

SAULO ALVARO DE MELLO

O ARSENAL DA MARINHA EM MATO GROSSO

Projeto político de defesa nacional e de disciplinarização do trabalho. Do
planalto à planície pantaneira (1719-1873).

Dourados - 2009

SAULO ALVARO DE MELLO

O ARSENAL DE MARINHA EM MATO GROSSO

Projeto político de defesa nacional e de disciplinarização do trabalho. Do planalto à planície pantaneira (1719-1873).

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Federal da Grande Dourados, para obtenção do título de Mestre em História.

Orientadora: Profª Drª Maria do Carmo Brazil

Dourados - 2009

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central – UFGD

981.7 Mello, Saulo Álvaro

M527a

O arsenal da marinha em Mato Grosso : projeto político e defesa nacional e de disciplinarização do trabalho : do planalto à planície pantaneira (1719-1873). / Saulo Álvaro de Mello. – Dourados, MS : UFGD, 2009.

f. 340

Orientadora Prof^ª. Dr^ª. Maria Do Carmo Brazil

Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Grande Dourados.

1. Marinha – Mato Grosso – História – Séc. XVIII e XIX. 2. Moura, Rolim de. (Antonio Rolim de Moura Tavares). 3. Ladário, MS – História militar naval. 4. Índios paiaguá – Contribuição naval – Século XIX. I. Título.

SAULO ALVARO DE MELLO

O ARSENAL DA MARINHA EM MATO GROSSO

Projeto político de defesa nacional e de disciplinarização do trabalho. Do
planalto à planície pantaneira (1719-1873).

COMISSÃO JULGADORA

DISSERTAÇÃO PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE

Presidente e Orientadora: _____

2º Examinador: _____

3º Examinador: _____

Dourados, MS, ____ de _____ de 2009.

DADOS CURRICULARES

SAULO ALVARO DE MELLO

NATURALIDADE: CORUMBÁ/MS

DATA NASCIMENTO: 24 de março de 1965

FILIAÇÃO: Anísio Sabino de Mello

Aldenora de Oliveira

1990-1994

CURSO DE GRADUAÇÃO: Licenciatura Plena em História

Centro Universitário de Corumbá – UFMS/CEUC

2004-2005

Curso de Especialização em História Regional

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul - Campus de Aquidauana

Resumo

Capitão General da Capitania de Mato Grosso entre 1751 e 1765, Antonio Rolim de Moura Tavares, utilizando-se do cabedal *do nativo* nas construções navais, criou a flotilha de canoas artilhadas, para conter as investidas castelhanas e a resistência paiaguá, contra a ocupação lusa do rio Guaporé na fronteira do sul de Mato Grosso. Após a ocupação dessa região, a Coroa Portuguesa elaborou um projeto político de defesa para consolidar sua presença, baseado na militarização da fronteira e construção de fortificações militares. Os fortes de Nossa Senhora da Conceição e Príncipe da Beira, bem como os Presídios de Miranda e Coimbra, foram construídos com essa finalidade. Nessas construções militares e na tripulação das canoas artilhadas, foram utilizadas a mão de obra de trabalhadores escravizados. Este segmento foi submetido à extenuante jornada de trabalho e à penúria provocando deserções e resistências. O alvorecer do século 19 trouxe com ele transformações políticas no Brasil, como o processo da Independência, e na América Espanhola, a fragmentação territorial e política, que exigiram do Governo Imperial maior capacidade de mobilização de tropas, estabelecimento de linhas de suprimentos e patrulhamento fluvial. As canoas monóxilas, usadas desde as monções, já não atendiam mais a essas necessidades. Em 1825, o Império Brasileiro adotou política de construção naval na província, autorizando a construção de seis barcas canhoneiras. As barcas de caverna substituiriam as canoas de um pau só. No porto de Cuiabá foi construído um pequeno arsenal de Marinha, destinado às construções navais. No entanto, a falta de pessoal especializado, material e recursos financeiros, atrasaram as construções navais. Diante dessas dificuldades, a primeira barca só teve sua quilha batida em 1827, e a construção das demais se arrastou por quase vinte anos. A partir de 1850, as deficiências do Arsenal de Marinha de Cuiabá, motivaram estudos visando sua transferência. Os locais apontados para receber o Trem Naval de Mato Grosso foram respectivamente, Vila Maria, Corumbá e Ladário. As discussões internas, desdobrando-se nas sucessivas mudanças de ministros a esse respeito apontaram a instabilidade na Pasta da Marinha. O projeto de transferência só foi concretizado em 1873, quando parte da estrutura do arsenal foi deslocada para o Porto de Ladário. Essa mudança determinou a criação do Arsenal de Marinha de Ladário e a extinção do o Arsenal de Marinha de Cuiabá.

Abstract

Antonio Rolim de Moura Tavares, General Captain of Mato Grosso (1751-1765), taking advantage of the skills of the natives in naval construction, created a small fleet of canoes equipped with artillery, at the Brazilian far west, as defense and security instruments of the Captaincy. At that time there were intense opposition from the invading Spanish and the *paiaguá* against the Portuguese invasion of the Guaporé River at the border of *Baixo Paraguai*. The Portuguese invasion involved occupation, militarization and construction of military fortresses. Enslaved labor was widely used for the military construction work and for maneuvering the artillery equipped canoes. This social segment, submitted to exhausting working conditions, rigid discipline and extreme privations held out especially by deserting and abandoning.

The dawn of the XIX century brought with it innumerable transformations in Brazil through the process of Independence. In Spanish America, territorial and political fragmentation demanded of the Imperial government greater capacity of troop mobilization, establishing subsidy lines and fluvial patrols. The dug-out canoes, in use since the monsoons, no longer served the necessities of the border garrisons. In 1825, the policies of the Brazilian Empire regarding naval constructions reached the province of Mato Grosso, establishing the construction of six gunboats. The cavern boats would substitute the old one-oar canoes. There was a navy dockyard at Cuiaba port for the purpose of naval construction. However, the lack of skilled personnel, material and financial resources delayed the naval constructions. Faced with these difficulties, the first boat had its hull baptised only in 1827, and the construction of the others dragged on for nearly twenty years. From 1850, the deficiencies of the Cuiaba navy dockyard motivated studies seeking its transference.

The places indicated for the Naval Train of Mato Grosso were respectively: Vila Maria, Corumba and Ladario. However, the discussions regarding this subject would take more than twenty years. The reasons for this included the instability of the Marine Cabinet with successive minister changes. The transference project was made concrete only in 1873 when the naval dock was transferred to Ladario Port giving rise to the creation of the Ladario Navy Dockyard and the extinction of the Cuiaba Navy Dockyard.

Dedicatória

A Rosemere, cumplicidade e inspiração;
Aos meus pais, *in memórian*, Anísio e Benedita;
Aos meus filhos, Anísio Reyes e Lourdes Benedita.

Agradecimentos

Ao apoio incondicional, constante e seguro de minha orientadora, Profa. Dra. Maria do Carmo Brazil.

Aos professores do Curso de Mestrado em História da UFGD, sobretudo, aos que tive o prazer da companhia em sala de aula, Dr. Cláudio Alves de Vasconcelos, Dr. Eudes Fernando Leite, Dr. Jérri Roberto Marin, Dr. João Carlos de Souza e Dr. Paulo Roberto Cimo Queiroz.

Aos servidores da UFGD, Cleber e Kelly (Secretaria do Mestrado), Carlos Barros e Rodrigo, (Centro de Documentação), pela amizade e dedicação.

Aos amigos do Curso de Mestrado, Turma/2007, pelos momentos inesquecíveis, generosidade e solidariedade.

À Célia, Cristina, Fernanda, Marineize, Márcia, Priscila, Bruno, Carlos Barros Gonçalves, Matias Belido, Jean e Marcus Túlio, pelo companheirismo, amizade e por dividirmos angústias e esperanças.

À Universidade Federal da Grande Dourados, sobretudo, a Pró-Reitoria de Ensino de Pós-Graduação e Pesquisa, na pessoa do Professor Dr. Cláudio Alves de Vasconcelos, pela seriedade na condução da pesquisa na UFGD.

Ao Professor Dr. Mario Maestri, pela simplicidade do mesmo quilate de sua grandeza, ao apontar caminhos.

À Professora Elaine Cancian, pelo carinho, apoio e discrição.

Aos Professores Paulo Pitaluga Costa e Silva e Elizabeth Madureira Siqueira, pelo carinho e atenção.

Aos funcionários do Arquivo Público de Mato Grosso pela dedicação e carinho com que tratam e acolhem pesquisadores, professores e comunidade.

Aos amigos, Hilário e Luzinete, do Arquivo Público de Mato Grosso, cujo apoio e logística foi fundamental a minha pesquisa.

Ao Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso e a Casa Barão de Melgaço, principalmente a Débora, pela acolhida e apoio.

Aos amigos da Escola Estadual Antonio Pinto Pereira (Jardim-MS).

À Profa. Anna Zinna, Diretora da EE Antonio Pinto Pereira, cujo apoio foi decisivo para tornar sonho em realidade.

Aos amigos da Escola Girassol (Jardim-MS).

À Profa. Marlene Cabral Peixoto, Diretora da Escola Girassol, sempre pronta a me acolher com generosidade infinita, indispensável para esta jornada.

À Carla e Nair, (Escola Girassol) tornando possível minha ausência, sempre conciliando meus compromissos docentes com a pesquisa, carinho e admiração.

À Bia, Lucia e Maria Neize, amigas da Escola Girassol, gratidão eterna.

Aos meus alunos da Escola Girassol, juntos construindo caminhos, transpondo desafios, realizando sonhos, sempre marcantes em meu coração.

A minha família, pelo carinho, incentivo, sacrificio e ausência que lhes proporcionei. Famílias Tomichá e Mello, a primeira me adotou como filho e me legou filhos maravilhosos, a segunda, me ensinou o amor e a generosidade.

Aos operários-alunos do Arsenal de Marinha de Ladário, Affonso Spíndola, Aristides Vilalva, Erval Suzano, Evandir Arruda, Julião Assad e Lino de Castro, por deixarem como legado a esperança, e a inspiração para transformar sedução em palavra.

De todos os agradecimentos, certamente a presença de Deus guiou as mãos que me ajudaram nesta caminhada.

As tripulações monçoeiras foram certamente vítimas de uma das mais cruéis servidões de que reza a história. Dificilmente terá havido galés submetidos ou submetidas a mais duros e estafantes serviços do que tal maruja.

Affonso Taunay, 1953.

Sumário

Apresentação	17
Introdução	20
Capítulo I - Herança dos Paiaguá	35
1. Mato Grosso, visão do paraíso	35
1.1 Expedições preadoras	36
1.2 Missões jesuíticas	38
1.3 O ouro do Coxipó	41
1.4 Vilas, arraiais e câmaras municipais	44
1.5 Canoeiros sob representações	45
1.6 Investidas contra o paiaguá	47
1.7 A prática da <i>Guerra justa</i>	47
1.8 Canoas ameríndias	48
1.9 Singularidades na fabricação das canoas	51
1.10 Remeiros negros e canoinhas	53
1.11 Resistência paiaguá	55
1.12 Invasão espanhola e reação guaicuru	58
1.13 Aliança entre paiaguá e espanhóis	59
1.14 Expedições punitivas	59
1.15 Fortuitas alianças,	62
1.16 Trilhadores, proeiros e remeiros nos Relatos Monçoeiros	64
1.17 Remeiros, carregadores escravizados	65
1.18 A maruja recrutada e seus infortúnios	66
1.19 Rotas Terrestres	66
1.20 Caminhos sertanejos	67
1.21 Rotas monçoeiras: atrocidades e riscos	68

1.22 O surgimento da Flotilha de Canoas Artilhadas	70
1.23 Força naval e conquista do Extremo Oeste	85
1.24 Canoas: contribuição nativa	87
1.25 Espanhóis rumo as raias de Mato Grosso	89
Capítulo II – Primeiras instituições de formação de marinheiros	92
2 A Marinha Imperial	92
2.1 Limites e providências	95
2.2 Recrutamento Compulsório: violência, castigos, reações	98
2.2.1 Oficialidade na Marinha Imperial: ‘aristocracia e eugenia’	108
2.2.2 Imperiais Marinheiros: pobreza e escravidão	110
2.3 Arsenais da Marinha: projeto político de defesa e disciplinarização do trabalho	111
2.3.1 Disciplina no Arsenal de Marinha de Mato Grosso	116
2.4 Estrutura Física: Oficinas de seleiros, ferreiros e carpinteiros	118
2.4.1 Condições humanas dos arsenais	120
2.4.2 Operários militares, crianças e aprendizes artífices	122
Capítulo III – O BRETÃO CUIABANIZADO E O TREM NAVAL	131
3.1 O Projeto das Barcas Canhoneiras	131
3.2 Leverger, o bretão cuiabanizado	134
3.3 Fundação do Arsenal de Mato Grosso	142
3.3.1. O local de Instalação	144
3.3.2 Sobre as Barcas Canhoneiras	153
3.2.1 Primeiros regulamentos	156
3.3.3 Controvérsias na construção das Barcas Canhoneiras	161
3.3.4 Periquitos na construção das barcas canhoneiras	163
3.3.5 Processo de construção das barcas	166
3.3.6. Em passos lentos	170

3.3.7 A Reforma administrativa do Arsenal	174
3.4. O Arsenal sem Leverger	177
3. 5. De volta a Mato Grosso	181
CAPÍTULO IV – A TRANSFERÊNCIA DO ARSENAL DE MARINHA	194
4.1. Guerra do Paraguai	194
4.1.1. Organizando a defesa	195
4.1.1.1 A companhia de Índios Canoeiros	209
4.1.2 Preparativos de guerra em tempos de paz.	210
4.2 As frágeis potencialidades materiais e humanas do Arsenal cuiabano	214
4.2.1 Operários e trabalhadores escravizados nas construções navais	215
4.3 Invasão anunciada	220
4.3.1. Leverger, <i>Sempre Pronto</i>	223
4.3.2. Em precárias condições	227
4.4. Idéias de transferência do Arsenal	229
4.4.1. Antigas necessidades	230
4.4.2. Reacendem-se as discussões	232
4.4.3. O Arsenal se desloca	236
4.5. Nova sede na antiga cidade colonial	246
4.6. O Arsenal de Marinha de Ladário	250
Considerações Finais	261
Referências Bibliográficas	265
Anexos	296
Figuras	312
Glossário	328

Lista de Figuras

Figura	descrição	Página
1a	Canoas ameríndias	312
1b; 1c	Canoinhas	313
2	Presiganga – Navio Prisão	314
3a	Fachada do Arsenal de Guerra - Cuiabá	315
3b	Oficinas do Arsenal de Guerra	316
3c	Oficinas do Arsenal de Guerra	317
4a	Esquema de construção de Barcas de Caverna	318
4b	Barca de Caverna	319
5a	Planta de uma barca de guerra	320
5b	Barca canhoneira	321
6	Mapa da localização do Arsenal de Marinha	322
7a	Porto do Arsenal	323
7b	Ponte sobre a barranca do Rio Paraguai	323
8	Operários em frente ao pórtico do arsenal – Ladário	324
9	Planta do Arsenal de Marinha de Ladário (1875)	325
10	Prédio da Diretoria do Arsenal	326
11	Oficinas do Arsenal de Marinha de Ladário	327

Lista de Tabelas

Tabela	Descrição	Página
01	Verba consignada para as despesas do Arsenal de Marinha de Mato Grosso - Ano Financeiro – 1846-1852	190
02	Efetivos Militares na Província de Mato Grosso - 1851	197
03	Quadro comparativo das Rendas da Província de Mato Grosso com as despesas do Trem Naval - 1846 a1850	203
04	Quadro de operários empregados nas construções navais na Província de Mato Grosso - 1858	216
05	Obras realizadas no Arsenal de Marinha de Mato Grosso - 1860	218
06	Recursos aplicados pelo Governo Imperial na Repartição da Marinha na Província de Mato Grosso – 1873 a 1876	245
07	Despesas realizadas para construção das Edificações do Arsenal de Marinha de Ladário	257
08	Investimentos do Governo Imperial nas forças militares da Província de Mato Grosso e Rendas Provinciais – exercício 1877-8	259

Lista de Abreviaturas

Sigla	Descrição
APMT	Arquivo Público de Mato Grosso
CDR	Centro de Documentação Regional
IHGB	Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro
IHMT	Instituto Histórico de Mato Grosso
NDIHR	Núcleo de Documentação e Informação Histórica Regional
RMG	Relatório do Ministério da Guerra
RMM	Relatório do Ministério da Marinha
RME	Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros
RPP	Relatório do Presidente da Província de Mato Grosso
SDM	Serviço de Documentação da Marinha
UFGD	Universidade Federal da Grande Dourados

Apresentação

A história da cidade de Ladário esta intimamente ligada à memória do Arsenal de Marinha de Ladário. Nele, trabalharam como operários, parte de minha família paterna, desde meu avô Manoel Faustino de Mello, a meu pai, Anísio Sabino de Mello.

Ainda criança ouvia histórias da cidade que me fascinavam, sobretudo, acontecimentos nas oficinas do Arsenal. Alguns dos protagonistas desses fatos, ainda estão muito presentes em minha memória. Um desses momentos refere-se a uma explosão ocorrida em uma de suas oficinas.

Em 1943 explodiu uma bomba na Oficina de Madeira do Arsenal. Esse projétil remanescente da Guerra do Paraguai estava na oficina para receber um tarugo de madeira e, como relíquia, servir de decoração na sala do comandante. O acidente foi provavelmente causado por um toco de cigarro em chama ou algo assim, pois a cápsula aberta que se pensava descarregada, ao receber faísca, acabou explodindo. Esse episódio teve um saldo de 28 operários feridos, dos quais nove em estado grave e dois mortos.

Convivi com alguns dos mutilados pela tragédia, entre os quais: João Lisboa de Macedo (Seu João), Cordolino Casal (Seu Cuína, meu vizinho), Wenceslau Pereira da Silva (seu Tito, dono de um armazém na Avenida 14 de Março onde comprava querosene para meu pai e doces pra mim); Silvério de Souza e Sá (Seu Cabra Velha, bicicleteiro), Armando Thomas de Almeida (Seu. Girafa, primeiro prefeito de Ladário, após a emancipação político-administrativa em 1954) e Alfredo Ferreira Barcellos (Seu Degas) ¹. Os apelidos atribuídos aos operários do Arsenal, se referem as suas características físicas, hábitos ou acontecimentos que marcaram suas vidas. São necessários os apelidos pelos quais eram conhecidos, pois são quase desconhecidos pelos nomes de batismo. Essas pessoas fizeram parte de minha infância e adolescência, me seduziram com suas histórias sobre o Arsenal.

Outro fato presente nas minhas lembranças envolveu meu pai. O motor de uma das lanchas do transporte do Navio Paraguassú, estava *escangalhado*, nas palavras de meu pai, tinha sofrido uma pane. Em vão os Mestres da Oficina de Máquinas e engenheiros militares que serviam no Arsenal tentaram consertá-lo. Foram dias de trabalhos infrutíferos.

¹ MACEDO, João Lisboa de. *Sopa Paraguiaia*. s.n. 1983. p. 2-9.

Alguém se lembrou de chamar um delineador, espécie de projetista, o qual por acaso, era meu pai – Anísio Sabino de Mello. A princípio houve resistência dos engenheiros e Mestres, pois vexava chamar um operário para resolver o problema. O delineador examinou o motor, detectou a causa e consertou-o. Tratava-se de uma peça mal torneada. Nesse caso, a teoria, rendia-se a prática.

Cresci nesse ambiente impregnado dessas histórias. A sedução pelo Arsenal, transformou-se em interesse de pesquisa, quando em 1998 tive acesso a um trabalho escolar, amarelado e esquecido numa prateleira, prestes a ser carcomido pelo tempo.

O trabalho foi datilografado num stêncil e rodado num mimeógrafo a tinta. A capa foi desenhada e pintada com lápis de cor pelo Sr. Julião Jorge Assad. Não tenho conhecimento da existência de outra cópia além da que possuo, nem os próprios idealizadores do trabalho guardaram um exemplar para si, afinal segundo os mesmos, tiveram certa dificuldade em reproduzi-lo.

Tal pesquisa foi realizada por um grupo de alunos da Escola Municipal Professor João Baptista, localizada no Município de Ladário. Todos eles adultos e operários do Arsenal de Marinha. Frequentavam o quarto ano primário da referida escola no ano de 1972, no período noturno, pois quando crianças não tiveram a oportunidade de estudar. Tratava-se dos operários-alunos: *Affonso Spíndola, Aristides Vilalva Fernandes, Erval Suzano Barbosa, Evandir da Costa Arruda, Julião Jorge Assad e Lino de Castro Arruda.*

A pesquisa intitulada “Histórico da Base Fluvial de Ladário”, datada de abril de 1972 foi realizada com o objetivo expresso pelos próprios alunos.

Este trabalho é fruto de uma vontade conjunta de transmitir aos ladarenses do porvir, o conhecimento histórico da implantação em sua terra, não sem muito sacrifício e abnegação dos nossos ancestrais, de um Arsenal de Guerra; hoje Base Fluvial de Ladário. O seu significado de ontem – para a Vila de Ladário, e o que significa hoje para o Brasil².

O trabalho relatou de forma didática, a fundação do Arsenal de Marinha de Mato Grosso em 1825 e sua transferência para Ladário em 1873, bem como a descrição de suas principais edificações a época da construção. Ao finalizar o trabalho de pesquisa, os operários-alunos deixaram a seguinte mensagem:

² ASSAD, Jorge Julião, et. Ali. *Histórico da Base Fluvial de Ladário*. Ladário: s.e. 1972. (mimeografado).

Concluimos assim o nosso trabalho de pesquisa sobre o Histórico da Base Fluvial de Ladário, e se as informações aqui contidas não servirem para orientação, que sejam pelos menos objetos de admiração, pelo que já nos sentimos recompensados e agradecidos³.

De posse dessas histórias, ouvidas na infância, onde as imagens se fundiram tão intimamente com as lembranças⁴, e o trabalho de pesquisa dos operários-alunos, ingressei em 2007 no Programa de Pós Graduação da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD). Sob a orientação da Professora Maria do Carmo Brazil, tento levar avante o sonho desses homens que um dia ousaram escrever um pequeno fragmento da história, cujas páginas cada vez mais amareladas contribuíram para transformar a sedução em palavra.

³ Idem, p. 26.

⁴ HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1990. p. 28.

Introdução

Entre os acontecimentos que fortemente brilham em nossa história está, sem dúvida, o processo de ocupação do Extremo Oeste do Brasil pelos colonizadores ibéricos. O projeto pombalino (1750-1777), executado pelos luso-brasileiros, no sentido de avançar rumo às terras castelhanas, resultou na ampliação de boa parte do território brasileiro. As vias de navegação fluvial, percorridas pelas expedições monçoeiras, durante o século 18 permitiram o acesso às minas de Cuiabá, a fundação de Vila Bela e a posse do Vale do Guaporé, resultante da política estratégica de ocupação, povoamento e segurança utilizada pelos colonizadores lusos.

A construção de fortalezas militares, como Forte Príncipe da Beira, Coimbra e Miranda, assinalava, que “a política de fortificações projetava a revalidação, por decalque das balizas naturais, uma das principais estipulações portuguesas no Tratado de Madri”⁵.

Mesmo com a construção das fortalezas no Extremo Oeste Brasileiro, nas últimas décadas do século 18, e com a fundação do Arsenal de Marinha em Cuiabá, nas primeiras do século 19, o sargento-mór engenheiro, Luiz D’Alincourt, encarregado da Comissão Estatística e Topográfica, já apontava, em 1828, as fragilidades militares na região. A definição das balizas naturais não impediu as ofensivas castelhanas, ocorridas em 1801 e dos paraguaios em 1850 e 1864⁶.

A Companhia dos Dragões, o Corpo de Pedestres, o Corpo de Auxiliares e a Companhia de Imperiais Marinheiros eram vítimas da negligência Imperial em relação às forças militares da província. Fatores como insuficiência do efetivo, baixa qualificação, recrutamento forçado, falta de material bélico, armamento, falta de alimentação e atraso nos soldos, constituíam-se no quadro deficitário das principais forças de linha aquarteladas na Província⁷.

⁵ Cf. BRAZIL, Maria do Carmo. *Brasil e Portugal no período Pombalino: ocupação geoestratégica de Mato Grosso*. In: *IV Congresso Internacional de Estudos Ibero-Americanos*, 2000, Porto Alegre-PUC, 2000. CD-ROOM, p. 19.

⁶ *Ibidem*.

⁷ Cf. D’ALINCOURT, Luiz. *Resultado dos Trabalhos e Indagações Statisticas da Província de Matto Grosso – Cuiabá 1828*. Rio de Janeiro: Anais da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, v. 3, 1877-8. p. 109-115.

Foi nesse cenário que ocorreu, em 1749, a criação da *Flotilha de Canoas Artilhadas* como parte do conjunto de ações prescritas nas *Instruções Régias*⁸ envolvendo a segurança da Colônia. As *Instruções* declaravam Mato Grosso como *chave e propugnáculo*⁹ de defesa em relação ao Peru. Para a Capitania cumprir essa função Rolim de Moura deveria promover a colonização, o aldeamento nativo e a miscigenação. Entretanto, para efetivar Mato Grosso como ponto estratégico e baluarte do Extremo Oeste era indispensável dotar a capitania de uma Força Naval. A Flotilha de Canoas Artilhadas possibilitou, portanto, a exploração das Minas de Cuiabá, do Vale do Guaporé, e ainda, assegurou a manutenção dos limites disputados entre portugueses e espanhóis.

A contribuição do gentio paiaguá às construções navais luso-brasileiras deve-se à assimilação das suas técnicas navais e táticas de guerra. Tanto as canoas de casca de jatobá como as canoas monóxilas tiveram indubitavelmente influência do nativo canoeiro nessas construções. Importante destacar que estas embarcações foram amplamente utilizadas nas expedições monçoeiras, como meios de transporte de passageiros e cargas, e, também pelas guarnições militares, tropas de linha e peças de artilharia.

As canoas de casca, fabricadas pelos ameríndios, desde o litoral até o Amazonas e Mato Grosso, seguiam praticamente os mesmos passos de construção. Retiravam a casca dos grandes lenhos, tanto em pé quanto derrubados, amarravam suas extremidades com cipó, atravessavam pedaços de paus para não arquearem, até tomarem a configuração de canoa. Geralmente eram feitas de paxiúba, jutaí e jatobá. As canoas maiores eram colocadas em girais sobre uma fogueira, para serem curadas, a fim de resistirem mais tempo às intempéries¹⁰.

Para Sergio Buarque de Holanda, a navegação nos rios brasileiros andou sempre aquém das possibilidades de transporte, devido a estorvos de toda ordem. Entretanto, esses empecilhos eram vencidos pelos naturais da terra, *habitados as tais embaraços*, contra os quais utilizavam canoas de casca. O legado da contribuição *indígena* foi

⁸ Cf. *Instruções* dadas pela Rainha ao Governador da Capitania de Mato Grosso D. Antonio Rolim de Moura em 19 de janeiro de 1749, In: MOURA, Carlos Francisco. *D. Antonio Rolim de Moura, Conde de Azambuja*. Cuiabá, UFMT, 1982; CANAVARROS, Otavio. *O Poder Metropolitano em Cuiabá*. Cuiabá: UFMT, 2004. p. 309-319.

⁹ De acordo com as Instruções recebidas por D. Antonio Rolim de Moura em 19 de janeiro de 1749, da Coroa Lusa, a Capitania de Mato Grosso era entendida como *chave e propugnáculo* do sertão do Brasil pela parte do Peru. Cf. RIHGB, tomo LV, PARTE I, 1892, p. 381/390. In: MOURA, Carlos Francisco. *D. Antonio Rolim de Moura, Conde de Azambuja*. Cuiabá, UFMT, 1982; CANAVARROS, 2004. p. 314-5.

¹⁰ Cf. CÂMARA, Antonio Alves. *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*. São Paulo: Nacional, 1977, p. 67.

decisivo para a utilização da rede hidrográfica pelos colonizadores¹¹. Holanda destaca ainda, a utilização deste tipo de embarcação, no litoral vicentino pelos tamoios, liderados por Cunhambebe¹², que as lançava contra seus inimigos. Ainda sobre a construção dessas canoas, comenta:

Há casos em que o fabrico da canoa de casca é facilitado pela própria forma do caule ou estirpe, que se arqueia para a parte mais estreita. Aparecendo algumas vezes no jatobá, esse arqueamento é notável, contudo, e normal, em outras espécies vegetais de grande porte, e por isso mesmo muito usada para se fazerem igaras, ou, antes, para o fabrico de um tipo especial de igara que se aproxima por certos traços das canoas de pau [monóxilas]¹³.

As canoas de casca, mesmo ágeis e de fácil fabricação, não satisfaziam todas as necessidades dos paulistas que transitavam pelas *estradas móveis*, rumo às terras de Mato Grosso. As mais resistentes e com maior capacidade de carga, as canoas monóxilas, ou de um pau só, eram preferidas para viagens de longas distâncias. De acordo com Holanda, essas embarcações superavam as canoas de casca, “Quinze cascas de jatobá, ainda que de grandes dimensões, dificilmente haveriam de suportar o peso que suportaria, com mais segurança e comodidade, uma única das de pau de peroba ou ximbouva, que se usavam nas monções do povoado”¹⁴.

Em 1769, Teotônio José Juzarte, no comando de uma expedição para o estabelecimento de uma Praça de Armas no Rio Iguatemi, descreveu os pormenores dessas enormes canoas de um pau só. Tipo de madeira utilizado na sua construção, medidas, tripulação, preço, e alimentação dos mareantes, constam desses registros. Sobre as características gerais dessas embarcações, escreveu:

Chamam-se estas embarcações vulgarmente canoas, são feitas de um só pau, têm de comprido cinqüenta, até sessenta palmos, e de boca cinco até sete, são agudas para a proa, e popa são à maneira de uma lançadeira de tecelão. Não tem quilha, nem leme, nem navegação à vela. A grossura do casco não excede na borda duas polegadas. Custam estes cascos, sem mais preparo algum, setenta até oitenta mil réis, e mais. Fornece cada uma de oito

¹¹ Cf. HOLANDA, Sergio Buarque de. *Monções*. São Paulo: Brasiliense, 1990, p. 207-11.

¹² Cunhambebe, (século XVI), chefe indígena tupinambá que dominou todos os caciques Tamoios da região de Cabo Frio (RJ), até Bertioga (SP). Foi aliado dos franceses que se estabeleceram na Baía de Guanabara de 1555. Para saber mais, ver: THEVET, André. *As singularidades da França Antártica*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1977; DAHER, Andréa. *O Brasil francês*. São Paulo: Record, 2007.

¹³ Cf. HOLANDA, 1990, 212. Uma das árvores preferidas para esse tipo de embarcação, e que se arqueia para a parte mais estreita é a paxiúba, popularmente conhecida como barriguda.

¹⁴ Idem, p. 211.

homens, oito remos, quatro varas, uma cumeeira e coberta de lona, pólvora, bala, machado, foices, enxadas e armas de fogo¹⁵.

De acordo com Sergio Buarque de Holanda, nas primeiras décadas de comércio fluvial com a região das Minas de Cuiabá, a experiência dos paulistas, promoveu a adequação do aproveitamento interno dessas embarcações para o transporte de mercadorias. Já em relação às técnicas de fabrico e manejo nas águas, continuaram a seguir a tradição *indígena*¹⁶.

As canoas monóxilas, legadas aos colonizadores pela tradição *indígena*, além de utilizadas no transporte de cargas e passageiros, também foram utilizadas como meio e estratégias de combate e defesa.

A necessidade de combater o *curso de rio* realizado pelos nativos como reação aos ocupantes litorâneos, e ainda, dar segurança aos monçoeiros que chegavam ou partiam de Cuiabá, levou o primeiro Capitão-General da Província de Mato Grosso, a organizar uma *Flotilha de Canoas Artilhadas*, como base de defesa da região. Arranchada na localidade de Pouso Alegre¹⁷, a Flotilha proporcionava escolta as expedições sertanejas. Emergia daí a organização do poder naval, cujo papel era garantir as raias do Rio Guaporé, consolidar o domínio luso, a partir do conceito de balizas naturais, formulados e defendidos por Alexandre de Gusmão, na demarcação de limites.

Com base nas considerações apresentadas pretendemos demonstrar como a *Flotilha de Canoas Artilhadas*, organizada por D. Antonio Rolim de Moura, ainda no período colonial, constituiu-se num poderoso instrumento de defesa e consolidação colonial, sobretudo na luta contra os castelhanos pelas raias do rio Guaporé, onde, na margem oriental, foram estabelecidas as Missões de Santa Rosa, São Simão e São Miguel. A referida Flotilha, inspirada nas técnicas de construções navais e táticas de

¹⁵ Cf. JUZARTE, 1975, p. 234. Sobre o processo de fabricação das canoas monóxilas, ver também: HOLANDA, 1990, op. cit; CÂMARA, op. cit.. TAUNAY, Affonso de E História das Bandeiras Paulistas. *Relatos Monçoeiros*. 3. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1975, t. III.

¹⁶ Cf. HOLANDA, op. cit, p. 222.

¹⁷ Ponto de espera das expedições monçoeiras que vinham de Ararituaba para a região das minas. As canoas armadas e a respectiva escolta arranchavam neste local para proteger os monçoeiros. Segundo Francisco José de Lacerda e Almeida, a denominação deriva da alegria do encontro das tripulações. O comboiamento das expedições começou a ser feito após o ataque dos paiaçuá a expedição de Lanhas Peixoto. Cf. MOURA, Carlos Francisco. *A Contribuição Naval à Formação Territorial do Extremo Oeste* (Mato Grosso, Rondônia e Mato Grosso do Sul). Rio de Janeiro: [S.n.], 1986. p. 7; LACERDA e ALMEIDA, Francisco José de. *Diário da Viagem de Vila Bela Capital da Capitania de Mato Grosso até Vila e Praça de Santos na Capitania de São Paulo*. De 13 de setembro de 1788 a 13 de maio de 1790. Transcrito por Magnus Roberto de Mello Pereira e Rosângela Maria Ferreira dos Santos. CEDOPE. PR, 2004; HOLANDA, 1990, p. 310.

guerra dos nativos canoeiros, foi posteriormente substituídas pelas Barcas Canhoneiras no início do Primeiro Reinado no Brasil.

A organização da Flotilha deveu-se ao emprego e a adequação da arte militar, trazida da Europa para ser adaptada em ambientes naturais brasileiros, aliada a apropriação das técnicas e táticas de guerra dos nativos. Importa destacar que no caso mato-grossense, o cenário do ajuste militar à província teve os pantanais como cenário e os nativos paiaguá como atores. O amálgama de arte, técnicas e táticas gerado da experiência européia e ameríndia ensejaram a expansão territorial, ratificada pelos tratados de limites de 1750 e 1777¹⁸.

A *guerra brasílica* ou *guerras do açúcar* (1630-1654)¹⁹ representa um bom exemplo da utilização conjunta de técnicas indígenas e européias, em que durante a resistência contra as invasões holandesas, foi reproduzido o modo de guerrear dos nativos brasileiros – *guerrilha*²⁰

Sob comando do administrador colonial português Matias de Albuquerque, luso-brasileiros, negros e *indígenas*, empreenderam inúmeras guerrilhas contra os holandeses, envolvendo a tática da *guerra lenta*, enquanto prática defensiva e da *guerra de movimento*, caracterizada por se desenrolar em locais flutuantes. Nesta última os combatentes travavam batalhas sucessivas e ininterruptas sobre o inimigo, com o fito de destruir-lhe a capacidade de lutar. A utilização das técnicas de guerrilha *indígenas*, chamadas também de *guerra volante*, propiciou vitórias locais, considerando a adaptação militar ao cenário nordestino, embora tenha sido superada com a restauração pernambucana pelos holandeses.

Um conjunto de estratégias militares foi empregado por Matias de Albuquerque a partir de 1630 contra os holandeses²¹. Esta experiência de luta, denominada *guerra de*

¹⁸ Tratado de Madri – 1750. Portugal e Espanha estabeleceram os limites entre as colônias dos dois reinos na América do Sul, respeitando a ocupação realmente exercida nos territórios e abandonando a “linha de Tordesilhas”. (A colônia de Sacramento passaria a Espanha). Com esse Tratado, o Brasil ganhou já um perfil próximo ao que dispõe hoje. Tratado de Santo Idelfonso – 1777. Seguiu em linhas gerais ao estabelecido no Tratado de Madri, embora com prejuízos a Portugal no extremo sul do Brasil.

¹⁹ Evaldo Cabral de Mello, no livro *Olinda Restaurada*, destaca dois momentos do episódio envolvendo a invasão holandesa em Pernambuco: a) a Guerra da Resistência (1630-1637); b) a Guerra da Restauração (1645-1654). Nessa abordagem o historiador combate o discurso historiográfico do século 19 que explica as guerras holandesas a partir do nativismo. Para ele as *guerras do açúcar* explicam-se por razões sociais e por fatores econômico-militares. Cf. MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda Restaurada - guerra e açúcar no Nordeste*, 1630-1654. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998, 470 p.

²⁰ Trata-se de levar um adversário, por muito mais forte que seja, a admitir condições frequentemente muito duras, não engajando contra ele senão meios extremamente limitados. Nas emboscadas são utilizadas grupos pequenos, mas, capazes de promoverem consideráveis baixas ao inimigo.

²¹ Cf. PUNTONI, Pedro. *A Guerra dos Bárbaros: Povos indígenas e a Colonização do Sertão Nordeste do Brasil*, 1650-1720. São Paulo: Hucitec, 2002.

guerrilha e de movimento, também foi utilizada por D. Antonio Rolim de Moura como tática de conquista e defesa do espaço colonial mato-grossense.

Sem dispor de tropas e armas, para uma *guerra de sítio*, o Capitão General optou por táticas de guerrilha e *guerra de movimento* contra os espanhóis, pelo domínio do Rio Guaporé, em meados do século 18.

Tão importante quanto às *contribuições navais* dos nativos foram as tripulações monçoeiras. Era um tipo de navegação que exigia o emprego de pilotos práticos, como remeiros e proeiros, para vencer os mais diversos acidentes naturais: cachoeiras, corredeiras, cachopos, itaipavas, baixios, adaptação ao ciclo das águas, além de outras dificuldades naturais como nuvem de mosquitos e ataques de onças e répteis. Sobre as condições precárias a que eram submetidos os referidos trabalhadores, descreve Taunay, “as tripulações monçoeiras foram certamente vítimas de uma das mais cruéis servidões de que reza a história. Dificilmente terá havido galés submetidas aos mais duros e estafantes serviços do que tal maruja”²².

Esse segmento subalternizado referido por Taunay era composto, sobretudo de trabalhadores escravizados, utilizados nas monções, como remeiros-carregadores, e, na Flotilha de Canoas Artilhadas, como remeiros-defensores. Na Força Naval organizada por Rolim de Moura, os remeiros-carregadores mesmo sem saber atirar portavam varas com foices adaptadas à ponta ou choupas de ferro. Nos varadouros, como o de Camapuã, as canoas e cargas eram transportadas nos ombros pelos segmentos subalternizados, sobretudo negros escravizados.

Para cumprir as determinações da Coroa Rolim de Moura enviava seus agentes nas canoas ligeiras, legadas dos paiaguá, para missões de reconhecimento e acompanhar a movimentação dos espanhóis.

A resistência dos paiaguá e as investidas castelhanas traduziram-se nos mais significantes entraves ao domínio colonial, sobretudo no referente à navegação nos rios de Mato Grosso, representando um dos aspectos determinantes para a efetivação do projeto de instalação de praças fortificadas em áreas estratégicas. Fazia falta a instalação de um Arsenal de Marinha para sediar a Flotilha de Canoas Artilhadas, cuja constituição precisava dispor de navios dotados de maior velocidade e de tripulação provida de munições para sustentar as investidas castelhanas e a forte reação paiaguá.

²² Cf. TAUNAY, Affonso de E. *História das Bandeiras Paulistas*. São Paulo: Melhoramentos, 1953, t. II, p. 157.

As forças de terra também necessitavam de apoio e transporte, para um espaço que vivia em estado de guerra constante. As ações táticas das *Flotilhas de Canoas Artilhadas* permitiram a D. Rolim de Moura vencer os espanhóis em 1763. Mas, a ocupação da região do Alto Paraguai, só veio ocorrer com a construção do *Real Presídio de Nova Coimbra*, em 1775, cujo efeito além de alienar os nativos guerreiros do sul da Capitania garantiu, mais tarde, a livre navegação no rio Paraguai.

A antiga necessidade de uma Força Naval em Mato Grosso traduziu-se nos germes da fundação do Arsenal de Marinha de Mato Grosso, ocorrida durante o governo do Coronel Jose Saturnino da Costa Pereira em 1825. Através das Portarias de 14 de abril e Sete de Junho da Secretaria da Guerra, foi autorizada a construção de seis barcas canhoneiras, que substituiriam a Flotilha de Canoas Artilhadas, responsáveis pelo combate aos paiaçuá e ataques castelhanos desde o período colonial.

No ano de 1825, através das portarias de 14 de abril e Sete de Junho, a Secretaria da Guerra²³ autorizou a construção de seis Barcas Canhoneiras para substituírem as antigas canoas, usadas desde as monções, no transporte de tropas e materiais, e também na defesa das vias navegáveis.

Entretanto, dois fatores levaram à paralisação temporária da construção das canhoneiras: a guerra empreendida entre o Império Brasileiro e as Províncias Unidas do Prata e a carência de recursos, seja materiais, financeiros, apoio político e pessoal especializado.

Somente no ano de 1830 as atividades foram retomadas constituindo-se no embrião do *Trem Naval de Mato Grosso*, dirigido por João Augusto Manoel Leverger, uma das mais destacadas figuras políticas da História de Mato Grosso. Após os combates no Prata, Augusto Leverger desembarcou em Cuiabá a 23 de novembro de 1830, com a missão de reiniciar o processo de construção das Barcas Canhoneiras. Entretanto, mais uma vez a falta de recursos paralisou o andamento do projeto e ensejou

²³ A Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e a Secretaria de Estado dos Negócios da Guerra foi criada por Alvará de 28 de Julho de 1736 do Rei D. João V, no âmbito da reforma da administração central, que organizou o governo na moderna forma de divisão em ministérios especializados num determinado setor governativo. Até então, o governo incluía dois secretários de estado, o da Assinatura de Documentos Régios e o das Mercês, além do Escrivão Particular. Estes membros do governo não eram especializados em nenhum assunto governativo específico, atuando sim em todas as áreas. A partir daí, o governo passou a ser constituído por secretários de estado especializados, sendo criadas as Secretarias de Estado dos Negócios Interiores do Reino, dos Negócios da Marinha e dos Domínios Ultramarinos e dos Negócios Estrangeiros e da Guerra. Após a Independência, o Império Brasileiro manteve na sua estrutura administrativa a Secretaria da Guerra, como órgão de assessoramento dos assuntos militares. Fonte: site do Exército Português. Disponível em: <http://www.arqnet.pt/exercito/secretaria.html>.

o retorno de Leverger para a capital do Império.

Em ofício datado de 30 de setembro de 1836²⁴ o Presidente da Província, José Antônio Pimenta Bueno, julgando necessária a retomada da construção das canhoneiras, solicitou ao Governo Imperial os recursos financeiros para a conclusão dos navios empregados em operação de defesa fluvial e para a reforma do arsenal. Em 1837, atendendo solicitação do Presidente, o Regente Padre Antonio Diogo Feijó, autorizou a conclusão das barcas e reforma do arsenal²⁵.

Até o ano de 1852, apenas a quarta canhoneira havia sido construída, das seis projetadas para construção desde 1825 pela Secretaria da Guerra. As canhoneiras construídas reforçaram o Poder Naval de Mato Grosso, que se desdobrou no surgimento do *Trem Naval de Mato Grosso*²⁶.

Porém, ainda eram débeis as linhas de defesa e faltavam petrechos de guerra capazes de neutralizar a sensação de insegurança e abandono, denunciada nos Relatórios dos Presidentes de Província de Mato Grosso.

Em 1843 Leverger foi nomeado para comandar o Trem Naval e anos mais tarde, especificamente em 1873, o Arsenal de Marinha de Mato Grosso e o Trem Naval, sediados em Cuiabá, foram transferidos para o Arsenal de Marinha de Ladário, com sede no Porto de Ladário.

A transferência do Arsenal de Marinha de Mato Grosso para o Porto de Ladário se deu em plena vigência do regime escravocrata. Nesse período, os navios da Marinha Imperial, arsenais, fábricas de pólvora e portos contavam com a mão de obra escravizada e operária nos serviços de marinhagem, por não dispor de formas de recrutamento voluntário para preencher os quadros subalternos da Marinha²⁷.

²⁴ LACURTE JUNIOR, Alberto. *Trem Naval de Mato Grosso: Arsenal de Marinha de Mato Grosso, Arsenal de Marinha de Ladário, Comando Naval de Mato Grosso e 6º Distrito Naval*. In: Serviço de Documentação da Marinha: Subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1956, v. 15. p. 103-29. p. 104.

²⁵ Através do ofício do Ministro da Marinha, Tristão Pio dos Santos, foi comunicada a decisão do Regente Padre Antonio Diogo Feijó, autorizando o término da construção das barcas canhoneiras e reforma do arsenal. Cf. LACURTE JUNIOR, 1956, p. 104.

²⁶ Cf. TAUNAY, Visconde de. *Augusto Leverger. Almirante Barão de Melgaço Antemural do Brasil em Mato Grosso*. São Paulo: Melhoramentos, [S.d.].

²⁷ Vários autores tratam do engajamento de trabalhadores escravizados nas Monções, fortificações militares e nas fileiras da Marinha Imperial, sobretudo, durante a Guerra do Paraguai, entre eles: TAUNAY, Afonso de E. Relatos Sertanistas. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1981a. _____. Relatos Monçoeiros. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1981b. PAIVA, Ana Mesquita Martins de. et al. Antonio Rolim de Moura. *Correspondências*. Cuiabá: UFMT, 1982. 3, v. ASSIS, Edvaldo de. Contribuição para o estudo do negro em Mato Grosso. Cuiabá: UFMT-NDIHR, 1988. BRAZIL, Maria do Carmo. *Fronteira Negra. Dominação, violência e resistência escrava em Mato Grosso 1718-1888*. Passo Fundo: UPF, 2002. GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História*

À época lançava-se mão do recrutamento compulsório, aspecto que inviabilizava o oferecimento de contingentes para as Companhias de Imperiais Marinheiros. Entre os recrutados, encontrava-se também, desempregados, criminosos e escravizados.

Em linhas gerais, em que pesem as relações sociais nas instituições militares, procuramos nesta dissertação evidenciar a participação efetiva do segmento subalternizado, desde remeiros-defensores das Canoas Artilhadas, aos marinheiros, que apesar de trabalharem sob o signo da chibata²⁸, contribuíram inestimavelmente no processo de construção do poder naval e na formação da Marinha Imperial.

Convictos de que essa parte da história de Mato Grosso não está completa, resolvemos enfrentar o desafio de realizar esta abordagem sobre a história militar, com ênfase às questões sociais a ser traduzida no título *O Arsenal da Marinha em Mato Grosso. Projeto político de defesa nacional e de disciplinarização do trabalho. Do planalto à planície pantaneira (1719-1873)*.

Procuramos abarcar aspectos da vida material e das redes de relações sociais das localidades imbricadas na memória²⁹, sobretudo os mecanismos, subjetividade e seletividade da memória no que se refere às camadas subalternizadas, participe do processo de construção do Arsenal da Marinha de Mato Grosso. Por esse viés é possível também dar conta do papel dos atores sociais e políticos evidenciados durante a formação da nação. Seguindo a trilha aberta por Halbwachs e seus seguidores, arriscamos interpretar nosso objeto à luz da memória histórica³⁰, ou da seqüência de acontecimentos assinalados na história brasileira, com repercussão na Província de Mato Grosso durante o período estudado. Daí nosso entendimento de que a história de uma nação é uma construção narrativa baseada nos variados olhares e memórias coletivas, calçados numa identidade também construída.

(1763-1822) Rio de Janeiro: IBGE, 1951; _____. O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História (1822-1889) Rio de Janeiro: IBGE, 1965; RODRIGUES, Jaime. *Cultura Marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (sécs. XVIII e XIX)*. Revista Brasileira de História. São Paulo: v.19, n. 38, 1999. CAMINHA, Herick Marques. *Organização do Pessoal na Marinha Imperial*. In: História Naval Brasileira. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, v.3, t. 1, 2002. p. 46-7. DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

²⁸ Cf. ARIAS NETO, Jose Miguel. *Sob o signo do novo: o movimento dos marinheiros de 1910*. Versão modificada de parte da Tese de Doutorado intitulada: Em busca da cidadania: praças da armada nacional, 1867-1910. Defendida na FFLCH-USP NO ANO DE 2001. Disponível em: <http://www.2.uel.br/projeto/fmgb/anpuh.htm>

²⁹ Cf. HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo: Centauro, 2004.

³⁰ Idem, p. 71

Nas reflexões de Francisco Bethencourt e Diogo Ramada Curto³¹, buscamos orientação metodológica sobre a memória da nação, as redes de relações afetivas, manifestações identitárias dos atores sociais envolvidos. Para esta análise, consideramos principalmente os posicionamentos ideológicos, os esforços dos governantes na apropriação do legado histórico, atualizando-o e conferindo sentido na construção da Marinha Imperial em Mato Grosso, dentro de um projeto político de defesa nacional³². Para os referidos autores a memória é mutável e reorganiza-se sucessivamente conforme a dinâmica social: “a nação, enquanto comunidade histórica com identidade própria é igualmente mutável, constituindo-se como complexo em transformação no espaço e no tempo³³”.

Em *Memória da Nação*, Bethencourt e Ramada Curto, oferecem contribuições basilares para pensar questões sobre práticas de identidade, conexões entre memória e espaço. Não só o espaço construído através das fronteiras como também o espaço simbolicamente produzido.

O arco temporal que elegemos para nossa pesquisa – 1719-1873 – explica-se pelo processo de construção e consolidação do Arsenal de Marinha em Mato Grosso. Mas para iniciar essa discussão foi preciso discutir parte da conquista do Centro Oeste, sobretudo do território mato-grossense, marcado com a descoberta dos sítios auríferos e as monções cuiabanas em 1719. O ano de 1873, como teto cronológico máximo da investigação, refere-se à transferência do Arsenal de Marinha de Mato Grosso, sediado em Cuiabá, para o porto de Ladário, com a fundação do Arsenal de Marinha de Ladário.

O recorte espacial que chamamos de *planalto à planície pantaneira* relaciona-se ao deslocamento da sede da Marinha, de uma região do planalto mato-grossense (Cuiabá) para uma região de planície pluvial influenciada por rios que drenam a bacia do Alto Paraguai (Ladário). Embora Cuiabá estivesse assentada em importante espaço do planalto, que servia de divisor de águas das bacias do Paraguai e alguns rios da bacia do Amazonas, a cidade não representava lugar adequado para abrigar uma instituição de Segurança Nacional, como a Marinha. Durante anos os representantes do poderes locais e militares avaliaram a problemática da localização do Arsenal da Marinha de Mato Grosso.

³¹ Cf. BETHENCOURT, Francisco e Curto Ramada, Diogo (Org.). *A Memória da Nação*. Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1987, p.7-14.

³² Idem, *ibidem*.

³³ *Ibidem*, p.11.

A Guerra da Tríplice Aliança mostrou a fragilidade de Mato Grosso por não dispor de um aparato bélico assentado na porta de entrada da Província. Terminado o conflito os estabelecimentos navais de Cuiabá foram transferidos para Ladário, concretizados na criação do Arsenal da Marinha de Ladário, em 14 de março de 1873. Como suporte ao Arsenal foi criado também uma Base Militar avançada às margens do rio Paraguai, abrigando a Escola de Aprendizes de Marinheiros e as oficinas de habilitação técnica de serviços náuticos, torpedos e fabricação de acessórios de transportes fluviais³⁴.

Também lançamos mão das informações oferecidas por cronistas oficiais e memorialistas, como: Antonio Pires de Campos; Augusto Leverger; Carlos Francisco Moura; Francisco José de Lacerda e Almeida; João Antonio Cabral Camello; Jose Quiroga; Joseph Barbosa de Sá; Luiz D'Alincourt e Virgilio Correa Filho;³⁵.

³⁴ Cf. BRAZIL, Maria do Carmo. *Rio Paraguai: o "mar interno" brasileiro*. São Paulo: USP, 1999. Tese (Doutorado). Universidade de São Paulo. Faculdade de Filosofia Letras Ciências Humanas, 1999.

³⁵ CAMPOS, Antonio Pires. *Breve noticia que dá o Capitão Antonio Pires de Campos*. Do gentio bárbaro que há na derrota da viagem das minas do Cuiabá. In: TAUNAY, Afonso de E. *Relatos Sertanistas*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1981; LEVERGER, Augusto. *Diário do Reconhecimento do Rio Paraguay*. Revista Trimensal do Instituto, Histórico, Geográfico e Ethnographico do Brasil. Rio de Janeiro: Tomo XXV, 1862; _____. *Apontamentos para o Dicionário Chorográfico da Província do Mato Grosso*. RIHGB. Rio de Janeiro: Tomo XLVII, Partes I e II, 1884. p. 307-504; _____. *Vias de comunicação*. Cuyabá: Avelino de Siqueira, 1905; _____. *Apontamentos chorográficos da província de Mato Grosso*. Rio de Janeiro: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. v. 205, out./dez. 1949; MOURA, Carlos Francisco. *A Contribuição Naval à Formação Territorial do Extremo Oeste (Mato Grosso, Rondônia e Mato Grosso do Sul)*. Rio de Janeiro: [S.n.], 1986; _____. *Os paiaguás, "índios Anfíbios" do Rio Paraguai*. Separata do Suplemento dos Anais Hidrológicos, t. XLI, 1984; _____. D. Antonio Rolim de Moura, Conde de Azambuja. Cuiabá, UFMT, 1982; LACERDA e ALMEIDA, Francisco José de. *Diário da Viagem de Vila Bela Capital da Capitania de Mato Grosso até Vila e Praça de Santos na Capitania de São Paulo*. De 13 de setembro de 1788 a 13 de maio de 1790. Transcrito por Magnus Roberto de Mello Pereira e Rosângela Maria Ferreira dos Santos. CEDOPE. PR, 2004; CAMELLO, João Antonio Cabral. *Noticias práticas das minas do Cuiabá e Gooyazes*, na capitania de S. Paulo e Cuiabá, que dá ao Ver. Padre Diogo Soares, o capitão..., sobre a viagem que fez às minas de Cuiabá no anno de 1727. In: *História das Bandeiras Paulistas. Relatos Monçoeiros*. 3. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1975, t. III. p. 125-34; QUIROGA, Pe. José. *Description del Rio Paraguay desde la boca del Xauru hasta la confluência del Paraná*. Buenos Aires: Imprensa del Estado, 1836; BARBOSA DE SÁ, Joseph *Relação das povoações do Cuyabá e Mato grosso de seus principios the os prezentes tempos*. Anais da Biblioteca Nacional, 1901, Volume XXIII. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901; D'ALINCOURT, Luiz d'. *Resultado dos trabalhos e indagações statisticas da provincia de Mato-Grosso por Luiz d'Alincourt, sargento-mór engenheiro encarregado da Commissão Statistica Topographica acerca da mesma provincia – Cuiabá, 1828*. Anais da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, v. 3, 1877-1878; CORRÊA FILHO, Virgilio. *As raias de Mato Grosso*. Volume IV Fronteira Occidental. São Paulo: Seção de obras do Estado de São Paulo, 1926; _____. *Pantanaís Matogrossenses (Devassamento e Ocupação)*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia. Conselho Nacional de Geografia, 1946; _____. *História de Mato Grosso*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1969; _____. Augusto Leverger - *O Bretão Cuiabanizado*. Fundação Cultural de Mato Grosso. São Paulo: Resenha Tributária, 1979.

Como suporte às discussões propostas, recorreremos a valiosas fontes documentais e memorialísticas como *Instruções* do governo metropolitano; Relatórios dos Presidentes de Província de Mato Grosso; correspondências e relatos de viagens reunidas nos acervos regionais.

Para discutir aspectos administrativos da história da Marinha Imperial lançamos mão dos trabalhos de Afonso Taunay; do Almirante Juvenal Greenhalgh, bem como dos Relatórios dos Ministros da Marinha de 1829 a 1874³⁶ Esse suporte indispensável serviu para explicar parte da constituição dessa força naval nas guerras da Independência; do Paraguai e a Revolta dos Marinheiros de 1910.

Como suporte historiográfico, utilizamos as obras clássicas de Afonso E. Taunay, 1953; 1975; 1981a; 1981b; Almirante Antonio Alves Câmara, 1979; Jaime Cortesão, 1984; Sergio Buarque de Holanda, 1990³⁷. Também lançamos mão das informações oferecidas por cronistas oficiais e memorialistas, como: Antonio Pires de Campos; Augusto Leverger; Francisco José de Lacerda e Almeida; João Antonio Cabral Camello; Jose Quiroga; Joseph Barbosa de Sá; Luiz D'Alincourt e Virgilio Correa Filho³⁸.

³⁶ TAUNAY, Afonso de E. *Relatos Sertanistas*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1981a; _____. *Relatos Monçoeiros*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1981b. _____. *História das Bandeiras Paulistas*. São Paulo: Melhoramentos, 1953, t. II. _____. *História das Bandeiras Paulistas. Relatos Monçoeiros*. 3. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1975, t. III; _____. *Augusto Leverger*. Almirante Barão de Melgaço Antemural do Brasil em Matto Grosso. In: *Estrangeiros Ilustres e prestimosos do Brasil (1800-1892) e outros escriptos*. São Paulo: Melhoramentos, [S.d]; Relatórios Presidenciais e Ministeriais; GREENHALGH, op. cit.

³⁷ CÂMARA, op.cit; CORTESÃO, Jaime. *Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madri*. Lisboa: Livros Horizontes, 1984; HOLANDA, 1990.

³⁸ CAMPOS, Antonio Pires. *Breve noticia que dá o Capitão Antonio Pires de Campos*. Do gentio bárbaro que há na derrota da viagem das minas do Cuiabá. In: TAUNAY, Afonso de E. *Relatos Sertanistas*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1981; LEVERGER, Augusto. *Diário do Reconhecimento do Rio Paraguay*. Revista Trimensal do Instituto, Histórico, Geográfico e Ethnographico do Brasil. Rio de Janeiro: Tomo XXV, 1862; _____. *Apontamentos para o Diccionário Chorografico da Província do Mato Grosso*. RIHGB. Rio de Janeiro: Tomo XLVII, Partes I e II, 1884. p. 307-504; _____. *Vias de comunicação*. Cuyabá: Avelino de Siqueira, 1905; _____. *Apontamentos chonologicos da provincia de Mato Grosso*. Rio de Janeiro: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. v. 205, out./dez. 1949; LACERDA e ALMEIDA, Francisco José de. *Diário da Viagem de Vila Bela Capital da Capitania de Mato Grosso até Vila e Praça de Santos na Capitania de São Paulo*. De 13 de setembro de 1788 a 13 de maio de 1790. Transcrito por Magnus Roberto de Mello Pereira e Rosângela Maria Ferreira dos Santos. CEDOPE. PR, 2004; CAMELLO, João Antonio Cabral. *Noticias práticas das minas do Cuiabá e Gooyazes, na capitania de S. Paulo e Cuiabá, que dá ao Ver. Padre Diogo Soares, o capitão...*, sobre a viagem que fez às minas de Cuiabá no anno de 1727. In: *História das Bandeiras Paulistas. Relatos Monçoeiros*. 3. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1975, t. III. p. 125-34; QUIROGA, Pe. José. *Description del Rio Paraguay desde la boca del Xauru hasta la confluência del Paraná*. Buenos Aires: Imprensa del Estado, 1836; BARBOSA DE SÁ, Joseph *Relação das povoaçoens do Cuyabá e Mato grosso de seus principios the os prezentes tempos*. Anais da Biblioteca Nacional, 1901, Volume XXIII. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901; D' ALINCOURT, Luiz d'. *Resultado dos trabalhos e indagações statisticas da provincia de Mato-Grosso* por Luiz d'Alincourt, sargento-mór engenheiro encarregado da Comissão

Entre as dissertações, teses e trabalhos recentes sobre o tema recorreremos às análises de Álvaro Pereira do Nascimento; Domingos Sávio da Cunha Garcia; Elaine Cancian; Francismar Alex Lopes de Carvalho; Jose Miguel Arias Neto; Marcos Lourenço de Amorim; Maria do Carmo Brazil; Maria Fátima Costa; Matilde Araki Crudo; Nauk Maria de Jesus; Ney Iared Reynaldo; Otávio Canavarros; Paulo Marcos Esselin; Rosângela Maria da Silva; Valderéz Antonio da Silva e outros ³⁹.

Statistica Topographica acerca da mesma provincia – Cuiabá, 1828. Anais da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, v. 3, 1877-1878; CORRÊA FILHO, Virgílio. *As raias de Mato Grosso*. Volume IV Fronteira Occidental. São Paulo: Seção de obras do Estado de São Paulo, 1926; _____. *Pantanaís Matogrossenses* (Devassamento e Ocupação). Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia. Conselho Nacional de Geografia, 1946; _____. *História de Mato Grosso*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1969; _____. Augusto Leverger - *O Bretão Cuiabizado*. Fundação Cultural de Mato Grosso. São Paulo: Resenha Tributária, 1979.

³⁹ NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *Do convés ao porto: A experiência dos marinheiros e a experiência de 1910*. Campinas, UNICAMP, 2002. Tese de Doutorado, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, 2002; GARCIA, Domingos Sávio da Cunha. *Mato Grosso (1850-1889). Uma Província na Fronteira do Império*. São Paulo: UNICAMP. Dissertação de Mestrado em Economia, Instituto de Economia, Universidade de Campinas, 2001; CANCIAN, Elaine. *A Cidade e o Rio Escravidão, Arquitetura Urbana e a invenção da beleza – O caso Corumbá (MS)*. Passo Fundo: UPF, 2006; CARVALHO, Francismar Alex Lopes de. Os “Senhores dos Rios” e suas alianças políticas. *Revista de Antropologia Iberoamericana*. , Madrid, n. 42, p. 1-17, jul-ago. 2005; ARIAS NETO, José Miguel. *A Formação do Estado Nacional e as Forças Armadas*. In: XII Encontro Regional de História – Usos do Passado, 2006, Niterói – ANAIS XII Encontro: Rio de Janeiro:ANPUH-Rio, 2006, v. 1; _____. *Violência sistêmica na organização militar do Império e as lutas dos Imperiais Marinheiros pela conquista de direitos*. *História: Questões e Debates*. Curitiba: UFPR, n.35, 2001, p. 81-115; _____. *Sob o signo do novo: o movimento dos marinheiros de 1910*. Versão modificada de parte da Tese de Doutorado intitulada: Em busca da cidadania: praças da armada nacional, 1867-1910. Defendida na FFLCH-USP NO ANO DE 2001. Disponível em: <http://www2.uel.br/projeto/fmgb/anpuh.htm> Acesso em 23 agosto 2008; AMORIM, Marcos Lourenço de. *O “Segundo Eldorado” Brasileiro: Navegação fluvial e sociedade no território do ouro*. De Ararituaba a Cuiabá (1719-1838). Dourados: UFGD. Dissertação de Mestrado em História, Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, 2007; BRAZIL, Maria do Carmo. *Rio Paraguai: o “mar interno” brasileiro*. São Paulo: USP, 1999. Tese (Doutorado). Universidade de São Paulo. Faculdade de Filosofia Letras Ciências Humanas, 1999. _____. *Sonhos de Liberdade. A escravidão e o fenômeno das fugas além-fronteiras em Mato Grosso colonial*. *História & Luta de Classes*, Rio de Janeiro, ano 2, n. 3, p. 33-42, nov. 2006; _____. *Corumbá, Cidade Fortificada. Contribuições para o ensino de história em Mato Grosso e Mato Grosso do Sul*. In: *Semana de História – “Os campos da História: ensino, pesquisa e perspectivas interdisciplinares”*, 2006, Aquidauana; _____. *Rompendo Grilhões: Insurgências de negros escravizados nos sertões de Mato Grosso*. In: MAESTRI, Mario; ORTIZ, Helen (org.). *Grilhão Negro: ensaios sobre a escravidão colonial no Brasil* Passo Fundo: UPF Editora, 2009; COSTA, Maria de Fátima. *História de um País Inexistente: O Pantanal entre os séculos XVI e XVIII*. São Paulo: Kosmos, 1999; _____. *Entre Xarai, Guaikurú e Payaguá: Ritos de Vida no Pantanal*. In: PRIORE, Mary del; GOMES, Flávio. *Os Senhores dos Rios. Amazônia, Margens e Histórias*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003. p. 63-90; CRUDO, Matilde Araki. *Infância, trabalho e educação. Os aprendizes do Arsenal de Guerra de Mato Grosso. (Cuiabá, 1842-1889)*. São Paulo, UNICAMP, 2005. Tese de Doutorado, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, 2005; JESUS, Nauk Maria de. *A guerra justa contra os payaguá (1ª metade do século XVIII)*. *História e Reflexão*, Dourados, v. 1, n.2, jul/dez, 2007; REYNALDO, Ney Iared. *Comércio e navegação no Rio Paraguai (1870-1940)*. Cuiabá: UFMT, 2004; CANAVARROS, Otávio. *O Poder Metropolitano em Cuiabá (1727-1752)*. Cuiabá: UFMT, 2004; ESSELIN, Paulo Marcos. *A Gênese de Corumbá. Confluência das Frentes Espanhola e Portuguesa em Mato Grosso – 1536-1778*. Campo Grande: UFMS, Fontes Novas, 2000; SILVA, Rosângela Maria da. *O Recrutamento para a Marinha de Guerra do Brasil (1822-1824): Entre dois extremos*. Londrina: UEL, 2006. Monografia de Especialização, Departamento de História, Centro de Letras e Ciências Humanas, Universidade Estadual

Quanto às estratégias de ação efetuamos como ponto de partida o levantamento documental e a revisão da literatura sobre o tema e período estudado. Os documentos aglutinados nos acervos do Centro de Documentação de História Regional (UFGD); Núcleo de Documentação História Regional (UFMT); Arquivo Público de Mato Grosso; Casa Barão de Melgaço (IHGMT); e Revistas do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) e Instituto Histórico Geográfico de Mato Grosso (IHGMT) serviram de suporte às discussões e a produção do presente texto.

Para atingir o objetivo proposto, o estudo foi desenvolvido em quatro capítulos. No primeiro analisamos os primeiros passos da Coroa lusa no sentido de garantir a posse da Província de Mato Grosso, por meio da criação da Flotilha de Canoas Artilhadas. Essa Flotilha teria sido o embrião do poder naval na região. Constituída por soldados dragões e remeiros-defensores negros, a Flotilha foi organizada por D. Antonio Rolim de Moura e contava com embarcações rudimentares utilizadas para combater, o nativo paiaguá, e, sobretudo, os espanhóis. A assimilação das técnicas de construção e táticas de guerra dos paiaguá possibilitou a criação da Flotilha de Canoas Artilhadas, proporcionando, sobremaneira, aos luso-brasileiros a segurança das vias navegáveis e o povoamento nas zonas metalíferas.

No segundo capítulo, discorremos sobre as primeiras instituições de formação de marinheiros. Tecemos considerações sobre a organização da Marinha Imperial e suas características formais, como recrutamento compulsório, perfil da oficialidade da Marinha e as condições de pobreza e escravidão a que eram submetidos nossos Imperiais Marinheiros.

Para aprofundar o caráter eugênico e aristocrático da oficialidade da Marinha Imperial, que separava suas tropas em *superiores* e *inferiores*, a partir do processo de Formação do Estado Nacional, a contribuição dos estudos de Jose Miguel Arias Neto, foi basilar. Relatórios Ministeriais, Leis, Decretos e Regulamentos, também foram utilizados e aprofundados, para dar suporte a essa análise.

de Londrina, 2006; SILVA, Valderez Antonio da. *Os Fantasmas do Rio – um estudo sobre a memória das Monções no Vale do Médio Tietê*. Campinas: UNICAMP, 2004. Dissertação de Mestrado, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Campinas, 2004.

No momento de compulsão da documentação e obras de apoio observamos a nítida negligência do Governo Imperial em relação às forças militares.

O terceiro capítulo foi dedicado à discussão sobre a fundação do Arsenal de Marinha de Mato Grosso e as Barcas Canhoneiras, envolvendo o surgimento do Trem Naval de Mato Grosso, o papel de Augusto Leverger nesse processo; a estrutura física do trem naval e as condições humanas. Nesse mesmo capítulo propomos refletir sobre os Arsenais da Marinha, como Projeto político de defesa nacional e de disciplinarização do trabalho. A partir desses pressupostos buscamos caracterizar o processo de organização da Marinha em Mato Grosso.

No quarto capítulo dedicamos à questão da transferência do Arsenal de Marinha de Mato Grosso. Nele realizamos considerações sobre o papel da Marinha na Guerra do Paraguai e suas fragilidades durante a invasão Paraguaia (1864). Nesse exercício de interpretação histórica procuramos pontuar as implicações entre os resultados da Guerra e a transferência do Arsenal Marinha de Cuiabá para Ladário. À esteira dessa interpretação procuramos discutir as condições dos contingentes militares e aprendizes no cenário do Arsenal de Ladário.

Capítulo I

A herança dos paiaguá

1. Mato Grosso, visão do paraíso

Como agentes do colonialismo europeu, luso-brasileiros perscrutaram sertões, transpuseram serras e pantanais, preando e ocupando territórios de povos ameríndios, e desafiaram castelhanos, também em missões de conquistas. Empreendimento de quase três séculos que, para traçar os contornos de um território oscilante dado aos tratados de limites coloniais, envolveu descobridores, colonizadores, aventureiros, caminheiros e distintos segmentos subalternizados⁴⁰. Foi numa circunstância de exploração, expansão, ocupação e povoamento colonial, que se organizou a Capitania de Mato Grosso.

*Índios, ouro, pedras*⁴¹, objetos de cobiça dos luso-brasileiros, reproduziram-se rapidamente nas *visões do paraíso* e nas imagens do *Itaverá*, influenciando de modo admirável o imaginário colonial, pautando incontáveis expedições procedentes do litoral rumo ao espaço mato-grossense⁴². O sonho da serra dourada os aventureiros de Piratininga alternavam-se com a realidade de práticas de penetração para *preagem* do nativo, visto como o *remédio* oriundo do sertão⁴³.

Na primeira metade do século 18, a procura do *remédio do sertão* significava *perspectiva de ascensão*⁴⁴ social, e ao mesmo tempo, probabilidade de alcançar as ricas minas das índias de Castela.⁴⁵ A seqüência de pensamentos e de vagas idéias levou peregrinos, mercadores e viajantes a organizarem-se em expedições para atravessarem o sertão rumo ao extremo oeste brasileiro. No intento de buscar o nativo destinado às lavouras litorâneas, muitas expedições ignoravam os limites já estabelecidos pelos tratados diplomáticos entre portugueses e espanhóis.

⁴⁰ COSTA, 1999. p. 26.

⁴¹ TAUNAY, Affonso de E *Índios! Ouro! Pedras!* São Paulo: Melhoramentos, 1926.

⁴² HOLANDA, Sérgio Buarque de Holanda – *Visões do Paraíso* – Os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil. 2ª edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969.

⁴³ MONTEIRO, John Manuel *Negros da Terra* e bandeirantes nas origens de São Paulo. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 85.

⁴⁴ MONTEIRO, op. cit. p. 86.

⁴⁵ HOLANDA, 1969, p. 99.

1.1 Expedições preadoras

Na atividade preadora, os sertanistas paulistas invadiam áreas de litígio, enfrentavam a reação castelhana e a resistência indígena contra o colonizador. Muitas expedições tinham como objetivo principal a captura de nativos nas reduções jesuíticas. Fruto da sanha colonialista de missionários jesuítas portugueses e espanhóis, as reduções também foram alvos das bandeiras apresadoras paulistas, conforme ressaltou o historiador Paulo Roberto Cimó Queiroz ao se referir ao atual Mato Grosso do Sul:

Pode-se, portanto dizer que esse território emergiu para a história da América portuguesa apenas no início do século XVII, quando os grupos indígenas que o habitavam passaram a ser alvo das incursões escravizadoras efetuadas por moradores do planalto paulista, na então capitania de São Vicente⁴⁶.

As expedições apresadoras buscavam suprir a falta de mão de obra no Planalto Paulista. Eram braços destinados à manutenção da produção agrícola, sua comercialização intra-regional e ou transações destinadas ao Atlântico meridional⁴⁷.

Durante o período colonial, havia três tipologias de expedições: *apresadora*, destinada à captura do nativo (chamado indistintamente o *gentio*) para escravização; a *prospectora*, voltada para a busca de pedras ou metais preciosos e a de *sertanismo de contrato*, cuja função era o combate dos núcleos de nativos e negros fugidos (quilombos)⁴⁸.

As expedições apresadoras, além de capturarem nativos na própria Capitania, se deslocavam para outras regiões, como foi o caso da expedição de D. Francisco de Souza, Governador Geral do Brasil, (1591-1601) que se viu encantado e estimulado pela lenda tupiniquim de *Itaberaba-açu*, imaginada como imensa serra de prata e esmeralda.

Uma das funções das bandeiras era punir aqueles que não se enquadravam aos parâmetros da sociedade civilizada. Portanto, conforme observou o pesquisador Cláudio Alves Vasconcelos, as expedições deviam punir os *fora-da-lei* por todos os meios, quer

⁴⁶ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Articulações econômicas e vias de comunicação do Antigo Sul de Mato Grosso* (Séculos XIX e XX). Dourados, 2007. 42 p. digitado.

⁴⁷ MONTEIRO, op. cit. p. 57.

⁴⁸ BRAZIL, M. C. *Frenteira Negra*. Dominação, violência e resistência escrava em Mato Grosso -1718-1888. Passo Fundo. Editora de Passo Fundo, 2002, p. 63. Rompendo Grilhões: Insurgências de negros escravizados nos sertões de Mato Grosso. In: MAESTRI, Mario; ORTIZ, Helen (org.). *Grilhão Negro: ensaios sobre a escravidão colonial no Brasil* Passo Fundo: UPF Editora, 2009.

pela expulsão, prisão, ou escravização⁴⁹. Os *indígenas* que resistiam ao projeto colonizador eram vistos pelas autoridades como elementos nocivos à sociedade. Tratado como *índio bravo*, este segmento transformava-se em objeto da implacável caçada humana desferida pelas expedições preadoras.

A lenda do *Sabarabuçu*, palavra nativa que significa pedra grande reluzente presente no imaginário português como *eldorado*, traduzia-se como a eterna esperança dos portugueses de encontrarem ouro em grande quantidade, pois até então as descobertas em nada se comparavam com a *Potosí* dos espanhóis. As Minas de Jaraguá e Voturuna (Pico do Jaraguá-SP), Parnaíba (Santana do Parnaíba) encontradas pelas expedições organizadas por D. Francisco, frustraram seus empreendimentos. O fracasso do *Sabarabuçu* acabou transformando a economia paulista, direcionada a uma lavoura mercantil⁵⁰.

A disputa entre portugueses e espanhóis, obrigou-os a forjarem uma relação harmoniosa, baseada num só interesse comum – *o apresamento do gentio*. Essa relação, no entanto, foi desestabilizada pelos jesuítas, ao fundarem no Guairá as primeiras missões, pelos padres Cataldino e Maceta⁵¹, a convite de Hernando Arias de Saavedra⁵² – Hernandarias, Governador do Paraguai⁵³. Esse convite escondia a incapacidade de Hernandarias em submeter os guaranis pela força das armas, o que forçou o Governador de Assunção a solicitar ao Rei Felipe II, o envio de jesuítas para catequizar os gentios⁵⁴. O historiador Paulo Marcos Esselin, entende que Felipe II, convencido das vantagens econômicas e militares que o envio dos jesuítas podia gerar, optou por atender a solicitação do Governador de Assunção e autorizou a submissão dos guaranis à catequese. Dessa forma, em 1608 os jesuítas da Companhia de Jesus se instalaram nos territórios do Guairá⁵⁵.

⁴⁹ VASCONCELOS, Cláudio Alves de. *A Questão Indígena na Província de Mato Grosso*. Campo Grande: UFMS, 1999. p. 104.

⁵⁰ MONTEIRO, op. cit. p. 59.

⁵¹ Atendendo pedido do Governador Hernandarias, o Padre Diogo de Torres Provincial da Companhia de Jesus enviou para o Guairá os padres Joseph Cataldino e Simão Maceta em 08 de dezembro de 1609, reiniciando a catequese nos povoados de Cidade Real e Vila Rica. Disponível em: <http://www.probst.pro.br/guaira.php>

⁵² Hernando Arias de Saavedra optou pelo apelido de Hernandarias, foi um militar e político criollo, o primeiro nascido na América, que ocupou o cargo de governador de uma região colonial, durante três mandatos: 1597-99, 1602-09 e 1615-17. Para saber mais, ver: GANDIA, Enrique de. Francisco de Alfaro. Y la condición social de los índios: (Rio de la Prata, Paraguai, Tucumán y Peru siglos XVI y XVII). Buenos Aires, “El Ateneo”, 1939.

⁵³ MONTEIRO, op. cit. p. 69.

⁵⁴ ESSELIN, Paulo Marcos. *A Gênese de Corumbá*. Confluência das Frentes Espanhola e Portuguesa em Mato Grosso – 1536-1778. Campo Grande: UFMS, Fontes Novas, 2000. p. 63

⁵⁵ Idem, *ibidem*.

A importância da fundação de missões jesuítas estava ligada à proibição do comércio entre Assunção e o Peru, a partir de 1555, pela Coroa Espanhola, cujo objetivo era impedir o descaminho da prata e impedir o descontrole das minas de Potosí. Essa medida confinou o Paraguai, uma vez que não poderia manter relações com as áreas mais prósperas e estava fora das principais rotas de comércio. As missões representavam uma saída para retirar o Paraguai do isolamento comercial com outras Províncias da Espanha⁵⁶. Essa proibição frustrou os interesses dos Assuncenhos, desejosos de quebrar o isolamento do Paraguai, e estabelecer essa rota comercial, já que ordinariamente, tudo faltava no Paraguai, e o estabelecimento de uma rota com o Peru, era providência urgente⁵⁷.

John Monteiro explica que a imensa necessidade de braços para tocar as lavouras paulistas intensificava a prática apresadora em duas regiões, nas primeiras décadas do século 18: o Sertão dos Patos (SC) e o Sertão dos Carijós que ia desde São Vicente até Rio Grande do Sul. Foi nesse quadro que a região de Guairá passou a receber as principais expedições dos paulistas na captura de mão de obra nativa⁵⁸.

1.2 Missões jesuíticas

As missões utilizavam o sistema de divisão de lotes. Destes os nativos retiravam o sustento da família e a manutenção dos padres, armazenando os produtos em compartimento comum. Antes da chegada dos religiosos, não havia entre os nativos americanos a produção de excedente. Produziam o suficiente para satisfazer suas necessidades de consumo mais imediatas. Portanto, a prática de armazenagem comum não fazia parte do costume dos ameríndios. Para Gadelha, essas novas formas de organização iam além da capacidade dos chefes guaranis, aspecto que levou jesuítas a assumirem funções de organizar a produção, *adaptando nas aldeias a burocracia espanhola*⁵⁹.

⁵⁶ Ibidem, p. 37-8.

⁵⁷ ESSELIN, Paulo Marcos. *A pecuária no processo de ocupação e desenvolvimento econômico do Pantanal Sul Mato-grossense – (1830-1910)*. Porto Alegre, PUC-RS, 2003. Tese (Doutor em História), Departamento de História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2003. p. 49.

⁵⁸ Idem, p. 61.

⁵⁹ GADELHA, Regina Maria A. F. *As Missões Jesuíticas do Itatim: um estudo das estruturas sócio-econômicas coloniais do Paraguai (séculos XVI e XVII)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980. p. 265.

Essa adaptação pretendia levar, além da produção de excedentes, *civilização* a povos que, na concepção dos europeus viviam na *barbárie*. Reproduziam assim a tese do *outro geográfico*, conforme salientou a historiadora Lylia Galetti:

Em que pesem as diferenças de ‘índole’, que a maior parte dos viajantes assinala em suas referências aos índios, é importante ressaltar que, implícita ou explicitamente, todos consideram que, cedo ou tarde, eles tendem a transformar em homens civilizados⁶⁰.

Essas representações preconceituosas sobre os *indígenas*, quando vistas em conjunto, dão conta de Mato Grosso como um território selvagem, onde os nativos ameaçavam e dificultavam o avanço das transformações civilizadoras⁶¹. Entre os viajantes referidos por Galetti figuravam: Bartolomé Bossi, Francis Castelnau e Karl Von Den Steinen⁶² cujas narrativas carregavam visões preconceituosas acerca dos ameríndios. Para os inúmeros viajantes os nativos eram povos *incivilizados*, merecedores de ações *catequizadoras* e *civilizatórias*.

O historiador Cláudio Alves de Vasconcelos, ao tratar da Colonização contemporânea em Mato Grosso do Sul, num texto de sua autoria, comenta as relações de poder existentes entre os terena na região de Miranda, observadas pelo naturalista Francis Castelnau⁶³. Dessas observações, surpreende-nos à variedade de produtos comercializados pelos terena, como: gado, cavalo, milho, mandioca, feijão, tecidos, louças de barros e outros, se contrapondo as descrições nada lisonjeiras, acerca desses nativos, presentes nos relatos dos viajantes citados. Para Vasconcelos, “A representação de Castelnau apresenta inclusive como cenário das negociações um grande alpendre, que faz às vezes de sala do conselho, o espaço físico e simbólico da relação de poder dos índios”⁶⁴. O texto de Vasconcelos chama-nos atenção, para o tratamento dado aos terena na obra de Castelnau, fazendo-nos perceber que o naturalista não tinha apenas

⁶⁰ GALETTI, Lylia da Silva Guedes. *Nos confins da civilização, sertão, fronteira e identidades nas representações sobre Mato Grosso*. São Paulo: USP, 2000. Tese (Doutor em História), Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Sociais, Universidade de São Paulo, 2000. p. 109-11.

⁶¹ Idem, *ibidem*.

⁶² BOSSI, Bartolomé. *Viage pintoresco por los rios Paraná, Paraguay, San Lorenzo y Cuiabá y el Arino tributário del grande Amazonas* com la descripción de la provincia de Mato Grosso bajo su aspecto físico, geográfico, mineralojico y sus producciones naturales. Paris: Dupray Mahérie, 1865; CASTELNAU, Francis. *Expedição às Regiões Centrais da América do Sul*. São Paulo: Nacional, 1949; STEINEN, Karl Von Den. *O Brasil Central*. Expedição em 1884 para a exploração do Rio Xingu. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1942.

⁶³ CASTELNAU, 1949, v.2, p. 302-3.

⁶⁴ VASCONCELOS, Cláudio Alves de. *A colonização contemporânea em Mato Grosso do Sul*. In: Anais do XXIII Simpósio Nacional de História - História: Guerra e Paz. XXIII Simpósio Nacional de História - História: Guerra e Paz, promovido pela ANPUH. 2005.

uma visão preconceituosa sobre os nativos. Também descreveu sua organização, capacidade *industriosa*, negociação e relações de poder, expressadas segundo Castelnau, como uma cena digna de um hábil pintor ⁶⁵.

A partir das primeiras décadas do século 17, as *expedições apresadoras* realizadas pelos paulistas, faziam cada vez mais, incursões em direção ao Sertão dos Patos – Guairá. Cresceu a partir daí a prática de ataques dos mamelucos às missões do Guairá, em busca de mão-de-obra. Estes redutos, onde se concentrava significativo número de nativos guaranis, funcionava como verdadeiras sementeiras de braços para as lavouras paulistas ⁶⁶.

Foi nesse contexto que uma expedição bem armada, organizada por Antonio Raposo Tavares, atacou, em 1628, as missões do Guairá, aprisionando grande quantidade de ameríndios aldeados. Não se sabe quantos deles foram vítimas dessa prática. Nos relatos apresentados pelo Padre Antonio Ruiz de Montoya⁶⁷ consta que entre 33 e 55 mil nativos foram aprisionados; Manuel Juan Morales, negociante espanhol registrou 30 mil; Padre Lourenço de Mendonça apontou 60 mil. Divergências a parte, as 14 reduções jesuíticas do Guairá foram arrasadas com força excessiva, sendo este objetivo “atingido através da violência nua e crua” ⁶⁸.

Na avaliação de Gilberto Freyre, a Igreja foi a grande responsável pelo *amansamento* do gentio com a introdução da catequese e o desprestígio de suas práticas totêmicas e animistas: “... [com] esses elementos, a Igreja quebrou-lhes a força ou a dureza, sem destruir-lhes toda a potencialidade” ⁶⁹. A preservação de algumas potencialidades dos gentios tinha uma razão de ser – o trabalho forçado nas lavouras.

As autoridades de Assunção preocupavam-se com o estabelecimento dos portugueses no Guairá, conforme evidencia a correspondência do Governador de Assunção ao Presidente do Conselho das Índias, Marquês de Mondejar.

Algunos portugueses de la dicha isla (isla de San Vicente) han venido al Rio Del Paraná donde han estado algunos conquistadores médio alzados y de alli han llevado algunos Índios e Índias dandoles lugar los tales conquistadores y vendiendolos como a esclavos y por tornalos a sus tierras

⁶⁵ CASTELNAU, op. cit. p. 302.

⁶⁶ MONTEIRO, op. cit.

⁶⁷ Sobre a vida e obra do Padre Antonio Ruiz de Montoya, ver: REBES, Maria Isabel Artigas de. *Antonio Ruiz de Montoya: Testemunha de seu tempo*. São Leopoldo. UNISINOS. Dissertação de Mestrado em História, Centro de Ciências Humanas, Universidade Vale do Rio dos Sinos, 2001.

⁶⁸ Idem, p. 73.

⁶⁹ FREYRE, Gilberto. *Contribuição para uma sociologia da biografia*. O exemplo de Luiz de Albuquerque governador de Mato Grosso no fim do século XVIII. Cuiabá: Fundação Cultural de Mato Grosso, 1978. p. 14.

los han llevado por la mar a los pueblos que tiene fundados el Serenisimo Rey de Portugal em la dicha costa del Brasil⁷⁰.

O objetivo dos espanhóis era assegurar a posse da região para a Espanha e estabelecer ligação entre Santa Catarina e Assunção. Assim foram fundadas pequenas cidades nas rotas usadas pelos bandeirantes paulistas como Ontiveros, Cidade Real, Vila Rica do Espírito Santo, o Forte Santa Fé de Vera Cruz e Santiago de Xerez⁷¹. Entretanto, nem a preocupação com o estabelecimento dos portugueses no Guairá e a proteção das fontes de mão-de-obra, levou os castelhanos conterem a investida dos paulistas comandados por Antonio Raposo Tavares.

A expedição armada de Raposo Tavares foi desproporcional às demais até então organizadas. Parte da historiografia brasileira credita tal envergadura, à necessidade aguda de mão-de-obra. Segundo essa vertente historiográfica, a invasão holandesa ao Nordeste Brasileiro e o ataque aos portos de abastecimento de trabalhadores escravizados na África, sobretudo em Angola, controlados pelos portugueses, foram alguns dos fatores que levaram à substituição dos negros por nativos. Inversamente, defende John Manuel Monteiro, que “este argumento é deficiente no seu recorte cronológico, pois a expedição de Raposo Tavares saiu alguns anos antes da invasão de Pernambuco e é bem anterior à tomada de Luanda”⁷².

Os castelhanos e seus aliados guaranis instalados, no Guairá, Itatim e Tape, representavam um anteparo às pretensões lusas de expansão, dada às cisões diplomáticas das Coroas Ibéricas, sobretudo, no que se referia a Linha de Tordesilhas.

Nesse sentido, uma das explicações contra a investida de Raposo Tavares ao Guairá e posteriormente Itatim, tenha sido geopolítica, como apontam os estudos de Jaime Cortesão⁷³.

Dentro da explicação geopolítica, a estratégia de arrasar os guarani e enfraquecer os espanhóis foi pacientemente gestada pelos portugueses, inspirada na Restauração de 1640, conforme lembrou Gadelha.

As bandeiras de 1627-8 e 1628-9, que destruíram o Guairá, assim como as de 1636-7 que invadiram as Missões jesuítas do Tape, teriam que ser olhadas dentro do mesmo espírito que norteou a Revolução portuguesa

⁷⁰ Relación breve de Domingos Martinez ded Irala, al Exmo Marques de Mondejar. 1556. In: LAFUENTE MACHAIN, R, de. Op. cit. , p. 539 apud ESSELIN, 2000. p. 40.

⁷¹ ESSELIN, op. cit. p. 38-42.

⁷² MONTEIRO, op. cit. p.73.

⁷³ MONTEIRO, 2000, p. 70-9. Ver também CORTESÃO, Jaime. *Raposo Tavares e a expansão territorial do Brasil*. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura/Serviço de Documentação, 1950.

trionfante, de 1º de dezembro de 1640. Determinado a aumentar as possessões do Conde de Monsanto, de quem era válido, Raposo Tavares se empenharia em varrer os espanhóis de territórios que considerava pertencentes à Coroa de Portugal⁷⁴.

A Restauração Portuguesa de 1640 aumentou a preocupação dos espanhóis, frente ao perigo de uma invasão dos paulistas ao Guairá, pois estes já haviam destruído as missões de Tape em 1637. Essa preocupação, no entanto, foi incapaz de impedir que em 1647, Antonio Raposo Tavares surpreendesse os guarani e os Inacianos num ataque às suas reduções. Após esse ataque os paulistas se instalaram próximos a Redução de Taré, chegando a levantar acampamento. Entretanto, “inutilmente a Companhia apelaria às autoridades assuncenas para que socorressem as reduções do Itatim”⁷⁵. Na avaliação John Manuel Monteiro o projeto de apresamento, estava atrelado à procura de metais, sobretudo com a crise pela qual passava Portugal após a Restauração. Este aspecto teria levado à intensificação da procura de regiões metalíferas em suas colônias no Brasil, Angola e Moçambique.

A guerra de extermínio e o cativo foram continuamente perpetrados sistematicamente pelos paulistas, embora esse tipo de mão-de-obra fosse insuficiente para abastecer a demanda do planalto. O trágico saldo resultante da investida paulista sobre as regiões anteriormente dominadas pelos castelhanos foi destacado por Virgílio Correa Filho, em sua obra *Mato Grosso*, publicada em 1969: “[...] ao encerrar-se a primeira metade do século 17, apagou-se de Xerez, Itatim e regiões contíguas, entre o Paraná, Paraguai e Apa, qualquer indício de posse espanhola”⁷⁶.

A vitória dos paulistas sobre os castelhanos deixou livre toda a Região de Santa Catarina, envolvendo Itatim e Guairá. Esse fato propiciou aos paulistas o alcance das minas de ouro do Extremo Oeste e a incorporação dessas regiões à Coroa Lusa. Seguindo as trilhas abertas por Raposo Tavares, outros sertanistas partiram em busca do sonho dourado, do *índio aldeado*, do ouro e das pedras, conforme lembrou Affonso Taunay⁷⁷.

Diante da possibilidade de uma invasão portuguesa às zonas metalíferas do Peru, as Províncias castelhanas se aprestaram em homens e armas contra os paulistas. A resistência dos espanhóis obrigou os sertanistas a se deslocarem para regiões não

⁷⁴ GADELHA, 1980. p. 172.

⁷⁵ Idem, p. 270.

⁷⁶ CORREA FILHO, Virgílio. *História de Mato Grosso*. Rio de Janeiro: INL, 1969. p. 151.

⁷⁷ TAUNAY, 1926, op. cit.

exploradas da América do Sul, como as do Extremo Oeste. A conquista desse território para os portugueses ensejou o alargamento de nossas fronteiras, depois consolidadas pelo Tratado de Madri (1750), considerada pelas autoridades coloniais como um “dos atos mais importantes da história diplomática do século 18”⁷⁸.

A expansão territorial do Brasil, não residiu apenas na astúcia dos negociadores portugueses, dentro dos planos pré-estabelecidos pelo Conselho Ultramarino. Também, na audácia dos sertanistas em palmilhar as regiões, na política de ocupação desses espaços para garantir o *uti possidetis*, que, segundo Sérgio Buarque de Holanda, “[...] tratariam de preencher, através de sucessivas penetrações, todo o espaço insular definido nos mapas”⁷⁹. As constantes incursões luso-brasileiras, com o duplo objetivo de apresar o nativo para o cativo e descobrir minas de metais preciosos, como parte da política mercantilista, redundaram na ampliação territorial do oeste brasileiro.

1.3 O ouro do Coxipó

Como resultado as *expedições apesadoras e prospectoras*, constituídas pela gente de Piratininga, alcançaram os rios Coxipó e Cuiabá, em 1719, e encontraram os primeiros indícios da existência de ouro na região. O movimento rumo ao oeste brasileiro transformou-se num dos pólos de atração populacional e na base da unidade nacional⁸⁰.

A descoberta de ouro pela bandeira de Antonio Pires de Campos e de Luis Alfaja Lins, cujo objetivo principal era a *preagem* do nativo para escravização, resultou na improvisação de instrumentos para as tarefas de minerar. Conforme descrito por Joseph Barbosa de Sá, os sertanistas paulistas lamentavam a falta de ferramentas próprias à mineração, obrigando, sobretudo o trabalhador escravizado a cavar veios inteiros com as próprias mãos por carência de instrumentos⁸¹.

⁷⁸ ANAIS DA BIBLIOTECA NACIONAL. v. LII. Biblioteca Nacional. *Documentos sobre o Tratado de 1750*. v. 1, Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Saúde, Serviço Gráfico, 1938. p. 3.

⁷⁹ HOLANDA, Sergio Buarque de. *O Extremo Oeste*. São Paulo: Brasiliense, Secretaria de Cultura, 1986. p. 93.

⁸⁰ MOURA, Pedro. *Bacia do Alto Paraguai*. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro: CNG, jan/mar, 1943. p. 29.

⁸¹ BARBOSA DE SÁ, Joseph Relação das povoações do Cuyabá e Mato grosso de seus principios the os presentes tempos. Anais da Biblioteca Nacional, 1901, Volume XXIII. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901. p. 7.

A exploração do ouro cuiabano-coxiponeano mereceu tratamento especial e foi submetida à rigorosa disciplina através da instalação da empresa colonial, cuja essência era estabelecer domínio e fiscalismo português na região⁸².

A ação da Coroa na região das minas de Cuiabá se expressou na Carta Régia de 30 de junho de 1723, cuja essência ordenava a fundação de povoações para firmar o domínio luso⁸³. Assim surgiu o Arraial de Cuiabá em 1719, que se tornou centro irradiador da colonização em Mato Grosso.

1.4 Vilas, arraiais e câmaras municipais

À época, conforme reflexões de Caio Prado Junior, vilas, arraiais e câmaras municipais ganharam importância porque representavam o prolongamento do poder do estado metropolitano e o instrumento político das classes dominantes locais⁸⁴. Este aspecto evidencia-se numa diligência administrativa no sentido de consolidar o domínio português na região. Consta que a Coroa Lusa em 1726 nomeou Rodrigo Cesar de Menezes, Governador da Capitania de São Paulo, pelo Alvará Régio de 5 de setembro de 1721. Após a nomeação, o agente se dirigiu à região das minas de Cuiabá e em primeiro de janeiro de 1727, criou o Arraial do Bom Senhor Jesus. Logo em seguida, o governador elegeu os oficiais da Câmara, como procurador, juízes e almocatóis.

Como símbolo da possessão portuguesa, o Governador cravou estandarte no solo mato-grossense e à praça mandou levantar pelourinho, símbolo da autoridade e do núcleo legal de uma cidade colonial⁸⁵.

De acordo com as análises do historiador Fernando Antonio Novaes, a primeira providência dos colonizadores sempre foi resguardar os interesses metropolitanos e executar as ações fiscais, enquanto mecanismos administrativos⁸⁶. Esta lógica da empresa colonizadora traduz-se no procedimento empregado por Pascoal Moreira Cabral, Guarda-Mór das Minas, ao determinar “por bateias” a pronta cobrança de impostos na região⁸⁷.

⁸² PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1977.

⁸³ ROHAN, Beaurepaire. Anais de Mato Grosso. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso. Cuiabá, Publicações Avulsas, n. 20, 2001. p. 20-82.

⁸⁴ PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. São Paulo: 1961. p.28.

⁸⁵ REBELO, op. cit. p. 123.

⁸⁶ NOVAIS, Fernando. *O Brasil nos Quadros do Antigo Sistema Colonial*. In: MOTA, Carlos Guilherme. Brasil em Perspectiva. São Paulo: DIFEL, 1973. p. 51.

⁸⁷ HOLANDA, op. cit. p. 47.

Descoberto ouro, havia necessidade de se criar uma rede de abastecimento, concretizado pelas ações das monções, cuja rota comercial São Paulo-Cuiabá, abasteceu os mineradores de gêneros necessários à sobrevivência e extração de ouro requerido pela nova atividade. Homens, cargas eram movidos pelo sonho de alcançar o novo eldorado descoberto. Para transportá-los valeram-se das flotilhas monçoeriras - construídas de um só lenho, e tripuladas por uma maruja recrutada a força, entre vadios, condenados e cativos. Numa jornada de sofrimentos e perigos, canoas e canoeiros, numa perfeita simbiose, percorriam a *magnífica via liquida* – do Tietê ao Cuiabá – para alcançar o Mato Grosso dos nativos, do ouro e das pedras.

1.5 Canoeiros sob representações

As reflexões de Edward Said exibidas na obra *Cultura e Imperialismo* sobre os métodos institucionais e culturais empregados para estabelecer fronteiras hierárquicas entre o Oriente e o Ocidente, ajudam a interpretar as narrativas relativas aos nativos de Mato Grosso como parte do vasto conjunto de representações arbitrárias e úteis, construídas pelos europeus para impor a identidade cultural e garantir as vastas possessões coloniais nas Américas. Além da literatura de viagens do século 19, Said destaca outras representações pertinentes:

[...] por trás da ficção, da historiografia e do discurso filosófico do Ocidente dessa época... há, [em primeiro lugar] a autoridade do observador europeu - viajante, mercador, estudioso, historiador, romancista. A seguir, há a hierarquia de espaços segundo a qual o centro metropolitano e, aos poucos, a economia metropolitana são vistos na dependência de um sistema ultramarino de controle territorial, de exploração econômica e de uma visão sócio-cultural⁸⁸.

O principal produto das reflexões de Said sobre a exterioridade é a representação, constituída de estilos, figuras de linguagem, argumentos discursivos, cenários, mecanismos narrativos, circunstâncias históricas e sociais. Com base na premissa de que os lugares por onde transitaram colonizados e colonizadores não são descrições fiéis da realidade - mas sim mera representação do real - passamos a pensar o universo dos nativos canoeiros.

A região conhecida hoje como Pantanal mato-grossense passou a ser conhecida partir do século 16, quando os navegadores a serviço da Espanha, Juan Díaz de Solis e Sebastião Caboto subiram e reconheceram rio Paraguai. Exploradores, como Juan de

⁸⁸ SAID, Edward. *Cultura e Imperialismo*. São Paulo: Companhia das Letras. 1995. p. 95.

Ayalas, Nuflo Chavez; Ruy Dias de Guzmã; Hernando de Ribera; Ulrico Schmidl, entre outros, introduziram a planície pantaneira no imaginário europeu⁸⁹.

O navegador Alvar Nuñez Cabeza de Vaca, também deixou em seus relatos, sobretudo em *Naufregios e Comentários*, importantes relatos sobre o Pantanal e alguns de seus primitivos moradores. Descreveu roças, caçadas, pescarias, vestimentas, ornamentos e pinturas no corpo dos naturais que habitavam aquele espaço. Observou e descreveu a integração do homem em ambiente alagadiço, bem como seu comportamento em relação ao ciclo das águas. Nessa aventura Cabeza de Vaca trocou presentes com o gentio paiaguá no intento de conseguir deles a revelação da rota que o levasse às Minas de Prata do Peru⁹⁰.

As primeiras incursões castelhanas na América Meridional foram também relatadas por Rui Diaz de Gúzman⁹¹ em 1528, com destaque para Sebastião Caboto que subiu o Rio Paraguai e deparou-se com o gentio paiaguá. Em seus relatos Max Schimidt⁹² presta conta sobre os primeiros contatos do gentio canoeiro com o colonizador. Sebastião Caboto, ao navegar o Rio Paraguai se defrontou com os *Agaces-Payaguá*, em 1528, e Juan de Ayolas, com os *Sarigué-Payaguá* em 1537. Delimitavam sua ação entre o extremo sul do rio Paraguai, abaixo de Assunção, e o Alto Paraguai, no Porto de Candelária.

Sem isenção de astúcia o europeu percebia e classificava o universo dos nativos, buscando elementos capazes de subordiná-lo. Os relatos dos primeiros colonizadores quase sempre traduziam conhecimentos oblíquos sobre eles oferecendo ao Antigo Continente elementos significativos de dominação sócio-cultural. Conteúdos apreendidos pelos sentidos, pela imaginação, pela memória ou pelo pensamento eram escritos ou cuidadosamente construídos para destacar a relação desigual que marcou historicamente povos ameríndios e europeus durante a fase embrionária do capitalismo. Segundo a pesquisadora Ligia Osório Silva, do Núcleo de Estudos Estratégicos da UNICAMP, “[...] esta forma de pensamento totalitário, [...] toma conjuntos humanos

⁸⁹ COSTA, M.F. 1999, op. cit. p. 22-36; SILVA. *O antemural de todo o interior do Brasil – a fronteira possível*. Revista Território e Fronteiras, Cuiabá, v. 3, n.2, p. 79-106, jul. - dezembro 2002.

⁹⁰ CABEZA DE VACA. *Naufregios e Comentários*. Tradução Jurandir Soares dos Santos. Madri: Anaya y Oronoz, 1992.

⁹¹ COSTA, M.F. 1999, op. cit. p. 36.

⁹² SCHMIDT, MAX. *Los Payaguá*. Revista do Museu Paulista, Nova Série, v.3, São Paulo, USP, 1949, p. 129-270.

distintos, complexos, heterogêneos, formados por países, povos, e nações históricas individualizadas e procura lidar com eles na forma de uma totalidade homogênea”⁹³.

1.6 Investidas contra o paiaguá

Sebastião Caboto foi o primeiro colonizador a se deparar e investir, contra o nativo paiaguá em 1528. Nessa viagem, travou a primeira batalha fluvial, entre europeus e nativos no pantanal. Os paiaguá, avistando as galeotas e bergantins, investiram contra os espanhóis com mais de trezentas canoas, enquanto Caboto atacou-os com cargas de artilharia, e balestras, matando muitos e colocando outros em fuga⁹⁴. A batalha travada por Caboto, contra os paiaguá, foi apenas a primeira, de uma série de conflitos sangrentos entre colonizado e colonizador pelo domínio dos rios mato-grossenses.

No decorrer do século 16 a Coroa Espanhola colocou em prática o projeto colonizador na América e destacou a necessidade de incorporar o ameríndio ao sistema colonial. Os paiaguá resistiram a essa incorporação, sendo o conflito inevitável. No ano de 1618 a Espanha ordenou a *guerra justa* contra esses nativos.

No século 18, os inúmeros conflitos entre nativos e expedições colonizadoras portuguesas foram objetos de registros oficiais. Beaurepaire Rohan, nos Anais de Mato Grosso⁹⁵, contabilizou dezoito episódios envolvendo nativos contra as monções cuiabanas, entre 1725 e 1786.

1.7 A prática da *Guerra justa*

A historiadora Nauk Maria de Jesus interpreta o fenômeno das ‘guerras justas’ como “aquelas autorizadas pela Coroa ou pelos governadores ou as travadas em legítima defesa contra os ataques indígenas”⁹⁶. A *guerra justa* e o direito de submeter os vencidos à escravidão, remonta a Guerra da Reconquista, quando a Igreja, através da *bula dum diversas* de 18 de junho de 1452, autorizou o Rei de Portugal, na qualidade de Mestre da Ordem de Cristo, a atacar, submeter e escravizar os sarracenos e outros infiéis⁹⁷. Na prática, autorizava a Coroa Portuguesa a reduzir os ameríndios ao cativo.

⁹³ SILVA, Lúcia Osório. *Edward Said e o imperialismo cultural*. Campinas: Link: unicamp.br, 11 Dez 2003. (Homenagem ao intelectual palestino-americano Edward em cerimônia realizada no auditório do Clube Homs em 11/12/2003 em São Paulo).

⁹⁴ COSTA, M.F. 1999. p. 37.

⁹⁵ ROHAN, op. cit.

⁹⁶ JESUS, N. M. op. cit.. p. 6.

⁹⁷ SIMÕES, Sandro Alex de Souza. *A estrutura reinol na colônia* ou Hércules versus a Hidra de Lerna. Jus Navegandi. Disponível: <http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=5421>

Os *forais* também autorizavam os donatários, a escravizar e comercializar os nativos. As cartas de doações garantiam, entre outros direitos, o poder de submeter nativos. Um exemplo é a Carta de Doação da capitania de Pernambuco, lavrada na cidade de Évora, em 10 de março de 1534: “Juro e herdade dos escravos que resgatarem e existirem na capitania, podendo enviar anualmente para Lisboa 24 peças, livres de direitos, e também utilizá-las como marinheiros e grumetes de seus navios”⁹⁸. Na prática estes termos da Carta de Doação instituíam a *guerra justa e a escravidão*, já que o resgate aludido dentro da exploração colonial, só poderia existir com o concurso da violência, autorizado pela bula de 1452.

Os abusos cometidos contra os *gentios*, nos domínios coloniais luso-castelhanos, levaram o Papa Paulo III, na Bula *universibus christi fidelibus*, a declarar *total* liberdade aos nativos. O Rei D. Sebastião em 1570 reafirmou a bula papal, porém, autorizou o cativo dos nativos capturados em *guerra justa*.

Felipe II, em 1595, revogou os dispositivos que permitiam o cativo, e em 30 de junho 1609, aboliu a servidão os nativos à tutela do Estado. Este fato determinou o conflito entre *Inacianos* e colonos.

A forte pressão exercida pelos colonos luso-espanhóis obrigou a Coroa promulgar a Lei a 10 de setembro de 1611 e transferiu a proteção dos nativos aos Capitães-Generais, aumentando a área de influência do poder civil sobre o braço escravo. Essa proteção, no entanto foi de curta duração, pois, em 1647, foram abolidas as administrações *indígenas*, prerrogativas dos Capitães-Generais instituídas pela Lei de 10 de setembro de 1611. Isto, segundo o Professor e Advogado Sandro Alex de Souza Simões, representava na prática o retorno ao cativo⁹⁹.

Para Cláudio Alves Vasconcelos, a guerra declarada aos *indígenas*, permaneceu até a independência, quando propostas de cunho nacionalista, foram colocadas no sentido de melhorar sua situação¹⁰⁰.

1.8 Canoas ameríndias

Dos relatos dos monçoeiros interessa-nos mais de perto, as anotações referentes às *canoas dos ameríndios* (Figura 1a, p. 312), chamadas pelos portugueses de

⁹⁸Cf. BORGES, Fragmon Carlos. *Origens históricas da Propriedade da Terra-1958*. In: STEDILE, João Pedro. (org.). *A Questão Agrária no Brasil*. São Paulo: Expressão Popular, 2005.v.2. p. 259-298. p. 266.

⁹⁹ SIMÕES, op. cit.

¹⁰⁰Cf. VASCONCELOS, op. cit. p. 37-47.

canoinhas, usadas para pesca, caça e reconhecimento, e as *canoas de guerra*, utilizadas nas batalhas e transporte de tropas e cargas.

O conquistador Alvar Nuñez Cabeza de Vaca, ao registrar sua travessia pela região da baixada do rio Paraguai em 1543, achou admirável a pequena embarcação sem quilha conduzida com destreza por seus remadores: “Estas canoas, porém, são muito velozes e eles são hábeis remadores, andando em enorme velocidade, tanto rio abaixo como rio acima. Nem mesmo um bergantim com dezenas de remos consegue acompanhá-los”¹⁰¹.

A velocidade das canoas paiaguá, superior às embarcações dos luso-brasileiros, foi também relatada por João Antonio Cabral Camello, por ocasião do ataque a monção do Ouvidor das Minas de Cuiabá Antonio Álvares Lanhas Peixoto em 1727: “Velozes, navegavam em uma hora o que os brancos faziam num dia (sic) pelo fato de terem melhores canoas e remeiros”¹⁰².

A velocidade das canoas paiaguá, em que pese à destreza dos remadores, pode também ser atribuída à madeira usada na sua fabricação, conhecida como timbó. Os nativos recorriam a essa madeira leve e flutuante e usavam a técnica básica de remarem em pé sobre a popa. Nesse caso, corpo e remo eram usados para dar maior propulsão às canoas monóxilas, imprimindo-lhe velocidade maior que as embarcações a vela, a exemplo das sumacas e os bergantins, comuns nos rios mato-grossenses, após a chegada dos colonizadores.

A propulsão de canoas com ajuda de remos era utilizada pelos remadores desde a descoberta das minas de Cuiabá. Ao longo do tempo, tanto essa técnica de remagem como as pequenas embarcações foram gradativamente substituídas por barças e batelões. Entretanto, por muito tempo as canoas monóxilas foram usadas como meio de transporte nos rios de Mato Grosso. Tampouco os remeiros deixaram de utilizar as técnicas dos paiaguá, mesmo com a desarticulação da navegação monçoeira do sul, no século 19¹⁰³.

Sobre o tipo de embarcação paiaguá, Francis Castelnau, ao deixar Cuiabá, em 27 de janeiro de 1845, rumo ao sul da Província, deixou registrada sua utilização durante viagem à região da América do Sul: “Houve por bem o presidente [da Província,

¹⁰¹ CABEZA DE VACA. *Naufrágios e Comentários*. Tradução Jurandir Soares dos Santos. Madri: Anaya y Oronoz, 1992.

¹⁰² TAUNAY, 1975, p. 191.

¹⁰³ REYNALDO, Ney Iared. *Comércio e navegação no Rio Paraguai (1870-1940)*. Cuiabá: UFMT, 2004. p. 69.

Ricardo Jose Gomes Jardim] por a nossa disposição duas canoas grandes e bonitas, ambas feitas de um só tronco”¹⁰⁴. O viajante também anotou que a célebre expedição: “havia contratado para remadores uns doze índios Guanás”¹⁰⁵.

Sobre a agilidade e velocidade das canoas dos paiaguá, consta nos *Relatos Monçoeiros, Notícia 8ª Prática*, que eram tão leves que os nativos ao se verem perseguidos lançavam-se ao rio e por baixo delas as reviravam¹⁰⁶. Revirar a canoa significava estratégia de luta, que envolvia a arte de planejar e executar movimentos. Nessas operações os canoeiros se protegiam dos tiros desferidos pelos luso-brasileiros e castelhanos. A canoa transformava-se num escudo eficaz, pois os nativos ficavam com o corpo mergulhado na água apenas com a cabeça dentro da embarcação como se fosse uma carapaça.

Nem todos os *gentios* embarcações remavam em pé ou usavam canoas monóxilas. Os *porrudos*¹⁰⁷ usavam canoas de casca de jatobá e remavam sentados. Estas embarcações embora de fabricação mais simples do que as de um lenho só tinham uma inconveniência – quando afundavam não retornavam mais à margem. As manobras de guerra dos paiaguá davam poucas chances de contra-ataques. Segundo o Almirante Antônio Alves Câmara, os nativos costumavam afundar as canoas de casca, para ocultá-las dos inimigos. Essa estratégia era aplicada principalmente às canoas de casca de jatobá, que podiam ficar submersas sem apodrecerem¹⁰⁸.

Designado pelo Barão de Batovy, Presidente da Província de Mato Grosso, para realizar uma expedição exploratória ao Rio Xingu, em 1885, o Capitão Francisco de Paula Castro, na companhia do naturalista Carlos Von den Stein, registrou o uso de canoas de casca de jatobá durante a travessia do rio Paranatinga, afluente do Tapajós¹⁰⁹. Construídas por nativos e utilizadas em rios de águas mansas, estas canoas eram inadequadas para transposição de cachoeiras ou para navegação entre itaipavas e cachopos, por não terem a resistência da peroba, madeira preferida pelos monçoeiros. Segundo Sergio Buarque de Holanda, João de Souza de Azevedo, um dos pioneiros da rota do Grão Pará a Mato Grosso, ainda usava em 1749, uma canoa que tinha levado de

¹⁰⁴ CASTELNAU, Francis. Expedição às Regiões Centrais da América do Sul. São Paulo: Nacional, 1949. p. 224, t. II.

¹⁰⁵ Idem, *ibidem*.

¹⁰⁶ TAUNAY, 1975. p. 191.

¹⁰⁷ Também chamados bororos. Viviam nas cercanias do Rio São Lourenço, conhecido nas antigas cartas de Mato Grosso como Rio dos Porrudos. Cf. SOUZA, Lecio Gomes de. *História de uma Região: Pantanal e Corumbá*. São Paulo: Resenha Tributária, 1973.

¹⁰⁸ CÂMARA, op. cit.

¹⁰⁹ Cf. Revista *O Archivo*. Cuiabá: Fundação Julio Campos. Coleção Memórias Históricas. Ano I, v.3, 1905. p. 27-36.

Araritaguaba à Mato Grosso quatro anos antes, e tinha sido construída, de pau de peroba as margens do Rio Tietê ¹¹⁰.

De acordo com o Almirante Antonio Alves Câmara, a utilização de canoas de casca, também foi observada pelos membros da expedição de Villegagnon ¹¹¹, na Baía da Guanabara em 1555, por ocasião da tentativa dos franceses de estabelecerem uma fortificação no litoral do Rio de Janeiro. Mediam entre cinco a seis braças, aproximadamente onze a treze metros de comprimento, e noventa centímetros de largura.

1.9 Singularidades na fabricação das canoas

Desde as canoas de Casca de Jatobá, paxiúba ou jutaí, usadas nos rios mato-grossenses ou amazônicos, às canoas monóxilas, utilizadas nas monções como transporte de passageiros, cargas, e, como meio de defesa, transporte de tropas e peças de artilharia, houve inegavelmente influência indígena nessas construções.

A fabricação das canoas de casca, consistia em retirar a casca inteira, seja da árvore em pé usando andaimes, ou derrubadas. As extremidades eram amarradas com cipó e aparadas. Atravessavam pedaços de madeira para abrir o bojo e impedir que fechassem quando secas. A seguir, colocavam-na em uma bancada e ateavam fogo embaixo de forma a curá-las, para evitar que apodrecessem pela ação das chuvas ¹¹².

As canoas de casca eram utilizadas pelos nativos do litoral do Rio de Janeiro, para atacar os navios portugueses ou franceses, de acordo com alianças realizadas. Representaram importante papel na defesa da cidade de São Sebastião.

Já as canoas dos Tamoios se pareciam com as enormes monóxilas usadas nas monções e as técnicas de guerra se assemelhavam a dos paiaguá, conforme destacou o Almirante Antônio Alves Câmara:

Para esse efeito [guerra contra os portugueses] fabricavam *canoas* de guerra de grandeza notável, destroncando as matas, naquela paragem imensa, viçosa, e que sobem as nuvens, e cavando aqueles corpos grossos. Curados do sol, e dos anos, faziam embarcações fortíssimas, capazes as maiores de cento e cinquenta guerreiros, todos remeiros, e toldos soldados, porque com o mesmo remo em punho de uma parte, e outra da canoa, sustentam o arco e despedem a seta com destreza grande, ¹¹³.

¹¹⁰ HOLANDA, 1990, p. 223.

¹¹¹ Nicolau Durand de Villegagnon, comandante da esquadra francesa que aportou no Rio de Janeiro em 1555.

¹¹² CAMARA, op. cit. p. 67.

¹¹³ CÂMARA, op. cit. p. 55.

Os nativos da planície pantaneira, também utilizavam canoas de casca, canoas de guerra e *canoinhas* para caça e pesca. Menores e mais leves, eram utilizadas pelos luso-brasileiros, principalmente nas missões de reconhecimento.

As *canoinhas*, usadas pelos paiaguá, também serviram aos propósitos do colonizador, durante os conflitos com os espanhóis, pela posse das missões instaladas no rio Guaporé. No sentido de guarnecer a antiga missão espanhola de Santa Rosa, que passou à possessão lusitana, D. Antônio Rolim de Moura, em 6 de fevereiro de 1760, dirigiu-se ao referido local com uma força composta pelo “Tenente Manoel da Ponte Pedreira (fazendo obrigação de oficial das Suas Ordens) o alferes Francisco Xavier D’Orta Tejo, O Cabo de Esquadra Paulo Jozê Correa, vinte soldados, sete pedestres, e o Rd. ° P. ° Estevão Ferreira Ferro”¹¹⁴.

No período em que esteve à frente dos preparativos de guerra contra os espanhóis, Antonio Rolim de Moura, então Capitão General da Capitania de Mato Grosso, recorreu às *canoinhas*, (Figura, 1b e 1c, p. 313) como meio de transporte, correio, caça e reconhecimento. Por serem menores e mais leves que as canoas de guerra, as referidas *canoinhas* desenvolviam maior agilidade, sendo preferidas para as missões de reconhecimento (Figura 1c, p. 313).

Algumas missões de patrulha e espia, foram realizadas por meio das pequenas canoas de um pau só, conforme relatos contidos no *Diário de Mato Grosso e Santa Cruz de La Sierra. 1759-1764* dispõe de¹¹⁵. Segundo o referido *Diário*, no dia 10 de março de 1763, foi recolhida uma *canoinha* que tinha saído para fazer ronda até a barra do rio Mamoré. A inspeção se repetiu nos dias 20 e 22 de março. Em 15 de abril do mesmo ano ficaram os nativos embarcados em duas *canoinhas* para observar a movimentação dos espanhóis, e no dia seguinte foram enviados “seis índios escolhidos, em uma *canoinha*, com carta para o Senhor General do Pará em que Sua Excelência [D. Antonio Rolim de Moura] o informava do bloqueio em que estava, pedindo-lhe gente, armas e munições”¹¹⁶.

¹¹⁴ *DIÁRIO exato do que se tem passado nestas fronteiras de Mato Grosso e Santa Cruz de La Sierra. 1759-1764*. In: Anais da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, v. 107, 1987. p. 97.

¹¹⁵ *Ibidem*.

¹¹⁶ *Idem*, p. 103.

1.10 Remeiros negros e canoinhas

Os negros foram também empregados como remeiro-defensores conforme evidenciam os registros das missões: “[...] se mandou no dia 22 [abril de 1763] uma canoinha com um aventureiro, e dois negros para que fossem com cautela a ver se encontravam a Igarité ou descobriam algum estabelecimento de castelhanos, e se recolheu no dia 25”¹¹⁷.

Inúmeros trabalhadores escravizados foram utilizados nessas missões, tanto que dos 224 combatentes existentes no Forte Nossa Senhora da Conceição, dia 17 de abril de 1763, 114 eram negros. Com a chegada de reforços conduzidos pelo Furriel dos Dragões Antonio Felipe da Cunha Ponte em 22 de junho do mesmo ano, o número de cativos no *front* aumentou¹¹⁸.

Na literatura monçoeira, também há inúmeros relatos sobre a utilização dessas *canoinhas* nas mais variadas tarefas. No Diário de Navegação do Sargento-Mor Teotônio José Juzarte, consta que ele fez uso dessa embarcação quando esteve a frente da grande expedição destinada ao Forte Iguatemi: “Amanhecendo este dia [18 de abril de 1769] me embarquei em uma canoinha com sete homens com suas armas, e saí rio Abaixo [Barra do Piracicaba] ficando toda a expedição no dito pouso”¹¹⁹. Semelhante uso desse tipo de embarcação fez também Rolim de Moura:

As montarias, pequenas, leves e ligeiras, usadas inicialmente nas monções apenas para supri-la de pesca e caça, e depois ‘para espionar e descobrir os *gentios*, dar parte’, foram empregadas em missões de reconhecimento e para transmitir ordens e assegurar as comunicações¹²⁰.

Cabeza de Vaca, também registrou que para enfrentarem as cheias periódicas dos pantanais, os paiaguá utilizavam canoas:

[...] eles têm aparelhadas umas canoas muito grandes para esse tempo, e no meio das canoas colocam dois ou três cargas de barro, e fazem um fogão; e feito o fogão, mete-se o índio com sua mulher e filhos e casa, e vão com a cheia onde querem, e sobre aquele fogão fazem fogo e cozinham para comer e se aquecem, e assim andam quatro meses do ano esta crescente das águas [...] ¹²¹.

¹¹⁷ Idem, p. 106.

¹¹⁸ Idem, p. 112.

¹¹⁹ JUZARTE, Teotônio José. *Diário de Navegação*. Do Rio Tietê, Rio Grande, Paraná e Rio e Gatemi, pelo Sargento-Mor Teotônio José Juzarte. In: História das Bandeiras Paulistas. Relatos Monçoeiros. 3. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1975, t. III. p. 244.

¹²⁰ MOURA, C. F. 1986, op. cit. p. 27.

¹²¹ CABEZA DE VACA, op. cit. p. 218.

As pequenas canoas, signos da cultura paiaguá, por vezes transformava-se em morada, numa perfeita harmonia homem-natureza¹²², aspecto interpretado pela historiadora Maria Fátima Costa como reinvenção de formas de sobrevivências na região pantaneira. Ainda para Costa, “Dentre os povos pantaneiros, talvez tenham sido os Payaguá aquele que melhor simbolizou a anfíbia relação homem-água tão própria deste lugar. Sua vida se passava nos rios e cursos fluviais; era da água também que vertiam suas crenças e sonhos”¹²³. A mesma relação foi ressaltada por Carlos Francisco Moura: “Os Paiaguás nos deram um dos mais admiráveis exemplos de adaptação ao meio. O rio Paraguai era seu reino, e nele se sentiam como peixes dentro d’água”¹²⁴.

Essa reinvenção realizada pelos paiaguá na luta pela sobrevivência, traduzida na utilização das canoas, foi legada aos exploradores que assimilaram suas técnicas e ocuparam seus espaços. Quanto a sua área de concentração, Magna Lima Magalhães dá conta de que o território paiaguá abrangia extremo norte de Mato Grosso, a partir do Porto da Candelária, e alcançava o extremo sul, na desembocadura do rio Bermejo, abaixo de Assunção¹²⁵.

A partir de 1720, os paiaguá reelaboram suas estratégias de independência¹²⁶, justamente no momento da intensificação das disputas territoriais entre as Coroas Ibéricas, considerando o avanço português em relação ao território paraguaio, e a aproximação com os guaicura¹²⁷. Essas estratégias consistiam em alianças com os guaicura ou espanhóis, de acordo com interesses envolvidos.

Francismar Alex Lopes de Carvalho em artigo publicado sobre as alianças políticas dos paiaguá, não vê razão para supor que havia “qualquer preferência por parte das populações nativas em aliarem-se entre si, ou privilegiarem estas alianças em

¹²² SUSNIK, Branislava. *Los aborígenes del Paraguay*. t. 2. Etnología del chaco Boreal y su periferia (siglo XVI y XVIII). Assunção: Museo Etnográfico ‘Andrés Barbero’, 1978.

¹²³ COSTA, M.F., 2003, p. 82.

¹²⁴ MOURA, C.F., 1984, p. 424.

¹²⁵ MAGALHÃES, Magna Lima. *A História dos Payaguá*. Fronteiras: Revista de História, Campo Grande, v. 4-5, n. 7-9, p. 55-76, 2000-2001, p. 57.

¹²⁶ MAGALHÃES, op. cit., p. 64. Sobre o mesmo assunto, ver também CARVALHO, Francismar Alex Lopes de. *Os “Senhores dos Rios” e suas alianças políticas*. *Revista de Antropologia Iberoamericana*, Madrid, n. 42, p. 1-17, jul-ago. 2005. COSTA, Maria de Fátima. Entre Xarai, Guaikuru e Payaguá: Ritos de Vida no Pantanal. In: PRIORE, Mary del; GOMES, Flávio. *Os Senhores dos Rios. Amazônia, Margens e Histórias*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003. p. 63-90. MOURA, Carlos Francisco. Os paiaguás, “índios Anfíbios” do Rio Paraguai. Separata do Suplemento dos *Anais Hidrológicos*, t. XLI, 1984. JESUS, Nauk Maria de. *A guerra justa contra os payaguá (1ª metade do século XVIII)*. *História e Reflexão*, Dourados, v. 1, n.2, jul/dez, 2007.

¹²⁷ MAGALHÃES, op. cit.

detrimento de alianças ou trocas com os brancos”¹²⁸. Um argumento forte é que diante da estreita relação anfíbia homem-água, e do aproveitamento e adaptação da paisagem lacustre do pantanal¹²⁹, as investidas do nativo paiaguá, quase inviabilizaram o projeto colonizador português.

O nativo paiaguá, segundo a *Notícia 8ª Prática Exposta na cópia de uma carta escrita do Cuiabá aos novos pretendentes daquelas Minas*, espreitava as canoas monçoeiras nos sangradouros e ribeirões. Surgiam de repente em enorme gritaria, matavam os passageiros e levavam as canoas¹³⁰. Destacam-se os furiosos ataques dos paiaguá traduziam-se como mecanismos de defesa. Vendo seu espaço invadido os canoeiros investiam contra os invasores, lusos ou castelhanos, que igualmente usavam todo seu poderio militar para aniquilá-los.

1.11 Resistência paiaguá

A resistência dos paiaguá foi incansavelmente descrita nos seus pormenores, por vários viajantes monçoeiros, que se dirigiam de Porto Feliz a região das minas como Joseph Barbosa de Sá, Antonio Pires de Campos, João Antonio Cabral Camello, Francisco Rodrigues do Prado, Antonio Rolim de Moura, Beaurepaire Roham e outros. Desses relatos, pode-se inferir o esforço do colonizador em manter a posse da região, frente ao *ethos* guerreiro paiaguá, na defesa do seu espaço territorial e cultural, onde sempre manteve postura nada resignada diante do domínio do colonizador¹³¹. Essa não sujeição às regras da sociedade branca, que impunha a política da *guerra justa*, é destacada por Cláudio Alves Vasconcelos, como o maior entrave à efetiva ocupação e colonização da Província de Mato Grosso¹³².

A resistência dos paiaguá evidenciou-se nas crônicas oficiais mato-grossenses: [...] “Diogo de Souza que trazia bastantes canoas suas com muitos escravos e fazendas para negócio, foi acometido do gentio paiaguá junto à barra do rio Xarés donde acabaram a vida de todos que vinham na conserva [...]”¹³³. Este fragmento da crônica de Joseph Barbosa de Sá refere-se ao ataque à monção capitaneada por Diogo de Souza,

¹²⁸ CARVALHO, 2005 p. 6.

¹²⁹ COSTA, M.F.2003, p. 81.

¹³⁰ Notícia 8ª Prática, *Exposta na cópia de uma carta escrita do Cuiabá aos novos pretendentes daquelas Minas* p. 191. In: TAUNAY, 1975, p. 191.

¹³¹ MAGALHÃES, op. cit. p. 63.

¹³² VASCONCELOS, op.cit. p. 102.

¹³³ BARBOSA DE SÁ, op. cit. p. 15.

cuja carga continha mercadorias para comercializar nas regiões das minas de Cuiabá, como tecidos, *gado vacum* e negros escravizados. Dessa carga salvaram-se apenas um branco e um negro. Narrada repulsivamente e não menos preconceituosa pelo Capitão Domingos Lourenço de Araújo, na Notícia 3ª Prática, a feroz resistência do paiaguá, identificava-se por “seu costumado urro de vozes, e instrumentos em oitenta, ou em cem canoas todas armadas”¹³⁴.

O Capitão João Antonio Cabral Camello, dentre os cronistas que narraram o ataque dos paiaguá a monção de Lanhas Peixoto, foi único que dela participou. Na segunda parte das suas Notícias Práticas relata o referido ataque, “[...] acometeu-nos [o paiaguá] logo com cinqüenta canoas que traziam, e todas bem armadas; em cada uma delas vinham dez a doze bugres de agigantada estatura, todos pintados e emplumados [...]”¹³⁵.

Sobre a habilidade do gentio embarcadiço da planície pantaneira, o Capitão Antonio Pires de Campos, na *Breve Notícia da derrota da viagem as minas de Cuiabá*, deixa-nos ricos relatos sobre seus costumes, armas, uso do arco, técnicas e táticas de guerra, entre elas, a de revirar a canoa:

[...] as suas armas são flechas e lanças, em que são destríssimos, que fazem vários tiros, enquanto da nossa parte, se faz um, pelejando em canoa, se lançam á água, levando uma borda dela debaixo d’água e com o fundo fazem rodela para repararem as balas, e no mesmo instante que parece coisa invisível, tornam a endireitar a canoa, a fazer novos tiros e se acham grande resistência, e sentem pouco partido no mesmo instante alagam as suas canoas, e desaparecem por baixo d’água, e antes de passar muito tempo às tornam a desalagar e fogem navegando com tal velocidade que parecem levam asas¹³⁶.

A utilização destas embarcações – *canoas grandes de guerra e canoinhas* - foi fundamental na guerra empreendida pelos paiaguá contra os espanhóis e portugueses pelo domínio dos rios. Por outro lado, a assimilação das técnicas paiaguá de construção, navegação e utilização como arma de guerra, foram adaptadas pelos luso-brasileiros em suas flotilhas bélicas, na *guerra justa* contra os mesmos *gentios*.

¹³⁴ NOTÍCIA 3ª PRÁTICA dada pelo Capp. m Domingos Lourenço de Araújo ao R.P. Diogo Soares sobre o infeliz sucesso, que tiveram no rio Paraguai as tropas, que vinham para São Paulo no ano de 1730. In: História das Bandeiras Paulistas. Relatos Monçoeiros. 3. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1975, t. III. p. 145.

¹³⁵ CAMELLO, 1975, p. 138.

¹³⁶ CAMPOS, Antonio Pires. *Breve noticia que dá o Capitão Antonio Pires de Campos*. Do gentio bárbaro que há na derrota da viagem das minas do Cuiabá. In: TAUNAY, Afonso de E. Relatos Sertanistas. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1981. p. 183-4.

D. Antonio Rolim de Moura, também se utilizou dessas canoas para atacar os paiaguá, em seus próprios domínios, conforme carta enviada ao Governador de Assunção em 28 de julho de 1753. Nessa missiva, invocava o tratado entre as duas Coroas Ibéricas, de não dar trânsito aos seus inimigos e pôr fim às hostilidades através de ataques aos próprios núcleos onde habitavam¹³⁷.

Rolim de Moura, para chegar aos acampamentos dos paiaguá, próximos a Assunção, se utilizou das *canoinhas* de reconhecimento e canoas de guerra, cuja utilização herdou dos próprios nativos. Mesmo utilizando as canoas de guerra, os remeiros das expedições não possuíam o mesmo cabedal técnico para manejá-las, de acordo com carta enviada a Diogo de Mendonça Corte Real, em primeiro de agosto de 1753.

[...] as nossas canoas não podem fazer [manobras] com a mesma facilidade, assim pelo seu tamanho, como pela falta de conhecimento das veredas dos nossos pilotos, cuja circunstância lhe dá uma grande vantagem sobre nós, que observamos sempre, e ataca-nos [sic] só quando tem partido¹³⁸.

Entretanto, a falta das habilidades técnicas para movimentar as canoas em ambientes alagados como os pantanais, ou mesmo nos leitos dos rios, foi compensada com a superioridade bélica dos luso-brasileiros, ao utilizarem pedreiros de bronze, espécie de canhão de bronze de aproximadamente um metro; perdigotos, munição para as peçinhas; e peçinhas de amiudar, peça de artilharia que lançava até vinte balas por minuto, em forma de granadas que se amiudava¹³⁹.

As representações sobre as redes de relações e vida material dos nativos paiaguá foram determinadas pelos interesses dos grupos que as forjaram. Esse pressuposto nos ajuda a pensar a identidade ou assimilação cultural como construção de um discurso sobre a comunidade nativa imaginada pelo colonizador. As disputas legais, envolvendo de um lado, a Coroa e Igreja, e, de outro, os colonos, refletia os interesses pelo controle da mão-de-obra e dominação colonial.

Nessa acepção, a *guerra justa* contra os paiaguá revelava a dinâmica das disputas pelo espaço. Para defender o livre acesso aos sítios auríferos de Mato Grosso, à

¹³⁷ PAIVA, Ana Mesquita Martins de. et al. *Antonio Rolim de Moura. Correspondências*. Cuiabá: UFMT, 1982. v.1. p. 110.

¹³⁸ Idem, p. 111.

¹³⁹ Cf. MOURA, C.F. 1986, p. 22-6. Ver também: FERRAZ, Maximo Gomes. *Artilharia – Estudos das bocas de fogo*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905; QUIROGA, Pe. José. *Description del Rio Paraguay desde la boca del Xauru hasta la confluência del Paraná*. Buenos Aires: Imprensa del Estado, 1836.

guerra contra os nativos era levada a cabo sem medir conseqüências, sobretudo aos paiaguá. Nesse sentido, expedições punitivas foram organizadas, sob pretexto de - *guerra justa* – a exemplo daquela utilizada para punir o ataque à comitiva monçoieira do Ouvidor Antonio Lanhas Peixoto ¹⁴⁰.

A *guerra justa* foi empregada quando os portugueses empreenderam luta contra o gentio paiaguá, lançando mão de suas próprias técnicas e táticas de guerra. Esse mesmo conhecimento adquirido junto aos paiaguá, também foi utilizado para expulsar os espanhóis da margem oriental do Guaporé.

1.12 Invasão espanhola e reação guaicuru

Assimilar técnicas, táticas de guerra, e celebrar alianças, não foi atributo apenas dos conquistadores. Maria de Fátima Costa salienta que o nativo guaicuru, ao celebrar a paz com os espanhóis, estava atento aos seus artefatos bélicos, e logo aprenderam a usar o ferro e o cavalo: [...] “de posse de tais novidades, voltaram a atacar e, eqüestres, enfrentaram com igualdade o inimigo, tornando-se então, o principal flagelo para os espanhóis da Prata-Paraguai” ¹⁴¹. O nativo guaicuru, ao observar os espanhóis, percebeu que a melhor época para atacá-los era durante os feriados santos. Costa acrescenta que para fazer frente as suas armas de fogo, o guaicuru abandonou o arco e flecha, e passou a usar como arma, lanças com choupas de ferro.

O guaicuru observou também que a pólvora, quando molhada, tinha pouca eficiência. Daí acionarem estratégias de ataques aos comboios e acampamentos invasores apenas no período de chuvas. Na degola dos inimigos, os nativos guaicurus usavam os facões trocados por cavalos junto aos castelhanos ¹⁴².

Os espanhóis, por sua vez, também empreendiam guerras punitivas contra os paiaguá. Em 1623, destruíram uma frota de quarenta canoas e mataram mais de cem nativos, obrigando-os a serem mais cautelosos, evitando atacar diretamente os povoados, mas mantendo os ataques fluviais ¹⁴³.

Os conflitos entre nativos e espanhóis se intensificaram, quando o alcaide Diego de los Réyes, assumiu o governo de Assunção em 1717, com o propósito de enviar os

¹⁴⁰ BARBOSA DE SÁ, op. cit. p. 26-7; CAMELLO, João Antonio Cabral. *Noticias práticas das minas do Cuiabá e Gooyazes*, na capitania de S. Paulo e Cuiabá, que dá ao Ver. Padre Diogo Soares, o capitão..., sobre a viagem que fez às minas de Cuiabá no anno de 1727. In: História das Bandeiras Paulistas. *Relatos Monçoieiros*. 3. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1975, t. III. p. 130.

¹⁴¹ COSTA, M.F, 2003. p. 72.

¹⁴² Idem, *ibidem*.

¹⁴³ Idem, p. 88.

nativos às missões do Uruguai, obrigando-os a se refugiarem nos bosques. Entretanto, a partir de 1720, os paiaguá reelaboram suas estratégias de independência em relação aos espanhóis¹⁴⁴. De acordo com Maria de Fátima Costa, em 1740 os espanhóis conseguiram uma aliança com os Sigaecos-Payaguá através de tratados de paz e estabeleceram acampamento fixo dos mesmos no porto geral de Assunção¹⁴⁵.

1.13 Aliança entre paiaguá e espanhóis

Depois de fixados em terras paraguaias por volta de 1720 e celebrado aliança com os espanhóis, os paiaguá passaram a atacar comitivas monçoeiras, responsáveis pelo abastecimento das minas e presença do poder metropolitano em Cuiabá¹⁴⁶. Essas guerras de extermínio, e sob pretexto de autodefesa, também foram perpetradas pelos portugueses contra o mesmo gentio.

O texto escrito por Carlos Francisco Moura, sob o título *Os Paiaguás, “índios anfíbios” do Rio Paraguai*, refere-se aos incidentes traduzidos na tragédia da Monção do Ouvidor Lanhãs Peixoto, em 1730. Moura apresenta surpreendentes dados sobre os paiaguá, envolvendo embarcações, habitação, móveis, utensílios, hábitos alimentares, compleição e deformações físicas, organização social, o papel da mulher, seus ritos, festas e medicina. Deixa-nos uma riquíssima idéia desse formidável povo. A guerra de extermínio contra os paiaguá, disfarçada sob o pretexto de *guerra justa*, foi sem dúvida uma das heranças catastróficas do avanço dos espanhóis e portugueses, agentes do processo colonizador europeu¹⁴⁷.

1.14 Expedições punitivas

A violenta reação à expansão territorial dos paulistas motivou a organização de diversas expedições punitivas, sobretudo as *Bandeiras dos Emboabas*, *Bandeiras dos Paisanos* e a expedição do *Tenente General Manoel Rodrigues de Carvalho*.

A Bandeira dos *Emboabas* partiu de Cuiabá dia 4 de setembro de 1730, comandada pelo Cabo de Esquadra, Coronel Thomé Ferreira de Moraes Sarmiento, com vinte e uma canoas de guerra, duzentos e quinze homens. Recebeu o nome de Emboabas em virtude de seu comandante ter recusado a levar paisanos na expedição. Confiante no

¹⁴⁴ MAGALHÃES, op. cit. p. 64.

¹⁴⁵ COSTA, M.F, 2003.

¹⁴⁶ CANAVARROS, op. cit. p. 55-75.

¹⁴⁷ COSTA, Maria Fátima. Entre Xarai, Guaikurú e Payaguá: Ritos de Vida no Pantanal. In: PRIORE, Mary del; GOMES, Flávio (Org.). *Os Senhores dos Rios. Amazônia, Margens e Histórias*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003. p. 63-90.

seu valor militar dispensou a contribuição da população civil¹⁴⁸. Apesar do grande aparato bélico e da arrogância do seu comandante, a expedição emboaba não logrou vitória sobre o nativo paiaguá, retornando quatro meses depois.

A *Bandeira dos Paisanos* partiu em abril de 1731, sob o comando do Cabo de Esquadra, Brigadeiro Antonio de Almeida Lara. Era uma grande expedição, aprestada com recursos particulares, conforme descreveu Barbosa de Sá: “[...] tudo a custa dos homens principais que foram em pessoa armando cada um as canoas que podia a sua custa sem que se tirasse do povo coisa alguma”¹⁴⁹.

Os “homens principais” referidos pelo cronista eram os proprietários das lavras auríferas, ricos comerciantes e todos que lucravam com a atividade mineradora. Envolvidos na extração das lavras e transporte do ouro até São Paulo, este segmento “principal” eram os grandes prejudicados, quando das reações paiaguá.

Compunha a expedição dos paisanos, trinta canoas de guerra, cinquenta de bagagem, montaria, peças de artilharia, pedreiros de bronze e quatrocentos homens, entre brancos, pardos e negros. Ao descer o rio Paraguai, começaram a avistar os paiaguá a partir da Barra do Rio Miranda, os quais passaram a segui-los com canoas ligeiras.

Nas proximidades do Fecho dos Morros, em 1731¹⁵⁰, foi travada grande batalha entre luso-brasileiros e paiaguá. Utilizando peças de artilharia e pedreiros de bronze, que lançavam bala miúda, desferindo-lhes ainda descarga de mosquete, os paisanos obrigaram os paiaguá a retrocederem até as missões jesuíticas próximas a Assunção. A expedição dos paisanos, por temer reações dos espanhóis, e das próprias autoridades portuguesas, retornou a Cuiabá¹⁵¹. O temor em relação às autoridades lusas não era infundado, pois já havia uma proibição régia relativa a qualquer ataque às missões jesuíticas a serviço da Espanha.

A terceira grande expedição organizada contra os paiaguá foi chefiada pelo Tenente General Manoel Rodrigues de Carvalho, por ordem do Governador de São Paulo, Antonio Luis de Távora, em cumprimento às Instruções Régias.

Essa expedição partiu de Araritaguaba com quatrocentos homens pagos a custa da Fazenda Real. Ao chegar a Cuiabá, a expedição foi apetrechada à custa do povo,

¹⁴⁸ BARBOSA DE SÁ, 1901, p. 28.

¹⁴⁹ Idem, p. 30.

¹⁵⁰ SOUZA, L. G. [S.d.]. p. 18. Fecho dos Morros. Acidente geográfico, abaixo do paralelo 21^o S, local escolhido por Luiz de Albuquerque para fundação do Forte Coimbra. Por engano, Matias Ribeiro da Costa fundou-o no estreito São Francisco Xavier, 44 léguas acima do ponto escolhido.

¹⁵¹ BARBOSA DE SÁ, 1901, p. 32.

contribuindo a Fazenda Real com apenas meio arroba de pólvora. Saiu de Cuiabá dia primeiro de agosto de 1734, com vinte e oito canoas de guerra, oitenta de bagagem, três balsas, montaria e 842 homens. Desceu o rio Paraguai, e antes de chegar ao Fecho dos Morros avistaram os primeiros indícios dos paiaguá.

Chegando ao arraial paiaguá, os membros da expedição do tenente Rodrigues de Carvalho desferiram uma carga de mais de duzentos mosquetes e fogo de artilharia, causando grande estrago e alvoroço. Após a luta, foram contabilizados seiscentos mortos em terra e muitos outros nas águas, além de 266 prisioneiros, repartidos entre a tropa. Evitando conflito com os espanhóis, não perseguiram os fugitivos além das terras castelhanas¹⁵². As três expedições punitivas causaram grandes danos aos nativos canoeiros, arrefecendo-lhe o ímpeto por dois anos¹⁵³. Após esse período reiniciaram os ataques, num total de doze, entre 1736 e 1786¹⁵⁴.

Das expedições punitivas contra os paiaguá, dentro do conceito da *guerra justa*, participaram trabalhadores escravizados, os quais eram incorporados à tropa para defender os interesses do colonizador. A mesma violência e fúria¹⁵⁵ com que atacavam os nativos canoeiros, os negros cativos eram submetidos ao trabalho nas minas e nas roças. Enquanto membros das expedições monçoeiras, muitos negros tornavam-se vítimas das reações dos paiaguá. Capturados em canoas, roças e povoados negros monçoeiros eram feitos prisioneiros e levados à província de Assunção para serem trocados por ferro, com o qual se faziam choupas no cabo de suas lanças, facões e outros objetos de pequeno valor. No entanto, os paiaguá, enquanto aliados dos espanhóis, preferiam trocá-los por prata nas praças comerciais do Paraguai¹⁵⁶.

Dentre os despojos da monção de Lanhas Peixoto, comercializados em Assunção, constavam doze negros, conforme Notícia 4ª Prática, escrita por D. Carlos de Los Rios Valmaseda, de novembro de 1730: [...] “passaram os ditos paiaguás a suas canoas, e trouxeram a dita senhora, os criados, doze negros, mulatos, e foram recebidos com geral compaixão”¹⁵⁷.

Em 1733, conforme relato do cronista Joseph Barbosa de Sá, a monção capitaneada por José Cardozo Pimentel, composta de 50 canoas, foi surpreendida por

¹⁵² Idem, p. 35.

¹⁵³ MOURA, C.F. p. 455.

¹⁵⁴ ROHAN, op. cit.

¹⁵⁵ BARBOSA DE SÁ, op. cit. p. 34. No ataque da expedição de 1734, comandada pelo Tenente General Manoel Rodrigues de Carvalho, um nativo paiaguá capturado, foi feito em pedaços, a vista de todos.

¹⁵⁶ MOURA, C.F. p. 459.

¹⁵⁷ NOTICIA 4ª PRÁTICA, op. cit. p. 149. In: *História das Bandeiras Paulistas*. Relatos Monçoeiros. 3. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1975, t. III.

nativos paiaguá. Em revide a expedição, contou com os esforços do cativo Sebastião, da nação Benguela, que pelejou contra os nativos, primeiro em sua canoa, e depois no barranco, sendo por fim capturado. Nesse embate, segundo Barbosa de Sá, dois brancos e dois negros conseguiram fugir numa *canoinha*,¹⁵⁸.

Além do transporte de fazendas secas, como remédios, tecidos, alimentos, ferramentas, armas e outros petrechos, as expedições conduziam trabalhadores escravizados, ou para serem vendidos, ou para labutarem na penosa extração do ouro. Segundo Virgílio Correa Filho, “[...] cada monção transportava novas levas, constituídas de escravos já aclimatados em sítios litorâneos, ou alguns recém-chegados da África”¹⁵⁹. Muitos desses cativos, nem chegavam às minas, pois ao serem capturados pelos paiaguá, caíam em mãos dos colonizadores espanhóis.

Derrotar os paiaguá significava sobrevivência ante a complexidade geocológica da planície pantaneira. Dominá-los facultava acesso às ricas minas da baixada cuiabana e do vale do Guaporé. Estas regiões eram, indiscutivelmente, de grande importância estratégica, pois continham balizas naturais consideráveis na conformação das raias lusitanas. Entretanto, a resistência dos canoeiros representou sério obstáculo aos intentos do colonizador traduzidos na expansão territorial e na sanha incontável por *itaverá*, o tesouro referido pelos guaranis e imaginado pelos europeus¹⁶⁰.

Em suma, o período das monções, foi marcado por momentos em que os paiaguá impingiram sucessivas derrotas aos luso-brasileiros. Mas houve também intensa relação de guerra e paz entre comunidades nativas e conquistadores, “[...] permeada pelos contrapontos entre as trocas interculturais e a afirmação de identidades, entre dominação e resistência”¹⁶¹.

1.15 Fortuitas alianças

Não raro os paiaguá realizavam alianças com os espanhóis. Com o assassinato de Juan de Ayolas pelos *gentios*, por volta de 1548, alguns pactos ficaram abalados sem, no entanto cortarem definitivamente os laços com os castelhanos. Muito lhes

¹⁵⁸ BARBOSA DE SÁ, op. cit. p. 32.

¹⁵⁹ CORREA FILHO, Virgílio. *História de Mato Grosso*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1969.

¹⁶⁰ Segundo Theodoro Sampaio Itaberá, Itaverá, Tabará, Sabará; Tabarabuçu vem de Itáberab-uçu, a pedra reluzente grande; encosta grande de pedra reluzente; o cristal grande. O termo é entendido como serra resplandecente, lugar lendário difundido entre os colonizadores dos primeiros séculos da conquista. Cf. SAMPAIO, Theodoro. *O tupi na geografia nacional*. 5. ed. Corrigida e aumentada. São Paulo: E. Nacional, 1987, p. 254.

¹⁶¹ CARVALHO, 2005. p. 2.

interessava o ferro que os conquistadores espanhóis lhes forneciam, com os quais armavam suas lanças, utilizadas nos embates contra os guaicuru, seus eventuais inimigos.

A trama de relações, ora hostil, ora amigável entre conquistadores e naturais quase inviabilizou o projeto colonizador em Mato Grosso, face às investidas impetuosas contra os avanços monçoeiros e sesmeiros setecentistas¹⁶². Os *anfíbios paiaguá*, por vezes aliavam-se ao cavaleiro guaicuru, para lutar contra a marcha expansionista dos espanhóis, conforme lembrou Maria Fátima Costa: “[...] no período dessa aliança foi praticamente impossível cruzar a paisagem fluvial lacustre do Pantanal: na água espreitavam os Payaguá, em terra, os Guaikurú”¹⁶³.

As fortuitas alianças, oscilantes conforme interesses diversos de seus signatários ensejaram guerras de extermínio para combater a resistência dos povos *indígenas*, contra o projeto colonizador dos luso-espanhóis. Verdadeiros massacres foram cometidos contra esses povos, bem ilustrados por Eduardo Galeano: “Com tiros de arcabuz, golpes de espada e sopros de peste, avançam os implacáveis e escassos conquistadores da América”¹⁶⁴. Bartolomé de Las Casas, também relatou o massacre de nativos, como o de Caonao¹⁶⁵: “Começaram [os espanhóis] a matar todos os que ali se encontravam, tanto que o sangue corria por toda a parte, como se tivessem matado um rebanho de vacas”¹⁶⁶.

Embora a prática da assimilação seja entendida como processo pelo qual um grupo social (minoritário e/ou subordinado), acaba perdendo suas características culturais distintivas, em favor do grupo mais poderoso ou mais envolvente. As fontes examinadas evidenciam a presença desse fenômeno, tanto por parte do colonizador quanto do segmento nativo.

De posse do cabedal nativo o primeiro Capitão-General da Província de Mato Grosso, D. Antonio Rolim de Moura, organizou a célebre *Flotilha de Canoas Artilhadas*, transformada num poderoso instrumento de defesa e consolidação, na luta

¹⁶² Idem, p. 5.

¹⁶³ COSTA, M.F, 2003. p. 81.

¹⁶⁴ GALEANO, Eduardo. As veias abertas da América Latina. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986. p. 30.

¹⁶⁵ Massacre de Caonao, presenciado por Bartolomé de Las Casas em Cuba. A tropa comandada por Pánfilo Narvaez em 1511, parando em um riacho para o desjejum, encontrando pedras de amolar, afiam suas espadas, resolvendo em seguida matar todos os nativos que espantados olhavam seus cavalos. LAS CASAS, Bartolomé de. A Descoberta das Índias. In: TODOROV, Tzvetan. *A conquista da América*. A questão do outro. São Paulo: Martins Fontes, 1996. p. 137.

¹⁶⁶ LAS CASAS, op. cit. p. 137.

contra os castelhanos pelas raias do rio Guaporé. Tornou-se dessa maneira, a precursora da *Força Naval* criada com a instalação do *Arsenal de Marinha de Mato Grosso*.

Maria de Fátima Costa explica que pela ocupação e povoamento das terras da futura Capitania de Mato Grosso, caminharam lusos e castelhanos, na perspectiva de expandirem suas possessões, entretanto, “em quase três séculos, descobridores, conquistadores e colonizadores viram-se diante de um território evanescente”¹⁶⁷.

As imagens vãs do paraíso, as hostilidades ambientais e a resistência *indígena* funcionavam como verdadeira barreira ao expansionismo colonial. Dentre os povos autóctones que habitavam o *paraíso evanescente*, referido por Maria de Fátima Costa, certamente os paiaguá foram os que ofereceram maior resistência.

Com a assimilação ou incorporação das técnicas de construções navais dos nativos, pelos luso-brasileiros, foi viabilizada a concretização da ocupação, povoação e demarcação dos espaços lindeiros de Mato Grosso.

1.16 Trilhadores, proeiros e remeiros nos Relatos Monçoeiros

Afonso de E Taunay, na obra *Relatos Sertanistas* publicou um texto de autoria desconhecida, intitulado: *Demonstração dos diversos caminhos de que os moradores de São Paulo se servem para os Rios Cuiabá e Província de Cochiponé*¹⁶⁸. Nele são descritos os diversos caminhos que poderiam ser percorridas rumo às ditas minas, ou a outros destinos.

Trilhadores, proeiros e remeiros estavam entre os viajantes que seguiam a malha dos rios ou caminhos terrestres para alcançar os veios auríferos de Cuiabá.

Para navegar pelos rios sertanejos era de extrema necessidade a participação de pilotos práticos para vencerem os mais diversos acidentes naturais como cachoeiras, corredeiras, cachopos, itaipavas. Eram caminhos líquidos que exigiam do navegador habilidade e adaptação ao ciclo das águas. Nesse sentido a tripulação, constituída por os remeiros-carregadores, era peça fundamental para se alcançar Cuiabá.

Os caminhos a serem percorridos e a faina diária durante a viagem envolviam boa parte da tripulação monçoeira como proeiros, pilotos e remeiros-carregadores. Esta rede de relações monçoeiras foi amplamente debatida por Valderez Antonio da Silva em sua obra *Os Fantasmas do Rio – um estudo sobre a memória das Monções no Vale do*

¹⁶⁷ COSTA, M.F. 1999, p. 26.

¹⁶⁸ TAUNAY, Affonso de E. *Relatos Sertanistas*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1981a. p. 201-4.

*Médio Tietê*¹⁶⁹. Segundo o referido autor as tripulações das canoas constituíam-se em verdadeira *lida dos vadios*, mas, que deveria ser respeitada pelos perigos enfrentados e conhecimentos sem os quais seria impossível chegar-se ao destino.

A expressão, *vadios*, no contexto do período colonial, tinha uma acepção distinta da que se emprega atualmente, ou seja, eram aqueles destituídos de bens de raiz, e que, portanto não se enquadravam na categoria de *homens bons*. No Brasil Colônia um "homem bom"¹⁷⁰ era o proprietário de terra - *branco e cristão* - desta categoria eram excluídos artesãos, mestiços, nativos, cristão-novos, negros livres ou escravizados.

1.17 Remeiros, carregadores escravizados

A abordagem de Valderez Antonio da Silva, sobre a presença de negros nas expedições fluviais, limita-se à remessa ocasional dos mesmos à Cuiabá. O autor não os considera como parte da tripulação, embora o segmento escravizado fosse utilizado em qualquer atividade braçal, como carregador de mercadorias, puxador de pelotas (*embarcação* de couro) a nado, entre outras. A figura do negro escravizado aparece constantemente nos *relatos monçoeiros*, nas narrativas de viagem e crônicas oficiais.

Desde o ponto de partida das monções, na localidade Nossa Senhora Mãe dos Homens de Araraitaguaba (Porto Feliz), até Cuiabá¹⁷¹ já se contava com a presença de cativos empregados como remeiros-carregadores. Frequentemente os ombros dos cativos eram corroídos pelo fundo das canoas durante a passagem por rios encachoeirados. Não raro, trabalhadores escravizados se viam no enfrentamento entre o gentio paiaguá e luso-brasileiros, como já referido. O Tietê e outros rios da rota das monções, cantado nas gloriosas narrativas paulistas, por muito tempo sufocou o gemido da maruja que conduzia imensas canoas monóxilas rumo aos veios auríferos de Mato Grosso.

Caminho natural para se chegar às minas de Cuiabá, o rio Tietê exerceu papel fundamental para a construção territorial do extremo oeste brasileiro¹⁷². A conquista

¹⁶⁹ SILVA, Valderez Antonio da. *Os Fantasmas do Rio* – um estudo sobre a memória das Monções no Vale do Médio Tietê. Campinas: UNICAMP, 2004. Dissertação de Mestrado, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Campinas, 2004.

¹⁷⁰ Ver. JANOTTI, Maria de Lourdes Mônaco. *O CORONELISMO: uma política de compromissos*. 2 ed. São Paulo: Brasiliense, 1981. p. 14-28.

¹⁷¹ AMORIM, Marcos Lourenço de. *O "SEGUNDO ELDORADO" BRASILEIRO* Navegação fluvial e sociedade no território do ouro. De Araraitaguaba a Cuiabá (1719-1838). Dourados: UFGD. Dissertação de Mestrado em História, Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, 2007. p. 54.

¹⁷² TAUNAY, 1953. p. 109.

desse rio e das minas cuiabanas só foi alcançada com esforços sobre-humanos, conforme os relatos datados de 1769, de Teotônio José Juzarte¹⁷³.

1.18 A maruja recrutada e seus infortúnios

O astrônomo Francisco José de Lacerda e Almeida, também anotou, em seu *Diário da Viagem de Vila Bela Capital da Capitania de Mato Grosso até Vila e Praça de Santos na Capitania de São Paulo*, as seiscentas e quarenta e oito léguas e meia de distância percorrida em caminhos de terra e curso dos rios. Esse percurso aludido pelo autor refere-se de São Paulo à Vila Bela, incluindo 113 cachoeiras¹⁷⁴. A maioria das narrativas consta, o infortúnio da maruja recrutada, não raro, à força, pelas expedições fluviais dos séculos 18 e 19.

Embora o Tietê, tenha sido avaliado por muitos observadores como *magnífica via líquida*¹⁷⁵, Valderéz Antonio da Silva, recomenda cautela quanto sua importância como via de navegação.

O curso do Tietê, assestado [apontado] para o interior, desde muito cedo se apresentou como sinalizador natural do rumo para os exploradores. Acerca dos rios, deve ser ponderada com cautela sua real importância enquanto caminhos navegáveis para o bandeirismo¹⁷⁶.

De fato nas cento e trinta léguas e meia, descritas por Teotônio José Juzarte, do Tietê ao Paraná eram incontáveis os obstáculos naturais como cachoeiras, itaipavas e cachopos. Se os fastos da exploração colonial de Mato Grosso foi empreendimento de grande êxito para a Coroa Lusa, para os nativos e trabalhadores escravizados o processo de conquista desse espaço foi um desastre, do ponto de vista social e cultural.

1.19 Rotas Terrestres

Embora tenha sido notável a importância das vias navegáveis às minas de Mato Grosso, Taunay ressaltou a necessidade de outras rotas alternativas. Impunha-se a abertura de uma via terrestre que ligasse São Paulo a Cuiabá, cujo acesso até o século

¹⁷³ O Sargento-Mór Teotônio José Juzarte, comandou uma expedição rumo ao Forte de Iguatemi. Partiu de Porto Feliz em 1769 com mais de setecentas pessoas, entre homens, mulheres, soldados, indígenas e cativos. Narrou em detalhes os perigos enfrentados pela expedição. Travessia de rios encachoeirados, corredeiras, itaipavas, neblina, chuva, ataques de insetos e o desgastante trabalho da tripulação. Cf. JUZARTE, op. cit.

¹⁷⁴ ALMEIDA, 2004.

¹⁷⁵ TAUNAY, 1953, t. II. p. 109-33.

¹⁷⁶ SILVA, V. A. op. cit. p. 16.

18 era exclusivamente pelos rios. Em 1720 o Conde de Assumar, assumiu tal incumbência sem, no entanto conseguir levá-la adiante. Já em 1724, Rodrigo César de Meneses descreveu em mensagem ao Rei de Portugal, D. João V, o fracasso de tal tentativa. Dessas considerações surgiu o primeiro caminho terrestre, aberto em 1736-1737, ligando Cuiabá, as Minas de Goiás, daí a Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro – estrada de Goiás¹⁷⁷.

Para o pesquisador Armen Mamigonian o crescente aumento do rebanho bovino, despertou o desejo dos fazendeiros de se empenharem na abertura de um caminho mais curto entre Cuiabá e o Rio de Janeiro, sem passar por Goiás – estrada do Piquiri¹⁷⁸.

O interesse pela abertura de caminhos terrestres em direção a Cuiabá se dava por seu valor estratégico na consolidação territorial. Diminuída sua importância econômica, as monções continuaram a transitar pela região, sobretudo no transporte de cargas pesadas e volumosas, difíceis de serem transportadas pela trilha de mulas, através do caminho terrestre de Goiás. Essas cargas consistiam principalmente em peças de artilharia, considerando o valor militar dessa área de fronteira.

1.20 Caminhos sertanejos

Cabe ressaltar que a intensificação da utilização dos caminhos terrestres, seja pela Estrada de Goiás, Estrada do Piquiri, Farinha Podre (Uberaba), se deu num momento em que a navegação monçoeira, Tietê-Cuiabá, começava a perder importância pelo declínio da mineração, mas que no período de maior produção aurífera foi utilizada com vigor pelos paulistas.

Além dos caminhos terrestres já citados, as monções do Grão-Pará também contribuíram para a diminuição da utilização da via fluvial Tietê-Cuiabá. Entre as *Instruções* recebidas por Rolim de Moura em 1749, ficavam explícitas as posições favoráveis da Coroa, para abertura da navegação do Rio Madeira com o Grão-Pará. Entretanto o Parecer do Conselho Ultramarino de sete de agosto de 1752 vedava tal intento: “Esse parecer do Conselho, caso sancionado, [pelo Rei] contrariaria as práticas

¹⁷⁷ TAUNAY, 1953, t. II.

¹⁷⁸ MAMIGONIAN, Armen . *Inserção de Mato Grosso ao mercado nacional e a gênese de Corumbá*. Geosul – Revista do Departamento de Geociências da UFSC, Florianópolis, n. 1, p. 39-53, 1. sem. 1986. p. 46.

dos comerciantes e a posição da Chancelaria de Portugal, que recomendava a máxima utilização do Madeira como via de transporte”¹⁷⁹.

Para Otávio Canavarros a guinada do Conselho pode ser explicada pelas divergências com o Secretariado do Rei D. José I, sobretudo em relação à posição hegemônica de Jose de Carvalho Melo (Marques de Pombal). No sentido de liberar a navegação com o Pará, o Rei contrariou a decisão do Conselho, assinando Provisão de 14 de novembro de 1752, autorizando as comunicações fluviais do Pará com Mato Grosso¹⁸⁰.

Com a liberação da navegação entre Pará e Mato Grosso, em 1752, foi criada a Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Essa companhia viabilizou o fluxo de manufaturas importadas e trabalhadores escravizados, enfraquecendo a navegação pelo rio Tiête.

1.21 Rotas monçoeiras: atrocidades e riscos

Entre os perigos enfrentados pelos monçoeiros, os paiaguá, conhecidos como “*gentios do corso*”, figuram nos relatos de inúmeros cronistas e viajantes - desde as primeiras incursões castelhanas às célebres viagens de Porto Feliz à Cuiabá - como os mais devastadores. Barbosa de Sá¹⁸¹; Cabeza de Vaca¹⁸²; Camello¹⁸³; Campos¹⁸⁴; Castelnau¹⁸⁵; Lacerda e Almeida¹⁸⁶; Quiroga¹⁸⁷; Rebelo¹⁸⁸, figuram entre os que narram suas mortíferas investidas contra o europeu invasor. Nas correspondências entre os primeiros Capitães-Generais da Província de Mato Grosso e a Coroa Lusa, também há relatos sobre seus ataques e providências no sentido de proteger minas e monções.

Além dos acidentes naturais ao longo dos rios, havia o também penoso transporte nos ombros dos remeiros-carregadores, das canoas e cargas por longos trechos, como no varadouro Camapuã, onde os caiapó realizaram lutas pertinazes contra as tripulações monçoeiras. Diante desse cenário é compreensível, e sem nenhum

¹⁷⁹ CANAVARROS, op. cit. p. 242.

¹⁸⁰ Idem, p. 243.

¹⁸¹ op. cit.

¹⁸² op. cit.

¹⁸³ op. cit.

¹⁸⁴ op. cit.

¹⁸⁵ op. cit.

¹⁸⁶ op. cit.

¹⁸⁷ op. cit.

¹⁸⁸ op. cit.

exagero, a afirmação de Taunay, de que dificilmente teria tido alguma tripulação outra submetida à tão dolorosa faina,¹⁸⁹.

As notícias acerca dos padecimentos vividos nos sertões de Mato Grosso parecem se repetir, como se cópias fossem. Entretanto, os perigos concretos ali existentes avolumaram relatos sobre eles, alertando os viajantes quanto à difícil e perigosa travessia sertaneja. Numa dessas descrições, é impressionante os cruentos detalhes. “Padeceram grandes destroços, perdições de canoas nas cachoeiras por falta de pilotos e práticos que ainda então não havia mortandade de gente por falta de mantimentos, doenças, comidas das onças, e outras muitas misérias”¹⁹⁰.

A chegada ao destino - as minas de Cuiabá - não poupavam os aventureiros de indescritíveis mazelas, que, segundo Capistrano de Abreu, depois de tantos perigos tinha ainda que enfrentar a mais triste miséria em Cuiabá.¹⁹¹

O *Diário de Navegação*, de Teotônio José Juzarte, demonstra parte do sofrimento a que se submetiam cativos, tripulação e passageiros. Diante de tamanho martírio, diversas estratégias de resistência foram verificadas na expedição, desde simulação de doenças, a fugas e deserções.

Parte dos povoadores do Iguatemi possuía escravos, responsáveis pela construção das casas, derrubada da mata e roças. Esses cativos negros aproveitavam o descuido da guarda para se embrenharem nos matagais. Deserções de soldados também constam das narrativas, como acontecido em fevereiro de 1770, em que fugiram de madrugada nove soldados pagos e uma mulher¹⁹². Nas fugas e deserções, o sonho de liberdade eram motivações maiores do que a ameaça de serem presos e colocados a ferros.

Mesmo após a chegada da expedição comandada por Teotônio Jose Juzarte ao Forte Iguatemi, no dia 12 de junho de 1769, não cessou o martírio dos povoadores, cativos e equipagem. Nova onda de insetos aguardava a expedição, [...] “a este tempo já nesta povoação vieram vindo uma quantidade de ratos, que mais parecia praga que imundície de terra laboravam já muitas doenças, e amiudavam as mortes”¹⁹³. Estas narrativas, parecem saídas de um baú de martírios e sofrimentos, no entanto refletem o

¹⁸⁹ TAUNAY, 1953.

¹⁹⁰ SIQUEIRA, Joaquim da Costa. *Memórias sobre a decadência atual das três Capitanias de Minas e os meios de reparar – 1802*. In: ALVES, Gilberto Luiz. *Educação e História em Mato Grosso*. UFMS, 1996. p. 19.

¹⁹¹ ABREU, João Capistrano de. *Capítulos de História Colonial (1500-1800)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1976. p. 139.

¹⁹² JUZARTE, 1769. p. 283.

¹⁹³ Idem, 277.

cotidiano das expedições monçoeiras, submetidas aos horrores das viagens – verdadeiras rotas de sofrimento.

Para Affonso de E. Taunay¹⁹⁴, a fundação de Cuiabá, se constitui nos *fastos da história universal*. Uma povoação praticamente ilhada, distante milhares de quilômetros de São Paulo, foi criada depois de se vencerem enormes adversidades contidas nos caminhos fluviais do Rio Tietê ao Cuiabá. Essa rota traduzia-se na esperança dos luso-brasileiros, ávidos por riquezas, e no inferno da tripulação subalternizada, sobretudo dos cativos remeiros-carregadores.

1.21 O surgimento da Flotilha de Canoas Artilhadas

Antonio Rolim de Moura partiu em 1750, de São Paulo em direção a Parati¹⁹⁵, a fim de se encontrar com Gomes Freire de Andrade, governador do Rio de Janeiro¹⁹⁶, para discutirem as *Instruções*¹⁹⁷ régias sobre a recém criada Capitania de Mato Grosso. Na *Relação* da viagem que fez ao Rei de Portugal, narrou às dificuldades encontradas nos caminhos terrestres até Parati, e depois de volta a São Paulo, onde embarcou a 5 de agosto de 1750, pela via fluvial até Mato Grosso. De passagem por Jacaraí (RJ), comentou a respeito da precariedade desses caminhos:

Seis léguas antes de chegar a ela [Jacareí] todo o caminho é por morros muito altos, muito a pique, e de uma qualidade de barro, como sabão, quando chove, o que aconteceu nesta ocasião; por cuja causa passamos com bastante risco de quebrar as pernas, escorregando a cada passo os cavalos;mas andam tão destros, que parece incrível as partes por onde se seguram¹⁹⁸.

A cada pouso, relatava as dificuldades encontradas. Falta de comida, noites mal dormidas, estradas sem conservação, caminhos estreitos e perigosos. Sobre esses caminhos descreveu a passagem pela Serra de Parati-RJ, “A estrada em partes é tão apertada em rocha, que me era necessário levantar os pés na garupa do cavalo, e nem

¹⁹⁴ TAUNAY, 1953, t. II.

¹⁹⁵ A fim de evitar o descaminho do ouro das Minas Gerais, Parati, no Rio de Janeiro, se tornou porto obrigatório para embarque do metal em direção a Portugal.

¹⁹⁶ O Alvará Régio de 9 de maio de 1748, oficializou a criação da Capitania de Mato Grosso, nomeando interinamente para governá-la Gomes Freire de Andrade. Cf. CANAVARROS, 2004, p. 313-4.

¹⁹⁷ IHGMT. Instrução aos Capitães-Generais. Cuiabá: IHGMT. Publicações Avulsas, nº. 27, 2001. p. 11-20.

¹⁹⁸ *RELAÇÃO* da viagem que fez o Conde de Azambuja da Cidade de S. Paulo para a vila de Cuiabá no ano de 1751. In: PAIVA, Ana Mesquita Martins de. et al. Antonio Rolim de Moura. *Correspondências*. Cuiabá: UFMT, 1982. v. 1. doc. n.1, p. 4.

com tudo isso escapei de dar muito boas topadas”¹⁹⁹. Nessa viagem até Parati, Rolim de Moura, foi acompanhado por três soldados dragões, dois criados e alguns cativos.

Se a própria expedição governamental do futuro Capitão General da Capitania de Mato Grosso, passou por todas essas mazelas, o que não teria sofrido os cativos e carregadores que acompanharam Rolim de Moura, de volta à São Paulo? Ou ainda, os mareantes da sua monção até Cuiabá?

Na Baía de Sepetiba²⁰⁰, no litoral do Rio de Janeiro, Rolim de Moura enquanto aguardava a chegada de Gomes Freire, se divertiu passeando em uma canoa monóxila na referida baía.

[...] me serviu de divertimento passear por esta baía [Sepetiba] em uma canoa, que sem embargo de me assegurarem ser a menor de três, que se haviam tirado mesmo pau, levava seis remos de voga, e na popa acomodava seis, e sete pessoas; finalmente se não diferenciava de um escaler de seis remos²⁰¹.

As descrições de Rolim, sobre a utilização das canoas monóxilas, assim como as de Teotônio José Juzarte, sobre seu uso na navegação monçoieira, dão conta de sua importância como meio de transporte. Viajantes e cronistas, como André Thévet²⁰², Jean de Léry²⁰³ e Simão de Vasconcelos²⁰⁴, descreveram seu uso bélico pelos nativos no litoral do Rio de Janeiro, e Cabeza de Vaca²⁰⁵ no Rio Paraguai em 1543.

A tripulação dessas canoas usadas como transporte, foi descrita por Juzarte em 1769, na expedição ao Forte Iguatemi, constando de uma tripulação de oito pessoas²⁰⁶. Já as canoas de guerra, utilizadas para o transporte de tropas, a exemplo das que comboiavam na boca do Paraguai-Mirim em 1754, as comissões portuguesas e espanholas de demarcação de limites, tinham uma guarnição de dez soldados, um alferes e uma peça de amiudar²⁰⁷.

Após os acertos com Gomes Freire de Andrade sobre sua viagem a Mato Grosso, Rolim de Moura, retornou a São Paulo em primeiro de maio de 1750, a cinco de agosto do mesmo ano, partiu de Ararituaba. A *Relação* da viagem de Rolim de Moura

¹⁹⁹ Idem, p. 5.

²⁰⁰ No século XVIII, Sepetiba era conhecida como “Porta do Ouro”, por receber o ouro que vinha de Parati, com destino a Portugal. Esse ouro era proveniente das Minas Gerais.

²⁰¹ RELAÇÃO da viagem... In: PAIVA, 1982, v. 1. doc. n.1, p. 5.

²⁰² THEVET, op cit.

²⁰³ LÉRY, Jean. Excertos de viagem à Terra do Brasil. Belo Horizonte: Itatiaia, 1980.

²⁰⁴ VASCONCELOS, Simão. *Crônicas da Companhia de Jesus*. Rio de Janeiro: Vozes, 1977.

²⁰⁵ CABEZA DE VACA, op. cit.

²⁰⁶ JUZARTE, op. cit. p. 234.

²⁰⁷ MOURA, C.F, 1986, p. 20.

destacou ainda a comitiva do Capitão General, entre soldados dragões, religiosos, remeiros, pilotos, mantimentos e apetrechos necessários. Assim como todas as monções que demandavam à Cuiabá, a referida expedição também enfrentou perigos e cuidados aos transpor cachoeiras, cachopos e saltos, como a passagem pelo Rio Pardo:

[...] entrei no Rio Pardo, que é sumamente trabalhoso para os pilotos e remeiros. Sobem-se às varas com muito custo pela grande violência da corrente. Passei nele cinqüenta e quatro cachoeiras, nove vezes descarregaram as canoas de todo, e quatro se passaram com meia carga, varando-se umas por terra, e outras por cima de pedras no mesmo rio²⁰⁸.

No dia 23 de outubro a monção de Antonio Rolim de Moura, teve encontro com as canoas de guerra no Rio Camapuã. Embora não costumassem passar o Rio Taquari, vieram ao encontro do Capitão General, para escoltá-lo até Cuiabá. Entrou no Rio Taquari em 28 de novembro de 1750, local onde a escolta arranchava para aguardar os viajantes, *dali vão juntas em conserva das canoas de guerra, que vão sempre do Cuiabá escoltando as que saem, e para conduzir as que vêm*²⁰⁹. Finalmente no dia 12 de janeiro de 1751, Antonio Rolim de Moura Tavares, desembarcou no porto de Cuiabá, depois de pouco mais de cinco meses de viagem.

A nomeação de D. Antonio Rolim de Moura, como Capitão-General da recém criada Capitania de Mato Grosso em 1748, atendia aos interesses da Coroa Portuguesa em relação à ocupação, defesa, povoamento, comércio, e navegação das raias de Mato Grosso. Para cumprir essa tarefa, o Governador trouxe soldados, oficiais civis e da justiça, necessários à implantação do aparato administrativo-jurídico-militar, *e quanto é importante por esta causa [defesa do sertão por parte do Peru] que naquele distrito [Mato Grosso] se faça população numerosa, e haja forças bastantes a conservar os confinantes a respeito*²¹⁰.

Entre as providências imediatas estavam à organização dos regimentos militares para sustentar a navegação do Guaporé e garantir o domínio luso. Além disso, o primeiro capitão-general tratou de construir e guarnecer as fortificações militares na região lideira.

Em 1752, Rolim de Moura fundou à margem direita do citado rio, Vila Bela da Santíssima Trindade. Como medida defensiva, criou um destacamento militar no Sítio

²⁰⁸ *RELAÇÃO* da viagem... In: PAIVA, 1982, v. 1. p. 12.

²⁰⁹ idem, p. 19.

²¹⁰ *INSTRUÇÕES*... op. cit. p. 12.

das Pedras, a Guarda de Santa Rosa, transformando-a no Forte Nossa Senhora da Conceição. A decisão de fundar uma vila no distrito de Mato Grosso, já tinha sido dada por Provisão Régia em 5 de agosto de 1746. Caberia ao Governador de São Paulo D. Luis Mascarenhas executá-la. Sua fundação somente em 1752 demonstra as dificuldades de comunicação com Mato Grosso dado aos perigos e aos altos custos de uma expedição para concretização do projeto. Daí o importante papel do fluxo de navegação monçoeira na efetivação da fundação daquela antiga cidade.

O Forte Nossa Senhora da Conceição²¹¹ também foi um empreendimento de Rolim de Moura. O Capitão-General ocupou a antiga aldeia de Santa Rosa em 1753, que havia sido restituída aos portugueses pela demarcação do Tratado de Madri. Nesse local, estabeleceu um pequeno posto de vigilância - Guarda de Santa Rosa. Esse posto fortificado visava o estrito cumprimento das *Instruções* recebidas por Rolim de Moura - a ocupação da margem direita do Rio Guaporé.

Em Carta de 11 de dezembro de 1756 a Diogo de Mendonça Corte Real, Rolim de Moura, dá notícia da entrada do Padre espanhol Raimundo Laines em terras portuguesas, com objetivo de buscar nativo e colher cacau.

Agora me chega à notícia de que pretendem os padres espanhóis continuarem semelhantes entradas [...] que além de ser em prejuízo da posse atual em que estamos das terras a que querem vir e em fraude do Tratado de limites que por aquele distrito nomeado e especificamente declara o que pertence a cada uma das coroas, e me faz desconfiar e presumir nestes procedimentos segundas intenções a novidade dele [...] ²¹².

A fim de *embaraçar a repetição desses atos*²¹³, Rolim de Moura, aparelhou duas canoas de guerra, guarnecida por soldados dragões, sertanistas e pedestres²¹⁴, armadas com duas peçinhas de amiudar, bacamartes e farta munição. As medidas

²¹¹ O Presídio de Nossa Senhora da Conceição localiza-se no atual município de Costa Marques – RO. Construído a margem direita do Rio Guaporé, cerca de dois quilômetros a jusante do Forte Príncipe da Beira. Em 1760, os espanhóis atacam a Guarda de Santa Rosa, levando Rolim de Moura, a transformá-la num fortim de formato pentagonal, cercado de uma paliçada de madeira. Ver: BORZACOV, Yêdda Maria Pinheiro. Forte Príncipe da Beira. Governo de Rondônia/secretaria de Educação e Cultura. Calendário Cultural 1981/1985. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1981. p. 65-72; CORRÊA FILHO, Virgílio. *As raias de Mato Grosso*. Volume IV Fronteira Occidental. São Paulo: Seção de obras do Estado de São Paulo, 1926. p. 46-8.

²¹² Carta de Antonio Rolim de Moura, a Diogo de Mendonça Corte Real. Vila Bela, 11 de dezembro de 1756. In: PAIVA, 1982, v. 3, doc. 086, p. 40-3.

²¹³ idem, ibidem

²¹⁴ As Companhias de Pedestres, eram formadas por bastardos, filho de branco com índio, e caribocas, filhos de negros com índios, preferidos por serem excelentes rastejadores. Geralmente andam descalços. Usam como armamento uma espingarda sem baioneta, uma bolsa e uma faca de caça. Ver. Carta de Antonio Rolim de Moura, a, D. José I. Vila Bela, 25 de fevereiro de 1757. In: PAIVA, 1982, v. 3, doc. 087, p. 47..

defensivas adotadas pelo Capitão General, contiveram, pelo menos naquele momento, as investidas dos castelhanos. A fim de evitar novas investidas dos padres espanhóis, foi criado um destacamento para policiar as raias entre as duas coroas – Destacamento das Pedras.

Em carta datada de dois de julho de 1758, endereçada ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real, Rolim de Moura, informava a observância pelos padres espanhóis das fronteiras lusas, “Nas últimas [notícias] que escrevi a Vossa Excelência, lhe dizia, como os padres espanhóis, não haviam passado mais a nossa banda, mas haviam protestado não passar; o que tem observado à risca; [...]”²¹⁵. O aparente respeito aos limites lusitanos, por parte dos espanhóis, levou o Capitão General a retirar a guarda do Sítio das Pedras, pela *despesa que fazia*²¹⁶.

Diante de nova ameaça aos domínios lusos, Rolim de Moura escreveu a Francisco Xavier de Mendonça Furtado, Governador da Capitania do Grão Pará, sua intenção de ocupar a Missão de Santa Rosa. Para justificar essa ocupação, expôs seus motivos: a) demora na demarcação por parte dos espanhóis a fim de conservarem sua posse; b) ocupação pelos espanhóis de ambas as margens do Rio Guaporé; c) pretexto dos padres espanhóis de entrarem na missão para coibir ataques as suas canoas²¹⁷.

Como estratégia de ocupação, os espanhóis fundaram a partir de 1675, missões jesuítas nas províncias de Moxos e Chiquitos. O estabelecimento de missões espanholas, a oeste de Mato Grosso, sobretudo, ao longo do Rio Guaporé, foi motivo de conflitos entre as duas coroas ibéricas. A fundação da Missão de Santa Rosa em 1743, a margem direita do Rio Guaporé, causou preocupação entre as autoridades portuguesas, através delas poderiam ter acesso às minas de ouro do Vale do Guaporé²¹⁸.

Como providência para conter as incursões castelhanas, se aprestou de armas, munições, fardamento para a Companhia de Dragões, e, encomendou no Grão Para, aos cuidados de Teotônio da Silva Gusmão²¹⁹, peçinhas de amiudar, por serem “[...] de grande serviço, assim por poder armar-se para amiudar, como por serem capazes de

²¹⁵ Carta de Antonio Rolim de Moura, a Tomé Joaquim da Costa Corte Real. Vila Bela, 2 de julho de 1758. In: PAIVA, 1982, v. 3, doc. 110, p. 136.

²¹⁶ Idem, ibidem.

²¹⁷ Carta de Antonio Rolim de Moura, a Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Vila Bela, 15 de novembro de 1758. In: PAIVA, op. cit. v. 3, doc. 111, p. 150-7.

²¹⁸ JESUS, Nauk Maria de. *Disfarces e Cautelas*: O Governo de Luiz de Albuquerque de Mello Pereira e Cáceres e o contrabando na fronteira oeste da América Portuguesa. In: Anais do II Encontro Internacional de História Colonial. Mneme. Revista de Humanidades. UFRN. Caicó (RN), v.9. n. 24, set/out. 2008.

²¹⁹ Teotônio da Silva Gusmão, Juiz de Fora da Vila Bela de Santíssima Trindade.

montar-se em qualquer canoa”²²⁰. Esse tipo de armamento, montado em canoas de guerra por orientação do Capitão General, já tinha sido utilizado com sucesso, nas campanhas contras a resistência dos paiaguá.

A decisão de ocupar a Missão de Santa Rosa foi informada a Francisco Xavier de Mendonça Furtado, bem como o reforço que a Capitania do Grão Pará, deveria prestar a Mato Grosso em homens e munição de guerra.

Porém, como a expedição está determinada, e a providência, que nos dão as ordens comuns, é só pelo que toca ao modo de executá-la, e de ocultar antes da execução a notícia dela [...] E mesmo julgo conveniente antecipar sua execução à chegada do socorro; [do Grão Pará], pois não será fácil encobri-lo nem evitar, que se penetre que ele diz relação aos nossos vizinhos, e chegando depois de ocupá-la Santa Rosa já então não necessita de segredo; antes será bom, que os padres o saibam para lhe aumentar o temor²²¹.

A ocupação da Missão de Santa Rosa foi uma ação premeditada de Rolim de Moura seguindo orientações da Coroa Portuguesa, conforme se depreende da sua comunicação com o Grão Para, e os preparativos militares para sua execução. Porém, o ciclo das águas atrasou a ação militar. O Sítio das Pedras deveria ser ocupado em abril de 1759, e a Missão de Santa Rosa em julho do mesmo ano. Para o primeiro, usaria até 12 homens, e o segundo até 40 homens²²². A informação sobre a estratégia de ocupação da Missão de Santa Rosa, o número de homens, o período de realização e os reforços do Grão Pará, foram também informados ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, em 23 de dezembro de 1758²²³.

No Diário Exato do que se tem passado nestas fronteiras de Mato Grosso, escrito pelo Ajudante de ordens de Antonio Rolim de Moura, o Capitão de Dragões Manoel da Ponte Pedreira, quando em 30 de agosto de 1759 saiu de Vila Bela, para ocupar o Sítio das Pedras, é um precioso relato dos preparativos da ação militar em direção a Missão de Santa Rosa. Nesse documento, é descrito a localização do Sítio das Pedras e da Missão de Santa Rosa, os efetivos militares para a respectiva ocupação, os armamentos utilizados e a intensa movimentação de tropas espanholas e portuguesas. Dá notícia

²²⁰ PAIVA, op.cit. v. 3, doc. 111, p. 158.

²²¹ Carta de Antonio Rolim de Moura, a Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Vila Bela, 9 de dezembro de 1758. In: PAIVA, op. cit. v. 3, doc. 117, p. 184.

²²² idem, p. 185.

²²³ Carta de Antonio Rolim de Moura, a Tomé Joaquim da Costa Corte Real. Vila Bela, 23 de dezembro de 1758. In: PAIVA, op. cit. v. 3, doc. 122, p. 211-21.

²²³ Carta de Antonio Rolim de Moura, a Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Vila Bela, 9 de dezembro de 1758. In: PAIVA, op. cit. v. 3, doc. 117, p. 185.

também das principais batalhas travadas pelas duas coroas pelo controle e posse da região. O relato vai desde a saída de Vila Bela em 30 de agosto de 1759, até a assinatura do Tratado de Paz em 10 de fevereiro de 1763²²⁴.

A fim de ocupar o Sítio das Pedras e a Missão de Santa Rosa, conforme anunciou por carta a Francisco Xavier de Mendonça Furtado em 9 de dezembro de 1758, Rolim de Moura, destacou uma guarnição para aquartelar no referido destacamento, composta pelo Cabo de Esquadra de Dragões Marcelino Rodrigues Camponês, sete soldados dragões, quatro pedestres e cativos remeiros-carregadores. Não confiando no poder de persuasão da guarnição enviada ao Sítio das Pedras, o próprio Capitão General, Rolim de Moura, embarcou para o dito sítio em 6 de fevereiro de 1760, onde chegou no dia 17 do mesmo mês, e a 22 na Missão de Santa Rosa. As casas, quartéis, armazéns e uma capela foram reconstruídos, bem como uma estacada para fortificar a posição. Retornou a Vila Bela em 17 de abril de 1760 aonde chegou no dia 22 de maio do mesmo ano. Deixou na missão, uma guarnição de 20 dragões, um aventureiro²²⁵, 10 pedestres, o Capelão Estevão Ferreira Ferro, e trabalhadores escravizados, necessários para as obras, e mais serviços do destacamento²²⁶. Nas operações militares e de reconhecimento foi utilizados cativos e indígenas, sobretudo, como remadores e nos serviços de edificações e desmatamento. Em 1763, chegou a ter no forte Nossa Senhora da Conceição, 224 combatentes, dentre os quais 114 cativos e 24 indígenas²²⁷.

Diante dos protestos do Governador de Santa Cruz D. Alonso Berdugo²²⁸ e a visita dos seus emissários, Mestre de Campo, José Nunes Cornejo em primeiro de novembro de 1760, e um segundo protesto em novembro de 1761, entregue pelos oficiais espanhóis, D. José Franco e o Capitão José de Mansanilla, sendo o segundo mais incisivo sobre a possibilidade de uma guerra, Rolim de Moura, reforçou as

²²⁴ O Tratado de Paz de Paris, aludido pelo Capitão de Dragões no Diário Exato... refere-se a um acordo assinado entre os monarcas de Portugal, Espanha, França e Inglaterra, dando fim a Guerra dos Sete Anos. Na América Meridional, esse tratado restituiu à Portugal a Colônia de Sacramento, invadida em 30 de outubro de 1762 pela Espanha, e ensejou a retirada das tropas espanholas da Missão de Santa Rosa.

²²⁵ Aventureiros, eram sertanistas práticos em entradas na mata para capturar nativos. Rolim de Moura autorizou estes aventureiros a assentar praça, pagando-lhes um soldo correspondente ao que recebiam os soldados-dragões. In: CORREA FILHO, 1926, p. 47.

²²⁶ *DIÁRIO exato do que se tem passado nestas fronteiras de Mato Grosso, e Santa Cruz de La Sierra desde o ano de 1759 até o princípio de 1764.* In: Anais da Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1987, v. 107. p. 95-120. p. 97.

²²⁷ Idem, p. 104.

²²⁸ CORRÊA FILHO, 1926. p. 46-8

posições no Forte Nossa da Conceição. Ainda como medida preventiva, solicitou reforços ao Capitão General do Pará, Manoel Bernardo de Melo e Castro.

A intensa movimentação de canoas no Rio Guaporé, e a notícia da fundição de peças de artilharia na missão espanhola de São Pedro, embora, não levadas a sério pelo Capitão dos Dragões Manoel da Ponte Pedreira, *é gente que não se deve temer pela sua frouxidão e fraqueza*,²²⁹ levou Antonio Rolim de Moura a organizar em agosto de 1762, nova visita ao Forte Nossa Senhora da Conceição. A expedição composta de oficiais, soldados, pedestres e remeiros negros, partiram de Vila Bela a 25 de agosto de 1762. Chegou ao presídio no dia 13 de setembro de 1762. No caminho, encontraram com uma frota de seis canoas que vinham do Pará, com fazendas secas, fardas, armas e munições. Esses apetrechos foram solicitados por Rolim de Moura, em 15 de novembro de 1758, a cargo de Teotônio da Silva Gusmão conforme já citado.

Rolim de Moura esperava ainda contar com reforços que solicitara ao Pará, nos primeiros meses de 1761, *30 soldados infantis comandados por um oficial subalterno; pólvora, balas, morrão,[espoleta] e outras coisas bem necessárias, de que não havia nada*²³⁰. Esses reforços chegaram no dia 9 de fevereiro de 1763, um Tenente de Infantaria, um Sargento, dois Cabos de Esquadra, vinte e um soldados, um Tambor, pólvora, armas e munição. Com a chegada dos soldados infantis, vindos do Pará, a guarda em torno do forte e as patrulhas de reconhecimento foram intensificadas. A demora dos reforços vindos do Pará demonstrava as dificuldades em manter uma guerra por muito tempo, sobretudo, pela reposição de pólvora e munição.

Novamente Rolim de Moura pediu reforços ao Pará. Na madrugada de 16 de abril de 1763, uma canoinha de reconhecimento com seis remadores nativos, partiu do fortim solicitando homens, armas e munições. Os espanhóis, cada vez mais asfixiavam as tropas luso-brasileiras, inclusive impedindo-as de abater gado nas missões espanholas. Um furriel, dois soldados dragões, um infante e seis nativos, foram capturados por estarem carneando do lado espanhol.

As escaramuças entre lusos e castelhanos, bem como a intensa movimentação de canoas de guerra, e canoinhas de reconhecimento se prolongaram até abril de 1763.

Os espanhóis cada vez mais entrincheiravam suas posições na barra do rio Itonamas. De acordo com o Sargento de Infantaria Pedro de Figueiredo de Vasconcelos,

²²⁹ *DIÁRIO*..... op. cit., p. 99.

²³⁰ Idem, *ibidem*.

enviado como espia, para observar a *qualidade, número e poder da gente*²³¹ [espanhola], informou a Rolim de Moura, existir aproximadamente 800 homens, entre brancos e nativos, grande quantidade de armas, munições e peças de artilharia. Diante do poderio espanhol, e da possibilidade de ver cortada a comunicação com o Pará e a linha de suprimentos. No dia 16 de abril de 1763, os castelhanos receberam considerável quantidade de reforços, segundo um dos espias de Rolim. Chegaram ao Itonamas 40 canoas, com homens e apetrechos de guerra. As tropas espanholas começaram a simular um ataque ao fortim Nossa Senhora da Conceição²³².

O Capitão General, diante do iminente ataque espanhol, enviou dois avisos no mês de abril, endereçados as autoridades em Vila Bela, entre elas o Capitão-Mór, o Intendente e Provedor da Fazenda e ao Secretário de Governo, informando o estado da guarnição do fortim, e solicitando ajuda de homens e armas aos moradores, para que viesse socorrer suas tropas. As tropas espanholas eram superiores em relação aos lusobrasileiros. Apesar da confiança de Rolim, era preocupante a situação das tropas. Os espanhóis, apesar de ameaçarem atacar as posições a direita do Rio Guaporé, onde estavam aquarteladas as forças de Rolim, sem que passarem das intenções, levou o Governador a perceber, que o intento dos castelhanos não era atacar, mais impedir a navegação e a comunicação com o Distrito de Mato Grosso e a Capitania do Grão Pará e Maranhão.

Na tentativa de enfraquecer os castelhanos, optou por uma *Guerra de Movimentos*, em oposição a *Guerra de Posições* adotada pelos espanhóis. Nesse sentido, resolveu ocupar um posto acima duas léguas da Boca do Itonamas – a Missão de São Miguel. No dia 6 de maio de 1763, partiu do Forte Nossa Senhora da Conceição, uma canoa de guerra, uma igarité e três canoinhas, comandados pelo Tenente de Dragões Francisco Xavier Dorte Tejo, 10 soldados, um aventureiro, três pedestres, oito nativos e 17 remeiro-defensores escravizados. A oito de maio, atacaram a Missão de São Miguel. Aprisionaram os padres Francisco Espino e João Roiz, atearam fogo nas casas e armazéns, saquearam e apreenderam duas canoas de mantimentos que seriam enviadas ao Itonamas²³³. Dentro dessa nova estratégia – Guerra de Movimentos, dia 15 de maio, houve nova refrega entre lusos e castelhanos. Neste combate, houve participação ativa dos cinco remeiro-defensores negros, inclusive portando armas de

²³¹ Idem, p. 102; CORREA FILHO, 1926, p. 50.

²³² Idem, p. 106.

²³³ CORREA FILHO, 1926, p. 50-1.

fogo. Da emboscada, resultou a morte de 11 castelhanos e 3 nativos ²³⁴. Novos combates se deram entre as forças querelantes, sempre sob a iniciativa dos luso-brasileiros.

Os reforços solicitados a Vila Bela em 19 de abril de 1763, chegaram ao Forte Nossa Senhora da Conceição no dia 22 de junho. Entre o pedido de reforços e sua chegada ao forte, foram decorrido mais de dois meses. Esse tempo era suficiente para os espanhóis, aprestados de homens e armas em número superior, atacarem o forte, se tivessem optado pela Guerra de Movimentos. Entre os novos combatentes, estava o Padre José Manoel Leite, que trouxe de Vila Bela, cativos de sua propriedade e agregados, soldados dragões, pedestres, ordenanças, remeiros escravizados, num total de 235 combatentes. Vários moradores das cercanias de Vila Bela, também acudiram aos apelos de Rolim, entre eles Domingos Ribeiro e José Tavares, sertanistas que trouxeram armas, nativos e atiradores. As canoas, num contínuo vaivém, chegavam com reforços e retornavam a Vila Bela, numa constante movimentação de tropas, mantimentos e armas²³⁵.

Aprestado de homens, armamentos, munição e peças de artilharia, que continuamente se dirigiam a Santa Rosa e ao novo ponto fortificado na Missão de São Miguel, Rolim de Moura, resolveu atacar as posições espanholas, concentradas na Barra do Itonamas.

Contando já cerca de 500 homens, resolveu a 22 de junho acometer o inimigo, na própria paliçada em que se embiocára. Em três colunas, a primeira fluvial, sob o seu direto comando, a jusante; outra, confiada ao Tenente Tejo, com maior número de canoas, à montante; enquanto a última de cem homens escolhidos, comandados pelo ajudante de ordens realizaria o assalto ²³⁶.

No dia 26 de junho de 1763, as tropas luso-brasileiras se dirigiram a Barra do Itonamas. Esta coluna era comandada pelo Ajudante de Ordens do Capitão General Manoel da Ponte Pedreira. Além de oficiais, soldados dragões, ordenanças e pedestres, acompanham o Ajudante de Ordens, sertanistas, nativos, pardos²³⁷ e negros. Os cativos

²³⁴ Idem, p. 110

²³⁵ Idem, p. 111-3. No documento escrito pelo Ajudante de Ordens de Rolim de Moura, consta que o ataque a Barra do Itonamas, foi realizado no dia 26 de junho de 1763.

²³⁶ CORREA FILHO, 1926, p. 51.

²³⁷ O recrutamento de pardos como forças de 2ª Linha, tinha como objetivo ampliar os efetivos militares a serviço da Coroa Portuguesa na ocupação, colonização e consolidação dessa presença na América Meridional. Sobre o recrutamento de pretos e pardos, ver: SILVA, Luiz Geraldo; SOUZA, Fernando

formavam a Companhia de Negros, e outros portavam machadinhas para abrir caminho mata e derrubar as estacadas com machadinhas. Seguindo orientação de Rolim, para despistar os castelhanos, uma frota de canoas desembarcou em frente ao acampamento espanhol, para fazer-lhes fogo de mosquetaria e de uma peçinha de amiudar montada numa igarité. O ataque ao acampamento espanhol, ocorreu na madrugada de 26 de junho, combinando forças terrestres e fluviais, assestou com carga de mosquetes e artilharia miúda a reação espanhola²³⁸ Após a refrega, os lusos se retiraram da estacada, deixando grande quantidade de mortos e feridos. O sucesso do ataque deveu-se ao fator surpresa, movimentação de tropas, simulação de ataque fluvial e retirada rápida do front. Os espanhóis confiantes na superioridade bélica e numérica, não esperavam um ataque luso, e nem guarneceram devidamente suas posições com sentinelas avançadas e rondas noturnas.

Após o ataque de 26 de junho as posições espanholas no Itonamas, não houve notícia de incidentes graves, se reservando os querelantes a guarnecerem suas posições, tratar dos feridos e observar movimentação de tropas. No dia 10 de agosto, uma igarité proveniente do Pará, desembarcou no Forte Nossa Senhora da Conceição, trazendo notícias do Tratado de Paz de Paris, assinado entre Portugal, Espanha, França e Inglaterra, colocando fim a Guerra dos Sete Anos, e conseqüentemente aos conflitos luso-castelhanos no Guaporé²³⁹.

Rolim de Moura em 19 de abril de 1763, solicitou reforços a Vila Bela e Cuiabá. O Senado da Câmara de Cuiabá, após receber pedido de socorro do Capitão General Rolim de Moura, por intermédio da Junta de Governo de Vila Bela, diante do perigo iminente de um ataque espanhol ao Forte Nossa Senhora da Conceição, fez o seguinte registro sobre a situação dos seus defensores.

[...] ameaçado do inimigo espanhol, que se tinha postado com trincheiras na Barra do Rio Itonamas com grande número de soldados tanto espanhóis, como índios das numerosas missões, que há naquelas vastas regiões com mil e duzentas armas de fogo e muitas peças de artilharia, e não tendo o mesmo general forças com que se opusesse aquele poder, receoso do perigo iminente que corria toda a capitania [...] recorreu a dita Vila [Cuiabá]

Prestes de; PAULA, Leandro Francisco de. *A guerra Luso-Castelhana e o recrutamento de pardos e pretos: uma análise comparativa* (Minas Gerais, São Paulo e Pernambuco, 1775-1777). In: Anais VII Jornada Setecentista. Curitiba, CEDOPE, set/2007.

²³⁸ Idem, p. 114.

²³⁹ Sobre as implicações e os desdobramentos da Guerra dos sete Anos na América Meridional, ver: BARRENTO, Antonio *GUERRA FANTÁSTICA*, 1762 Portugal, o Conde de Lippe e a Guerra dos Sete Anos. Lisboa: Tribuna («Batalhas de Portugal», 24), 2005; AMARAL, Manuel. OLIVENÇA 1801. Portugal em Guerra do Guadiana ao Paraguai. Lisboa: Tribuna (“Batalhas de Portugal”), 2004.

pedindo com maior brevidade socorro que lhe foi dado principalmente pelos paulistas Bento Dias Botelho, João Raposo da Fonseca Góes, Sebastião Pinheiro Raposo e o Reverendo Jose Manoel Leite²⁴⁰.

Os reforços solicitados partiram dia 23 de junho de 1763, se armarão a sua custa, *cada um com o número de escravos, e camaradas que então puderam aprontar*²⁴¹. Somente o Capitão de Ordenanças e proprietário das lavras de São Jose de Cocais, Jose Paes Falcão, armou trinta homens, dentre os quais, vinte eram trabalhadores escravizados.

De acordo com os documentos consultados, a maioria dos combatentes do Forte Nossa senhora da Conceição, eram compostos de cativos negros, responsáveis pelas tarefas ofensivas mais perigosas. Além de remeiros, foram usados nas missões de reconhecimento, desmatamento, construção de paliçadas e carregadores. A derrubada das estacadas castelhanas a golpes de machadinha, também a eles foram atribuídas.

Da análise dos reforços enviados da Vila de Cuiabá em socorro de Rolim de Moura, infere-se que: a) houve demora no atendimento, pois enquanto os reforços de Vila Bela chegavam ao front, em 22 de junho de 1763, partiam do Porto de Cuiabá no dia 23 do mesmo mês; b) foi financiada por particulares; c) compunha-se na sua maioria de trabalhadores escravizados e nativos; d) chegaram ao forte, somente em 21 de setembro de 1763, quando os espanhóis já estavam se retirando da Barra do Itonamas, após o ataque luso-brasileiro e a assinatura do Tratado de Paz de Paris.

A retirada definitiva das tropas espanholas em direção a Santa Cruz, ocorreu no dia 3 de novembro de 1763, e os luso-brasileiros retiraram o grosso das tropas do Forte Nossa Senhora da Conceição de volta a Vila Bela no dia 3 de janeiro de 1764.

A vitória militar de Rolim de Moura, contra tropas melhor municadas e em maior número, em parte se explica as estratégias de combate utilizadas. Para Virgilio Corrêa Filho, o Capitão General, num *rasgo de originalidade*²⁴², afeição aos meios militares disponíveis, aos conhecimentos bélicos que trouxera da Europa. Entre esses novos conceitos, estava a redefinição dos métodos de combate da *guerra de sítio e resguardo inimigo*²⁴³, onde as fortalezas militares, não só protegiam posições

²⁴⁰ ANAIS do Senado da Câmara de Cuiabá 1719-1830. Edição Paleográfica Digital. Cuiabá: Arquivo Público de Mato Grosso: Entrelinhas, 2007. p. 89-0.

²⁴¹ Idem, ibidem.

²⁴² CORRÊA FILHO, 1926, p. 47.

²⁴³ O Exército Português passou a utilizar a partir do século XVIII, o método Vaubau de fortificações militares, que privilegia não só as forças de defesa, mas também de ataque. MIRANDA, Bruno Romero Ferreira. *Fortes, paliçadas e redutos enquanto estratégia da política de defesa Portuguesa* (O caso de

entrincheiradas, mas também atuavam como forças de ataque. Essa estratégia, Rolim de Moura, usou contra as forças espanholas aquarteladas na Barra do Itonamas, no ataque na madrugada de 26 de junho de 1763. Um dos objetivos desse assalto era evitar que os castelhanos pudessem utilizar as peças de artilharia montadas na margem do rio, por possuírem maior calibre poderiam causar grandes danos às tropas lusas²⁴⁴.

Além desse reordenamento militar, Rolim de Moura, adaptou pecinhas de amiudar e canhões de bronze, montados sobre pranchas na proa das canoas de guerra, possibilitando disparar em qualquer direção.

A utilização de peças de artilharia, pedreiros de bronze e peçinhas de amiudar, em canoas de guerra foram inicialmente usados na expedição dos paisanos em 1731²⁴⁵ contra os paiguá, “disparou-lhes a peça com bala miúda que matou muitos de uma nação deixando-os tão atemorizados que os ao paiguá recolhidos as suas canoas rodarão rio [Paraguai] abaixo [...]”²⁴⁶. Essa artilharia, pedreiros de bronze, havia sido levada para Cuiabá em 1726, pelo Capitão General Rodrigo César de Menezes. Já as peçinhas de amiudar, foram montadas nas canoas de guerra, por determinação de Rolim de Moura, quando da passagem pelo Rio Taquari onde esteve arranchado na localidade de Pouso Alegre em 29 de outubro de 1750. Nesse lugar, uma escolta de canoas de guerra, comboiava as monções que se dirigiam a Cuiabá, “Na terceira [canoa] que havia de ir ao centro de toda a tropa, mandei montar uma peçinha de amiudar, que havia trazido do Rio de Janeiro, a qual ficava também na canoa, que fazia fogo sobre um e outro bordo”²⁴⁷.

A organização de uma escolta para proteger as expedições monçoeiras da resistência paiguá e guaicuru, foi ordenada pela Coroa Portuguesa em 1732. A flotilha deveria ser constituída de galeotas e bergantins. Nesse sentido, a escolta de Pouso Alegre, foi organizada por determinação D. Luis de Mascarenhas em 5 de outubro de 1747, a fim de proteger as expedições monçoeiras da resistência dos paiguá. Essa flotilha era composta de cinco canoas armadas em guerra²⁴⁸. Essa mesma orientação de

Pernambuco-1654-1701). Recife: UFPE, 2006. Dissertação Mestrado em História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, 2006.

²⁴⁴ Na desocupação da Barra do Itonamas, após a assinatura do Tratado de Paz de Paris, foi constatado possuírem os espanhóis, peças de artilharia de diversos calibres, chegando as maiores a seis libras, enquanto que os dos portugueses não passavam de uma libra. *RELAÇÃO*, op. cit. p. 117.

²⁴⁵ Expedição dos paisanos, ver: BARBOSA DE SÁ, op. cit., p. 30-1.

²⁴⁶ Idem ibidem; TAUNAY, 1975, p. 130; SIQUEIRA, 1898-9.

²⁴⁷ *RELAÇÃO* da viagem que fez o Conde de Azambuja, D. Antonio Rolim, da Cidade de S. Paulo para a vila de Cuiabá no ano de 1751, p. 210. In: História das Bandeiras Paulistas. *Relatos Monçoeiros*. 3. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1975, t. III, p. 195-215.

²⁴⁸ TAUNAY, 1953, t. II, p. 98.

utilizar bergantins contra os paiaguá, foi dada a Rolim de Moura, nas *Instruções* que recebeu de D. Mariana da Áustria datada de 19 de janeiro de 1749, conforme o artigo 17 do referido documento, “ Aos governantes de São Paulo se tinha ordenado mandassem fazer alguns bergantins armados com gente de ordenança para castigar os insultos daqueles bárbaros e segurar a navegação dos ditos comboios”²⁴⁹

A substituição das galeotas e bergantins por canoas de guerra, foi uma adaptação das canoas ameríndias conforme já discutido, e, em virtude das condições de navegabilidade dos rios Mato-grossenses, conforme carta de 13 de julho de 1751 endereçada por Rolim de Moura ao rei D. José I. Nessa missiva, o governador expõe as dificuldades de se navegar nos Rios Taquari e Paraguai com tais embarcações. Esses embaraços, segundo o capitão, estavam na abundância de aguapés no leito do rio durante as cheias periódicas, não obstante, a forte correnteza do Rio Cuiabá, tornava praticamente impossível a navegação a bordo de barcos dotados de quilha.

Pelo que me parece que só em canoas se pode fazer semelhante navegação. E se os castelhanos andam em barcos pelo Paraguai é porque este rio na paragem aonde eles andam é muito diferente de onde vêm as canoas para estas minas [...] Porém sem embargo disto não padece dificuldades fortificarem-se as mesmas canoas com artilharia de pouco calibre e conseguisse o fim pretendido da vantagem sobre o gentio. E, com efeito, na minha viagem trouxe uma peçinha que havia pedido do Governador do Rio de Janeiro [Gomes Freire de Andrade] daquelas a que chamam de amiudar os tiros da invenção do venol que veio montada da forma que na mesma marcha fazia fogo sobre um e outro bordo sem embaraçar o governo da canoa²⁵⁰.

A fim de montar as pecinhas sobre as canoas de guerra, fazer os reparos e ensinar sua utilização aos soldados dragões, Rolim trouxe do Rio de Janeiro o Sargento do Regimento de Artilharia Francisco Xavier de Oliveira²⁵¹. Em 8 de agosto de 1751, informou a Diogo de Mendonça Corte Real, a necessidade desse artilheiro, fundamental para armar a flotilha no comboiamento do Rio Taquari até Cuiabá²⁵². Ainda na mesma

²⁴⁹ *INSTRUÇÕES aos Capitães-Generais*, op. cit. p. 15.

²⁵⁰ Carta de Antonio Rolim de Moura ao Rei D. Jose I. Cuiabá, 13 de julho de 1751. In: PAIVA, op. cit. v. 1, doc. 012, p. 46-7.

²⁵¹ Idem, ibidem. Sobre a contribuição desse Oficial Artilheiro, Carlos Francisco Moura, escreveu: MOURA, C.F. *As artes plásticas em Mato Grosso nos séculos XVIII e XIX*. Cuiabá: Fundação Cultural de Mato Grosso, 1976; _____. *Dois desenhistas e um escultor em Mato Grosso no século XVII*. Cuiabá: Revista Universidade, UFMT, 1982.

²⁵² Carta de Antonio Rolim de Moura a Diodo de Mendonça Corte Real. Cuiabá, 8 de agosto de 1751. In: PAIVA, op. cit. v. 1, doc. 016, p. 54-8.

carta, destacou como estratégia atacar os paiaguá dentro dos seus próprios domínios, próximos a Assunção.

Na Baía de Sepetiba no litoral fluminense, quando Rolim de Moura foi se encontrar com o Governador do Rio de Janeiro, Gomes Freire de Andrade em 1750, passeou a bordo de uma canoa monóxila. Provavelmente, a partir do contato que teve com as canoas ameríndias, e o cuidado que deveria observar em relação à defesa da Capitania, tenha percebido a importância de utilizá-las como força de ataque, na guerra de movimentos que empreenderia contra os paiaguá e castelhanos. Estratégia utilizada pelos nativos, contra portugueses e franceses no Rio de Janeiro, conforme já discutido.

De posse das *Instruções* sobre a Capitania de Mato Grosso, e como deveria conduzir sua administração, tomou conhecimento da preocupação régia em relação à defesa e segurança contra a resistência paiaguá e incursões castelhanas.

Nesse sentido, ao relatar a D. José I em carta de 13 de junho de 1751, que pedira ao Governador do Rio de Janeiro Gomes Freire de Andrade, peçinhas de amiudar, estava levando para Mato Grosso o que existia de mais avançado em termos de artilharia leve. Freire de Andrade possuía grande conhecimento militar, frequentou a Academia Militar de Lisboa, graduando-se em Engenharia Militar.

A fim de proteger a cidade do Rio de Janeiro e preparar oficiais artilheiros, D. João V por Decreto Régio de 13 de agosto de 1738, ordenou a Freire de Andrade a criação de uma *Aula do Terço*²⁵³, e nomeou Jose Fernandes Pinto Alpoim²⁵⁴, para ministrá-la. A referida aula tornou-se obrigatória para a formação e promoção de futuros oficiais. As principais obras escritas por Alpoim, *Exame de Artilheiros* e *Exame de Bombeiros*, foram dedicadas a Gomes Freire de Andrade²⁵⁵. Desse conhecimento militar e estreita ligação de Gomes Freire com Alpoim, Rolim de Moura se valeu para montar o aparato de defesa da Capitania de Mato Grosso.

Esse aparato era importante para consolidar a presença lusa no Mato Grosso, e, estabelecer a via de navegação Guaporé-Madeira, tão importante quanto à do Tietê-Cuiabá, pois através da primeira, poderia manter relações comerciais com a Companhia

²⁵³ Aula de Terço. Aula de fogos e artilharia militar.

²⁵⁴ Alpoim trabalhou no Brasil como Engenheiro Militar, arquiteto e professor. Escreveu várias obras de engenharia e matemática aplicada. Foi um dos responsáveis pela introdução do fabrico e utilização da pólvora no Brasil. Teve como mestre na Academia Militar de Lisboa, o Engenheiro Mor do Reino Manoel Azevedo Fortes, autor de uma das obras mais importantes da engenharia lusa, *O engenheiro Português* escrita em 1728-9. Alpoim escreveu duas importantes obras para a engenharia militar no Brasil, *Exame de Artilheiros em 1744* e *Exame de Bombeiros, 1748*.

²⁵⁵ PIVA, Teresa C.C.; filgueiras, Carlos A. L. *O fabrico e uso da pólvora no Brasil Colonial: O papel de Alpoim na primeira metade do século XVIII*. Revista Química Nova, v. 31, n. 4, 2008, p. 930-6.

Geral do Grão-Pará e Maranhão, criada em 1755. A localidade de Pouso Alegre, às margens do Guaporé onde, segundo Otavio Canavarros, D. Rolim de Moura encontrou tudo que necessitava, foi o local escolhido para sediar a capital de Mato Grosso – Vila Bela da Santíssima Trindade²⁵⁶.

Dotada de boa água, campos, florestas e esplêndidas vias de comunicação, a localidade atendia praticamente a todos os requisitos reais. Localizada as margens do Guaporé, a antiga cidade representava parte da estratégia de ocupação do vale do referido rio, funcionando como antemural às investidas castelhanas. Sua posição privilegiada em relação ao Pará permitiria receber reforços num eventual confronto com os Espanhóis estacionados em Moxos e Chiquitos. Além disso, desse ponto estratégico era possível deter o controle das vias de navegação.

Não seria uma vila qualquer, e sim uma povoação de fronteira muito especial, pois a essa altura já se sabia na Capital do Reino que o Rio Guaporé era o *nec plus ultra*²⁵⁷ [grifo do autor] de Portugal para o Ocidente da América. Sabia-se, ainda, que aquela área poderia ser abastecida pelo porto de Belém, facilitando a defesa e o comércio da região²⁵⁸.

As *Instruções*, recebidas por D. Antonio Rolim de Moura, destacavam que a Província de Mato Grosso era chave, e o propugnáculo de defesa, em relação ao Peru. Para a Província cumprir essa função deveria o Capitão-General, promover a colonização, aldeamento *indígena* e o povoamento. Entretanto, para transformar Mato Grosso em “*chave e propugnáculo*”²⁵⁹ do Extremo Oeste, tornavam-se indispensável dotar a Capitania de uma Força Naval.

1.23 Força naval e conquista do Extremo Oeste

Para Carlos Francisco Moura, “a contribuição naval à formação territorial brasileira não se restringiu à epopéia do litoral. Paradoxalmente, ela também foi decisiva na descoberta, conquista, manutenção e defesa dos longínquos sertões do extremo oeste, no Coração da América do Sul”²⁶⁰. Essa contribuição naval em muito se

²⁵⁶ CANAVARROS, op. cit, p. 323.

²⁵⁷ *nec plus ultra*, expressão latina que significa não ultrapassar, aqui empregado para designar os limites entre Portugal e Espanha na América Meridional.

²⁵⁸ CANAVARROS, 2004 p. 332.

²⁵⁹ Cf. Instruções recebidas por D. Antonio Rolim de Moura em 19 de janeiro de 1749, da Coroa Lusa, a Capitania de Mato Grosso era entendida como *chave e propugnáculo* do sertão do Brasil pela parte do Peru. Cf. RIHGB, tomo LV, PARTE I, 1892, p. 381/390. In: MOURA, Carlos Francisco. D. *Antonio Rolim de Moura, Conde de Azambuja*. Cuiabá, UFMT, 1982.

²⁶⁰ MOURA, C.F.1986. p. 3.

deve aos paiaguá, seja, influenciando nas técnicas das construções navais e táticas de guerra, ou, forçando a formação de uma Flotilha de Canoas Artilhadas, para combatê-los. Esta mesma força naval foi utilizada para manter as raias do Guaporé nas mãos dos portugueses.

O reconhecimento da soberania portuguesa sobre os territórios conquistados, pelo avanço dos bandeirantes, religiosos a serviço de Portugal e contingentes militares, levou a Coroa Português a investir num projeto político, que incentivasse a ocupação e povoamento, tudo sob as estritas *Instruções* Lusos. Nesse sentido a construção de fortificações militares na região do Guaporé e baixo Paraguai, tornaram-se imprescindíveis. A expansão das missões jesuíticas espanholas, sobretudo a de Moxos (atual Beni) e Chiquitos (Santa Cruz de La Sierra), representou expressiva contenção aos interesses lusos. A despeito dos problemas econômicos ligados à retração da exploração mineradora, “Portugal mantinha incólume à política expansionista”²⁶¹. A fundação do Forte de Nossa Senhora da Conceição, Coimbra e Príncipe da Beira, vieram atender aos objetivos lusos de militarizar a fronteira colonial para ocupá-la e defendê-la.

No sentido de cumprir as *Instruções* régias, foi basilar a criação da *Flotilha de Canoas Artilhadas*, por D. Antonio Rolim de Moura e as fortificações militares. Em ambas, a presença de trabalhadores escravizados foi fundamental a sua consecução. Eles atuavam nas flotilhas, como remeiros-defensores e nos fortes como mão-de-obra, conforme destacado por Edvaldo de Assis:

Nos órgãos de defesa territorial como no Destacamento de Casalvasco, das Pedras, nos Fortes de Coimbra, do Príncipe da Beira, Fortim de Nossa Senhora da Conceição, posteriormente Fortaleza de Bragança, nos Arsenais da Marinha da Guerra e na Fábrica de Pólvora [Coxipó] era empregada a mão-de-obra escrava, através dos chamados ‘escravos da nação’²⁶².

Os escravos da nação, segundo Jorge Prata de Souza, eram cativos libertos para serem recrutados pela marinha e exército, dada à dificuldade do recrutamento voluntário.

²⁶¹ Cf. BRAZIL, Maria do Carmo. *Sonhos de Liberdade*. A escravidão e o fenômeno das fugas além-fronteiras em Mato Grosso colonial. História & Luta de Classes, Rio de Janeiro, ano 2, n. 3, p. 33-42, nov. 2006, p. 35-8.

²⁶² ASSIS, 1988, p. 40-1.

O afastamento da família, a insalubridade a bordo, os rigores das leis, as chibatadas, os ferros nos pés, a golilha ao pescoço, as intempéries climáticas, tudo isso formava o quadro desumano que fazia da marinha um purgatório. Como vemos, a dificuldade na aquisição de marinhagem era estrutural, e não um problema iniciado com a guerra²⁶³.

Essa dificuldade, também é lembrada por Francisco Doratioto. Para preencher os claros na tropa, o Império Brasileiro libertou trabalhadores escravizados para lutarem na Guerra do Paraguai – os escravos da nação.

Por decreto baixado em 6 de novembro de 1866, os “escravos da nação”, do Estado, que servissem no exército em guerra ganhavam a liberdade, enquanto os donos que libertassem os seus, para esse mesmo fim, eram recompensados com títulos de nobreza. O governo imperial também desapropriou escravos para enviá-los para o Paraguai, pagando indenizações generosas, as quais não deixavam de causar inconvenientes aos fazendeiros, pois era difícil a substituição desse trabalho nas lavouras²⁶⁴.

A mão de obra escravizada esteve inegavelmente presente na história da Capitania, depois Província de Mato Grosso, conduzindo canoas, levantando fortes, falcando Minas, e tornando possível a execução das Instruções régias, entre um administrador colonial e outro.

1.24 Canoas: contribuição nativa

Essa contribuição foi destacada na obra do Almirante Antonio Alves Câmara, *Ensaio sobre as contribuições navais indígenas do Brasil*. Acentua o autor, que a construção naval é uma das mais admiráveis e úteis obras produzidas pelo homem, seja as simples embarcações nativas, ou grandes navios. Apresenta-nos diversos tipos de embarcações. Técnicas de construção, madeiras, dimensões, compartimentos, utilização e outros aspectos relativos à construção são também abordados.

Entre os tipos de embarcações descritos, estão às jangadas, barcos, barcaças, saveiros, lanchas, baleeiras, garoupeiras, pelotas e alvarengas. Interessa-nos mais detalhadamente, o capítulo em que o autor se refere às canoas, como grande contribuição indígena à navegação fluvial, e sua utilização como força de ataque.

Segundo Câmara, as pequenas embarcações eram preferidas pelos nativos, pelas facilidades como podiam ser conduzidas e construídas, pois não dependiam de grande

²⁶³ SOUZA, J.P., 1996, p. 73.

²⁶⁴ DORATIOTO, op. cit., p. 272.

aperfeiçoamento técnico. Ao descrever as canoas utilizadas na Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro e Santa Catarina, salienta que as mesmas distinguiam dos grandes lenhos usados nas monções cuiabanas, em virtude destas não utilizarem mastreação e velame.

Aperfeiçoando as primitivas técnicas dos nativos na fabricação de canoas, D. Rolim de Moura, consolidou a Frota que garantia a escolta das expedições com partidas de Porto Feliz à Cuiabá. Essa escolta, arranchada em Pouso Alegre, às margens do Taquari, foi criada por ordem de D. Luís Mascarenhas em 1747, com o fito de comboiar as monções do Rio Taquari até Cuiabá, conforme já discutido.

As dimensões das canoas e canoões utilizados nas monções, as técnicas de construção e madeiras utilizadas, estão fartamente documentadas nas obras e respectivos autores como, *Diário de Navegação*, Teotônio Jose Juzarte; *Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas (1825 a 1829)*, Hercules Florence; *Viagem ao Redor do Brasil*, João Severiano da Fonseca; *História das Bandeiras Paulistas*, Affonso E. Taunay; *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*, Antonio Alves Câmara e *Contribuição Naval à Formação Territorial do Extremo Oeste (Mato Grosso, Rondônia e Mato Grosso do Sul)*, de Carlos Francisco Moura.

Nessa literatura consta a preocupação do Governo Imperial, quanto às matas de madeira destinadas à construção naval, pois as canoas monóxilas podiam chegar até 17,00 metros de comprimento e 2,30 de largura, o que demandava enormes lenhos para sua construção ²⁶⁵.

Antonio Alves Câmara refere-se a canoas de até 22 metros de comprimento, e 1, 20 de largura utilizadas na Bahia, portanto, mais estreitas do que as usadas nos rios de Mato Grosso. Eram maiores e mais estreitas, pois eram construídas para navegação em águas marinhas. Para esse tipo de embarcação eram usados lenhos mais frágeis e leves, como a *pindaíba branca*, destinados apenas a ondas marítimas.

As canoas monçoeiras, por sua vez eram construídas preferencialmente de *peroba*, madeira mais resistente no violento embate contra as itaipavas e cachopos. A opção pela peroba era pertinente, pois no trajeto de Porto Feliz à Cuiabá, muitas embarcações eram avariadas e, conseqüentemente, substituídas. Isso explica a existência de postos exclusivos para compra e venda de canoas. Entretanto era comum a construção dessas embarcações às margens dos rios.

²⁶⁵ Informação. Prestada pelo Presidente da Província de Mato Grosso, Augusto Leverger, ao Ministro da Marinha, em 1851, sobre as maltas de madeira de construção Naval. In: Revista O Arquivo. Cuiabá: Fundação Julio Campos. Coleção Memórias Históricas. Ano I, v.3, 1905. p. 139-41.

O Ministério da Marinha, em 1848, estabeleceu uma Comissão para Exame das Madeiras de Construção Naval, preocupado com a escassez de lenhos, já apontados por Francis Castelnau em 1845, quando fez referência ao problema envolvendo as margens do Rio Cuiabá “Sombreira-lhe as margens espessa vegetação, onde, todavia são raras as árvores de alto porte e as palmeiras”²⁶⁶.

As matas justafluviais do rio Paraguai, também foram vitimadas pelo corte indiscriminado de madeiras, sobretudo após a introdução da navegação a vapor²⁶⁷. Mas a grande demanda de madeira se deu mesmo durante o período de instalação naval na Província. As construções consumiam grande quantidade de madeiras de lei, retiradas de matas distantes do estaleiro do Arsenal de Marinha de Mato Grosso, sediado em Cuiabá.

Em resposta ao Ministério da Marinha de 30 de setembro de 1850, Augusto Leverger, prestava contas sobre as dificuldades de operações para obtenção de madeiras para construção naval. Segundo Leverger, os melhores lenhos para tais finalidades estavam às margens dos Rios, Sant’Ana, São Francisco, Vermelho, Sepotuba e Cabaçal. No mesmo ofício dirigido ao Ministério da Marinha, o governador sugeriu a criação de normas destinadas a restringir o corte de madeiras de lei. Essa preocupação procedia porque nesse período havia sido autorizada pelo Governo Imperial a construção nos estaleiros em Cuiabá de seis Barcas Canhoneiras²⁶⁸. Sendo os caminhos fluviais, importantes vias de comunicação do Planalto com o Extremo Oeste, e as embarcações os meios de atingi-las, era natural a preocupação das autoridades navais com disponibilidade de matas de madeiras para construção naval.

1.25 Espanhóis rumo as raias de Mato Grosso

A necessidade de conter a expansão castelhana rumo às raias conquistadas de Mato Grosso levaram os lusos a estabelecer e consolidar territórios. Uma dessas raias era o Rio Guaporé, onde os jesuítas a serviço da Espanha, fundaram na margem oriental as Missões de Santa Rosa, São Simão e São Miguel, cujo objetivo era impedir a comunicação entre o Pará e Mato Grosso, após o êxito de Manuel Felix de Lima, que em 1742 chegou a Belém²⁶⁹.

²⁶⁶ CASTELNAU, 1949, p. 225.

²⁶⁷ FONSECA, João Severiano da. *Viagem ao redor do Brasil: 1875-1878*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1986, 2 v.

²⁶⁸ Informação. op. cit.

²⁶⁹ ESSELIM, 2000.

Embora essa nova rota fosse mais segura, a Coroa Lusa proibiu sua utilização temendo o descaminho do ouro.

Essa nova via de comunicação foi julgada na época, a mais segura da capitania, muito distante das tropelias dos paiaguás e guaicurus, além de abrir o litoral ao comércio com as regiões das Minas de Mato Grosso. Mas a Corte lusa proibiu sua utilização, temendo o contrabando do ouro²⁷⁰.

A nova via de comunicação era de grande importância geoestratégica à Província de Mato Grosso, pois num eventual conflito com os espanhóis a região poderia ser rapidamente socorrida pela Província do Pará, de onde poderia receber mantimentos, armas e munições. Os castelhanos, ao contrário, estavam muito distantes de seus postos de abastecimento.

Luiz D'Alincourt, ao descrever os conflitos luso-castelhanos pela posse das terras de Mato Grosso, registrou a importância da guerra de movimentos na vitória do Capitão-General.

[...] para desalojá-los [do Rio Itonamas] partiu sem demora da então Vila Bela, o Capitão General D. Antonio Rolim de Moura com 224 praças, e vendo que o inimigo não se movia da posição que havia tomado, resolveu animosamente investir, posto que inferior em forças, [...] ²⁷¹.

De posse dessa estratégia – *guerra de movimentos* - a força naval organizada por Rolim de Moura, se mostrou eficiente na defesa das raias de Mato Grosso no Guaporé, e determinante para sua ocupação. A ação das Canoas Artilhadas do Capitão-General foi decisiva, para que “Os espanhóis não conseguissem ocupar nenhum trecho do território mato-grossense e nem conseguiram que Rolim de Moura abandonasse o Forte de Nossa Senhora da Conceição, que estava construindo” ²⁷².

A ação das Canoas Artilhadas permitiu a fundação da Capital Vila Bela, do Forte Nossa Senhora da Conceição, e a destruição das missões jesuíticas as margens do Rio Guaporé, cumprindo alguns dos principais objetivos do colonialismo português: “Povoar a Capitania constituiu-se na lógica de consolidação da soberania lusa, cujas atividades pareciam encadeadas sistematicamente entre um agente administrador e outro” ²⁷³.

²⁷⁰ Idem, p. 119.

²⁷¹ D'ALINCOURT, 1877-8, p. 109.

²⁷² MOURA, C.F, 1986, p. 35.

²⁷³ BRAZIL, 2000, p. 18.

Nessa estratégia, pelo menos em parte, possibilitou a ocupação dos pontos lindeiros em Mato Grosso, de um extremo a outro, entre eles, a Barra do Jauru e a fundação do Forte de Coimbra, na margem oriental do Paraguai, possibilitaram o cerco às pretensões castelhanas.

Dessa forma, evidencia-se, que: a neutralização dos paiaguá, como perigo a navegação do Rio Paraguai e afluentes; a obstrução do *front missionário*; o estabelecimento por decalque das balizas naturais na demarcação dos limites lusos e a promoção do povoamento e miscigenação, só se tornaram possíveis pela ação da *Flotilha de Canoas Artilhadas* organizadas por D. Antonio Rolim de Moura, legadas pelos paiaguá em suas construções navais.

Essa contribuição foi decisiva no estabelecido das raias de Mato Grosso. A consolidação desses espaços lindeiros e a livre navegação do Rio Paraguai, caberiam ao Trem Naval de Mato Grosso, cuja criação foi uma resposta ao débil aparato militar da Província até meados do século 19.

Capítulo II –

Primeiras instituições de formação de marinheiros

2 A Marinha Imperial

A Marinha Imperial Brasileira surgiu num momento de crise política, traduzida nas Guerras da Independência. A efetivação do rompimento com a Coroa portuguesa, em sete de setembro de 1822, trouxe a urgente e imperiosa necessidade do estabelecimento de um Poder Naval. Nas nações européias esta instituição dispunha de navios de guerra, arsenais, fábricas de armamento e munição, e, sobretudo pessoal. Nessa verdadeira máquina de guerra operavam a marinhagem e os oficiais²⁷⁴.

Às vésperas da Independência o Brasil não contava com o aparato necessário para instituir um poder naval. Isto significa que o surgimento de um novo país, não veio acompanhado por um poder naval, capaz de consolidar o Ato da Independência. Ao contrário, as forças lusas se entrincheiravam na Bahia, dispostas a resistir a Declaração de Independência.

À época, apenas as Capitânicas do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, aderiram prontamente à causa brasileira. A organização de uma Armada Nacional coube ao Capitão-de-Mar e Guerra, Luís da Cunha Moreira, que pertencera a Marinha Portuguesa e lutara nas Guerras Napoleônicas, Revolução Pernambucana e na tomada de Montevidéu, tornou-se Ministro da Marinha por Ato do novo governo.

Com os cofres falidos, o Governo Imperial por meio de Subscrição Nacional, conseguiu doações de comerciantes e populares para arcar com as despesas da Força Naval nascente²⁷⁵. A reforma e adaptação de navios de guerra no Arsenal do Rio de Janeiro, somados à aquisição de fragatas e brigues ingleses, ainda a contratação de marinheiros e oficiais estrangeiros, contribuíram para aumentar o déficit do tesouro já existente. A Marinha Imperial de acordo com Brian Vale, surgiu graças à contribuição

²⁷⁴ CAMINHA, Herick Marques (Vice-Almirante). *Organização do Pessoal na Marinha Imperial*. In: História Naval Brasileira. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, v.3, t, 1, p. 8-32, 2002.

²⁷⁵ VALE, Brian. *A criação da Marinha Imperial*. In: História Naval Brasileira. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 2002a, v.3, t, 1, p. 61-88.

da população, “[...] alguns ofereceram bois, outros vinhos ou vinagre, e mesmo foram postos escravos à disposição das autoridades para que servissem como marinheiros”²⁷⁶.

Os portugueses foram expulsos em 1823. Consolidada a emancipação política em relação a Portugal, e a manutenção da integridade territorial com o efetivo papel decisivo da Marinha Imperial e seu Poder Naval, restava a construção do Estado Nacional. A documentação do período e a bibliografia existente revelam que as Forças Armadas tiveram basilar importância nesse processo “[...] percebe-se que as operações militares foram fundamentais, pois não apenas a emancipação nacional, como também a instituição do território nacional brasileiro e a manutenção de sua integridade dependeram das guerras de independência”²⁷⁷.

Segundo o pesquisador Jose Miguel Arias Neto, mesmo ocupando posição de destaque a abordagem sobre a Marinha no processo de organização nacional tem sido pouco estudado. Em suas reflexões sobre história militar, sobretudo a formação da Marinha Imperial e a formação do Estado Nacional Brasileiro, destaca duas implicações importantes em relação à guerra travada pela independência em relação a Portugal.

A primeira delas considera que esse processo não foi pacífico, mas resultante das disputas entre grupos poderosos e divergentes, com forças suficientes para impor estruturas diversas de poder. Um deles pretendia a manutenção dos vínculos e outro desejava a ruptura e via no Regime Monárquico um meio seguro para a consecução dos seus objetivos. O segundo grupo, que defendia o rompimento, criou um aparato militar capaz de consolidar a ruptura e estabelecer a paz interna, portanto, necessitava do estabelecimento e fortalecimento do poder naval. Nesse sentido, o processo de independência é concomitante com a formação da Marinha Imperial e do Estado Nacional Brasileiro²⁷⁸.

A segunda implicação das guerras da independência apontada por Arias Neto diz respeito à definição do Estado e à delimitação do território nacional. Assim, a consolidação da independência dependia da criação de forças de terra e mar, cuja atuação em conjunto fosse capaz de reprimir os movimentos separatistas nas diversas províncias que formavam o Império, nas quais os interesses dos comerciantes portugueses eram dominantes, evitando-se o surgimento de repúblicas como acontecera

²⁷⁶ VALE, Brian. *A ação da Marinha nas Guerras da Independência*. In: História Naval Brasileira. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 2002b, v.3, t, 1, p. 91-123, p. 123, p. 82.

²⁷⁷ ARIAS NETO, José Miguel. *A Formação do Estado Nacional e as Forças Armadas*. In: XII Encontro Regional de História – Usos do Passado, 2006, Niterói – ANAIS XII Encontro: Rio de Janeiro: ANPUH-Rio, 2006, v. 1, p. 2.

²⁷⁸ Idem, *ibidem*.

na América Espanhola. Arias Neto lembra que a Marinha Brasileira, surgiu com a atribuição de manter a unidade territorial, identificada à independência política²⁷⁹.

No momento da formação do Estado Nacional, tão importante quanto assegurar a integridade territorial, era a manutenção do escravismo. Para Ilmar de Mattos, o Estado Imperial nunca foi um agente antiescravista:

Pelo contrário, ele foi o agente privilegiado na procura da preservação do monopólio da mão-de-obra, ao lado de outros monopólios, por uma classe que ele é obrigado a forjar para tanto, no momento da restauração de um nexos que era não só a razão de sua existência como o da própria classe²⁸⁰.

Portanto, o monopólio do uso da força, legitimado pela formação da Marinha Imperial, foi um instrumento poderoso nas mãos do grupo que defendeu a ruptura, a integridade territorial e o escravismo.

Em *A Espada de Dâmocles*, Wilma Peres Costa, explica o processo brasileiro da constituição das forças armadas como trajetória social conservadora, que não só manteve como reiterou vários traços do seu passado colonial: “[...] a grande propriedade agrária exportadora, explorada pelo trabalho escravo, cujos interesses mantiveram a direção do processo de independência”²⁸¹. Nessa mesma linha de análise, a autora, explica que as Guerras da Independência travadas contra Portugal, foi mais curta em relação às repúblicas formadas após a fragmentação da América Espanhola, e não revolucionou a estrutura militar colonial. Ao contrário, manteve a *oficialidade majoritariamente portuguesa* nos quadros militares, possibilitando dessa forma a manutenção da ordem escravista²⁸².

O reflexo dessa oficialidade, marcada pela eugenia das elites agrárias²⁸³, foi o permanente conflito entre marinheiros e oficiais, marcado pela resistência ao recrutamento compulsório e castigos corporais.

Essa disciplinarização para o trabalho foi acompanhada por várias formas de resistência. Maria do Rosário Valencise, entende que seria o fim da história se só

²⁷⁹ Idem, p. 3.

²⁸⁰ MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec, 2004, p. 240.

²⁸¹ COSTA, Wilma Peres. *A Espada de Dâmocles*. O Exército, A Guerra do Paraguai e a Crise do Império. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 34-5.

²⁸² Idem, p. 39.

²⁸³ Sobre o caráter eugênico e aristocrático dos quadros superiores da Marinha Imperial, ver. MAESTRI, Mario. 1910: A Revolta dos Marinheiros. São Paulo: Global, 1986; ELIAS, Norbert. *Estudos sobre a Gênese da Profissão Naval: cavalheiros e tarpaulins*. Rio de Janeiro, Mana, v. 7, n.1, 2001.

houvesse a escravização, a submissão e a passividade²⁸⁴. Nessa esteira, Rosemere de Almeida Agüero em recente trabalho, sobre poder e resistência, enfatiza a constante luta do homem contra a docilização²⁸⁵ de seus corpos ao longo de sua história: “A resistência é a recusa do homem a permanecer em uma condição humilhante ou degradante e a esperança na construção de uma sociedade nova onde os saberes e os poderes estejam voltados para o bem comum”²⁸⁶. Nesse sentido, a formação da Marinha Imperial também foi marcada pela resistência das camadas subalternizadas à dominação, ao controle e à disciplinarização, perpetradas pela oficialidade.

Assegurado o rompimento em relação a Portugal, e mesmo comprovado a necessidade do reaparelhamento e organização administrativa da Marinha Imperial Brasileira, faltava à Instituição em construção um Conselho de Almirantado para funcionar como órgão consultivo e deliberativo sobre os assuntos navais.

2.1 Limites e providências

Quando a família real transmigrou para o Brasil, em 1808, o Conselho do Almirantado, criado em 1796, pelo Regimento Provisional para o Serviço e Disciplina das Esquadras e Navios da Armada Real, foi extinto, e suas atribuições passaram a ser exercidas pelo Conselho Supremo Militar.

Entre os ministros que ocuparam a pasta da Marinha, o Almirante Joaquim José Rodrigues Torres, foi quem fez severas críticas ao Conselho Supremo Militar e às condições organizacionais da Marinha. Segundo o ministro, a falta de perseverança e uniformidade dos planos de reestruturação da Armada Nacional representava inconveniente entrave à Força Naval. Daí a urgência da criação do Conselho do Almirantado:

É só dele [Conselho do Almirantado] que podem emanar regras constantes ditadas pelos conhecimentos profissionais, e prática esclarecida dos negócios da Repartição: é só ele que pode por esta importantíssima parte da administração pública, a abrigo de caprichos, e vacilações²⁸⁷.

²⁸⁴ GREGOLIN, Maria do Rosário Valencise. (Org.). *Discurso e mídia: a cultura do espetáculo*. São Carlos: Claraluz, 2003. p. 101.

²⁸⁵ Sobre a docilização dos corpos, ver: FOUCAULT, Michael. *Vigiar e Punir* nascimento da prisão. Trad. Raquel Ramallete. Petrópolis: Vozes, 2004.

²⁸⁶ AGÜERO, Rosemere de Almeida. *A mídia e o Discurso de Exploração do Trabalho Infantil: Saber, Poder e Resistência na Produção de Identidades*. In: Segundo Seminário Internacional América Platina: Diálogo Regional e Dilemas Contemporâneos, 2008, Campo Grande. Anais. Campo Grande: Centro de Ciências Humanas e Sociais/UFMS, 2008. p. 9.

²⁸⁷ Relatório do Ministro da Marinha. 1833. Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro do Estado dos Negócios da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres. In: Serviço de Documentação da Marinha – RJ. p. 4.

Outro limite apontado pelo ministro quanto à administração das forças navais, referiu-se à carência de conhecimento e experiência para o desempenho eficiente de trabalhos a serem realizados pela Marinha Imperial. Esta tarefa centralizada apenas na pessoa do Ministro da Marinha era ineficaz, aspecto que reforçou a necessidade da criação do Conselho do Almirantado. Para sustentar sua posição o ministro criticou duramente o Conselho Supremo Militar:

Desgraçadamente não só pela incompatibilidade de suas funções, [Conselho Supremo Militar] mas ainda pela pouca importância das que lhe foram atribuídas, como corpo consultivo, e pela sua composição, mesma esta instituição está bem longe de desempenhar o fim, que se propusera o Alvará de primeiro de Abril do dito ano. Aliás, encarado o Conselho Supremo Militar como Tribunal Judiciário, apresenta-se ele um edifício gótico no meio das nossas modernas instituições²⁸⁸.

O assunto foi retomado pelos sucessores de Joaquim José Rodrigues Torres, mas sem a mesma ênfase. O Ministro José Pereira Pinto, por exemplo, no relatório anual enviado a Assembléia Geral Legislativa, apenas mencionava a necessidade de reformar o Supremo Conselho Militar, conferindo importância ao Conselho do Almirantado nas atribuições permanentes da administração naval, como “centro de união e de atividade administrativa, para assim dizer perpétua, e independente da ação Ministerial, e de suas sempre fatais oscilações”²⁸⁹.

Em 1837 Tristão Pio dos Santos, Ministro da Marinha, à esteira de José Pereira Pinto, enviou à Assembléia Geral Legislativa, outra proposta de criação do Conselho do Almirantado, o qual devia ter competência sobre todos os negócios da Marinha²⁹⁰. Nem a insistência do Ministro Joaquim José Rodrigues Torres, reconduzido a pasta da Marinha em 1838, conseguiu convencer as autoridades imperiais para a necessidade de criação do Conselho Naval.

Os esforços de Tristão Pio dos Santos resumiam-se à simples reafirmação da importância do Conselho. Seus frágeis argumentos misturavam-se à indignação frente à fraca atuação dos deputados, conforme Relatório Anual de 1833, enviado à Assembléia

²⁸⁸ Idem, *ibidem*.

²⁸⁹ Relatório do Ministro da Marinha. 1834. Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro do Estado dos Negócios da Marinha, José Pereira Pinto. In: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

²⁹⁰ Relatório do Ministro da Marinha. 1837. Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, Tristão Pio dos Santos. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

Geral Legislativa. Segundo esse documento, a criação de um Conselho Naval, era um passo importante para a elaboração de todas as medidas referentes à força naval, cuja administração exigia experiência e conhecimentos vários. Segundo o Relatório, estes atributos dificilmente podiam estar reunidos num só indivíduo ²⁹¹.

Outro documento que veio expressar a urgência na criação do Conselho Naval foi o Relatório de 1853, enviado à Assembléia Geral pelo Conselheiro José Maria da Silva Paranhos. Essencialmente avaliavam-se as modalidades de suas funções, se deveriam ser consultivas ou deliberativas. Havia, segundo o ministro, grande diferença entre os dois modelos: “Entre as duas organizações extremas a que acima aludi [consultivo ou deliberativo] a de um conselho com ação própria, e revestido com amplas atribuições, e a de um que seja meramente consultivo, creio que não há pequena distância” ²⁹².

O Ministro Paranhos, não deixa dúvidas no seu Relatório quanto ao jogo político existente na criação do Conselho Naval. De um lado, os deputados articulavam-se para não perder o controle sobre o orçamento da Marinha, e, de outro, a própria Instituição defendia o direito de gerenciar seus próprios recursos.

A índole do nosso sistema representativo não parece comportar a existência de uma corporação que, devendo ser subordinada ao Ministro, principal responsável perante o Soberano, e a Representação Nacional, lhe absorvesse parte de suas mais importantes atribuições, e obrasse independente de sua palavra e ação ²⁹³.

O Ministro Paranhos recorria ao discurso diplomático para propor funções definidas e que tivesse caráter consultivo e de inspeção ao Conselho Naval evocando a relação aparentemente harmônica entre os poderes: “[...] à sombra da paz e das instituições que felizmente nos regem” ²⁹⁴. A intenção de Paranhos era manter nas mãos do titular da pasta da Marinha o poder de decisão para não compartilhar a administração naval com o referido colegiado (Conselho Naval), ou ainda ser obrigado a cumprir suas decisões.

²⁹¹ Relatório do Ministro da Marinha. 1838. Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro do Estado dos Negócios da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres. In: Serviço de Documentação da Marinha – RJ. p.5

²⁹² Relatório do Ministro da Marinha. 1853. Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro do Estado dos Negócios da Marinha, Jose Maria da Silva Paranhos. In: Serviço de Documentação da Marinha – RJ. p. SI-5

²⁹³ Idem, p. SI-6

²⁹⁴ Idem, ibidem.

A disputa pela criação do Conselho Naval teve seu desfecho com a Lei 874 de vinte e três de agosto de 1856, que o criou na capital do Império, entretanto, só regulamentado pelo Decreto 2208 de vinte dois de julho de 1858. Entretanto, o regimento interno do Conselho Naval só foi aprovado pela Decisão número 2, de trinta de dezembro de 1867.

A Lei 874/56 estabelecia no Artigo terceiro, que o Conselho deveria se reunir em sessão ordinária marcada no regulamento e extraordinariamente convocada pelo ministro. Este dispositivo praticamente inviabilizou o funcionamento do Conselho, pois o regimento interno só foi aprovado em 1867. O Artigo 5º, praticamente anulava a autonomia do Conselho, porque autorizava o ministro a tomar qualquer deliberação e cumprir decisões do governo sem a necessidade de ouvir o Conselho Naval.

2.2 Recrutamento Compulsório: violência, castigos, reações

A Marinha Nacional reproduzia um sistema de recrutamento como nos tempos dos *Cavaleiros* e *Tarpaulins*, descrito por Norbert Elias em seu texto *Estudos sobre a Gênese da Profissão Naval: cavaleiros e tarpaulins*²⁹⁵. Elias refere-se à Inglaterra dos séculos 16 e 17, onde as forças que antes lutavam tanto em terra como no mar, se dividiram em dois ramos militares distintos: as forças terrestres²⁹⁶ e as forças navais.

Dentro das forças navais, ocorreu gradativamente uma especialização, uma frota comercial, e outra militar. A profissão naval se especializou, os oficiais navais queriam ser vistos como cavaleiros líderes que comandavam homens. Esperava-se que soubessem línguas estrangeiras, que agissem como representantes de seu país, com certa dose de diplomacia, educação e civilidade, “[...] um oficial da velha Marinha [Inglesa] tinha que reunir algumas das qualidades de um artesão experiente e de um cavaleiro militar”²⁹⁷. Esses cavaleiros eram oriundos da nobreza, pequena nobreza fundiária, cavaleiros empobrecidos que viam na profissão naval uma possibilidade de restaurar sua fortuna. Esses homens, quando a bordo dos navios, faziam de tudo para continuar tendo o estilo de vida ao qual estavam acostumados, assumindo em relação à maruja, atitudes de superioridade.

²⁹⁵ ELIAS, 2001.

²⁹⁶ Atualmente, as forças militares terrestres possuem grande variedade de unidades militares, desde tanques de guerra até caminhões de transporte de soldados e mantimentos. As forças terrestres, do exército são responsáveis pela ocupação, evacuação, isolamento, estabilização e proteção de um determinado território. Desempenha, portanto, o papel mais importante dentre todas as forças militares.

²⁹⁷ Idem, p. 4.

Entretanto, as forças navais necessitavam de homens que dominassem todas as técnicas de marinharia, e não apenas *cavalheiros*. Dessa forma, dois grupos de pessoas bem diferentes, foram obrigados a conviver num mesmo espaço, que unidos pela condução das embarcações, tentavam preservar, em sua nova relação, seu modo de vida e os padrões aos quais estavam acostumados – os *cavalheiros* e os *tarraulins* ²⁹⁸.

Os comandantes-marujos (*tarraulins*) eram geralmente homens das classes baixas e médias urbanas, conforme descreveu Elias: “[...] Assim a divisão feita no século 17 entre capitães-cavalheiros e capitães-marujos na Marinha era equivalente àquela feita na sociedade como um todo entre homens de classe e homens de origem humilde” ²⁹⁹. Elias ressalta, que nem todos os *tarraulins*, provinham das camadas mais humildes, muitos eram filhos de comerciantes prósperos, que viam na marinha, a chance de se tornarem comandantes de navio.

Os marinheiros a bordo das embarcações, precisavam dominar as técnicas de navegação, e o ofício das fainas navais, como cordoaria, mastreação e velame, entre outras. Portanto, eram recrutados ainda jovens. Começavam a carreira naval entre os nove e dez anos. A partir dessa idade, iam se acostumando com o balanço do mar, a superar os enjôos, e aprenderem desde cedo as operações complicadas de um navio, o que só poderia ser dominada após uma longa prática.

A Marinha Brasileira, no momento de sua criação, e formação de seus quadros, em alguns aspectos se assemelhou aos *cavalheiros* e *tarraulins*, na composição de suas fileiras. Para Mario Maestri, os quadros subalternos da Armada eram formados de pequenos delinquentes, desempregados, filhos tidos como rebeldes, enfim os quase miseráveis eram canalizados, não sem resistência, para os vasos de guerra. Inúmeros registros oficiais destacaram a reação do segmento subalternizado às ações das autoridades imperiais. Juvenal Greenhalgh destaca peças criminais de ocorrências elaboradas pelas chefaturas de polícia as quais revelam operações de recrutamento forçado realizadas às altas horas da noite, após o sinal de recolher ou do célebre *toque de Aragão* ³⁰⁰:

²⁹⁸ *Tarpaulin* [no original], lona alcatroada, era naquela época o que se podia chamar de capa do marujo comum. Tinha vários usos. Podia ser empregada como cobertura durante a noite; podia proteger do sol e do vento ou servir como capa de chuva. Assim, de nome daquilo que usavam como vestimenta, *tarraulin* [lona] tornou-se a alcunha dos marujos. Como se tratava de uma palavra grande e pouco prática para um apelido, ao longo do tempo converteu-se em pura e simplesmente *Tar*”.

²⁹⁹ ELIAS, p. 9.

³⁰⁰ O toque de Aragão refere-se ao tilintar dos sinos da igreja de São Francisco de Paula, no Rio de Janeiro. Após o referido toque ficava proibida permanência de escravos e indivíduos subalternos na rua,

Sou a dizer a V. Excia., este homem veio preso em uma leva para a Maruja do largo do Paço sendo todos achados pelas duas horas da noite, naquele lugar, e remetidos pelo Oficial de Semana; e por me parecer que era muito alheio, de um bom criado o ser achado a semelhantes horas, fora de casa de seu amo, não quis anuir a súplica que me fez, razão pelo que foi para a presiganga³⁰¹.

As patrulhas recolhiam na presiganga, (Figura 02, p. 314) navio que servia de prisão, os presos oriundos das cercanias urbanas e com habilidades distintas. Mas os carpinteiros de machado, calafates e tanoieros eram as categorias de operários que tinham ressalvas especiais. Os trabalhadores dos arsenais eram classificados como mandadores, oficiais, mancebos e aprendizes, os quais desempenhavam profissões diversas: Carpinteiro de machado, carpinteiro de casas ou de obras branca, carpinteiro de lagarto, serrador, calafete, ferreiro de forja, ferreiro de lima, ferreiro de fundição de cobre, tanoeiro, poleeiro, cavoqueiro, bandeireiro, pintor, funileiro, canteiro, pedreiro e tecelão. Greenhalgh lembra que os trabalhos da Casa das Velas e Armazém do Aparelho (que aparelhava os cabos) eram executados por marinheiros. Os serviços mais pesados eram realizados por serventes, representados por escravizados e outros segmentos subalternizados capturados e alojados na presiganga.

Já a oficialidade, provinha de grandes famílias de proprietários de terras, cuja mentalidade aristocrática reproduzia os mesmos preconceitos senhoriais, aplicando castigos físicos e humilhações a marinhagem³⁰², tornando-se um microcosmo da sociedade escravista a que estava vinculada³⁰³. Cabe ressaltar, que durante as Guerras da Independência, portanto no período de formação do núcleo primário da Marinha Brasileira, na impossibilidade de se confiar nos oficiais portugueses, a oficialidade era formada por oficiais estrangeiros, contratados para defender a causa brasileira³⁰⁴.

Os quadros da Marinha Brasileira, de origem social tão diferente, agravados pelo sistema de recrutamento e castigos físicos, geraram conflitos, às vezes violentos, qualificados como indisciplina pelas autoridades navais. O Relatório do Ministro da Marinha (RMM) caracterizava a indisciplina como fruto da heterogeneidade do pessoal

sem justificativa plausível. GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História 1763-1822*. Rio de Janeiro: IBGE, 1951. p. 84

³⁰¹ Ibidem.

³⁰² MAESTRI, Mario. 1910: A Revolta dos Marinheiros. São Paulo: Global, 1986.

³⁰³ GUIZELIN, Gilberto da Silva; ARIAS NETO, José Miguel. *A presença do negro na formação da Marinha de Guerra*. Anais do XVIII Encontro Regional de História – O historiador e seu tempo. ANPUH/SP - UNESP/ASSIS, 24 a 28 de julho de 2006. Cd-rom.

³⁰⁴ ARIAS NETO, 2006, p. 4-7.

naval, senão vejamos: “O desleixo e a insubordinação têm-se também desgraçadamente insinuado a nossa Marinha Militar: a causa disso ninguém ignora; quanto cumpre que este espírito insidioso seja completamente extirpado de bordo de nossos navios”³⁰⁵. Dada às condições a que eram submetidos os marinheiros, infere-se das palavras do Ministro da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres, que “o espírito insidioso” deveria ser extirpado a golpes de chibata, aliás, causa da Revolta de 1910.

Essas regras disciplinares, alicerçadas nos castigos físicos, perduraram sem mudanças por muito tempo, mesmo nas primeiras décadas da República. O Regimento Provisional para o Serviço e Disciplina das Esquadras e Navios da Armada Real, aprovado em 1796, sofreu algumas modificações em 1825, 1861 e 1873, mas não foi abolida a prática dos castigos corporais. Através do Aviso n.3, de três de janeiro de 1873, o Ministro da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, declarou que o castigo corporal por pancadas devia ser aplicado aos sentenciados por comportamento incorrigível. A exceção prevista no referido Aviso, se aplicava às *praças pret*³⁰⁶ condecoradas com a Ordem da Rosa³⁰⁷.

O conceito de comportamento incorrigível das *praças pret* ficava a cargo dos Comandantes. Procedimentos como andar de cabeça erguida e olhar nos olhos de seu oficial superior podia ser interpretado como conduta *incorrigível*. A fim de punir essas *incorreções*, o Decreto 8898, de três de março de 1883, estabelecia duas tabelas. A primeira enumerava os tipos de castigos a serem aplicados; a segunda listava os tipos de faltas acompanhados das penas traduzidas em números de chibatadas³⁰⁸.

Tão violento quanto os castigos corporais, era o recrutamento da marinhagem. Nesse sentido, apontam as reflexões de Rosângela Maria da Silva: “[...] As necessidades da Marinha para guarnecer os navios de marinheiros e soldados, e a falta de homens que se alistavam voluntariamente, resultaram no aproveitamento de indivíduos indesejosos à sociedade”³⁰⁹. Numa sociedade elitista e escravocrata, os trabalhadores escravizados,

³⁰⁵ RMM, 1831, p. 5.

³⁰⁶ As praças de pret eram contratados por dia de trabalho (de pret). Executavam as tarefas marinheiras dos navios, como mastreação e velame.

³⁰⁷ A Imperial Ordem da Rosa é uma ordem honorífica brasileira. Foi criada em 1829 pelo imperador D. Pedro I (1822 — 1831) para perpetuar a memória de seu matrimônio, em segundas núpcias, com Dona Amélia de Leuchtenberg e Eischstädt. A ordem premiava militares e civis, nacionais e estrangeiros, que se distinguissem por sua fidelidade à pessoa do Imperador e por serviços prestados ao Estado, e comportava um número de graus superior às outras ordens brasileiras e portuguesas então existentes. Disponível: http://pt.wikipedia.org/wiki/Imperial_Ordem_da_Rosa

³⁰⁷ CAMINHA, 2002, 8-32.

³⁰⁸ Idem.

³⁰⁹ SILVA, R. M. 2006, p. 53.

colonos, caboclos, prisioneiros e mendigos, forçadamente recrutados, certamente se enquadrariam nessa categoria, conforme descrito pelo Vice-Almirante, Herick Marques Caminha.

Vimos que no Rio de Janeiro, o recrutamento se fazia entre os marinheiros dos navios mercantes nacionais que se encontravam no porto e, também, nos logradouros públicos e nos mais sórdidos antros da cidade. Desses locais arrebanhavam-se marginais, vadios ou criminosos que neles perambulavam: “[...] Sendo muito pequeno o número dos que, voluntariamente, se apresentam para servir a Marinha, era o recrutamento forçado, praticamente, a única fonte de onde provinham os marinheiros e também os soldados do Corpo de Artilharia da Marinha”³¹⁰.

Como já nos referimos trabalhadores escravizados também eram recrutados para a Marinha Imperial. No Arsenal de Marinha de Mato Grosso, mesmo os cativos que se encontravam cumprindo pena no Arsenal de Marinha de Cuiabá, eram recrutados para serviços nas Barcas Canhoneiras, conforme ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, Ricardo José Gomes Jardim, ao Comandante das Barcas Canhoneiras e Diretor do Trem Naval.

Tendo o Governo Imperial expedido ordem a Intendência da Marinha da Corte, a fim de comprar e se passar para o domínio da nação, o escravo Hanibal, que fora sentenciado e se acha servindo no Arsenal da Marinha dessa província como foi comunicada a essa presidência em Aviso de 14 de julho último [1846] [...] ³¹¹.

Embora nos arsenais praticasse o recrutamento indistintamente havia algumas restrições em relação aos negros escravizados e milicianos, conforme evidenciam alguns documentos oriundos das inspetorias de polícia citados por Juvenal Greenhalgh:

V. Exa. Verá pela inclusa conta que me dá o Comandante da Nau Príncipe Real o número de Marinhagem que foi recrutado, na noite de 19 para 20 do corrente [1814], por aquela Nau, acrescendo 50 praças mais, que foram apreendidas por este Arsenal. Do total deste número tem sido já soltos, os que têm mostrado legalmente, serem milicianos e escravos ³¹².

³¹⁰ CAMINHA, 2002, p. 46.

³¹¹ Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, ao Comandante das Barcas Canhoneiras e Diretor do Trem Naval. Cuiabá, 23 de novembro de 1846. APMT. Livro 90 - Registro de Correspondência entre a Presidência e os comandos militares.

³¹² GREENHALGH, 1951, p. 85

Sobre a restrição aos trabalhadores escravizados, há registros oficiais³¹³ recomendando a admissão apenas pessoas livres como aprendizes no ofício de calafete do Arsenal da Marinha de Mato Grosso. O Regulamento para o Arsenal e as Barcas Canhoneiras no artigo 6º, autorizava ao Inspetor admitir serventes para os mais diversos trabalhos, “[...] com a condição, porém que escolha para estes empregos pessoas livres [...]”³¹⁴. Determinação essa, conforme observado, tornou-se letra morta diante do vasto repertório de documentos pontuando a presença do negro escravizado nos arsenais do Império.

A Constituição de 1824 foi omissa em relação à necessidade do recrutamento forçado, inclusive de trabalhadores escravizados. A Carta Magna elaborada no Primeiro Império³¹⁵ fazia apenas uma alusão geral, de que todos deveriam contribuir para a defesa da nação, conforme Artigo 145. “Todos os brasileiros são obrigados a pegar em armas, para sustentar a independência, e integridade do Império, e defendê-lo de seus inimigos externos, ou internos”³¹⁶.

A partir da circunstância disposta na legislação do Império do Brasil, tornou-se visível, após a proibição do tráfico em 1831, a figura do *escravo da nação*, caracterizado para ser empregado, por contrato de alguns anos, em obras do governo. Grande parte dessa categoria de escravo foi introduzida de forma ilegal nos domínios imperiais. Entretanto, a historiadora Alinnie Silvestre Moreira³¹⁷ destacou que os *africanos livres* faziam parte dessa categoria de escravos, e já eram classificados nas resoluções e demais determinações legais da Convenção de 1817³¹⁸.

³¹³ Aviso do Ministério da Marinha ao Presidente da Província de Mato Grosso. Rio de Janeiro, 14 de julho de 1846. APMT. Livro 71 – Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853).

³¹⁴ Regulamento para o Arsenal e as Barcas Canhoneiras. APMT. Livro de Registro das Portarias e ordens expedidas pelo Presidente da Província (1826-7). p. 112-119.

³¹⁵ . Coleção de Leis do Império do Brasil, referente ao período de 1850-1888. Rio de Janeiro: Typografia Nacional. Cf. Coleção publicada pela Imprensa Nacional digitalizada, incluindo Cartas de Leis, Decretos, Alvarás, Cartas Régias, Leis e Decisões imperiais publicados entre os anos de 1808 e 1889. Este material está disponível no site da câmara dos deputados.

³¹⁶ Ibidem.

³¹⁷ MOREIRA, Alinnie Silvestre. *Liberdade tutelada*. Os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela, Serra da Estrela, RJ (c.1831 –c.1870). Campinas: Universidade Estadual de Campinas/Unicamp, 2005, p. 22-30.

³¹⁸ A Convenção de 1817 foi assinada pelo governo inglês e português. Nas resoluções da Convenção foram adicionados artigos ao Tratado de 1815, que proibiu o tráfico de escravos ao norte do Equador, o ajuste bilateral de 1817. Este ajuste previa o direito de visita recíproco da Marinha de Guerra de ambas as nações e a formação de tribunais mistos (comissões) para julgar os traficantes que ignorassem a determinação do Tratado de 1815. Cf. SANTOS, Guilherme de Paula Costa. *A convenção de 1817: debate político e diplomático sobre o tráfico de escravos durante o governo de D. João no Rio de Janeiro*. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH)/USP, 2007, p. 8. (Dissertação de Mestrado)

Pela Convenção de 1817 o tráfico de africanos tornava-se ilícito e a *carga* apreendida devia ser reenviada à África: “[...] Até que isso acontecesse, [os africanos] deveriam prestar serviços no país que os capturou, pelo tempo de 14 anos³¹⁹”.

A Lei de 7 de novembro de 1831, que proibia o tráfico intercontinental de escravos, evidenciava o aumento da pressão britânica contra o tráfico. A partir daquela data os negros capturados na África eram ilegalmente escravizados.

A intensa fiscalização empreendida pelas fragatas inglesas ainda era inversamente proporcional à voracidade de lucros dos traficantes, que praticavam crueldades sem limites, conforme lembra Greenhalgh: “Cenas de horríveis atrocidades foram acarretadas por essa fiscalização. Os capitães negreiros, quando avistavam um navio de guerra inglês, botavam ao mar a carga de pretos [...]”³²⁰. Uma vez apreendidos, ficavam sob a tutela do governo, sendo, portanto utilizados nas instituições militares, entre elas nos Arsenais³²¹.

Apesar da letra do Tratado determinar que os referidos pretos fossem repatriados para o continente negro, essa operação raramente era levada a cabo graças ao dispêndio que causava.

Havia controvérsias entre os variados setores da Marinha a respeito da utilização da mão-de-obra escravizada em serviços indispensáveis. Segundo Greenhalgh alguns inspetores defendiam sua utilização: “o serviço que eles prestam é o mais pesado. E como não seja possível encontrar marinhagem livre, que se queira sujeitar a tão penoso trabalho [...] é forçoso recorrer aos pretos”³²². Ainda para Greenhalgh, “Era ao Arsenal [do Rio de Janeiro] que se recolhiam os africanos livres destinados à Marinha, para depois serem distribuídos a outras repartições”³²³.

Apesar das considerações de utilidade dos *escravos da nação*, recrutados para o trabalho no Arsenal de Marinha de Mato Grosso, o Ministro da Marinha, Manoel Antônio Duarte de Azevedo, solicitava informações ao Presidente da Província de Mato Grosso.

Com a maior brevidade, cumpre que Vossa Excelência informe a esta Secretaria de Estado entre os seguintes quesitos. 1º Se, além dos cinco escravos da nação, que estão no arsenal de marinha [Mato Grosso] outros

³¹⁹ Ibidem.

³²⁰ GREENHALGH, 1965, p. 171.

³²¹ Sobre os *escravos da nação*, consultar: SALLES, Ricardo. *Guerra do Paraguai: escravidão e cidadania* na formação do exército. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990. p. 66.

³²² GREENHALGH, 1965, p. 178.

³²³ Ibidem, p. 181.

existem na província a serviço do Ministério da Marinha que deixassem de ser contemplados, por omissão, no registro oficial, ou por serem filhos de escravas nascidos, depois que aí se acham³²⁴.

Aqueles que defendiam a indispensabilidade dos escravos da nação nos serviços subalternos da Marinha alegavam, sobretudo, a falta de mão de obra livre para substituí-los.

Jose Miguel Arias Neto também refletiu sobre a violência como instituto inerente à Organização Militar do Império³²⁵. Esta característica traduzia-se na forma de recrutamento e no tempo de serviço ativo na Armada Imperial. Em seus estudos Arias Neto enfatizou pormenores e implicações políticas na Petição dos Marinheiros de janeiro de 1866, reivindicando redução do tempo para Reforma, de 20 para 12 anos de serviço prestado. Arias Neto compara o Decreto 411 A, de 05.06.1845, com o de número 1465 de 25.10.1854. O primeiro fixava a baixa em 12 anos e, o segundo, em 20 anos.

Os Imperiais Marinheiros, Aprendizes de Marinheiros e operários dos arsenais de Marinha, existentes nas Províncias, eram também segmentos recrutados a força por patrulhas policiais e encaminhados aos arsenais, como nos moldes do Rio de Janeiro³²⁶. O recrutamento e engajamento de marinheiros necessários aos navios a serviço das Províncias era responsabilidade do seu respectivo presidente.

Jorge Prata de Souza observou que para a criação desses Corpos Navais foi delineada “uma política de absorção, instrução e qualificação para o trabalho”³²⁷. Essa medida tinha por objetivo resolver os conflitos existentes na sociedade, sobretudo no que se referisse ao recrutamento forçado. Os Presidentes de Província deveriam contribuir para o preenchimento das vagas. Dessa forma, o problema envolvendo o recrutamento seria extensivo às Províncias³²⁸.

³²⁴ Aviso do Ministro da Marinha. Rio de Janeiro, 22 de novembro de 1871. APMT. Códice de Avisos Imperiais recebidos dos Ministérios dos Negócios do Império, da Justiça, Estrangeiros, da Marinha e da Fazenda - 1871.

³²⁵ ARIAS NETO, Jose Miguel. *Violência sistêmica na organização militar do Império e as lutas dos Imperiais Marinheiros pela conquista de direitos*. História: Questões e Debates. Curitiba: UFPR, n.35, 2001, p. 81-115.

³²⁶ GREENHALGH, 1951, p. 84,88; _____, 1965, p. 193.

³²⁷ SOUZA, Jorge Prata de. *A mão-de-obra de menores escravos, libertos e livres nas instituições do Império*. In: SOUZA, Jorge Prata de. (org.). *Escravidão: ofícios e liberdade*. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado de Rio de Janeiro, 1998. p. 37-8.

³²⁸ Ibidem, p. 37

Nesse quadro de dificuldade para o preenchimento das lacunas existentes nas tropas do Império, os operários da Marinha eram recrutados a força por patrulhas policiais e encaminhados aos arsenais.

Como já havia acontecido nas monções cuiabanas durante o passado colonial, os negros remeiros também foram utilizados nas operações de guerra. Da mesma forma, durante o Governo Imperial (1822-1889) depois de adquirir ou recrutar grande quantidade de negros, impôs seu engajamento nas tropas de terra e mar. Entretanto estes guerreiros negros a serviço do Império, mesmo alforriados, não lograram alcançar direitos civis.

Durante a Guerra da Cisplatina e a Guerra do Paraguai as dificuldades de recrutamento aumentaram. Nesse período o Governo Imperial adquiriu grande quantidade de negros para, em troca de sua liberdade, engajá-los nas tropas de terra e mar. Além disso, o recrutamento forçado dos cativos para serem *escravos da nação*, mesmo sem a autorização de seus escravizadores, foi motivo de inúmeras queixas dirigidas ao Estado. Para atender aos reclamantes, o Governo Imperial “compra-lhes a mão-de-obra necessária aos batalhões do Império”³²⁹.

A forma de recrutamento compulsório criava dificuldades no preenchimento dos vazios existentes nas tropas do Império. Para preenchê-los, foi baixado um Decreto, em 6 de novembro 1866, estabelecendo liberdade aos *escravos da nação* que servissem na tropa durante a Guerra do Paraguai. Mas este mesmo Decreto serviu também aos interesses e perseguições políticas, conforme observou Francisco Doratioto: “No Brasil, os adversários do governo eram alistados à força, enquanto no teatro de guerra eram destituídos dos postos de comando”³³⁰. Isso significa que o alistamento militar atingia os adeptos do partido político contrário àquele que compunha o Gabinete Imperial.

Os cativos também substituíram seus escravizadores, quando convocados para a Guerra³³¹. O Vice-Almirante Caminha foi enfático quanto à participação dos trabalhadores escravizados na Campanha do Paraguai. Para Caminha: “foi com eles [os pretos] que [a Marinha] levou a cabo a mais gloriosa e mortífera delas – a Guerra do Paraguai”³³².

³²⁹ SOUZA, Jorge Prata de. *Escravidão ou morte*. Os escravos brasileiros na Guerra do Paraguai. 2 ed. Rio de Janeiro: MAUAD: ADESA, 1996.

³³⁰ DORATIOTO, 2002, p. 267.

³³¹ Idem, p. 267-72.

³³² CAMINHA, 2002, p. 47

Caso exemplar ocorreu em Corumbá, no sul do antigo Mato Grosso, quando o fazendeiro Joaquim José Gomes da Silva, o Barão de Vila Maria, enviou negros escravizados para o Comando Geral de Corumbá a fim de enviá-los ao teatro da Guerra do Paraguai:

[...] o escritor Augusto César Proença, citando um Relatório do Comando Geral e Corumbá feito pelo coronel Carlos Augusto de Oliveira, destacou o esforço do barão em estabelecer um forte foco de resistência, a despeito dos interesses opostos dos comandantes: [...] duzentas espingardas e cartuchame para armar seus camaradas e agregados ao mesmo tempo em que enviava ao Comando Geral de Corumbá 12 escravos por ele alforriados para assentarem praça [...] ³³³.

Para o Almirante Juvenal Greenhalgh, a colaboração dos trabalhadores escravizados nos principais acontecimentos históricos do Brasil constitui fato quase isolado na História das Américas³³⁴. Chamar de colaboradores, cativos recrutados a força e obrigados a lutarem por um Regime de Governo que os submetia a mais terrível opressão, é no mínimo paradoxal. Colaborar, com um esse regime, significava proteger os interesses, de quem, segundo Maestri, defendia com unhas e dentes a escravidão³³⁵.

O trabalho escravizado e o recrutamento forçado representaram duas faces de uma mesma moeda. De um lado, o cativo, arrancado do seu lugar de nascimento, segregado, humilhado e transformado em mercadoria. De outro, a maruja, confinada em navio, sujeita a chibatadas, solitária e colocada a ferros, por um segmento que desejava a disciplinarização e a obediência.

Conforme lembra Greenhalgh, não se prescreviam aos escravizados da Marinha os castigos como o tronco, os anjinhos ou o bacalhau: “aplicavam-se aos escravos [...] os mesmos castigos que se davam aos marinheiros e soldados. A chibata era o mais vigoroso deles”³³⁶. Deserções, crimes e insubordinação de toda ordem manifestavam-se como forma de resistência do segmento subalternizado à forte estrutura de dominação imposta pela Marinha Imperial.

³³³ CANCIAN, Elaine. BRAZIL, Maria do Carmo. *O Barão de Vila Maria. Poder, história agrária e memória em Mato Grosso*. In: PERARO, Maria Adenir; BORGES, Fernando Tadeu de Miranda (Org). *Trajetórias de Vida na História*. Cuiabá, MT: Carlini & Caniato e UFMT. (Coletânea/Prelo).

³³⁴ GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História (1822-1889)*. Rio de Janeiro: IBGE, 1965. p. 180.

³³⁵ MARIO, Maestri. “Catando Cipó”. O cativo fujão no Brasil escravista: história e representações. *História & Luta de Classes*, Rio de Janeiro, ano 2, n. 3, p. 19-31, nov. 2006.

³³⁶ GREENHALGH, 1965, p. 181.

2.2.1 Oficialidade na Marinha Imperial: ‘aristocracia e eugenia’

Estabelecer a paz interna com a formação do Estado Nacional Brasileiro significava a manutenção do Regime Monárquico e sua base de sustentação – o escravismo - e com ele, o afastamento da possibilidade de fragmentação territorial. Nessa lógica, a formação da Marinha Imperial cumpria dupla implicação. A primeira consistia em manter a Monarquia, e a segunda implicação umbilicalmente refletia a primeira – a manutenção territorial.

A Marinha Imperial foi usada com sucesso contra as revoltas separatistas, nas quais os interesses lusos estavam enraizados - Bahia, Maranhão e Pará. Essas revoltas separatistas obedeciam às disposições das Cortes Portuguesas, “As Províncias do Norte do Brasil haviam pressurosamente se recusado a aceitar a autoridade do Governo de D.Pedro no distante Rio de Janeiro quando as Cortes decretaram o desmembramento do país, em setembro de 1821”³³⁷.

Uma das grandes dificuldades da Marinha Imperial era com o quadro de oficiais, pois a política portuguesa havia desestimulado o aproveitamento de brasileiros nos altos cargos da marinha. Esse fato se agravou com a declaração de Independência, pois a maioria dos oficiais era de origem portuguesa, cuja lealdade em relação ao Brasil, era duvidosa. Mesmo com a adesão de noventa e seis oficiais à causa brasileira, o número era insuficiente para comandar os vasos de guerra e as instalações navais, sendo necessário o engajamento de estrangeiros. Até 1838, não havia quantitativo limite de oficiais necessários ao serviço ativo. A incorporação se dava na medida das necessidades.

O novo papel a ser desempenhado pela Marinha durante o período Imperial no sentido de manter a unidade territorial e a própria Monarquia, explica as concepções eugênicas e aristocráticas dessa força militar³³⁸. Os oficiais da Armada provinham de famílias influentes e, muitas vezes da elite senhorial, com grande influência nos meios políticos. Os pais “sabiam que seus filhos, além de poder fazer um curso relativamente suave, teriam oportunidades, nas viagens e nos cruzeiros marítimos, de aprimorar a educação e as maneiras”³³⁹.

³³⁷ VALE, 2002. p. 106.

³³⁸ MAESTRI, Mario. 1910: *A Revolta dos Marinheiros*. São Paulo: Global, 1986.

³³⁹ HOLANDA, Sergio Buarque de. (org.). *A Fonda Pretoriana*. In: História Geral da Civilização Brasileira. O Brasil Monárquico: Do Império à República. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. t. II, v. 7, CAP. III, p. 306-47, p. 342.

As concepções eugênicas e aristocráticas, refletidas na oficialidade da Marinha Imperial, dilatavam-se no mar, portanto no quadro de oficiais superiores de belonaves e dos interesses do grupo que se tornou hegemônico no momento da formação do Estado Nacional. Estes segmentos tornaram-se defensores da ruptura política com Portugal, da permanência do regime monárquico, espelhado no regime escravista.

A Força Naval, especificamente, formava seus quadros superiores por meio da cooptação política das elites e os inferiores através da contratação de estrangeiros, do recrutamento forçado e finalmente, pelo mecanismo compulsório de inserção de grupos de homens livres pobres e libertos nas Escolas de Aprendizes Marinheiros³⁴⁰.

A presença de trabalhadores escravizados para suprir a marinhagem reproduzia uma sociedade pautada pelos valores escravistas, em que o trabalho manual ou braçal tinha o signo da desonra para o segmento branco, e da violência e discriminação para o negro sob cativo ou mesmo liberto. Aliado a essa questão acoplava-se o sistema de recrutamento anacrônico e violento, constituído por guarnições navais que envolviam marinheiros voluntários, contratados, ou recrutados compulsoriamente entre os tripulantes da marinha mercante, desempregados, criminosos e escravizados.

Essa maruja que formava os quadros subalternos da Armada era preenchida, pelos setores mais desprotegidos da população³⁴¹. Após o ingresso, a maruja era submetida a condições degradantes: péssima comida, trabalho estafante e castigos físicos, só podendo dar baixa após doze anos de serviço, aumentados para vinte anos pelo Decreto 1465 de 25 de outubro de 1854.

Castigos como: chibata, gonilha, palmatória nas nádegas, humilhações, ao ponto de as *praças pré* não poderem andar de cabeça erguida na frente de seus superiores. Estas práticas constantes contra a maruja expunham as fraturas da Armada Nacional conforme detalhes descritos na obra *1910: A Revolta dos Marinheiros*. Nessa obra, o historiador Mario Maestri lembra que o período escravista transferiu aos primórdios da República brasileira as concepções eugênicas e aristocráticas da oficialidade monarquista promovendo a abertura de uma fenda entre *superiores* e *inferiores*:

[...] no passado, devido ao desprezo senhorial pelo trabalho manual, a manutenção e manobra dos navios eram efetuadas pelos estratos sociais mais humildes [...] a Marinha Brasileira do Primeiro e do Segundo Império

³⁴⁰ ARIAS NETO, 2001, p. 81-115.

³⁴¹ MAESTRI, 1986. p. 23.

viveu imersa nessa realidade. Parte das tripulações de seus navios era constituída de escravos, senão de populares arrolados à força³⁴².

Somente com o Decreto Legislativo 260, de 01 de dezembro de 1841, foram organizados os Quadros de Oficiais do Exército e da Armada, e o Decreto 185 de 20 de junho de 1842, estabeleceu pela primeira vez o Quadro de Oficiais da Armada Nacional³⁴³.

2.2.2 Imperiais Marinheiros: pobreza e escravidão

Os Imperiais Marinheiros tiveram pouca visibilidade no discurso da Armada Nacional, graças ao caráter subalternizado e aristocrático da memória coletiva da referida instituição. As reflexões de Michael Pollack sobre memória, esquecimento, silêncios ajudam a entender que na imposição de uma memória elitista, esses segmentos foram esquecidos nos porões dos navios, onde muitas vezes serviram de abrigo em longas viagens, e mesmo de túmulo àqueles que não suportaram a violência a que eram submetidos, graças a uma memória coletiva organizada e imposta por uma sociedade majoritária ou do Estado³⁴⁴.

Da mesma forma ocorreu inegável emudecimento historiográfico em torno das particularidades dos marinheiros negros, sobretudo na composição da identidade da nação brasileira, no momento da formação do Estado Nacional. São escassos os estudos que apontam sua presença nos Arsenais de Marinha, em geral, e particularmente no Arsenal de Marinha de Mato Grosso³⁴⁵.

Os contornos do passado passam a ser mais nítidos quando se remove o véu ideológico que encobre a participação dessas camadas subalternizadas nos principais eventos que conturbaram a vida do país, como as Guerras da Independência, a Guerra do Paraguai e a Revolta dos Marinheiros de 1910, para citar algumas delas.

Com a criação do Corpo de Imperiais Marinheiros, em 1836, e dos Aprendizes Marinheiros, em 1840, a marinhagem passou a ser provida por militares

³⁴² Idem, p. 24.

³⁴³ CAMINHA, 2002. p. 35-42.

³⁴⁴ POLLAK, Michael. *Memória, Esquecimento, Silêncio*. Estudos Históricos. Rio de Janeiro, v.2, n.3, 1989, p. 3-15. p. 8. Sobre o mesmo tema ver também as contribuições germinais de HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1990.

³⁴⁵ Para Le Goff, a memória coletiva é peça importante do jogo na luta das forças sociais pelo poder: “tornarem-se senhores da memória e do esquecimento é uma das grandes preocupações das classes, dos grupos, dos indivíduos que dominaram e dominam as sociedades históricas. Os esquecimentos e os silêncios são reveladores desses mecanismos de manipulação da memória coletiva”. Cf. LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas, SP: UNICAMP, 1990. p. 426.

especificamente formados. Ambos os segmentos desempenharam papel indispensável nos serviços de mar e terra da Marinha Imperial. Constituído por jovens pobres as corporações determinavam o ensino de ofício ou ocupação com objetivo de prepará-los para todo o serviço de mar e para o manejo de artilharia, de fuzil e armas, treinamento útil nos combates navais e de terra³⁴⁶.

O projeto das autoridades navais era resolver dois problemas essenciais: o recrutamento forçado, motivo de conflitos com a população, e a qualificação de pessoal para operar os navios da armada³⁴⁷. O Próprio Ministro da Marinha Salvador José Maciel, reconheceu tais conflitos, conforme consta seu relatório datado de 1836: “[...] os recrutamentos, além de serem muito morosos por causa das grandes distâncias, são igualmente retardados pelo modo de fazê-los, chegando os abusos a ponto de se remeterem de lugares remotos, homens com visível incapacidade física, idade avançada, e até pais de família”³⁴⁸.

O Decreto Legislativo de quinze de outubro de 1836, além de ter fixado as forças de mar para o exercício financeiro de 1837-8, também autorizou a criação de Companhias de Marinheiros, nas quais seriam escolhidos e preparados jovens desvalidos de 14 a 17 anos de idade para a carreira naval, cabendo à Marinha a instrução primária, aprendizagens nas artes de marinha, artilheiro e fuzileiro³⁴⁹. Dessas companhias emergiu a figura do marinheiro, tipo peculiar de trabalhador que atuou em variados tipos de embarcações, convés e portos brasileiros. Observamos que poucos olhares se voltaram para as vivências desses atores sociais que viverem histórias ímpares, cujas adversidades também fizeram parte da história social do trabalho no Brasil.

2.3 Arsenais da Marinha: projeto político de defesa e disciplinarização do trabalho

Durante o Império, as instituições militares de Mato Grosso ainda exerciam função estratégica, mas buscava a implementação de ingredientes novos para cumprir o projeto modernizador e civilizador do Estado brasileiro, a exemplo dos modelos de Estado erigidos pelas sociedades européias ocidentais, que se caracterizou pelo processo de profissionalização das instituições militares e pela competição generalizada entre

³⁴⁶ARIAS NETO, 2001, op. cit., p. 58

³⁴⁷SOUZA, 1998, p. 37-8.

³⁴⁸Relatório do Ministro da Marinha. 1836-1. Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro do Estado dos Negócios da Marinha, Salvador José Maciel. In: Serviço de Documentação da Marinha – RJ. p. 7

³⁴⁹CAMINHA, 2002, p. 48.

nações. A dinamização do comércio como nutriente da nova ordem econômica e social exigiu a organização do pessoal da arte e da faina de navegar. Essa marinhagem precisou ser organizada ou disciplinada dentro da lógica institucional, que por sua vez acompanhava a ordem capitalista.

Para o Brasil tratava-se de um ambicioso projeto nacional, porém incompatível com o quadro social e econômico que se pautava no trabalho escravizado, na produção agrícola monocultora, dependente do mercado externo, e na propriedade da terra centrada no latifúndio. O campo e as cidades brasileiras eram marcados por profundas contradições. Nesses espaços coexistiam multidões de homens e mulheres marginalizados do processo produtivo agro-exportador.

Na década de 1850, momento do processo de transição do trabalho escravizado ao livre, e da redefinição da política de terras no Brasil, firmou-se o estabelecimento no âmbito da oficialidade, das relações baseadas na troca de apoio e de submissão pessoal. Libertos e livres pobres desarticulados pela ideologia escravista e pelo monopólio das oligarquias, limitavam-se a desenvolver atividades manuais, cujas chances de se transformarem em pequenos proprietários eram refratárias. Desse segmento social, subalternizado, saíam os contingentes que deveriam sentar praça nos estabelecimentos militares brasileiro.

O sonho de modernização do Estado Brasileiro esbarrava-se nas condições arcaicas das instituições militares, cujas práticas despóticas de disciplina eram fundadas nos castigos físicos, eram legitimadas³⁵⁰. Embora as formas de recrutamento e a utilização de castigos tenham acompanhado os moldes clássicos das monarquias absolutistas, no processo de adestramento e formação da força de trabalho foram utilizadas as modernas técnicas de disciplinarização, conforme reflexões de José Carlos Barreiro:

[...] Apenas o marinheiro disciplinarizado poderia vencer as duras condições de trabalho existentes, tanto na marinha mercante costeira e internacional, quanto na marinha militar. Ele teria de se transformar, progressivamente, numa mercadoria para ser calculada numa equação com outras coisas. Na marinha mercante, posto em relação com o capital, com terras, com mercadores e outras mercadorias, deveria ser aferida a sua eficácia na maximização do lucro dos proprietários e capitães de navios. Na marinha militar, o marinheiro disciplinado seria vital nas lutas contra os vários movimentos provinciais que retardavam a criação de um Estado unificado.

³⁵⁰ Para refletir sobre o processo civilizador pautado no poder político do Estado ver. ELIAS, Norbert. O Processo Civilizador (Volume I e II). Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

Campanhas externas como as que o Brasil travou nas Guerras da Cisplatina e do Paraguai reforçariam a consolidação da ideologia nacionalista³⁵¹

A nação brasileira recém-inaugurada, juntamente com empresários ligados ao capitalismo em expansão, enfrentou sérios problemas no processo de construção da força de trabalho da Marinha, cujas contradições eram evidentes.

Os quadros subalternos eram preenchidos por setores marginalizados socialmente, que recrutados à força, iam servir nas fileiras da Marinha:

Os pequenos delinquentes, os desempregados, os filhos tidos como rebeldes, os quase miseráveis, eram canalizados para os barcos de guerra. [...] As escolas de aprendizes de marinheiros não eram, também, exceções. Era a polícia encarregada de provê-las de alunos. [...] Uma vez nas fileiras da Marinha, iniciava-se verdadeiro suplício. O trabalho estafante, a paga e a comida insuficientes, uma vida sem diversões livres, tudo pesava sobre o cotidiano do marinheiro, sem perspectivas de alívio. Depois de arrolado, não se podia dar baixa antes de 15 anos. Não era permitido, também, casar-se. Mais angustiante, ainda, eram os castigos servis e a disciplina despótica. O chicote e os castigos físicos, abolidos no segundo dia da República pelo decreto n. 3 de 16 de novembro de 1889, como prática própria à escravidão, foram reintroduzidos, logo mais tarde, devido às pressões da oficialidade³⁵².

Nessa acepção o historiador José Carlos Barreiro desenvolvendo a pesquisa *O Mar e os Marinheiros: O processo de Trabalho nos Portos e Navios e a Herança Espiritual Oceânica (Brasil, 1780-1850)*,³⁵³ lembra que os marinheiros comuns eram oriundos de etnias e nações distintas e que nativos e negros escravizados uniam-se a mestiços e brancos livres e pobres nacionais e estrangeiros dando origem a um segmento popular diversificado no sustentáculo social do navio:

No topo dessa pirâmide encontravam-se o capitão e os oficiais de alto e baixo escalão. Cabia, pois, a essa elite neutralizar a força da cultura popular proveniente da base dessa pirâmide, criando comportamentos homogêneos compatíveis com a disciplina requerida do marinheiro³⁵⁴.

Para superar o problema a Marinha criou instituições com objetivo de reparar marinheiros comuns e segmentos da elite:

³⁵¹ BARREIRO, José Carlos. *Os Relatórios do Ministério da Marinha como fontes para a análise da formação da disciplina de trabalho na Marinha do Brasil (1780 – 1850)*. Patrimônio e Memória. Assis, SP: UNESP – FCLAs – CEDAP, v.1, n.2, 2005 p. 3

³⁵² MAESTRI, 1986, p. 22-3.

³⁵³ Pesquisa financiada com bolsa de pesquisa pelo CNPq, cujo texto foi originalmente apresentado no III Encontro do CEDAP, Faculdade de Ciências e Letras da Unesp, Campus de Assis.

³⁵⁴ BARREIRO, 2005, p. 3.

As escolas para a elite formariam os oficiais detentores de postos médios e elevados no interior da instituição. Aos marinheiros, as escolas técnicas encarregar-se-iam de dar uma formação técnica que os habilitasse para as tarefas mais rudes do navio e uma formação moral neutralizadora de sua cultura diversificada e rebelde³⁵⁵.

Mas é preciso lembrar que as condições de vida na Armada, evidenciadas nas inúmeras Falas Oficiais dos Presidentes de Províncias, podem ser explicadas graças ao anacronismo das concepções da oficialidade.

Efetivamente, nos primórdios, como agora, a organização das grandes armadas reproduzia a organização de suas sociedades. No passado [escravista], devido ao desprezo senhorial pelo trabalho manual, a manutenção e manobra dos navios eram efetuadas pelos estratos sociais mais humildes. As galeras da Antiguidade são ótimo exemplo. Seu funcionamento dependia de presos de guerra, escravos e criminosos: os ‘condenados às galeras’. O pessoal militar ou náutico não concebia a mínima relação ou identidade com esses ‘inferiores’. A única forma de mantê-los na situação aberrante em que se encontravam era o chicote, o terror. Nos entreveros de batalhas, temiam-se não só os oponentes como os miseráveis trancafiados nos escuros porões³⁵⁶.

Daí a necessidade de viabilizar a educação formativa da oficialidade, dispondo de preceitos disciplinares e de organização pautada na obediência, severidade e regularidade do serviço de bordo. Este aspecto gerou a necessidade de enviar oficiais para serem treinados em Marinhas de países estrangeiros e a fundação de escolas para formação de oficiais³⁵⁷.

Depois de inúmeras avaliações esta prática foi sendo substituída: “[...] passou a adotar o emprego de alguns navios em viagem de longo curso para a aprendizagem prática dos oficiais marinheiros, sobretudo a Fragata Constituição, um dos melhores navios da época, vindo da Inglaterra”³⁵⁸. Os Avisos Ministeriais de 14 e 15.06.1867 transferiram a Escola da Marinha para a Fragata Constituição. Fundeada próxima a Ilha das Enxadas e o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, foi preparada para sediar a referida. A fragata em tela, serviu como Escola da Marinha, de 01.07.1867 a 16.03.1883, quando a escola foi transferida para a Ilha das Enxadas³⁵⁹.

³⁵⁵ Ibidem.

³⁵⁶ Ibidem, p. 24.

³⁵⁷ Ibidem, p. 5.

³⁵⁸ Ibidem, p. 6. Sobre a implantação da escola de formação dos oficiais e o Navio-Escola Constituição, ver: CAMINHA, 2002, p. 35-42, op. cit.

³⁵⁹ CAMINHA, 2002, p. 41

Barreiro delineou também a características da educação formativa do segmento subalternizado da Marinha brasileira:

Avaliava-se que [...] os recrutados eram homens bisonhos, apanhados a esmo, que precisariam ser educados para serem úteis à Marinha Militar. Inicialmente este trabalho foi bastante assistemático, resumindo-se a recolher meninos a bordo para ensiná-los a ler, escrever e manejar armas. Mas logo essa atividade evoluiu para a criação de duas importantes instituições: As Companhias de Aprendizes Artífices e as Companhias de Aprendizes Marinheiros³⁶⁰.

As Companhias de Aprendizes Artífices recrutavam meninos pobres com objetivo de transformá-los em operários, mestres e contramestres das oficinas dos Arsenais da Marinha. As Companhias de Aprendizes Marinheiros, envolvendo crianças e adolescentes (10-17 anos), buscavam a formação de marinheiros para os navios.

Os aprendizes submetiam-se a uma dura jornada que começava às 5 horas da manhã e encerrava-se às 10 horas da noite³⁶¹. José Carlos Barreiro lembra que as duas companhias de aprendizes subordinavam os alunos a uma disciplina regular e uniforme e dotar os alunos das características de asseio e subordinação:

Tal educação, oferecida a bordo de navios, deveria permitir aos meninos o menor tempo possível de permanência em terra para que se desviassem das distrações e se libertassem do domínio dos vícios e das paixões. Em meados do século [19], um Comandante Geral da Marinha do Rio, ao solicitar a criação de mais uma Companhia de Aprendizes Marinheiros, apresenta bons resultados ao Ministro da Marinha, quanto à transformação de meninos abandonados em bons marinheiros³⁶².

Além da aversão dos segmentos marginalizados em sentar praça na Marinha de Guerra, durante o período Imperial e nas primeiras décadas da República, havia a debilidade do Estado brasileiro em arrolar contingentes para serviço militar segundo os moldes dos Estados modernos europeus, pois o Governo Imperial se sujeitava sobremaneira aos poderes provinciais ou locais.

Pelo Relatório de 1911, o Ministro da Marinha, vice-almirante Joaquim Marques Batista Leão, evidenciou, em plena República a permanência de formas de recrutamento

³⁶⁰ Ibidem, p. 7.

³⁶¹ BARREIRO, p. 6-7

³⁶² BARREIRO, p. 6.

utilizado durante o período Imperial, como inexistência de voluntariado e recrutamento forçado³⁶³.

2..3.1 Disciplina no Arsenal de Marinha de Mato Grosso

O Arsenal da Marinha de Mato Grosso criado em 1825, com objetivo de guarnecer e proteger a livre navegação dos rios de Mato Grosso, construir e consertar canoas e embarcações para o transporte e comunicação entre Cuiabá e os presídios da fronteira³⁶⁴. O Arsenal envolvia uma teia de relações sociais envolvendo aprendizes, soldados artífices, mestres de oficina, professores, presos civis, escravizados e serventes. Ali eram treinados para desenvolver ofícios distintos. Ao projeto de defesa nacional reunia-se ao projeto de formação de trabalhadores disciplinados dentro da lógica capitalista. Numa sociedade que rejeitava ofícios manuais, o projeto desenvolvido pelo Arsenal se propunha formarem operários e mestres de oficinas, mão de obra necessária às instituições militares, administrativas e judiciárias.

Para Jose Saturnino, Presidente da Província, Mato Grosso era destituído de oficiais da ribeira³⁶⁵, hábeis na construção naval, surgindo assim à necessidade de reunir no Arsenal, trabalhadores versados nessas profissões, carpinteiros, calafetes, operários, e serventes de várias partes da província.

A presença desses operários, num mesmo local de trabalho, gerou conflitos que segundo o presidente precisava ser disciplinado “[...] julguei indispensável dar para a construção naval [um regulamento], pois sem ele apareciam todos os dias, conflitos, cujas decisões não podiam tirar-se das leis em vigor, referentes aos arsenais de marinha”³⁶⁶.

No sentido de exercer a vigilância e disciplinar os operários, o Regulamento das Barcas Canhoneiras refletiu essa intenção, estabelecendo multas por atraso ao serviço e controle de horário pelo Escrivão do Ponto³⁶⁷. Em relação aos aprendizes, também

³⁶³ MENDES, Fábio Faria. *Encargos, privilégios e direitos: o recrutamento militar no Brasil nos séculos XVIII e XIX*. In: CASTRO Celso, IZECKSOHN, Vitor, KRAAY, Hendrik (Org.). *Nova História Militar Brasileira*. Rio de Janeiro: Bom Texto/FGV, 2004.

³⁶⁴ Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso Jose Saturnino da Costa Pereira, ao Ministro de Estado dos Negócios da Marinha, Francisco Vilela Barbosa. Cuiabá, 18 de junho de 1826. APMT. Livro 13. Registro de ofícios expedidos ao Ministério dos Negócios do Império (1825-1832). p. 31.

³⁶⁵ Os estaleiros de construção naval portugueses eram chamados de ribeira.

³⁶⁶ Ofício da Presidência da Província ao Ministro da Marinha. Cuiabá, 3 de março de 1827. APMT. Livro 13. Registro de ofícios expedidos ao Ministério dos Negócios do Império (1825-1832). p. 48.

³⁶⁷ O Escrivão do Ponto era responsável pela matrícula dos oficiais, aprendizes e serventes, controlava a entrada e saída dos operários, lançava as entradas e saídas de materiais e ainda semanalmente anotava a

possuía um caráter disciplinador, “Terão toda obediência, e sujeição aos seus respectivos instrutores, como é devida a um discípulo para com seu mestre”³⁶⁸.

Para a historiadora Matilde Araki Crudo, o ensino de ofício tinha o objetivo de preparar o futuro trabalhador, na medida em que quebrava “sua resistência, seu modo de vida, sua cultura, sua visão de mundo”³⁶⁹. Essa iniciativa não se deu apenas por meios coercitivos. Foi forjado não só com o impedimento do uso de terras devolutas e com a proibição da pesca, por exemplo, como também por meios simbólicos, a partir da disciplinarização e do respeito à hierarquia, bem como ao cumprimento de horários. Tudo isso teria a função transformar jovens em segmentos úteis à sociedade, ou trabalhadores dóceis e disciplinados³⁷⁰.

No Regulamento do Arsenal de Marinha de Mato Grosso, a hierarquia era sistematizada pelas atribuições expressas do Inspetor do Arsenal e Mestre Construtor, onde este deveria fazer [...] a distribuição dos oficiais dos diferentes trabalhos, a entrega dos aprendizes aos operários, que julgar mais hábeis para instruí-los, vigiando tanto os instrutores, como os instruídos para que cumpram suas obrigações [...] ³⁷¹.

Como no Arsenal de Marinha de Mato Grosso, as instituições militares do Império, ao desenvolverem uma política de recrutamento de menores, assumiam a responsabilidade de inserir essa mão-de-obra no mercado produtivo.

Pode-se sugerir, para o caso de menores livres, que a política de recrutamento desafoga a pressão de braços ociosos em lares pobres; para o caso dos menores libertos, representou uma oportunidade de inseri-los no mundo do trabalho livre remunerado, facilitando-lhes a transição de um mercado marcado pela herança escravocrata para uma outra relação de trabalho³⁷².

Para manter o jovem sob tutela, a Marinha recorria ao suporte ideológico quase infalível, conforme ressalta Arias Neto:

[...] entravam para as escolas e não tinham razão para queixar-se de o Estado que os mantinha e educava, além dos prêmios a muitos deles abonados pelo

jornada de cada um para fins de pagamento. Suas atribuições estavam expressas no Artigo 5º, parágrafos 1º ao 6º do referido regulamento.

³⁶⁸ Artigo 4º, parágrafo 2º do Regulamento para o Arsenal e Barcas Canhoneiras, vide nota 226

³⁶⁹ CRUDO, 2005. p. 10.

³⁷⁰ *Ibibem*

³⁷¹ Das atribuições do Mestre Construtor, Artigo 2º, parágrafo 1º. Regulamento do Arsenal e Barcas Canhoneiras, op. cit.

³⁷² SOUZA, 1998, p. 35.

alistamento – exigir-lhes vinte anos de serviço na Armada, serviço honroso e retribuído, do qual saíam possuindo uma profissão que, juntamente com a pensão, lhes garantia um abrigo contra a miséria³⁷³.

Inúmeros documentos oficiais revelam o ingresso forçado de jovens nas fileiras da Marinha de Mato Grosso: “Manda alistar na Companhia de Aprendizes Marinheiros, no caso de se julgar apto na inspeção de saúde, o menor Manoel Constante, enviado pelo Chefe de Polícia”³⁷⁴.

Outros documentos inferem a idéia de que os jovens eram tratados como criminosos: “Manda Vossa Senhoria colocar em liberdade o menor Tertuliano Prudêncio de Mesquita, sendo eliminado da Companhia de Aprendizes de Marinheiros, no caso de que já tenha sido nela incluído”³⁷⁵.

O projeto disciplinar aplicado à Marinha ligava-se não só à necessidade de manter tensa a cadeia da subordinação³⁷⁶, como também conter o espírito de rebeldia manifestado na tropa naval³⁷⁷. A insubordinação dos praças da Armada Nacional, que segundo o Ministro da Marinha servia para o quebrantamento da disciplina, pode também ser entendida como resistência ao recrutamento, considerado promíscuo pelo próprio titular da Marinha³⁷⁸. Jorge Prata de Souza compara as condições nos navios da marinha, como um purgatório para os marinheiros, uma *violência institucionalizada*³⁷⁹. Para fugir desse flagelo e da *tensa cadeia da subordinação*, o espírito da marinhagem só poderia ser insidioso.

2..4.1 Estrutura Física: Oficinas de seleiros, ferreiros e carpinteiros

As Instruções para os aprendizes dos Arsenais revelam algumas de suas características físicas, como oficinas, onde recebiam aulas, dormitórios, espaço para exercícios ginásticos, sala de música, refeitório, entre outras³⁸⁰.

³⁷³ ARIAS NETO, 2001, p. 97.

³⁷⁴ Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, Francisco José Cardoso Junior, ao Inspetor Interino do Arsenal de Marinha. Cuiabá, 23 de janeiro de 1872. APMT. Livro 263. Registro de Correspondência oficial da Província com o Arsenal da Marinha (1872-1875).

³⁷⁵ Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, Francisco José Cardoso Junior, ao Inspetor Interino do Arsenal de Marinha. Cuiabá, 8 de março de 1872. APMT. Livro 263. Registro de Correspondência oficial da Província com o Arsenal da Marinha (1872-1875).

³⁷⁶ RMM, 1831, p. 5.

³⁷⁷ RMM, 1832, p. 16.

³⁷⁸ Idem, p. 15.

³⁷⁹ SOUZA, J.P., 1996, p. 73.

³⁸⁰ Art. 17 das Instruções para execução do Regulamento n.º 113 de 3 de janeiro de 1842. Organização das Companhias de Aprendizes Menores do Arsenal de Guerra. Coleção de leis do Império do Brasil, 1842, t. V, parte II. Rio de Janeiro: tipografia nacional, 1843.

Nesse espaço físico os aprendizes, ao atingirem força suficiente para exercer trabalhos mais pesados, já que eram admitidos com idade entre nove ou dez anos, eram encarregados, dentre outras atividades, de armar camas de ferro, tornear madeira e carregar carvão. Eram também inseridos no mundo da leitura, escrita e das operações aritméticas.

Segundo Crudo as oficinas apresentavam mensalmente relatórios enumerando os trabalhos realizados, material gasto e o custo do produto final:

Obras de reforma em prédios públicos ou produção de móveis ou conserto de equipamentos para outros órgãos burocráticos somente eram autorizados pelo Presidente de Província mediante orçamento escrito, que detalhasse a quantidade de materiais a serem empregados³⁸¹.

Com o passar do tempo, o domínio da escrita e da leitura se tornaram qualidades fundamentais a serem desenvolvidas nos aprendizes. Ainda recebiam educação musical, que lhes permitia participar de eventos quando requisitados pelas autoridades competentes.

No ano de 1843, o Governo Imperial, em referência à recém criada Companhia de Aprendizes Menores, no Arsenal de Guerra, (Figura 3a, p. 315) requeria ao presidente da Província de Mato Grosso, a regularização das aulas de desenho e de primeiras letras de maneira que as crianças não sejam desviadas e distraídas dos trabalhos a serem realizados no Arsenal.

O mesmo aviso também orientou que os menores fossem instruídos nos ofícios de “espingardeiro, serralheiro, ferreiro e coronheiro e que as aulas ocorressem apenas desde o nascer do sol até a hora do almoço, empregando o resto do dia em ofícios fabris, em que estiverem matriculados”³⁸².

Crudo ressalta que quando os operários não eram suficientes nas oficinas, o trabalho era realizado pelos menores. Estas práticas eram usuais com exceção daqueles ofícios que empregassem forças maiores que as infantis.

O trabalho dos aprendizes nas oficinas, (Figura 3b, p. 316; 3c, p. 317) também é relatado pelos ofícios do diretor do Arsenal de Guerra, solicitando contratação ou demissão de trabalhadores:

³⁸¹ CRUDO, 2005, p. 119.

³⁸² Idem, p. 133.

Ao comentar a contratação de um oficial de latoeiros, o diretor diz que a oficina precisa de trabalhadores, porque ela só tem aprendizes e o mestre, e mais um operário. No mesmo ano, ao despedir um operário, o mestre alega que o mesmo o desobedece, chegando a ponto de ameaçar-me, influenciando aos outros oficiais e aprendizes para me desrespeitarem.³⁸³

2.4.1 Condições humanas dos arsenais

Cabia aos comandantes, interpretar os regulamentos navais quanto à disciplina nas oficinas de seleiros, ferreiros e carpinteiros, e navios da Marinha Imperial, cuja violação implicava no encaminhamento do infrator ao Tribunal do Convés³⁸⁴, constituído de rito sumário, látego e outras humilhações.

Crimes considerados leves eram sumariamente julgados e sentenciados pelo próprio comandante do navio no convés ou pátio do Arsenal. O oficial valia-se dos instrumentos legais como decretos e regimentos. O Tribunal do Convés previa chibatadas, prisão solitária a pão e água e gonilha. Em muitos casos impunha-se castigo desproporcional à falta cometida. Caso exemplar foi do Comandante José Candido Guilhobel, que mandou castigar o marinheiro Laurentino Manoel da Silva com 500 chibatadas, acima do permitido pelo Artigo 80 do Tratado dos Castigos e Penas, máximo de 25 chibatadas por dia. Laurentino havia trocado socos com a sentinela em 1873. Este caso reflete o abuso de poder desses tribunais militares³⁸⁵.

Essa condição desumana atravessou o século 19, sob resistência diária da maruja, cujo ápice redundou na Revolta dos Marinheiros de 1910, uma das mais belas e expressivas manifestações de reação do segmento militar contra a opressão da chibata³⁸⁶.

O projeto disciplinar para o trabalho ligava-se à necessidade de enfrentar a *falta de braços* necessários ao desenvolvimento das atividades econômicas em todo o país, graças ao processo de superação do escravismo a partir da proibição do tráfico em 1831.

³⁸³ Idem, p. 134.

³⁸⁴ NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *Do convés ao porto: A experiência dos marinheiros e a experiência de 1910*. Campinas, UNICAMP, 2002. Tese de Doutorado, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, 2002. p. 139-46.

³⁸⁵ idem, ibidem.

³⁸⁶ Sobre a Revolta dos Marinheiros, ver: CUNHA, H. Pereira. A Revolta na Esquadra em Novembro e Dezembro de 1910. Separata da Revista Marítima Brasileira. Out./nov/dez, 1949. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1949. MARCOS, A. Silva. *Contra a chibata: marinheiros brasileiros em, 1910*. São Paulo: Brasiliense, 1982. MAESTRI, Mario. *1910: A Revolta dos Marinheiros*. São Paulo: Global, 1986. MARTINS, H. L. *A Revolta dos Marinheiros: 1910*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1988. NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *Do convés ao porto: A experiência dos marinheiros e a experiência de 1910*. Campinas, UNICAMP, 2002. Tese de Doutorado, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, 2002.

As condições naturais da Província asseguravam a sobrevivência da população livre, sem que esta precisasse vender sua força de trabalho à classe dominante.

Um homem expropriado, até pela própria concepção negativa do trabalho no país e pelas condições naturais referidas, só se curvaria ao capital se estivesse à mercê da fome ou sob a compulsão de uma rígida estrutura de dominação.

As condições naturais da Província asseguravam a sobrevivência da população livre, sem que esta precisasse vender sua força de trabalho. Da resistência do homem expropriado ou semi-expropriado em submeter-se a um trabalho regular em moldes capitalistas advinha soluções na criação de uma política de imigrantista ou de disciplinarização do trabalho³⁸⁷.

Inúmeras estratégias políticas foram tentadas no sentido de solucionar o problema mão de obra no Brasil: a criação dos *Contratos de locação*, as disposições da *Lei Rio Branco*, os projetos dos Congressos Agrícolas, política de disciplinarização do trabalho através das instituições militares.

Difícilmente se conseguiria a *colonização espontânea* com seus *braços e capitais*, se mesmo na República, ainda era impraticável a remuneração monetarizada da mão-de-obra no campo, pois *faltava um exército de trabalhadores* dispostos a oferecer sua força de trabalho em troca da pura subsistência?³⁸⁸. Segundo Gorender,

Sem ele, [o exército industrial de reserva no campo] sem contar com esse exército de desempregados flutuantes, o aumento da demanda de braços elevaria os salários e frearia a viabilidade da plantagem nas novas condições pós-escravistas [...] Como não havia um exército de reserva flutuante lá fora, onde se podia pegar trabalhador a qualquer momento, como acontece hoje, pelo menos em algumas regiões do Brasil, então era preciso fixar os trabalhadores dentro do estabelecimento, tê-los garantidos lá dentro³⁸⁹.

Era quase impossível remunerar os trabalhadores, dada à falta de um exército flutuante de desempregados, sobretudo em Mato Grosso, onde a situação natural garantia sobrevivência da população livre. Ao contrário do imigrante europeu – trabalhador dotado das *virtudes* capitalista e superior em relação ao nosso semi-expropriado homem livre nacional – o povo brasileiro, constituído basicamente por

³⁸⁷ Sobre

³⁸⁸ BRAZIL, Maria do Carmo. *O negro na história de Mato Grosso*. XVIII Simpósio Nacional de História. Recife, PE: ANPUH Nacional/Campus da Universidade Federal de Pernambuco. De 23-28 de julho de 1995, p. 70-71.

³⁸⁹ GORENDER, Jacob. *Gênese e desenvolvimento do capitalismo no campo brasileiro*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1987. p. 28.

trabalhadores escravizados, nativos e mestiços mantidos na indigência cultural e técnica, passou a sofrer, sobretudo na pós-Abolição, a pressão e a discriminação nos projetos políticos de tendências européias. Ao *demonstrar* a incapacidade *natural* do negro e do caboclo ao trabalho disciplinado, o segmento dominante acabava acionando um potente mecanismo do capital para manter numa maior submissão o trabalho, independente da origem étnica do trabalhador – a criação das Companhias de Aprendizes.

A criação de companhias de aprendizes nas oficinas das instituições tradicionais do Estado explicava-se, entre outras coisas, pelo interesse em disciplinar e preparar jovens para o trabalho, conforme explica a historiadora Luiza Volpato na seguinte passagem:

Além do Hospital da Misericórdia, os meninos pobres de Cuiabá podiam ser entregues ao Arsenal de Guerra, onde havia uma Companhia de Aprendizes, responsável não só pela criação de crianças do sexo masculino, comprovadamente pobres, mas também pela sua profissionalização. A Companhia de Aprendizes exercia a função de disciplinar e preparar jovens libertos, como descendentes de escravos. Mais tarde foi criada a Companhia de Aprendizes do Arsenal da Marinha³⁹⁰.

Nessa mesma linha interpretativa, a historiadora Matilde Araki Crudo³⁹¹, explica que o ensino de ofícios patrocinados pelos militares, estaria articulado a uma política de mão de obra livre, capaz de substituir a escravizada, no sentido de atender as necessidades de uma economia emergente³⁹².

Essa iniciativa militar de disciplinarizar a população livre pobre, na segunda metade do século 19, não se fez sem resistências, aspecto que pretendemos dar um enfoque particular.

2.4.2 Operários militares, crianças e aprendizes artífices

Por meio do cotidiano dos aprendizes, de suas práticas disciplinares e pedagógicas, percebemos a importância que se dava a Companhia de Aprendizes Marinheiros do Mato Grosso, o seu valor social, político e econômico para a sociedade da época.

Durante o período de expansão ultramarina, o trabalho infantil foi extremamente valorizado pelos europeus, conforme enfatiza o pesquisador Renato Pinto Venâncio:

³⁹⁰ VOLPATO, Luiza Rios Ricci. *Cativos do Sertão*. São Paulo: Marco Zero. Cuiabá: UFMT, 1993. p. 53.

³⁹¹ CRUDO, op. cit.

³⁹² Idem, p. 12.

“Nos séculos XVI e XVII, pelo menos 10% da tripulação das caravelas, urcas e galeões, fossem elas de guerra, mercantes ou de corsários, era constituída por meninos com menos de 15 anos.”³⁹³. A utilização de menores se deu em virtude do aprimoramento técnico das embarcações, ao exigir maior quantidade de marinheiros para as fainas navais.

A partir da expansão europeia ocorreram significativas mudanças técnicas nas embarcações náuticas:

Com a expansão europeia [...] as viagens tornam-se longas e o abastecimento incerto. Para vencer vários meses de mar aberto, os navios aumentariam de tamanho, pois a rentabilidade econômica dos empreendimentos marítimos também dependia dessa ampliação. Havia, contudo, um problema técnico a ser superado: quanto maior o tamanho, mais lento se tornava o navio. Para solucionar isso, foram sendo progressivamente aprimorados e diversificados os sistemas de velas que garantissem agilidade da navegação nos oceanos. O manejo das velas de forma eficaz exigia por sua vez um número muito elevado de marinheiros³⁹⁴.

Os Galeões, de grande capacidade de transporte, exigiam grande quantidade de homens para manter seu bom funcionamento e agilidade. Para vencer grandes distâncias, o grande desafio enfrentado pelos marinheiros era a falta de comida. Em virtude da intensa atividade dos marujos o consumo de alimento aumentava. Armazenar produtos alimentícios nos porões era algo impensável à época pelas precárias técnicas de conservação.

Mesmo no século, 18 a quantidade de marinheiros num navio continuou sendo uma questão extremamente complicada: em primeiro lugar era difícil alimentá-los e em segundo, aumentavam o peso do navio dificultando a rapidez da viagem. A saída para tal situação foi convocar crianças, que seriam capazes de desempenhar os mesmos serviços que os homens adultos, com a vantagem de serem mais leves e por demandar menor consumo de alimentos:

Tendo em vista tal dificuldade, as embarcações passaram a valorizar o recrutamento de crianças. Os meninos, embarcados como grumetes, consumiam menos alimentos e podiam substituir os adultos em inúmeras atividades. Eles trabalhavam na cozinha, preparando ou salgando alimentos, limpavam os pavimentos ou as dependências dos oficiais e, nos momentos de conflito, eram “porta-cartuchos”, ou seja, aqueles que levavam a carga de projeção e a estopilha para serem colocadas nos canhões e nas demais armas de fogo das embarcações. E não paravam por aí as várias atribuições dos

³⁹³ VENÂNCIO, Renato Pinto. *Os aprendizes da guerra*. In. DEL PRIORE, Mary. *História das Crianças no Brasil*. 6ª. Edição. São Paulo: Contexto, 2007, p. 192-209.

³⁹⁴ VENANCIO, 2007, p. 194.

garotos. A preocupação com a sobrevivência da tripulação levou os navios a se transformarem em verdadeiras “fazendas flutuantes”, onde galinhas, vacas e carneiros cruzavam os oceanos e forneciam comestível fresco para a tripulação. Além de serem criados dos oficiais, os grumetes limpavam as estrebarias e não deixavam que faltasse alimento para os animais³⁹⁵.

No Brasil dos oitocentos, a situação não foi muito diferente da Europa. A demanda de pessoal para os trabalhos nos navios exigia soluções envolvendo recrutamento e treinamento, conforme enfatiza Venâncio:

No decorrer do período colonial e imperial foram criadas várias casas dos expostos [junto às santas casas]. Tais instituições funcionavam de acordo com o regime lusitano, recebendo e mantendo meninos e meninas até os mesmo completarem sete anos. Em algumas dessas instituições é possível comprovar desde o século XVIII, o envio de meninos para trabalharem nos arsenais ou em navios mercantes. Contudo esses grumetes não recebiam nenhum tipo de formação ou treinamento. Foi necessária a independência [do Brasil] para que o sistema europeu das companhias de aprendiz fosse copiado pelos políticos e burocratas imperiais³⁹⁶.

O Presidente da Província de Mato Grosso, Joaquim José da Costa Pimentel no seu relatório enviado à Assembléia Legislativa Provincial, informava que dos três expostos (crianças enjeitadas) que estavam sob os cuidados das obras pias do Hospital Nossa Senhora da Conceição da Misericórdia, tinha mandado um menino para a Companhia de Aprendizes Menores do Arsenal de Guerra. As duas outras meninas continuavam sendo cuidadas por famílias particulares³⁹⁷. O envio de crianças para as Companhias de Aprendizes, além de representar uma tentativa de disciplinarização para o trabalho, também era uma forma de recrutamento para as Companhias de Imperiais Marinheiros.

Para o Ministro da Marinha, João Mauricio Wanderley, no relatório de sua pasta de 1869, as Companhias de Aprendizes de Marinheiros eram instituições filantrópicas que roubava ao crime e ao vício centenas de jovens, transformando-os em cidadãos

³⁹⁵ Idem, 194-5

³⁹⁶ As Casas dos expostos eram estabelecimentos que acolhiam crianças abandonadas e funcionavam junto as Casas de Misericórdia. In: VENANCIO, 2007, p. 196. Segundo Luiza Rios Ricci Volpato, havia em Cuiabá uma roda dos expostos, que ficava no muro do Hospital da Misericórdia. Consistia em um cilindro implantado por um eixo que permitia sua rotação. A criança era colocada no cilindro pelo lado de fora do muro e recolhida pelo lado de dentro, a fim de que não se soubesse a identidade de quem a depositara. In: VOLPATO, Luiza Rios Ricci. *Cativos do Sertão*. Vida cotidiana e escravidão em Cuiabá em 1850-1888. São Paulo: Marco Zero. Cuiabá: UFMT, 1993. p. 52. Ver também: MARCILIO, Maria Luiza. Iniciação dos expostos no mundo do trabalho. In: MARCILIO, Maria Luiza. *História Social da criança abandonada*. São Paulo: Hucitec, 1998. p. 288-95.

³⁹⁷ RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE MATO GROSSO, Joaquim José da Costa Pimentel, enviado à Sessão Ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 3 de maio de 1850. Cuiabá; Typographia do Echo Cuiabano, 1850. p. 9.

dignos de servirem ao estado³⁹⁸. Inversamente ao pensamento do ministro, Jorge Prata de Souza, enfatiza que esse aliciamento sob o manto das Companhias de Aprendizes, era para dar coesão e moralidade ao sistema de recrutamento usado pela marinha, para completar seus contingentes navais³⁹⁹.

Após a independência do Brasil, a Marinha começou a recrutar crianças para seu corpo discente, com o objetivo de formar mão de obra qualificada para as atividades navais. Entretanto, quando o sistema de defesa do país mostrou-se deficitário, necessitando de reforços para suprir as tropas que enfrentariam as batalhas da Guerra do Paraguai, acentuou-se a prática do recrutamento forçado para atuar nos campos de batalhas. A partir de então, na avaliação de Renato Pinto Venâncio:

[...] os burocratas imperiais assumiram uma postura arcaica, enviando inúmeras crianças sem treinamento algum aos campos de batalha [...] Embora inspirados no modelo do Velho mundo, mais francês que português, [...] os legisladores brasileiros acrescentaram mudanças às tradicionais regras de recrutamento de aprendizes⁴⁰⁰.

Segundo Venancio, quando as primeiras instituições de aprendizes de marinheiros foram instaladas no Brasil, na Europa elas já haviam se mostrado ineficientes, pois dos meninos recrutados de orfanatos ou da rua, a maioria vinha raquítico e doente.

A experiência mostrara que os meninos saídos do turbilhão do abandono eram quase sempre seres de saúde precária e que, por razões óbvias, não tinham a menor noção do que significava o 'devotado amor filial nação', permanecendo vinculados as suas armas e aias como se elas fossem - e de fato muitas vezes elas eram - sua verdadeira família. Talvez por saberem do fracasso da experiência européia, os legisladores do império trataram de criar formas alternativas de recrutamento, com o objetivo de que as companhias de aprendizes não dependessem exclusivamente das casas de expostos. Algumas instituições formadoras de marinheiros foram instaladas em cidade que nem ao menos contavam com tradicionais instituições para meninos abandonados, substituindo esses últimos pela possibilidade do recrutamento de crianças carentes enviadas pelos pais ou tutores, e aquelas presas por vadiagem⁴⁰¹.

Esta situação ensejou a criação de instituições para a formação de Marinheiros.

³⁹⁸ RMM, 1869, p. 11.

³⁹⁹ SOUZA, J.P., 1996, p. 77.

⁴⁰⁰ VENÂNCIO, 2007, p. 195-98.

⁴⁰¹ Ibidem.

Os enjeitados abrigados nas santas casas foram, por assim dizer, substituídos por meninos com famílias constituídas e por delinqüentes. As leis que regiam as companhias são indícios da ambição do recrutamento. Elas, por exemplo, não eram claras quanto à idade e o *status* desses garotos; afirmava-se que ‘os aprendizes marinheiros devem ser cidadãos brasileiros de dez a 17 anos de idade’, em seguida adiantava-se a seguinte ressalva ‘poder-se-á também admitir menores de dez anos que tenham suficiente desenvolvimento físico para os exercícios do aprendizado’. E, pior ainda, os textos legais destinavam os mesmos alojamentos para os carentes e delinqüentes, dando origem a uma prática institucional perversa, na qual os estabelecimentos que acolhem crianças pobres acabam se transformando em escolas de crimes⁴⁰².

A partir de 1840, surgiram no país às primeiras instituições inteiramente públicas para os meninos pobres, maiores de sete anos de idade que, sem responsáveis, não poderiam mais permanecer sob custódia dos hospitais. Nesse quadro o recrutamento envolveu três classes de meninos: os enjeitados nas casas dos expostos, os enviados pela polícia e os voluntários matriculados pelos pais ou tutores. A transcrição do Ofício dirigido ao Inspetor Interino do Arsenal de Marinha, retrata a forma de inserção do menor Ignácio João Fernandes de Lima no Arsenal da Marinha da Província de Mato Grosso:

[O presidente da Província] Manda Vossa Senhoria admitir na Companhia de Imperiais Marinheiros o menor de nome Ignácio João Fernandes de Lima, de 12 anos presumíveis, filho de pais incógnitos, inteiramente desvalido que me foi mandado apresentar para este fim pelo Douto Chefe de Polícia, visto o mesmo ter sido julgado apto pelo médico que o inspecionou⁴⁰³.

Os meninos-recrutas Cláudio Lourenço Benedito, Francisco Paes Cardoso, Manoel Luiz de França, Manoel Luiz de Souza, Manoel Paes, João Infante Portugal D. Manoel e João de Barros, sendo órfãos e filhos de pais desvalidos, foram também enviados pela Delegacia de Polícia para servirem ao Arsenal mato-grossense:

Com este manda apresentar a Vossa Senhoria para serem alistados na Companhia de Aprendizes Marinheiros no caso de que para isso sejam julgados aptos, os menores Cláudio Lourenço Benedito, Francisco Paes Cardoso, Manoel Luiz de França, Manoel Luiz de Souza, Manoel Paes, João Infante Portugal D. Manoel e João de Barros, todos órfãos e filhos de pais

⁴⁰² Ibidem.

⁴⁰³ Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, José de Miranda da Silva Reis, ao Inspetor Interino do Arsenal de Marinha. Cuiabá, 29 de março de 1873. APMT. Livro 263. Registro de Correspondência oficial da Província com o Arsenal da Marinha (1872-1875).

desvalidos, os quais menores foram remetidos pelas subdelegacias dos Distritos das Brotas e Livramento⁴⁰⁴.

Os recrutas recebiam gratuitamente um enxoval completo e no caso das famílias que voluntariamente dispunham seus filhos, recebiam cem mil reis. Tanto o enxoval quanto o dinheiro enviado às famílias, funcionava como uma espécie de prêmio. Mesmo nos primeiros decênios da República, o recrutamento era entendido como iniciativa capaz de gerar bons marinheiros para o futuro.

Alguns meninos foram enviados por suas mães certas de que estavam lhes reservando um futuro melhor, num gesto de amor materno. Outras mães - em nome desse mesmo amor - reivindicaram a devolução de seus filhos indevidamente encaminhados pela polícia ou porque a melhoria de condições de vida lhes permitiu constituir família.⁴⁰⁵

Matilde Araki Crudo, cita o menor Mamede Alves Ferreira como exemplo positivo da política de disciplinarização. Consta que ele se tornou aprendiz exemplar dentro da Marinha e exerceu diversas funções durante vários anos.

É um exemplo do sucesso da política de disciplinarização institucional. Abandonado por sua mãe, logo após seu nascimento, foi criado na Santa Casa de Misericórdia. Em 1850, ingressou na Companhia de Aprendizes Menores, iniciando uma longa carreira no interior do Arsenal de Guerra. Mancebo, em 1853, trabalhou na oficina de torneiros, até 1862, quando foi dispensado por problemas de saúde. Retorna ao Arsenal de Guerra como mestre de torneiro em 1871. Em 1884, novamente com problemas de saúde, trabalhava como ajudante de porteiro, até ser definitivamente dispensado em 1886.⁴⁰⁶

Contudo, havia o lado negativo a se considerar, que pesa contra a política de disciplinarização durante ou pós-Arsenal. Alguns meninos fugiam, sem nunca serem encontrados, e outros, capturados pela polícia, conforme informações oferecidas por Crudo:

Outros rebelaram-se. Fugiram diversas vezes, alguns retornaram voluntariamente, outros capturados pela polícia. Vários foram transferidos para corpos militares estacionados nas áreas de fronteira devido a sua reiterada indisciplina. Poucos se envolveram em situações de furto e de

⁴⁰⁴ Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, José de Miranda da Silva Reis, ao Inspetor Interino do Arsenal de Marinha. Cuiabá, 02 de janeiro de 1872. APMT. Livro 263. Registro de Correspondência oficial da Província com o Arsenal da Marinha (1872-1875).

⁴⁰⁵ CRUDO, 2005, p. 73.

⁴⁰⁶ Idem, p. 71-2.

homicídio, ousando transgredir de forma mais radical a ordem social que o governo imperial tentava impor aos homens livres e pobres⁴⁰⁷.

As Escolas de Aprendizes de Marinheiros apresentavam resultados dicotômicos, traduzidos em experiências positivas e negativas, de sucesso e infortúnios.

Em Mato Grosso, a Companhia de Aprendizes Menores começou a funcionar no Arsenal de Guerra no ano de 1842. De início foram admitidos doze meninos. Segundo a pesquisadora Matilde Crudo, do ano de 1842 a 1880, foram admitidos 332 meninos naquele Arsenal.

Até o ano de 1850 o número de vagas disponíveis na Escola de Mato Grosso, era de vinte e cinco. No Ano de 1858 o número foi elevado para cem, mas alcançou esse total de internos somente no ano de 1867. Em 3 de janeiro de 1842, o Regulamento n. 113 determinou que o número de meninos não poderia exceder a que o orçamento do Império tinha previsto para aquela região. Eis um trecho do referido Regulamento: “O estado efetivo das Companhias de Aprendizes Menores dos Arsenais de Guerra não poderá exceder o número de praças correspondente à soma, que for decretada na Lei do Orçamento para despesa das mesmas Companhias.”⁴⁰⁸.

No ano de 1856 o diretor do Arsenal de Guerra, apesar da situação precária das instalações das Escolas de Marinheiros, aumentou o número de vagas para o ingresso de novos meninos. Ele tinha o intuito de prepará-los para as futuras substituições.

Como nas demais unidades da Marinha Brasileira, o núcleo de Mato Grosso tinha como público alvo a criança pobre, o órfão, o desvalido, o abandonado. Não se tratava de aplicar medidas assistenciais para atender carências sociais, mas sim transformá-los em futuros marinheiros, através da preparação da mão-de-obra qualificada e disciplinada, com o objetivo de suprir os navios de guerra nacional, com mão de obra qualificada, em oposição ao recrutamento humano sem nenhuma preparação para os serviços navais.

Conforme o Relatório do General Rufino Enéas Gustavo Galvão, Presidente de Província de Mato Grosso, em 1878, o Ministério da Guerra, reduziu novamente o número de vagas para 50. Essa atitude foi lamentada profundamente pelo Presidente da Província, coronel José Leite Galvão:

⁴⁰⁷ Ibidem. p. 72

⁴⁰⁸ Regulamento n. 113, de 3 de janeiro de 1842. Coleção das Leis do Império Brasileiro, 1842. Tomo V, parte II. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1843. p. 1. *In.*: CRUDO, op. cit. p. 74.

Esta bela instituição de aprendizes pobres, que em outras Províncias tem produzido tão bons frutos, precisa nesta ser alargada com a admissão de maior número de menores. O numero marcado de menores para serem matriculados nesta mesma Campanha é apenas de cinqüenta, quanto existe na Província uma quantidade imensa desses enfeitados da fortuna que tem direito a uma educação profissional e moral⁴⁰⁹.

Tal situação também vem explícita em outros documentos expedidos por importantes nomes da política do Estado de Mato Grosso, como o Barão de Batovy, ao abrir a sessão da Assembléia Provincial do Estado em 1º de outubro de 1884:

É de se lamentar que o número destes (aprendizes artífices) não se eleve a 100, porque ali encontram os meninos desvalidos todos os meios de receberem educação e de virem a ser úteis a si e a pátria. Já representei neste sentido ao governo, mas respondeu-me que não havia verba⁴¹⁰.

No período da Guerra do Paraguai, o presidente de Província de Mato Grosso, preocupado com meninos que ficaram órfãos em virtude da epidemia de bexiga, decidiu enviá-los para o Arsenal. No ofício ao diretor do Arsenal de Guerra de Cuiabá, ele escreve:

[...] Dos órfãos que, em virtude da comunicação que lhe fiz ontem a V. Mcê. lhe forem remetidos para serem admitidos a Companhia de Menores desse Arsenal, remeterá V. Mcê. Uma relação nominal a proporção que lhe forem apresentados, na qual se declare a idade e a filiação dos mesmos, para ser enviada ao juiz de órfãos para o fim indicado no Art. 4 do Regulamento de 3 de janeiro de 1842. Deverá V. Mcê. Indicar igualmente a robustez de cada um dos menores⁴¹¹.

Dois fatores explicam o aumento de inscritos para servir no Arsenal: a epidemia de varíola e a Guerra do Paraguai. Porém, Crudo explica que não é possível saber quantos órfãos foram admitidos no Arsenal, em razão dos dois fatores.

Em 1869, o presidente da Província enviou filhos de escravos para a Marinha. A condição indispensável para a recepção destes, era a sua força física. Sendo robustos

⁴⁰⁹ Fala com que o Exmo.sr. vice-presidente tenente coronel José Leite Galvão abriu a 2ª sessão da 23ª legislatura seguida do relatório com que o Exmo.sr. general barão de Maracaju, ex-presidente da Província de Mato Grosso, pretendia abrir a mesma sessão da Assembléia no dia 3 de maio de 1881. APMT. Livro 16. p. 19.

⁴¹⁰ Fala com que o Exmo Sr. general de Batovy abriu a sessão da 25ª legislatura da Assembléia Provincial de Mato Grosso, em 1º de outubro de 1884. APTM. 1884. Livro 20. p. 46

⁴¹¹ Ofício do presidente de Província de Mato Grosso ao diretor do Arsenal de Guerra. Cuiabá, 5/11/1867. Livro de Registro da correspondência entre o presidente de Província de Mato Grosso e a diretoria do Arsenal de Guerra (1863 -69) APMT 211 fl. 151.

teriam condição de permanecer na Companhia dos Aprendizes, pois seriam úteis para o trabalho.

Quando o Ministério da Guerra deu o Aviso de inspeção de saúde, muitos meninos eram desligados por serem considerados sem cura dos males de que sofriam. Matilde Araki Crudo, comenta esta circunstância dizendo:

Antes de 1864, há muitos casos de menores que ficam mais tempo no hospital ou em tratamento de saúde que trabalhando nas oficinas. O caso mais notável é o de Policarpo do Nascimento, que até passar para mancebo, foi internado dezenas de vezes, conforme informa os ofícios do diretor do Arsenal de Guerra ao presidente da Província de Mato Grosso ⁴¹².

Ao completarem 16 anos os meninos subiam para a escala de mancebos, sendo que aos 18 tomavam lugar na companhia dos Artífices. Nesta patente permaneciam por oito anos consecutivos, a fim de ressarcir as despesas que o governo empreendeu por eles.

Havia a possibilidade de o jovem requerer o seu desligamento da Marinha, entretanto, era preciso que quitasse por inteiro suas despesas junto ao Arsenal. Sendo assim, aconteceram casos de irregularidades e inadimplências de menores que não conseguiam ressarcir suas despesas.

⁴¹² CRUDO, op. cit. p. 96.

Capítulo III

O BRETÃO CUIABANIZADO E O TREM NAVAL

Nada mais posso almejar neste mundo. Deus me deu muito mais do que eu pudera sonhar. Estou velho, mas não alquebrado e, si houver ainda necessidade de mostrar a esta boa terra, que tão bem me acolheu, quanto lhe sou grato, falo-ei com toda a boa vontade [...] Levem as águas deste Paraguai, a cuja beira vim abrigar a minha modesta existência, realizando todos os meus desejos, levem elas ao grande Oceano, meu amigo de outr'ora, no seu rolar sem fim, a lembrança do velho Leveger.

Augusto de Leverger, 1859

3.1 O Projeto das Barcas Canhoneiras

O português Luiz D'Alincourt, situado na historiografia mato-grossense como memorialista militar, radicou-se no Brasil, aos 22 anos. Desembarcou em terras brasileiras em 1809, para se reunir à Família Real portuguesa que se transferiu para o Brasil em 1808.

Aos doze anos de idade D'Alincourt assentou Praça no Quartel da Brigada Real, e logo se transferiu para o Regimento de Artilharia de Lisboa, onde passou a fazer parte do Real Corpo de Engenheiros. Suas viagens pelo interior do Brasil renderam aos estudiosos valiosas informações sobre as Províncias, em geral, e particularmente sobre Mato Grosso e Goiás na região Centro-Oeste. Luiz D'Alincourt registrou dados estatísticos e topográficos do Centro Oeste, constante em algumas de suas obras, entre as quais *Resultado dos trabalhos e indagações statisticas da provincia de Mato-Grosso*, consta como a mais célebre⁴¹³.

Luiz D'Alincourt no capítulo em que trata da História Militar da Província de Mato Grosso, descreveu os principais conflitos envolvendo os luso-brasileiros e

⁴¹³ D'ALINCOURT, Luiz. *Resultado dos trabalhos e indagações statisticas da provincia de Mato-Grosso* por Luiz d'Alincourt, sargento-mór engenheiro encarregado da Commissão Statistica Topographica acerca da mesma provincia – Cuiabá, 1828. Anais da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, v. 3, 1877-1878.

espanhóis, a situação das forças de linha e fortificações, as dificuldades de pessoal para guarnecer as fronteiras, a ausência de um curso de estudos militares e a capacidade de defesa das vias navegáveis. Entretanto, o atraso dos soldos, foi objeto de inúmeras críticas.

D'Alincourt, ao se referir a *Legião de 1ª Linha*, organizada em 1819, em substituição a *Companhia dos Dragões*, revelou que os valores dos soldos pagos aos soldados, diminuía de forma acentuada. A redução dos pagamentos foi justificada pelo Governo Provincial, como forma de manter os soldos em dia, “mas o contrário acontece logo, passando-se meses, que não recebem um só real”⁴¹⁴.

Denunciou ainda a compra de dívidas pelos funcionários da Junta da Fazenda Pública⁴¹⁵, os quais as pagavam com deságio, porém, cobravam do governo a quantia devida. Das inúmeras irregularidades cometidas pela Junta, o memorialista destacou a má utilização das lâminas de cobre, recebidas do Governo Imperial para cunhagem de moedas, que deveriam ser usadas para pagamento da tropa, no entanto serviam para saldar outras dívidas, geralmente de pessoas ligadas ao governo.

Parece pedir à razão que, do dinheiro cunhado diariamente se reservasse uma parte para pagamento das Portarias, e que a outra se aplicasse para socorro da miserável tropa, e Empregados Públicos, e para as despesas correntes; mas não aconteceu assim! O dinheiro saía da casa do cunho, e sem que tivesse entrada, como devia nos Cofres gerais, era distribuído pelo tesoureiro, como melhor lhe parecia, pagando Portarias a capricho, sem atender as suas datas, nem as circunstâncias, e só entravam papéis para os ditos cofres; é verdade inegável! Com uma semelhança disposição serão sempre absorvidos os socorros, folgando poucos, e gemendo muitos⁴¹⁶.

A longa citação não deixa dúvidas, quanto ao tratamento dado aos soldados defensores das fronteiras da Província. As guarnições da fronteira eram as mais prejudicadas. Por serem distantes, eram na sua avaliação criminosamente esquecidas pelo governo. Sem esperança do pagamento de seus soldos, os soldados ficavam satisfeitos quando pelo menos recebiam a data⁴¹⁷ de sal e farinha, ou no lugar dela, milho em grão. D'Alincourt destacava ainda que nem as etapas de alimentação eram

⁴¹⁴ Idem, p. 111, Seção segunda.

⁴¹⁵ As Juntas da Fazenda Pública foram criadas nas Províncias Por Lei de 20 de outubro de 1823, que deu nova forma dos governos provinciais, conforme Art. 35 – A administração e arrecadação da Fazenda Pública das Províncias continuaram a ser feitas pelas respectivas juntas, a qual presidirá, segundo a Lei e Regimentos existentes, o mesmo Presidente da Província, e na sua falta aquele que o substituir. In: Coleção de Leis do Império do Brasil (1822-1889).

⁴¹⁶ D'ALINCOURT, 1877-8, p. 112, Seção segunda.

⁴¹⁷ Cf. Dicionário Aurélio: porção, quantidade.

distribuídas com frequência, pois decorriam repetidas vezes, semanas, e semanas, que não se recebiam na Província nem farinha, nem sal⁴¹⁸.

O Comandante do Presídio de Miranda, ao informar ao Presidente da Província, a chegada de Luiz D'Alincourt àquele posto militar, a fim de prosseguir com os trabalhos estatísticos para os quais foi comissionado, reclamava também da falta de mantimentos pelas quais passavam à guarnição⁴¹⁹. Mesmo quando as datas de farinha eram entregues, nem sempre todos recebiam. O Comandante do Quartel Militar, Manoel Machado, informava em 26 de janeiro de 1825, um total de vinte e quatro militares, não contemplados com a etapa de alimentação a que faziam *jus por não haver farinha*⁴²⁰.

Na fronteira do Alto Paraguai, a situação não era diferente. O Comandante do Presídio de Coimbra ao relatar as condições de aquartelamento, armamento, munição e da guarnição, expõe as dificuldades ali existentes.

Guarnição de Coimbra. Esta muito diminuta, por terem várias praças marchadas para Cuiabá, e até o presente não tem recolhido [retornado]. As mais praças da Legião, e Pedestres aqui existentes estão vivendo em grande penúria, pelo muito atraso do fardamento, pagamento, porém a falta mais sensível é o indispensável fornecimento de boca [munição de boca], por esse motivo não se trata aqui de disciplina militar, isto é, exercícios, pois os soldados logo que acabam alimentos a sua guarda, vão montar caça, peixe e frutas silvestres para sustentar a vida⁴²¹.

Dessa *penúria generalizada*, é que resultavam as dificuldades de garantir os pontos mais distantes das dilatadas fronteiras da Província de Mato Grosso. A precariedade dos equipamentos militares e peças de artilharia, também foi alvo das críticas do Sargento-Mór Engenheiro, “porque aqui [Mato Grosso] acha-se a Artilharia quase desmontada, tanto a dos parques do Cuiabá, e Mato-Grosso, como a dos Fortes, tendo seus reparos em ruína; sente-se a falta de pólvora, que até é muito escassa nos mesmos Fortes”⁴²². Nas suas palavras os *mesquinhos e desgraçados* objetos militares da Província, não seriam suficientes para que a fronteira do Paraguai se conservasse capaz de impor aos seus vizinhos⁴²³.

⁴¹⁸ D'ALINCOURT, 1877-8, p. 112, Seção Segunda.

⁴¹⁹ Ofício do Comandante do Presídio de Miranda ao Presidente da Província de Mato Grosso. Miranda, 6 de janeiro de 1825. APMT. Lata 1825-A (Documentos avulsos).

⁴²⁰ Ofício do Comandante do Quartel Militar. Cuiabá, 26 de janeiro de 1825. APMT. Lata 1825-b (Documentos avulsos).

⁴²¹ Informação sobre o estado atual dos objetos existentes no Presídio de Coimbra e Miranda, na fronteira do Baixo Paraguai. Coimbra, 10 de outubro de 1825. APMT. Lata 1825-B (documentos avulsos).

⁴²² Idem, p. 123.

⁴²³ Idem, p. 123-4, seção segunda.

Durante os trabalhos da Comissão Estatística, Luiz D'Alincourt, revelou o estado falimentar das forças militares da Província de Mato Grosso e destacou que a principal defesa do rio Paraguai, consistia nas Barcas Canhoneiras⁴²⁴. Segundo ele deveriam ser construídas nos estaleiros do Arsenal de Marinha de Mato Grosso, sediado em Cuiabá.

O projeto de defesa fluvial da Província de Mato Grosso através de Barcas Canhoneiras, primeiramente sugerida por Ricardo Franco de Almeida Serra, ao Capitão General Caetano Pinto de Miranda Montenegro⁴²⁵, não logrou êxito por falta de recursos financeiros e meios materiais. A construção das Barcas Canhoneiras, enquanto projeto político de defesa e fundação do Arsenal de Marinha de Mato Grosso, começou a ser executada durante o governo de José Saturnino da Costa Pereira, cuja iniciativa poderia finalmente tirar Mato Grosso da ruína militar em que se encontrava.

3.2 Leverger, o bretão cuiabanizado

Augusto João Manoel Leverger chegou à cidade de Cuiabá em 23 de novembro de 1830. Nasceu em 30 de janeiro de 1802, na França. Sua cidade natal, Sain-Malô região da Bretanha, trata-se de um pedaço de terra francesa aonde outrora houve a ocupação por bretões.

Sendo assim, entendemos o porquê da nomenclatura de *bretão* aplicada a Leverger, segundo Virgílio Corrêa Filho⁴²⁶ que na obra *Augusto Leverger – O Bretão Cuiabanizado*, escrita em 1941, reconheceu seu papel na evolução histórica de Mato Grosso. Conforme a historiadora Vilma Trindade, o historiador Corrêa Filho por meio de cartas trocadas com familiares de Leverger, residentes em Paris, “declarou que o epíteto *Bretão Cuiabanizado*, fora criado por ele, tendo recebido aceitação geral”⁴²⁷.

Augusto foi o primeiro filho do casal Leverger. Teve ainda dois irmãos, sendo que a segunda era uma menina que seguiu a vida religiosa. Chegou ao Brasil no ano de 1820 e aqui construiu a sua gloriosa carreira militar junto a Marinha brasileira. Assim

⁴²⁴ Idem, p. 113.

⁴²⁵ LEVERGER, Augusto. *Derrota da Navegação Interior* da vila de Porto Feliz na Província de São Paulo à cidade de Cuiabá, capital da Província de Mato Grosso. Cuiabá: IHGMT. Publicações Avulsas, nº. 62, 2002. p. 13.

⁴²⁶ CORREA FILHO, 1979.

⁴²⁷ Carta de Virgílio Corrêa filho para Jacques Leverger (Boulainvilliers, 53 – Paris). Rio de Janeiro, 04 de novembro de 1957. Disponível no Arquivo do IHGB e citada TRINDADE, Vilma Eliza. *Política, História e Memória em Mato Grosso. Virgílio Corrêa Filho – 1887-1973*. Campo Grande, MS: Fontes Novas, p. 170-174.

nos relata o escritor José de Mesquita, um dos fundadores do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso:

Em 1820, ligeira escuna da Marinha de Guerra francesa o conduzia, através do oceano, rumo às terras misteriosas do Novo Mundo, que sempre há de seduzir e empolgar as imaginações dos que, nascidos à beira-mar, tem o espírito livre e aventureiro das gaivotas a que os rochedos natais não conseguem prender nem satisfazer a ânsia do vôo para longes agras... Andou pelo Prata, que lhe não conseguiu reter os afetos e a curiosidade sempre ávida de novos espetáculos, e em 1824, ingressava na Armada Brasileira, na qual seriou um a um os postos até os mais elevados, reformando-se, em 1858, um chefe de esquadra graduado ⁴²⁸.

Desde cedo ele se interessou pelo mar, pois seu pai Mathurin Leverger, o levava consigo junto de suas escunas, pois era Capitão de uma dessas, denominada *Victoire*. Por acompanhá-lo em tais viagens, pelo Rio de Janeiro, Santa Catarina, Buenos Aires e tantas outras, Leverger foi separado desde cedo de sua mãe, Reine Corbes, que lhe ensinou os mais valorosos princípios de fé cristã⁴²⁹ e da honra que seriam muito utilizados por ele durante seu futuro.

Com menos de vinte anos Leverger fixou-se em Montevidéu, onde se empregou como piloto de uma escuna, denominada *Angélica*. Forte e de aparência distinta logo conquistou o cargo de segundo comandante da nau. Na escuna *Angélica*, o bretão, não seguiu carreira e sendo assim, foi admitido como segundo comandante na galera *General Lécor*. O envolvimento nas atividades marítimas despertou, segundo a Sociedade brasileira de cartografia, o interesse de Leverger pelos estudos da hidrografia:

Deve ser dado um destaque especial aos trabalhos geográficos do Alm. Barão de Melgaço (Augusto João Manoel Leverger); [...] Deixou grande número de trabalhos, cartas, mapas, plantas hidrográficas, roteiros e memórias, principalmente sobre geografia e hidrografia, abrangendo grande parte da Província [de Mato Grosso] ⁴³⁰.

No ano de 1821, Augusto recebeu o aviso do falecimento de sua mãe. Por ser bom de trato e modéstia, Leverger logo conquistou a simpatia e amizade de muitos, que lhe deram por conselho o regresso à capital Argentina, a fim de socorrer o pai que se

⁴²⁸ MESQUITA, José de. *Genealogia Matogrossense*. São Paulo: Editora Resenha Tributária Ltda.1992. p. 176.

⁴²⁹ Já que na pia batismal foi que recebeu os prenomes de Augusto João Manoel.

⁴³⁰ TELLES, Pedro Carlos da Silva. Outras atividades de engenharia Século XIX. p. 5. In: SOCIEDADE BRASILEIRA DE CARTOGRAFIA. *Boletim da SBC*. Fevereiro de 2004. n. 51.

envolvia em embaraçosos negócios de mercado. As atividades mercantis do pai era o desgosto de Leverger, que via nisso um enfadonho e repulsivo gênero de vida.

Após a morte do seu genitor em 1822, o *bretão* foi vítima do sócio do pai, pois este lhe negou a parte dos negócios que lhe era cabível. Logo após este acontecimento fatídico, Augusto retomou suas atividades marítimas. Mesmo sem conseguir o resgate da herança, Leverger procurava prover as necessidades de subsistência e educação de seus dois irmãos residentes na Argentina. Tinha em mente convencer seu irmão a também dedicar-se à vida marítima, visto que sua irmã se preparava para a vida religiosa.

Em meados de 1822, a Guerra pela Independência do Brasil estava em curso, e foi nessa época que aconteceu o combate naval em Montevideú, com as forças da nova nacionalidade e os portugueses. Nessa época, Leverger, passava maus momentos de ordem particular.

Por bela intuição, não quis Augusto Leverger tomar parte na luta e deixou-se ficar quase todo o ano de 1823 em Buenos Aires; época essa das mais penosas de toda a sua vida, porquanto, mais do que nunca se sentia desamparado no mundo, cercado só de causas de desânimo, vendo o presente em extremo toldado e o futuro cheio de incertezas e trevas⁴³¹.

Durante o tempo que permaneceu em Buenos Aires, Leverger refugiou-se nos estudos, conforme observou o Visconde de Taunay:

Serviu-lhe de conforto e arrimo o amor ao estudo, e alargou por modo notável o âmbito dos seus conhecimentos pela constante leitura de quantos livros de literatura, viagens, e, sobretudo ciências relativas á sua profissão podia conseguir. Nos estabelecimentos públicos, nas coleções e estantes das pessoas de boa sociedade com quem sabia manter cordiais relações, ocultando sofrimentos e as dificuldades que vencida para simplesmente subsistir⁴³².

Algum tempo depois, Leverger retornou ao Brasil. Visto como partidário do nacionalismo, pediu a incorporação junto da Armada Nacional, pois queria incluir-se no embate contra os inimigos de sua nova pátria. Muitas foram as escunas⁴³³ ou flotilhas nas quais trabalhou. Dentre elas destacaram-se: *Niterói*, *Pedro I*, *Príncipe Imperial*, *Piranga* e *Dezenove de Outubro*, sendo comandante desta última. Em todas as suas empreitadas marítimas a Marinha destacou a bravura e o valor excepcional do *bretão* no combate aos inimigos. Com base nesses atributos Virgílio Corrêa Filho destacou

⁴³¹ TAUNAY, Visconde de. [S.d]. p. 38.

⁴³² Ibidem, p. 38-39.

⁴³³ Embarcação ligeira de dois mastros e velas latinas com uma ou duas gáveas.

Leverger entre os *homens notáveis*, entre os *vultos célebres do passado* brasileiro. Segundo Trindade, Correa Filho o via como homem que não se intimidava diante de qualquer adversidade, capaz de realizar *sacrifício Inigualável* e *Atos de bravura* para o perfeito cumprimento dos deveres⁴³⁴.

Um memorável episódio foi à derrocada do corsário *General Brandzer* e de seu comandante George Kay, em que Leverger por ordem impetrada por seus superiores, incendiou as escunas inimigas e resgatou os aliados. Em vista de tal ato, recebeu a nomeação de Cavaleiro da Ordem Imperial do Cruzeiro.

Em 15 de outubro de 1829 chegou à ordem do quartel general da Marinha para viajar até Mato Grosso, com a missão de ali organizar a defesa da fronteira no rio Paraguai. Tal missão lhe pareceu de início uma perplexidade que nos é narrada mais uma vez por Taunay:

Sentiu-se mal impressionado com a imprevista comissão, que tanto o afastava do seu elemento predileto, atirando-o para o interior das terras, não opôs, contudo, a mínima objeção á decisão do governo e foi receber diretamente as ordens do então ministro da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim, official general da armada⁴³⁵.

Leverger iniciou a viagem fluvial até Cuiabá em 13 de maio de 1830. Utilizando-se de seus conhecimentos hidrográficos, descreveu, inúmeros acidentes dos rios, curvas, mudanças de caminho, velocidade das águas, cachoeiras, enfim, detalhou de forma pormenorizada o caminho fluvial até Cuiabá. Apesar dos escassos recursos técnicos, produziu um vasto material hidrográfico pelos rios Tietê, Paraná e Pardo:

Descer o grande Tietê, embora atravessando zonas imensas completamente desertas, e subir o majestoso Paraná, cujo trecho se desliza sereno e sem empecilhos até a boca do rio Pardo, foi até certo ponto, fácil; mas para seguir a montante essa corrente, quanta canseira e dificuldades! Para vencê-las, levou Leverger duas semanas até a primeira cachoeira, empregando, em julho e agosto de 1830, nada menos de 57 dias a fim de transpor a zona encachoeirada!⁴³⁶

Como resultado de suas anotações, escreveu: *Derrota da Navegação Interior da vila de Porto Feliz na Província de São Paulo à cidade de Cuiabá, capital da Província de Mato Grosso*, publicada pelo IHMT em 2002. Nesse trabalho, demonstrou “excelente capacidade técnica em relação à topografia, astronomia, geodésia”, segundo

⁴³⁴ TRINDADE, ..*op. cit.*, p. 170-174

⁴³⁵ TAUNAY, [S.d.]. p. 47.

⁴³⁶ Idem, p. 48-49.

apresentação de Paulo Pitaluga Costa e Silva, da obra descrita,⁴³⁷. Apesar de o título sugerir, que a viagem terminaria em Cuiabá, suas anotações não contempla o referido rio “Alem de Camapuã não pude observar o Sol no meridiano porque este astro estava para cá do Equinócio [...] por este motivo termino a derrota na foz do Taquari no Rio Paraguai” [...] ⁴³⁸.

Desembarcou em Cuiabá no dia 23 de novembro de 1830, para assumir a direção da construção das barcas canhoneiras. No entanto, verificou de imediato a impossibilidade do seu cumprimento, “De pronto, verificará que mal grado todo otimismo, faltavam quaisquer elementos para tentar simplesmente iniciar qualquer coisa capaz [na construção das barcas canhoneiras]” ⁴³⁹. Os recursos colocados a sua disposição, mal davam para efetuar o pagamento do restrito pessoal em serviço, conforme já discutido.

A cidade de então, era pouco povoada, contendo mais ou menos 6.000 habitantes que se dividiam entre os poucos ricos – portugueses – e os pobres descontentes com a crise financeira de daquela época, relatada também por Virgílio Correa Filho:

[...] a massa dos descontentes atazanados pela crise econômico-financeira, que se retratava na penúria do erário provincial, cujos compromissos eram negociados com oitenta e nove por cento de abatimento e só aceitos por quem desejasse, desse modo, fazer jus a algum título honorífico, em recompensa à doação que oferecia, para o devido resgate, aos insolventes cofres públicos, de títulos de dívida adquiridos a baixos preços ⁴⁴⁰.

Leverger recém chegado à capital do Mato Grosso, logo ficou impressionado com a região. Admirava as rochas que ora grandes, ora pequenas e espaçadas davam a impressão de que no local onde se encontravam, existiam grandiosos monumentos erguidos por arquitetos exímios. Mas a impressão acaba aí.

O *bretão cuiabanizado*, logo se viu preso ao desânimo por não possuir os subsídios indispensáveis aos empreendimentos da missão que ali lhe foram confiadas, a do levante das flotilhas para a proteção da Província junto ao Rio Paraguai. O que dispunha de dinheiro, mal dava para proceder ao pagamento do pouco número de funcionários que lhe servia.

Segundo Virgílio Correa Filho, não havendo condições de dar prosseguimento a construções das barcaças, o Vice Presidente da Província, Tenente Coronel Jerônimo

⁴³⁷ LEVERGER, 2002, p. 8.

⁴³⁸ Idem, *ibidem*.

⁴³⁹ Idem, p. 56.

⁴⁴⁰ CORREA FILHO, 1979.

Joaquim Nunes, solicitou ao Governo Imperial, o aparelhamento das duas canhoneiras até então construídas⁴⁴¹. Nesse sentido, se propunha: a) aparelhar e armar as duas barcas; b) exercitar a tripulação, usando-se os conhecimentos náuticos e militares de Augusto Leverger. Com a finalidade de cumprir esse objetivo, solicitou ao Ministro da Marinha, Francisco Vilela Barbosa, o envio dos materiais e armamentos necessários. Pela falta de recursos, e ainda que os materiais solicitados ao Arsenal de Marinha da Corte sejam enviados, *tudo exige que o aparelho seja da maior singeleza*⁴⁴².

Responsável pela organização da frota e construções das barcas canhoneiras, Leverger, conviveu com a falta de material, pessoal especializado e recursos financeiros. Assim, foi obrigado a paralisar os trabalhos em 16 de agosto de 1831.

Com a paralisação das construções navais na Província, desde 16 de agosto de 1831, Leverger se candidata como professor, para preencher gratuitamente, a vaga das cadeiras de Geometria e Língua Francesa. Além disso, ofereceu em Cuiabá aulas gratuitas de matemática, freqüentadas por 15 a 20 alunos. Cumpriu ordens de permanecer por mais um tempo na capital do Mato Grosso, a fim de preparar o material necessário à construção de vários edifícios e cais para um futuro alojamento do arsenal da Marinha.

Com apenas duas barcas construídas, formou-se o Trem Naval de Mato Grosso: arsenal/barcas canhoneiras/Companhia de Imperais Marinheiros, com sede na cidade de Cuiabá. As canhoneiras sem dúvida, era o principal instrumento de defesa das vias navegáveis, cujas dificuldades de construção foram discutidas acima. Para Luiz D'Alincourt, a fim de desempenhar bem essa função – *defesa das vias navegáveis* - as Barcas Canhoneiras, necessitavam de preparativos que a qualificassem plenamente a exercer tal função.

[...] principiando por um Corpo bem exercitado em manobrar as barcas, quer á vela, quer a remos; e em fazer fogo; de outro modo de nada servem, porque trabalhar em uma Canoa, que é unicamente no que estão exercitados os pedestres; este Corpo de Artilheiros Marinheiros existe só em nome; e, além disso, necessita-se de tudo o mais pertencente à equipagem de uma barca, fateixas, [sic] cabos, velas, estopas, breus, etc⁴⁴³.

⁴⁴¹ A solicitação para o aparelhamento das duas barcas canhoneiras até então construídas nos estaleiros de Cuiabá, foi atendida conforme consta no Relatório do Ministro da Marinha de 1831 “Quanto às seis barcas, que se mandou fazer no Cuiabá, sua construção foi interrompida por falta de meios pecuniários; e para as duas, que se acham acabadas, enviou o governo pela Intendência desta Corte os necessários objetos para o seu aparelho, e armamento”, Relatório do Ministro da Marinha, 1831, p. 7.

⁴⁴² CORREA FILHO, 1979. p. 19-0.

⁴⁴³ D'ALINCOURT, 1877-1878. p. 52.

As observações de Sargento-Mór Luiz D'Alincourt, não deixam dúvidas quanto eram precárias à situação do Trem Naval. Aliás, as dificuldades para com as construções navais, não afetavam apenas a Província de Mato Grosso. O Ministro dos Negócios da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres, no Relatório enviado a Assembléia Geral em 7 de maio de 1832, destacava a precariedade dos arsenais, sobretudo quanto à inexistência de galpões para abrigar as embarcações, a fim de protegê-las da ação do sol e chuva. Segundo o ministro, “os navios ficam expostos durante todo o tempo de sua construção, às vicissitudes da atmosfera; as copiosas chuvas e os intensos calores os estragam, [sic] antes mesmo de serem lançados ao mar”⁴⁴⁴.

Ainda em seu relatório, cita as dificuldades quanto à aquisição dos materiais empregados nas construções navais, como: cabos, lonas, amarras, fateixas e linho para as velas. Esses materiais, por serem todos importados, custavam grandes somas ao Tesouro Público. Conclui, pela necessidade de fabricá-los no país, e ainda, sugere a reativação de uma fábrica de cordoaria existente no Arsenal de Marinha da Corte, bastando incentivar a cultura de linho, ora abandonada nas Províncias do Rio Grande do Sul e São Paulo. Do seu quadro de queixas, ante as dificuldades de aquisição e altos preços dos artefatos náuticos, foi mais incisivo em relação às oficinas, máquinas e equipamentos quanto a sua precariedade.

Quanto às oficinas, que já existem no Arsenal da Marinha [Corte], quase todas ainda estão no estado de imperfeição, da qual somente as poderá tirar uma desenvolvida instrução dos nossos artífices; a elas, não só falecem as máquinas, e utensílios, que para facilidade, e perfeição dos produtos tem inventado a indústria humana,⁴⁴⁵.

Os problemas encontrados por Leverger, nos estaleiros de Cuiabá, refletiam uma realidade do Estado Nacional Brasileiro, e não apenas de Mato Grosso. Luiz D'Alincourt, a exemplo do Ministro da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres, também lamentava o não aproveitamento dos nossos recursos naturais, “Não posso deixar de lastimar o quão pouco nos havemos aproveitado dos avultados meios com que à natureza mimoseou o Brasil, para fazê-lo tudo grande, e independente em tudo”⁴⁴⁶.

⁴⁴⁴ Relatório do Ministro da Marinha. 1832. Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres. In: Serviço de Documentação da Marinha - RJ. p. 2.

⁴⁴⁵ Idem, p. 3.

⁴⁴⁶ D'ALINCOURT, 1877-1878. p. 151, Seção primeira.

Sobre os recursos naturais de Mato Grosso, D'alincourt, cita uma árvore, o Tucaráis, cuja casca poderia ser usada como estopa para calafetar embarcações, evitando-se sua aquisição, e o conseqüente aumento dos gastos militares, já reduzidos. Conforme Virgilio Correa Filho, nem os quatro contos de réis que a lei obrigava aplicar exclusivamente nas forças navais estacionadas na Província, estavam sendo efetivamente gastos com essa finalidade. Só para o pagamento dos salários atrasados de Leverger, seria consumida grande parte desses recursos⁴⁴⁷. Ao citar a quantia de Quatro Contos de Réis, para as despesas das barcas, Virgilio Correa Filho, referia-se à verba consignada para a repartição da marinha na província, referente ao ano financeiro de 1831/1832⁴⁴⁸.

Sem ocupar de suas funções militares por absoluta carência de recursos, Augusto Leverger solicitou à Marinha Imperial sua dispensa do comando das construções e imediato retorno ao Rio de Janeiro. Apenas em fins de 1833 foi atendido. Após insistentes pedidos, em fins de 1833, o Ministro da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres, autoriza sua saída de Cuiabá. O Visconde de Taunay registra sua saída de Cuiabá em março de 1834, e sua apresentação no Quartel-General da Marinha no Rio de Janeiro, em 29 de setembro de 1834.

A ordem de retorno de Leverger chegou por declaração do ministro Joaquim José Rodrigues Torres, indicando o recolhimento de Augusto ao Rio de Janeiro. Ele partiu em fins do mês de março de 1834 para só chegar à corte do Império em 29 de setembro do referido ano. Não tendo nada a ver com os assuntos de governo, Leverger foi convocado para prestar serviços no que sabia de melhor, a hidrografia, como relata mais uma vez Visconde de Taunay: Apresentou-se Leverger ao conselheiro Antero José Ferreira de Bristo, Ministro da Marinha desde 30 de junho de 1834, e dele teve a ordem de prontificar individualizada exposição e desenhos referentes á comissão que acabara de desempenhar⁴⁴⁹.

Inesperadamente o *marinheiro bretão* foi reformado e sem direito a remuneração, pois, era estrangeiro sem naturalização no país. Não reclamou ele de tal disposição, visto que era de sua índole não brigar por direitos que pareciam não ser seus. Daí o firme propósito de regressar à França para tentar ganhar a vida novamente.

Seu biógrafo nos relata, porém, que a sorte estava a favor de Leverger:

⁴⁴⁷ CORRÊA FILHO, 1979, p. 21.

⁴⁴⁸ Ofício da Presidência da Província ao Ministro da Marinha em 3 de abril de 1832. op. cit.

⁴⁴⁹ TAUNAY, [S.d]. p. 60.

A 16 de maio de 1837, formara-se o quarto gabinete da Regência Feijó e dele fizera parte, como ministro da guerra, o senador José Saturnino da Costa Pereira, primeiro presidente da Província de Mato Grosso a 10 de Setembro de 1825 e que guardara daquela região as mais simpáticas recordações. Falou ele ao seu colega Tristão Pio dos Santos [Ministro da Marinha] e ambos acordaram levar por diante a idéia iniciada no tempo de D. Pedro I, isto é, a organização de uma esquadilha para garantia e defesa da zona mato-grossense fluvial, ou pelo menos, da sua capital, Cuiabá. Esbarrou, contudo logo o governo com grande dificuldade: achar oficial que aceitasse a incumbência e quisesse partir para tão longe. Os muitos nomeados escusavam-se por todos os modos, davam parte de doentes, pediam inspeção de saúde ou declaradamente desobedeciam á ordem recebida, apontando todos, á uma, quem lá estivera já, com mais próprio, ou melhor, único nas condições precisas para bem desempenhar a árdua missão e chegar a algum resultado prático⁴⁵⁰.

Depois de subitamente reformado, Leverger retornou ao Comando das Barcas Canhoneiras, conforme veremos em item específico⁴⁵¹.

3.3 Fundação do Arsenal de Mato Grosso

O Major de Engenheiros José Saturnino da Costa Pereira, foi o primeiro Presidente da Província de Mato Grosso, nomeado a 21 de abril de 1824 pelo Imperador D. Pedro I. Formado na área de Ciências Matemáticas, pela Universidade de Coimbra, José Saturnino da Costa Pereira exerceu a Presidência da Província de 10 de setembro de 1825 a 10 de abril de 1828, quando assumiu uma cadeira no Senado. Eleito de forma indireta substituiu Caetano Pinto de Miranda Montenegro na cadeira senatorial pertencente a Mato Grosso. Foi Senador do Império durante o período entre 1828 e 1852. Costa Pereira exerceu ainda, o cargo de Professor da Escola Militar do Conselho do Imperador e como intelectual, escreveu várias obras de uso militar, sobre engenharia e ensino. Dentre suas obras, destacam-se o Plano para Divisão das Comarcas, Cidades, Vilas, Povoações e Paróquias da Província de Mato Grosso, 1827-1828.

Essa obra foi publicada em duas partes. A primeira pela Biblioteca Nacional, e a segunda nos Anais da Biblioteca Nacional de 1837. A obra completa reuniu diversas produções como Dicionário Topográfico do Império do Brasil, 1834; Elementos de Lógica, 1834; Elementos de Geodésia; 1840; Lições Elementares de ótica, 1841; Elementos de Apontamentos para a Formação de um Roteiro nas Costas do Brasil, 1842 entre outras. Além das obras citadas acima, Costa Pereira foi responsável pela criação

⁴⁵⁰ Idem, p. 63-4.

⁴⁵¹ Aviso do Ministro da Marinha, Rio de Janeiro, 6 de julho de 1837. op. cit.

do primeiro regulamento para a construção naval no Brasil, quando ocupou a Presidência da Província de Mato Grosso. O regulamento composto de 39 artigos tinha por objetivo disciplinar o trabalho no Arsenal de Marinha de Mato Grosso e evitar conflitos de competências entre os diversos oficiais da ribeira que ali trabalhavam.

Coube, portanto a José Saturnino Costa Pereira, adotar providências para a fundação do Arsenal de Marinha de Mato Grosso, destinado à construção das Barcas Canhoneiras, (Figura 4a, p. 318) já apontadas por D'Alincourt, como peças essenciais para defesa dos rios. A autorização para a construção das referidas embarcações, havia sido emitida pela Secretaria da Guerra, através das Portarias de 14 de abril e 7 de junho de 1825, (Anexo 1, p. 297).

Ordenando-se em Portaria de 14 de abril do corrente ano, entre outras providências relativas à defesa da Província de Mato Grosso, que o Governador das Armas, procedesse a construção de seis barcas canhoneiras, quer deverão ser empregadas em proteger o Forte de Nova Coimbra, e mais fronteira pelo Rio Paraguai: manda S.M.I [Sua majestade o Imperador] pela Secretaria dos Negócios da Guerra, que o presidente da sobredita Província de Mato Grosso, preste todos os socorros pecuniários para semelhante despesa, ficando na inteligência, de que pelo Tesouro Público serão expedidas as convenientes ordens a Junta da Fazenda da Província.

Palácio do Rio de Janeiro em 7 de junho de 1825.

João Vieira de Carvalho – Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Guerra.

Cumpra-se, e registre-se.

Cuiabá, 3 de 9br^o [novembro] de 1825 – Jose Saturnino da Costa Pereira ⁴⁵².

Em viagem a Província de Mato Grosso, o Ministro da Guerra João Vieira de Carvalho, de passagem por Goiás, havia sido informado por Jose Saturnino, através de ofício datado de 24 de julho de 1825 (Anexo 02, p. 297), a disposição do Governo Imperial de construir seis barcas canhoneiras.

Em Goiás, onde me acho em viagem para a Província de Mato Grosso, me acaba de ser entregue a Portaria que Vossa Excelência me dirigiu em data de 7 de junho do presente ano, pela qual S.M.I. é servido ordenar-me, que eu preste todos os socorro pecuniários, para a construção de seis barcas canhoneiras que deverão ser empregadas em proteger o Forte de Coimbra, e mais fronteira pelo Rio Paraguai, tenho a honra de participar a Vossa Excelência da recepção da mencionada portaria e declarar que apenas chegue a cidade de Cuiabá não só darei religioso cumprimento ao que S.M.I. me ordenar, como anteciparei todas as providências que estiverem ao meu

⁴⁵² Portaria do Secretário de Estado dos Negócios da Guerra. Rio de Janeiro, 7 de junho de 1825. APMT. Livro 09. Registro das Portarias expedidas pelo Secretário dos Negócios da Guerra ao Presidente da Província de Mato Grosso. p. 5.

alcance, para execução desta Imperial determinação enquanto não chega ali o Governador das Armas, que deixei em São Paulo⁴⁵³.

O Governador das Armas, a quem caberia a construção das barcas canhoneiras, foi nomeado pelo Imperador D. Pedro I, por Decreto de 4 de novembro de 1824, tratava-se do Tenente Coronel Adido ao Estado Maior do Exército Antonio Joaquim da Costa Gavião⁴⁵⁴. A nomeação do Governador das Armas, anterior a autorização da construção das barcas, sinalizava determinação do governo imperial de construí-las. Entretanto, conforme ofício número 3, de 14 de outubro de 1825, José Saturnino, informava ao Ministro da Guerra, João Vieira de Carvalho, providências para construir as barcas.

[...] achava exercendo de fato as funções deste emprego [Governador das Armas] até a chegada do Coronel Graduado Antonio Joaquim da Costa Gavião, que S.M.I. tem para isto nomeado. Em consequência do que julguei do meu dever dar execução as imperiais ordens de S.M.I.⁴⁵⁵.

Portanto, quase um ano após sua nomeação, o referido Governador das Armas ainda não tinha se apresentado para tomar posse, de acordo com o próprio Presidente da Província [...] “quanto, porém ao Coronel Gavião Governador das Armas desta Província nenhuma notícia tenho dele, e nem tenho recebido carta sua”⁴⁵⁶.

3.3.1. O local de Instalação

O Ministro e Secretário dos Negócios da Guerra, João Vieira de Carvalho, através da Portaria de 14 de abril de 1825, dirigida ao Governador das Armas da Província de Mato Grosso, solicitou informações sobre a situação militar desta mesma Província e sua capacidade de defesa. Na ausência do Governador das Armas, José Saturnino, pediu aos comandantes militares informações sobre o sistema de defesa da

⁴⁵³ Ofício do Ministro e Secretário dos Negócios da Guerra ao Presidente da Província de Mato Grosso. Goiás, 24 de julho de 1825. APMT. Livro 12. Registro de Ofícios expedidos ao Ministro dos Negócios da Guerra (18254-1831). p. 1.

⁴⁵⁴ Portaria do Ministro e Secretário dos Negócios da Guerra. Rio de Janeiro, 13 de novembro de 1824. APMT. Livro 9. Registro de Portarias expedidas pelo Ministro da Guerra ao Presidente da Província de Mato Grosso. (1824-1839). p. 6.

⁴⁵⁵ Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso. Cuiabá ao Ministro da Guerra. Cuiabá, 14 de outubro de 1825. APMT. Livro 12. Registro de ofícios expedidos ao Ministério dos Negócios da Guerra (1825-1831). p. 4.

⁴⁵⁶ Idem, p. 7.

Província, propondo quesitos sobre o tema⁴⁵⁷. Ao todo foram elaborados oito quesitos descritos abaixo:

- 1º - Local mais apropriado para instalação do Primeiro Comando Militar da Província;
- 2º - Quais os pontos do Distrito de Albuquerque que se devem guarnecer;
- 3º - Número de homens que devem guarnecer cada um desses pontos;
- 4º - De que arma, deverá compor cada guarnição;
- 5º - Qual o meio mais econômico e breve de fornecer víveres a cada um desses pontos;
- 6º - Até que ponto deve sair às guarnições de seus quartéis, para que se conservando unicamente em defesa, não se exponham para não serem desalojados;
- 7º - O que se deve praticar sobre o Comando de Vila Bela, fazendo aplicação aquele distrito dos quesitos, 2, 3, 4, 5, 6, e 7;
- 8º - Qual será o meio mais fácil e econômico para a construção das Barcas Canhoneiras, mandadas construir nesta província pelo Imperador⁴⁵⁸.

Sobre o oitavo quesito, José Saturnino, buscava informações a respeito do melhor local para instalar o Arsenal de Marinha. Dos comandantes consultados, não houve concordância sobre o lugar mais adequado – Cuiabá ou Vila Maria.

As Barcas Canhoneiras devem ser feitas em Vila Maria, por ali ter abundância de madeiras e ser fácil à navegação para Coimbra, e os mestres que fizeram duas, ainda existem dois nesta cidade. Antonio José Cerqueira Caldas – Comandante do Quartel Militar de Cuiabá⁴⁵⁹.

O meio mais fácil para conseguir a construção das Barcas mandadas fazer por S.M.I, [Sua Majestade Imperador] é o porto de Cuiabá, por ser este serviço feito debaixo das vistas do Excelentíssimo Senhor Presidente desta Província e assistido com os meios pecuniários pela Junta da administração e Arrecadação da Fazenda Pública. José Antonio Lima Abreu – Capitão da Legião de 1ª Linha⁴⁶⁰.

Para a construção das Barcas Canhoneiras, será melhor Vila Maria, pela facilidade de madeira, e lá foram feitas as que estão lançadas ao consumo [sendo utilizadas]. Joaquim Alves Ferreira – Tenente de Caçadores de 2ª Linha⁴⁶¹.

Pelo que pertence ao 8º e último artigo, devem as barcas ser construídas no Porto Geral desta cidade [Cuiabá], pois concorrem todas as circunstâncias para luzir o trabalho: as madeiras são tiradas por pedestres, tendo a testa os carpinteiros que lhes mostrem as que são convenientes. Sargento Mór Miguel Ribas⁴⁶².

⁴⁵⁷ Idem, ibidem.

⁴⁵⁸ Ofício do Capitão da Legião de 1ª Linha, José Antonio Lima Abreu. Cuiabá, 19 de setembro de 1825. APMT. Lata 1825-A (documentos avulsos).

⁴⁵⁹ Ofício do Comandante do Quartel Militar de Cuiabá, Antonio José Cerqueira Caldas. Cuiabá, 18 de setembro de 1825. APMT. Lata 1825-A (documentos avulsos).

⁴⁶⁰ Ofício do Capitão da Legião de 1ª Linha, José Antonio Lima Abreu. Cuiabá, 19 de setembro de 1825. APMT. Lata 1825-A (documentos avulsos).

⁴⁶¹ Ofício do Tenente de Caçadores de 2ª Linha, Joaquim Alves Ferreira. Cuiabá, 19 setembro de 1825. APMT. Lata 1825-A (documentos avulsos).

⁴⁶² Ofício do Sargento Mór Miguel Ribas. Cuiabá, 21 de setembro de 1825. APMT. Lata 1825-A (documentos avulsos).

Vila Maria, foi apontada como o local ideal para a construção das barcas, não só pela existência de madeiras para construção naval, como por ter abrigado a construção de duas barcas de caverna, que por falta de cuidados apodreceram no porto. Segundo Antonio José Cerqueira Caldas, Comandante do Quartel Militar de Cuiabá, dos mestres construtores que ajudaram na sua construção, dois ainda se encontravam na referida localidade. O Major Engenheiro Luiz D’Alincourt, também apontava Vila Maria, por sua excelente localização e facilidade de acesso tanto por terra quanto pelos rios, como o local ideal para abrigar um aparato bélico.

[...] a fertilidade de seus terrenos, e a bondade de seu clima, são grandes motivos que me fazem encarar aquele lugar, tanto debaixo de vistas [ponto der vista] políticas como militares, para se torna no futuro numa populosa cidade, capital da província, e que em si contenha os grandes depósitos dos trens de guerra, para facilmente suprir as fronteiras do [Rio] Paraguai, e de Mato Grosso⁴⁶³.

Quanto ao parecer do Sargento-Mór Miguel Ribas⁴⁶⁴, sobre o local mais adequado para a construção das barcas, apontou o Porto de Cuiabá, devido à existência de madeiras para construção naval. Sua afirmação, no entanto, contradiz com as informações prestadas pelo próprio Presidente da Província ao Ministro da Marinha. José Saturnino defendeu a construção das barcas de caverna no Arsenal de Marinha a ser criado, em substituição as canoas monóxilas, por não existirem, pelo menos nas cercanias de Cuiabá, madeiras para construção naval⁴⁶⁵, diferente do que ponderou o Sargento- Mór.

Ainda a respeito de madeiras para construção naval, Luiz D’Alincourt encarregado da Comissão Estatística e Topográfica sobre a Província de Mato Grosso, apontou alguns locais onde poderiam ainda ser encontrada referida matéria prima, como a Serra da Chapada, ao longo do Rio Madeira e Vila Maria (Barra dos Rios Sepotuba e Cabaçal). Referindo-se aos tipos de embarcações utilizados no Rio São Lourenço (canoas e batelões) que demandavam pouca altura da água, Luiz D’Alincourt observou [...] “custarem a aparecer, em lugares cômodos, corpulentos troncos para as grandes

⁴⁶³ D’ALINCOURT, 1877-8, p. 43 (Secção segunda).

⁴⁶⁴ Idem.

⁴⁶⁵ Ofício do Presidente da Província de Mato ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha. Cuiabá, 18 de junho de 1826. APMT. Livro 13. Registro de ofícios provinciais expedidos a Secretaria de Estado dos Negócios Imperiais (1825-1832).

canoas, chamadas de guerra”⁴⁶⁶. Em outra passagem o mesmo comissionário, reclamava da navegação fluvial entre Porto Feliz e Cuiabá, quase em desuso, pela grande demora, pelos obstáculos a vencer além da falta de canoas para compra⁴⁶⁷. Essa reclamação valorizava ainda mais as madeiras existentes na própria Província.

Na opinião do Ministro da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres, a escolha das madeiras para a construção dos navios de guerra, influenciava diretamente na sua qualidade.

[...] melhor conhecimento sobre os lugares mais próprios para tirar madeira de construção, e o maior número de experiências sobre o uso mais vantajoso de cada uma das espécies que temos nos pode assegurar mui sensível melhoramento na construção de nossos vasos de guerra⁴⁶⁸.

Luiz D’Alincourt, no trabalho estatístico já citado, organizou tabela com as principais espécies de árvores encontradas em Mato Grosso, as quais poderiam ser usadas na construção naval. Fica evidente, a importância das matas de madeira para a construção naval, quesito que Cuiabá estava em desvantagem em relação à Vila Maria.

A existência de madeiras para construção naval preocupava o Ministério da Marinha, tanto pelo seu alto preço⁴⁶⁹, quanto pela sua preservação⁴⁷⁰. O Ministro da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres, através do ofício circular n. 6 de 12 de dezembro de 1843, solicitava a Presidência da Província de Mato Grosso, informações sobre a existência de matas de madeira para construção naval e a necessidade de preservá-las⁴⁷¹.

A obtenção de madeira para construção naval continuava na pauta dos problemas enfrentados pela marinha. Através do Aviso número 17, de 30 de setembro de 1851, O Ministro da Marinha, Manoel Vieira Tosta, solicitava informações circunstanciadas sobre as madeiras de lei existentes na Província, facilidade de corte e transporte. Vieira Tosta requereu ainda informações sobre a propriedade das matas, se eram de propriedade da nação ou de particulares e as medidas adotadas para preservação. Em resposta ao Aviso Circular citado, o Presidente da Província Augusto

⁴⁶⁶ D’ALICOURT, 1877-8, p. 119.

⁴⁶⁷ Idem, p. 69 (Secção segunda).

⁴⁶⁸ RMM, 1831, p. 2.

⁴⁶⁹ RMM, 1829, p. 10.

⁴⁷⁰ Ofício do Ministro da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres, ao Presidente da Província de Mato Grosso Zeferino Pimentel Moreira Freire. Rio de Janeiro, 12 dezembro de 1843. APMT. Livro 71. Registro de Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853). p. 9v.

⁴⁷¹ Idem, ibidem.

Leverger, dava conta ao ministro de que as margens do Rio Vermelho, Sepotuba e Cabaçal, havia abundância de madeiras para construção naval. Informou ainda, que na Barra dos Rios Sepotuba e Cabaçal, próximos a Vila Maria (Cáceres), estavam as principais reservas ⁴⁷².

Augusto Leverger ao informar a existência em Vila Maria, de madeiras para construção naval, confirma as informações referentes ao quesito oitavo, proposto por José Saturnino da Costa Pereira em 1825 e respondidos pelos comandantes militares, sobre o melhor local para a construção das barcas canhoneiras. Dos militares consultados, Antonio José Cerqueira Caldas – Comandante do Quartel Militar de Cuiabá, e Joaquim Alves Ferreira – Tenente de Caçadores de 2ª Linha, indicaram Vila Maria como o melhor ponto para a instalação do Arsenal de Marinha e construção das Barcas Canhoneiras. Sobre as referidas matas, Augusto Leverger respondeu ao ministro:

Da foz do [Rio] Jauru para baixo corre o [Rio] Paraguai por pantanais e poucas são as madeiras de lei que vertem as suas margens. O primeiro rio que lhe entra na margem esquerda é o [Rio] São Lourenço, também destituído de matas de alguma importância na sua parte inferior, bem como o [Rio] Cuiabá, seu principal tributário ⁴⁷³.

Conforme o Ofício, mesmo não oferecendo as melhores condições, a escolha do local para construção das barcas e instalação do Arsenal de Marinha, recaiu sobre o Porto de Cuiabá. Esse local abrigou o Arsenal de Marinha de Mato Grosso e a Companhia de Imperiais Marinheiros⁴⁷⁴, conforme decisão de José Saturnino da Costa Pereira.

Essa escolha, embora não informada oficialmente ao Ministro da Guerra, João Vieira de Carvalho, no ofício que enviou em resposta a portaria do ministro de 14 de abril de 1825 (Anexo 03, p. 298), não deixa dúvidas da sua preferência pelo Porto de Cuiabá. No ofício n. 3 de 14 de outubro de 1825, José Saturnino informou ao Ministro da Guerra, a situação militar da Província de Mato Grosso, e as ponderações dos Comandantes Militares sobre a proposta requisitada.

⁴⁷² Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, Augusto Leverger, ao Ministro da Marinha, Manoel Vieira Tosta. Cuiabá, 01 de abril de 1851. APMT. Livro 109. Registro da correspondência oficial do Presidente Província com o Ministério da Marinha (1849-1855). p. 35-8.

⁴⁷³ Idem, ibidem.

⁴⁷⁴ No local escolhido acha-se atualmente construída a ponte Julio Muller.

Ao 1º quesito, são todos concordes, que o Quartel do Comandante do Primeiro Distrito seja em Albuquerque, por ser a posição mais central e de onde se pode mais facilmente dirigir as ordens aos demais pontos da fronteira;

2º - Creio que além de Miranda, Coimbra, Camapuã e Jauru, deve mais guarnecer-se a barra do Paraguai-Mirim, como o lugar é pantanoso, a guarnição deve ser colocada no lugar denominado Bacaiobal;

3º - Para a guarnição dos pontos acima indicados, tomo por média todas as opiniões, que deve ser de 350 praças, sem compreender os oficiais e oficiais inferiores. A guarnição de Miranda deve ser aumentada em mais 40 praças, para a plantação de mantimentos;

4º - Em todos os pontos deve haver infantaria, e artilharia proporcional as bocas de fogo. Em Miranda, deve haver alguma cavalaria;

5º - O Presídio de Miranda deve fornecer mantimentos a outros pontos, para essa finalidade determinei o recrutamento de Pedestres para serem empregados na lavoura, bem como mandei construir fornos de torrar farinha e monjolo para socar milho;

6º - São todos concordes que as guarnições não devem sair de seus postos, exceto se forem atacados;

Quanto ao 7º e 8º, é tal a obscuridade que ainda estou sobre os negócios da Fronteira de Mato Grosso, que não posso deliberar coisa alguma⁴⁷⁵.

Mesmo alegando não possuir conhecimentos necessários sobre o quesito oitavo –“*Qual será o meio mais fácil e econômico para a construção das Barcas Canhoneiras, mandadas construir nesta província pelo Imperador*”⁴⁷⁶, - José Saturnino, pelas providências tomadas, já havia optado por construí-las no Porto de Cuiabá, conforme explicitado no ofício dirigido ao Ministro da Guerra, João Vieira de Carvalho.

Pelo que respeita as Barcas Canhoneiras que S.M.I [Sua Majestade Imperador] manda construir até 6, sendo talvez a única defesa em que se pode ter confiança do lado ao Paraguai, eu ponho todos os esforços que estão a minha parte, para o cumprimento desta importante construção, para o que já mandei vir da Vila de Diamantino um construtor que ali existe, e fabricou já duas, que por falta de cuidado, se deixaram apodrecer, e foram vendidas para aproveitar alguma ferragem, e lenha segundo me consta. Para dar as dimensões das madeiras que se devem cortar, tenho mandado aprontar a madeira para construção dos reparos de algumas pessoas que achei poderão servir para artilhá-las. Mandei construir o telheiro em que devem ser construídas no Porto desta cidade⁴⁷⁷.

⁴⁷⁵ Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso. Cuiabá ao Ministro da Guerra. Cuiabá, 14 de outubro de 1825. APMT. Livro 12. Registro de ofícios expedidos ao Ministério dos Negócios da Guerra (1825-1831). p. 4-7.

⁴⁷⁶ Ofício do Capitão da Legião de 1ª Linha, José Antonio Lima Abreu. Cuiabá, 19 de setembro de 1825. APMT. Lata 1825-A (documentos avulsos).

⁴⁷⁷ Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso. Cuiabá ao Ministro da Guerra. Cuiabá, 14 de outubro de 1825. APMT. Livro 12. Registro de ofícios expedidos ao Ministério dos Negócios da Guerra (1825-1831). p. 4-7.

O ofício de José Saturnino, não deixa dúvidas quanto à escolha de Cuiabá para a instalação do Arsenal de Marinha e construção das Barcas Canhoneiras. Nesse mesmo ofício, solicita ainda ao Ministério da Guerra, o envio de cabos de linho, lona para velas, âncora, breu, arganésus (âncora pequena com argola) e pregos de várias bitolas, necessários ao prosseguimento dos trabalhos no Porto de Cuiabá.

A escolha do Porto de Cuiabá para sediar o Arsenal das Barcas Canhoneiras, conforme se pode inferir da documentação consultada no Arquivo Público de Mato Grosso (APMT), foi uma decisão que não considerou os componentes necessários às construções navais, entre eles, o fornecimento de madeiras para o fabrico do cavename, (Figura 4b, p. 319) mastros e vergas. As alegações do Capitão da legião de 1ª Linha José Antonio Lima Abreu, a respeito de Cuiabá, como o melhor local para a construção [...] “por ser este serviço feito debaixo das vistas do Excelentíssimo Senhor Presidente desta Província e assistido com os meios pecuniários pela Junta da administração e Arrecadação da Fazenda Pública”⁴⁷⁸, encontrou eco nas pretensões de José Saturnino.

Os documentos sobre a escolha do Porto de Cuiabá para sediar as construções navais em Mato Grosso, não corroboram a decisão de José Saturnino da Costa Pereira. André Gaudie Ley, Presidente da Província, em ofício de 5 de fevereiro de 1831 enviado ao Ministro da Marinha Francisco Vilela Barbosa, informando as razões do atraso da construção das Barcas Canhoneiras, descreveu mais um dos inconvenientes da escolha. Nas informações prestadas ao titular da Pasta da Marinha, observa que no período das secas as barcas dificilmente poderiam sair do porto e conseqüentemente não cumpririam as funções para as quais seriam construídas – defesa do Rio Paraguai.

[...] “quando se chegarem a prontificar [construir] todas as seis barcas, sem duvidar que se lhe não dando exercício se tornariam inservíveis [...] porque o Rio Cuiabá só pode oferecer navegação às referidas barcas em determinada estação”⁴⁷⁹.

O Ministro da Marinha, no Relatório de 1841, informou a Assembléia Geral Legislativa, a proposta do Presidente da Província de Mato Grosso, de se transferir os Trens de Guerra e Naval, de Cuiabá para Vila Maria.

⁴⁷⁸ Ofício do Capitão da Legião de 1ª Linha, José Antonio Lima Abreu. Cuiabá, 19 de setembro de 1825. APMT. Lata 1825-A (documentos avulsos).

⁴⁷⁹ Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso André Gaudie Ley, ao Ministro da Marinha, Francisco Vilela Barbosa. Cuiabá, 5 de fevereiro de 1831. APMT. Livro 13. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834). p. 113.

Ultimamente, participa que julga de muita utilidade remover da Capital para a Vila Maria o Comando das Armas, os Corpos Militares, e o Arsenal de Guerra, acerca do que pretende em outro correio oficial ao Ministro competente; convindo não menos, no caso de se efetuar a remoção, ser também transferido o de Marinha para a dita povoação situada na confluência do Rio Jauru e Paraguai; [...] ⁴⁸⁰.

Na justificativa para transferir o Arsenal de Marinha para Vila Maria, o Presidente da Província, utilizou-se dos mesmos argumentos já discutidos: a) proximidade das matas de madeira para construção naval; b) fácil comunicação com os demais pontos da província e Fronteira do Alto Paraguai; c) conveniência de estarem os armazéns do Trem de Guerra e Naval num mesmo local para prestarem assistência recíproca.

Augusto Leverger, quando retornou a Província ⁴⁸¹, nomeado em 11 de novembro de 1844, Comandante das Barcas Canhoneiras e Diretor do Trem Naval de Mato ⁴⁸², recebeu instruções do Ministro da Marinha para proceder a estudos sobre a conveniência ou não, de transferir o Arsenal de Cuiabá para Vila Maria.

Examinará com o maior cuidado o lugar da Campina sobre a margem do [Rio] Paraguai, perto de Vila Maria, onde já se pretendeu colocar os Arsenais de Marinha e de Guerra, a fim de informar circunstanciadamente sobre a conveniência de transferir-se para aquele ponto o Estabelecimento da Marinha daquela Província, fazendo ver as vantagens e inconvenientes, que semelhante transferência pode oferecer ⁴⁸³.

Após considerar as inconveniências da localização do Arsenal no Porto de Cuiabá, o Capitão de Fragata Augusto Leverger propõe sua mudança para Vila Maria. Dentre as alegações do Comandante das Barcas Canhoneiras, estava às dificuldades de navegação no Rio Paraguai e a falta de madeiras para construção naval próximas ao local de construção: “As vantagens mais salientes desta transferência são a maior

⁴⁸⁰ RMM, 1841, p. 9.

⁴⁸¹ Augusto Leverger chegou a Província de Mato Grosso em 23 de novembro de 1830, para assumir a construção das Barcas Canhoneiras, onde permaneceu até março de 1834. Dispensado do comando das construções, apresentou-se no Quartel da Marinha no Rio de Janeiro em setembro de 1834.

⁴⁸² Aviso do Ministro da Marinha, Antonio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti de Albuquerque, ao Presidente da Província de Mato Grosso Ricardo José Gomes Jardim. Rio de Janeiro, 11 de novembro de 1844. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853). p. 14v.

⁴⁸³ Aviso N. 8 do Ministro da Marinha, Antonio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti de Albuquerque, ao Presidente da Província de Mato Grosso Ricardo José Gomes Jardim. Rio de Janeiro, 27 de novembro de 1844. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853). p. 15-6.

facilidade para as nossas barcas navegarem o [Rio] Paraguai, e a maior facilidade na aquisição de madeiras para a construção”⁴⁸⁴.

Em Ofício dirigido ao Ministro da Marinha, Augusto de Leverger fez alegações justificando a transferência. No entanto suas considerações não foram referendadas pelo Presidente da Província. No mesmo ofício, Manuel Felizardo de Souza e Melo, se colocou contra a mudança do Arsenal para Vila Maria.

As vantagens não compensam as desvantagens da falta de fiscalização das despesas que seriam feitas muito longe da vista do governo da província, e do perigo de ser surpreendido o estabelecimento no caso de haver uma guerra com a República da Bolívia⁴⁸⁵.

Ao declarar a incapacidade do governo de fiscalizar os gastos públicos, fora dos limites de Cuiabá, o Presidente da Província deu margem a dúvidas quanto a sua capacidade de administrar. Ao alegar zelo pela administração da coisa pública e com as despesas da construção das barcas, convenceu o Governo Imperial a manter o Arsenal de Marinha no Porto de Cuiabá. Através do ofício de 17 de setembro de 1849, o Imperador comunicou sua decisão [...] “manda declarar a Vossa Excelência [Presidente da Província], que, a vista das razões a tal respeito apresentadas, não deve ter lugar a referida mudança, o que comunico a Vossa Excelência para seu conhecimento”⁴⁸⁶.

O assunto da mudança do Arsenal de Marinha de Cuiabá para Vila Maria, voltaria novamente à pauta do Ministério da Marinha. O Ministro João Maurício Wanderlei, diante das dificuldades pelas quais passava o Arsenal de Marinha de Cuiabá, propôs sua mudança para Vila Maria: “O ponto que parece reunir em maior grau condições para sede de um Arsenal de Marinha é o de Vila Maria, a margem esquerda do Rio Paraguai”⁴⁸⁷.

⁴⁸⁴ Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, Joaquim José de Oliveira, ao Ministro da Marinha, Manuel Felizardo de Souza e Melo. Cuiabá, 30 de junho de 1849. APMT. Livro 109. Registro da correspondência oficial do Presidente da Província com o Ministério da Marinha (1849-1855). p. 1.

⁴⁸⁵ Idem.

⁴⁸⁶ Aviso do Ministro da Marinha, Manuel Vieira Tosta, ao Presidente da Província de Mato Grosso, João José da Costa Pimentel. Rio de Janeiro, 17 de setembro de 1849. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853). p. 62-3.

⁴⁸⁷ RMM, 1855, p. 18.

Entretanto, essa proposta não se consolidaria, pois o Arsenal de Marinha de Cuiabá foi transferido anos mais tarde para o Porto de Ladário⁴⁸⁸ conforme veremos no capítulo IV.

Diante das controvérsias sobre o melhor local para a instalação do Arsenal de Marinha de Mato Grosso e a construção das Barcas Canhoneiras, Cuiabá ou Vila Maria, e posteriormente Ladário, fica evidenciado as desvantagens do Porto de Cuiabá.

3.3.2 Sobre as Barcas Canhoneiras

A utilização de Barcas Canhoneiras como patrulhamento, defesa e transporte fluvial, já havia sido utilizada em outras regiões, a exemplo do Pará e da Bahia. Na Capitânia do Pará, a utilização de barcas de caverna como meio de defesa, foi registrada pela expedição de Alexandre Rodrigues Ferreira 1783-1792 (Figuras, 5a, p. 320 e 5b, p.321). Segundo Maria Fátima Costa, essa expedição legou-nos preciosas informações sobre fauna, flora, minérios, populações indígenas, territórios recém ocupados pelos lusos nas raias fronteiriças com a Espanha, e ainda centenas de desenhos e aquarelas⁴⁸⁹. São representações envolvendo canoas indígenas, canoas artilhadas e barcas de caverna. Esse material encontra-se na Coleção Alexandre Rodrigues Ferreira, da Biblioteca Nacional.

Na Bahia, de acordo com Gomes Laurentino, quando D. João VI chegou ao Brasil em 1808, encomendou um plano de defesa e fortificação da Bahia, “que incluía a construção de 25 barcas canhoneiras e a criação de dois esquadrões de cavalaria e um de artilharia”⁴⁹⁰. Tanto no Pará, Bahia e Mato Grosso, essas barcas de caverna seriam utilizadas no lugar das canoas monóxilas. Particularmente na Província de Mato Grosso, constituiriam o núcleo inicial do Trem Naval.

O Governo Imperial, através de dispositivo legal de 20 de outubro de 1823, o qual dava forma provisória aos Governos Provinciais, estabelecia no Artigo 32, que os assuntos relacionados à Força Naval, sediada nas Províncias, eram de competência do seu respectivo Presidente. A legislação Imperial estabeleceu o seguinte: “A Marinha Nacional estacionada nos Portos das Províncias marítimas fica subordinada ao

⁴⁸⁸ Cf. Ofício N. 48 do Presidente da Província de Mato Grosso, José de Miranda da Silva Reis, ao Capitão de Fragata Joaquim Francisco Reis, Inspetor Interino do Arsenal de Marinha de Ladário. Cuiabá, 16 de julho de 1874. APMT. Livro 263. Registro de correspondência oficial da Província com o Arsenal de Marinha (1872-1875).

⁴⁸⁹ COSTA, Maria de Fátima. *Alexandre Rodrigues Ferreira e a Capitânia de Mato Grosso: imagens do interior*. História, Ciência, Saúde. Manguinhos, vol. III (suplemento), 2001. p. 996.

⁴⁹⁰ GOMES, Laurentino. *1808: Como uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram Napoleão e mudaram a História de Portugal e do Brasil*. São Paulo: Planeta, 2007, p. 118.

Presidente para lhe dar a direção, que exige o bem, e a segurança do Estado; exceto quando por ordens positivas do Ministério lhe for o contrário determinado”⁴⁹¹ .

Dessa forma, a responsabilidade pelas construções navais caberia aos Presidentes de Província, conforme exarado na portaria de 7 de junho de 1825, que autorizava a construção das Barcas Canhoneiras.

Como a nomeação do Presidente de Província era uma atribuição direta do Imperador e todas as ordens militares eram emitidas em nome do monarca, o Vice-Almirante, Herick Marques Caminha, em artigo na Revista da História Naval Brasileira, defendia a não subordinação do Presidente da Província ao Ministro da Marinha.

Em todos os portos onde houvesse navios estacionados ou em trânsito, o Comandante do Porto deveria ser escolhido entre os oficiais de comando de navio mais antigo, ou de força naval ali existente⁴⁹². Essa formalidade, não foi seguida na Província de Mato Grosso, em virtude da falta de quadros militares para exercerem funções navais, daí a nomeação de um Adido Militar do Estado-Maior do Exército, o Tenente Coronel Jerônimo Joaquim Nunes, para comandar a construção das canhoneiras. Conforme já destacado, nem o próprio Governador das Armas, nomeado para a Província, tinha se apresentado para assumir suas funções.

As Barcas Canhoneiras a serem construídas, deveriam substituir as canoas utilizadas no transporte e defesa, utilizadas desde as monções. Para a tarefa de construção, o Presidente da Província José Saturnino da Costa Pereira, encarregou o Tenente Coronel Jerônimo Joaquim Nunes, que na época servia em Corumbá, para dirigir os trabalhos nos estaleiros em Cuiabá.

Sobre a navegação do Rio Paraguai-Cuiabá, que ainda servia-se das canoas monóxilas, José Saturnino da Costa Pereira, informou a precariedade dessas embarcações ao Ministro dos Negócios da Marinha. Apresentou, sobretudo, as dificuldades de continuar a fazê-la, pois para a construção das referidas canoas, havia falta de madeiras.

Informo que a navegação tem sido feita por canoas de um pau só [monóxilas], do porto da cidade [Cuiabá] até os estabelecimentos do [Rio] Paraguai [Albuquerque, Miranda, Coimbra]. Informo ainda, que as canoas são de muito má construção, e que nenhum melhoramento sofreram desde a criação da capitania depois província. Esta faltando madeira para confecção

⁴⁹¹ COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL, 1808-1889.

⁴⁹² CAMINHA, op. cit. p. 8-32.

dessas canoas, pelo menos nas vizinhanças de Cuiabá. A construção de barcas formada por cavernas é quase desconhecida na província⁴⁹³.

O Presidente da Província informou ainda no referido ofício, os procedimentos indispensáveis para a organização de um pequeno arsenal e instrução de carpinteiros da ribeira, capazes de construir barcas de cavernas. Entre essas medidas, estavam à nomeação do Tenente Coronel Jerônimo Joaquim Nunes e do Mestre Construtor Veríssimo Xavier Castilho para dirigirem os trabalhos de construção e organização do arsenal.

A designação do Tenente Coronel Jerônimo Joaquim Nunes, foi em virtude do mesmo ter sido Artilheiro da Marinha, e conforme seu assentamento de bordo ter servido embarcado, o que o qualificava para a função. José Saturnino nomeou para ajudá-lo o construtor naval Veríssimo Xavier Castilho. Tão logo começaram os trabalhos, deram início às divergências entre o prático, instruído no dia a dia nos portos de Cuiabá, e o técnico, oriundo da Academia Militar. Esse desentendimento ensejou a primeira Regulamentação das Oficinas e Estaleiros do Arsenal de Marinha da Província de Mato Grosso, por José Saturnino, a 19 de fevereiro de 1827⁴⁹⁴.

Nascido em Portugal, Jerônimo Joaquim Nunes alistou-se em 15 de julho de 1789 e foi incorporado ao Exército Português em 1796, participando de batalhas em Rossilhão⁴⁹⁵ contra os franceses, onde demonstrou suas qualidades de artilheiro. Em 29 de novembro de 1802 foi promovido a Primeiro Tenente.

Após o malogrado ataque de Lazaro de Ribera ao Forte de Coimbra em 1801, o Império Brasileiro resolveu guarnecer a fronteira do Alto Paraguai, enviando em 1805 um Trem de Guerra sob o seu comando, onde a 23 de julho do mesmo ano foi nomeado Comandante do Presídio de Miranda. Quando o Sargento Mór, Antonio Jose Rodrigues, então Comandante do Forte de Coimbra, recebeu incumbência de desenhar a Carta

⁴⁹³ Ofício do Presidente da Província de Mato ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha. Cuiabá, 18 de junho de 1826. APMT. Livro 13. Registro de ofícios provinciais expedidos a Secretaria de Estado dos Negócios Imperiais (1825-1832).

⁴⁹⁴ Idem

⁴⁹⁵ A Campanha do Rossilhão consistiu numa campanha militar em que Portugal participou ao lado do Reino Unido, contra a França que na época atravessava a fase da Convenção. Decorreu de 1792 a 1795, tendo Portugal enviado uma divisão reforçada denominada Exército Auxiliar à Coroa de Espanha. Terminou com o Tratado de Basiléia, onde se descurou a posição portuguesa, de forma que a França manteve-se em estado de guerra contra Portugal, até as invasões napoleônicas. Acessível em: http://pt.wikipedia.org/wiki/Campanha_do_Rossilh%C3%A3o

Geográfica da Capitania de Mato Grosso, foi nomeado para substituí-lo, por ato do Capitão General de Mato Grosso João Carlos Oeynhausen.

Com o retorno de Antonio Jose Rodrigues a Coimbra, Jerônimo Nunes voltou para Cuiabá em 24 de janeiro de 1812, sendo nomeado em 30 de março de 1812, Sargento-Mór do Regimento de Milícias de Cuiabá. Ali recebeu nova promoção por Decreto de 6 de fevereiro de 1820, desde vez com a patente de Tenente Coronel.

Com a deposição de Francisco de Paula Magessi, do Governo de Mato Grosso, o Tenente Coronel Jerônimo Joaquim Nunes assumiu o cargo de Vice-Presidente da Junta Governativa, criada por Decreto de 29 de setembro de 1829. Mas a dissolução dessa Junta, através da Lei que deu nova forma aos governos das províncias, de 20 de outubro de 1823⁴⁹⁶, Nunes foi nomeado Comandante do Departamento Militar de Cuiabá.

A mesma lei que aboliu as Juntas Governativas criou o cargo de Presidente de Província e um Conselho de Governo composto de seis membros, conforme artigo 10 “O Conselho de cada Província constará de seis membros, eleitos pela mesma forma, porque se elegem os Deputados da Assembléia”⁴⁹⁷. De acordo com estes dispositivos legais, Jerônimo Joaquim Nunes foi eleito em primeiro de janeiro de 1826, Vice-Presidente da Província de Mato Grosso⁴⁹⁸.

A incerteza e a insegurança na fronteira do Império do Brasil com a República do Paraguai levou o Presidente da Província José Saturnino da Costa Pereira, a incumbir o então Vice-Presidente em data de 26 de dezembro de 1826, de dirigir-se a Fronteira do do Alto Paraguai comandando uma força de 200 homens, com a finalidade de reforçar os efetivos militares ali existentes. Não só a fronteira com o Paraguai, mobilizava tropas nesse momento, estava em curso a guerra declarada entre o Império do Brasil e as Províncias Unidas do Prata, conforme Decreto do Imperador enviado ao Presidente da Província de Mato Grosso em 20 de dezembro de 1825⁴⁹⁹.

A biografia de Jerônimo Joaquim Nunes refletia esse contexto de instabilidade política, envolvendo o Brasil e o Paraguai. Diante desse quadro José Saturnino da Costa Pereira tomou as providências necessárias para executar a portaria da Secretaria da

⁴⁹⁶ Coleção de Leis do Império - 1822-1889. Câmara dos Deputados.

⁴⁹⁷ Idem, ibidem.

⁴⁹⁸ FARIA, João Barbosa de. *Apontamentos para a biografia do Brigadeiro Jerônimo o Joaquim Nunes*. Cuiabá: Revista do Instituto Histórico de Mato Grosso. Ano XII, n. XXIII e XXIV, 1930. p. 3-9.

⁴⁹⁹ Decreto do Imperador declarando guerra as Províncias Unidas do Rio da Prata. Rio de Janeiro, 20 de dezembro de 1825, enviado a Presidência da Província de Mato Grosso. Original em exposição no Museu Municipal de Cáceres.

Guerra, autorizando a construção de seis barcas canhoneiras na Província⁵⁰⁰. Esta providência caberia ao Governador das Armas, Tenente Coronel Antonio Joaquim da Costa Gavião, nomeado por decreto de 4 de novembro de 1824. No entanto, com a demora de Gavião para assumir o posto, o Presidente da Província enviou ofício ao Ministro da Marinha, informando as providências tomadas e justificativas de indicação do Tenente Coronel Jerônimo Joaquim Nunes para assumir os trabalhos de construção do arsenal: “Para princípio da construção deste estabelecimento [Arsenal de Marinha] que julguei tão útil, achei necessário encarregar alguma pessoa hábil de todos os objetos relativos à navegação dos rios” [...] ⁵⁰¹.

O construtor naval Veríssimo Xavier Castilho, foi nomeado para auxiliar Jerônimo Joaquim Nunes na construção das barcas. O construtor indicado trabalhava em Diamantino, onde já havia construído duas barcas de caverna, mas que sem os devidos cuidados e reparos acabaram transformando-se em lenha, conforme informações prestadas ao Ministro da Guerra pelo Presidente da Província, em ofício datado de 18 de outubro de 1825.

3.2.1 Primeiros regulamentos

Os primeiros trabalhos de construção das Barcas Canhoneiras foram marcados por porfias entre o Tenente Coronel Jerônimo Joaquim Nunes, Inspetor do Arsenal, e o Mestre Construtor, Veríssimo Xavier Castilho. A falta de habilidade de ambos em articular teoria e prática prejudicava o andamento das construções e administração do arsenal. A fim de dirimir as dúvidas quanto às atribuições de cada oficial da ribeira, José Saturnino da Costa Pereira, tomou providências no sentido de adotar um regulamento que estabelecesse os ofícios e evitasse os conflitos. Emergiu daí o primeiro Regulamento do Arsenal das Barcas Canhoneiras (Anexo 04 p. 300).

O referido regulamento estabelecia as atribuições do Inspetor do Arsenal, Mestre Construtor, Oficiais da ribeira, Aprendizes e Mestre do Ponto. Da leitura do regulamento, os procedimentos administrativos, admissão de pessoal e gerência de

⁵⁰⁰ Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso. Cuiabá ao Ministro da Guerra. Cuiabá, 14 de outubro de 1825. APMT. Livro 12. Registro de ofícios expedidos ao Ministério dos Negócios da Guerra (1825-1831). p. 4.

⁵⁰¹ Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso Jose Saturnino da Costa Pereira, ao Ministro de Estado dos Negócios da Marinha, Visconde Paranaguá. Cuiabá, 18 de junho de 1826. APMT. Livro 13. Registro de ofícios expedidos ao Ministério dos Negócios do Império (1825-1832).

material, ficariam a cargo do Inspetor. Conforme Artigo 1º, § 2º - “Ao Inspetor fica pertencendo privativamente à proposta para a admissão dos operários, e aprovisionamento dos materiais, e utensílios para as diversas obras desta repartição”⁵⁰², e as do Mestre Construtor, de acordo com o Artigo 2º, § 1º:

Compete ao Mestre a direção do andamento dos trabalhos, atuais, e dos que lhe forem mandados a fazer por ordem superior, a distribuição dos oficiais nos diferentes trabalhos, a entrega dos aprendizes a aqueles operários, que julgar mais hábeis para instruí-los, vigiando que tanto os instrutores, como os instruídos cumpram com suas obrigações, e dando parte ao inspetor das relaxações, que notar para serem punidas, seguindo sua gravidade⁵⁰³.

Ainda referente ao regulamento, o parágrafo oitavo servia de baliza às atribuições do Inspetor do Arsenal e do Mestre Construtor, ao definir que não haveria intromissão nas construções navais por parte do inspetor.

O Inspetor não terá ingerência alguma sobre a perfeição das obras, que toda é encarregada ao Mestre, bem como a distribuição dos operários, escolha de instrutores para os Aprendizes, uso dos utensílios, e emprego dos materiais, todavia, quando notar nestes objetos algum abuso, dará parte ao Presidente para ser por ele remediado⁵⁰⁴.

Dessa forma, o regulamento ao definir as competências de cada oficial da ribeira, no Arsenal das Barcas Canhoneiras, disciplinava e hierarquizava o trabalho, cujo objetivo era acelerar as construções e cumprir as determinações da Secretaria de Guerra - a construção de seis barcas canhoneiras.

O Regulamento do Arsenal das Barcas Canhoneiras, foi enviado por José Saturnino da Costa Pereira, através do ofício de 3 de março de 1827, ao Ministro da Marinha, Francisco Vilela Barbosa, por julgá-lo indispensável às construções navais na província⁵⁰⁵. O Imperador, após ser informado pelo ministro do referido regulamento, encaminhou-o ao corpo legislativo [...] “determinando que este negócio [Regulamento

⁵⁰² Regulamento do Arsenal das Barcas Canhoneiras. APMT. Livro de Registro das Portarias e ordens expedidas pelo Presidente da Província (1826-1817). p. 112-119.

⁵⁰³ Idem, ibidem.

⁵⁰⁴ ibidem.

⁵⁰⁵ Ofício da Presidência da Província ao Ministro da Marinha. Cuiabá, 2 de março de 1827. APMT. Livro 13. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834). p. 48.

do Arsenal das Barcas Canhoneiras] fosse transmitido ao conhecimento ao Assembléia [Assembléia Geral Legislativa] para deliberar o que convier a semelhante respeito”⁵⁰⁶.

O assunto envolvendo a regulamentação dos Arsenais de Marinha do Império, só seria discutido no Relatório do Ministério da Marinha e apresentado a Assembléia Geral legislativa em 25 de maio de 1830, pelo titular da pasta, Francisco Vilela Barbosa. De acordo com o ministro, a Assembléia Geral Legislativa recomendou a formação de uma comissão para discutir a reforma dos arsenais e da Intendência da Marinha. Entretanto a referida comissão não apresentou resultados satisfatórios, segundo o próprio ministro, “Se me é lícito adiantar a minha opinião na generalidade dos referidos trabalhos, pouco se avançou com este expediente para preencher o fim daquela providência”⁵⁰⁷.

A Assembléia Geral Legislativa e o Ministério da Marinha precisavam dar uma resposta à regulamentação do trabalho nos arsenais do Império, pois ainda obedecia às disposições da Marinha Portuguesa. A legislação portuguesa referente aos Arsenais de Marinha, utilizada pela Marinha Imperial Brasileira era o Regimento das Coisas Comuns e Gerais aos Oficiais dos Armazéns de 17 de março de 1674⁵⁰⁸.

Esse regimento abrangia uma série de atribuições e ofícios da ribeira, como: Provedoria, Tesouraria, Almojarifado, Pagadoria, Portaria, Patrão – Mór, Mestre da Ribeira, Mestre de Vela e outros. É provável que o Major de Engenheiros José Saturnino da Costa Pereira, primeiro Presidente da Província de Mato Grosso, formado em Ciências Matemáticas pela Universidade de Coimbra, depois Senador do Império e Professor da Escola Militar do Conselho do Imperador, tivesse conhecimento do Regimento da Provedoria dos Armazéns, e dele se utilizado para criar o primeiro Regulamento do Arsenal das Barcas.

Os cargos e atribuições regulamentados por José Saturnino, como: Inspetor do Arsenal, Mestre Construtor e Escrivão do Ponto, se assemelhavam com as atribuições

⁵⁰⁶ Ofício do Governo Imperial ao Presidente da Província de Mato Grosso. Rio de Janeiro, 28 de maio de 1827. APMT. Livro 13. Registro de ofícios expedidos dos ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça e Estrangeiros (1825-1834).

⁵⁰⁷ RMM, 1829, p. 4.

⁵⁰⁸ Em virtude da expansão marítima portuguesa onde os armazéns da ribeira, tornaram-se uma grande estrutura de apoio naval, o Regente D. Pedro, criou para a Armada Portuguesa, o Regimento da Provedoria dos Armazéns em 17 de março de 1674. In: Regimento das Coisas Comuns e Gerais aos Oficiais dos Armazéns. In: *jus lusitaniae - Fontes Históricas do Direito Português*. Acessível em: http://iuslusitaniae.fesh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=113&id_obra=74&pagina=162

previstas no Regimento das Coisas Comuns, respectivamente: Provedor dos Armazéns, Patrão – Mór e Apontador da Ribera.

O Ministro da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres, apresentou a Assembléia Geral Legislativa em 28 de maio de 1832, proposta de reforma da administração dos Arsenais de Marinha do Rio de Janeiro, Bahia, Para, Pernambuco, Maranhão, Santa Catarina, e Rio Grande do Sul.

O Arsenal de Marinha de Mato Grosso, não foi citado nessa nova organização, pois as instalações navais da Província, não eram consideradas como Arsenal de Marinha. Vejamos trecho do relatório apresentado pelo Ministro Francisco Vilela Barbosa à Assembléia Geral Legislativa: “Nos portos das mais províncias não há estabelecimento naval que mereça ser assim chamado”⁵⁰⁹. O ministro, no mesmo relatório, já havia citado apenas os arsenais do Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco e Pará.

De acordo com a proposta, nos Arsenais da Marinha deveriam funcionar repartições de auxílio à administração naval, tais como: Pagadoria, Contadoria, Almoarifado, Inspeção e Intendência⁵¹⁰.

A proposta em referência, que organizava os arsenais, foi aprovada e instituída para toda a Marinha Imperial através Decreto de 11 de janeiro de 1834. Em relação ao texto original, ampliava sua abrangência, as Estações Navais de São Paulo, Espírito Santo, Sergipe, Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará⁵¹¹. Entretanto, os Arsenais de Marinha continuaram carecendo de uma legislação mais completa em relação aos procedimentos e atribuições dos serviços navais, manutenção e aparelhamento dos navios, oficinas e material.

Um regulamento mais completo foi instituído para a Marinha Imperial, através do Decreto 2583 de 30 de abril de 1860. Composto de 198 artigos estabelecia desde atribuições dos operários navais até promoções e vencimentos⁵¹².

⁵⁰⁹ RMM, 1829, p. 11.

⁵¹⁰ RMM, 1831, p. 13-8. Sobre as atribuições e pessoal de cada repartição, ver: Ministério da Marinha. Serviço de Documentação da Marinha. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 2002, v.3, t. 1. p. 14-7.

⁵¹¹ Idem, p. 16.

⁵¹² Coleção de Leis do Império do Brasil. Câmara dos Deputados. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio/colecao6.html>

O Decreto 4045 de 19 de dezembro de 1867 alterou dispositivos do Decreto 2583, criando o Depósito Naval do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro⁵¹³. Novo Decreto sob o número 5622 de 2 de maio de 1874, reorganizou novamente os arsenais, composto de 237 artigos, criava a Diretoria das Oficinas de Cordoaria, aperfeiçoava o serviço de Diques e Cabreas, ampliava a função dos Apontadores e Encarregado dos Depósitos, aumentando a fiscalização sobre os Depósitos Navais⁵¹⁴.

3.3.3 Controvérsias na construção das Barcas Canhoneiras

O breve histórico da organização dos Arsenais da Marinha Imperial, iniciou com o Regulamento do Arsenal das Barcas, criado por José Saturnino da Costa Pereira, em 19 de fevereiro de 1827. Criado para evitar conflitos entre os oficiais da ribeira que trabalhavam no Porto de Cuiabá contribuiu na organização dos arsenais de todo o império, substituindo a legislação portuguesa utilizada desde 1674.

Os conflitos entre o Inspetor do Arsenal e o Mestre Construtor, envolvendo a construção das Barcas Canhoneiras, também consta nos documentos dos Anais da Câmara do Senado de Cuiabá, o qual faz também menção à criação do Arsenal de Marinha:

Criou no Porto desta cidade [Cuiabá] uma espécie de Arsenal de Marinha onde se estão construindo as Barcas Canhoneiras por determinação Imperial, estabelecendo um viveiro de oficiais da Ribeira de que havia total falta, e, cuja necessidade é absoluta. Estão pelas vizinhanças do Rio acabadas as madeiras para construir canoões de um só pau, e não há quem saiba fabricar Barcos. Criou-se um regulamento para reger este estabelecimento, que esta em vigor, enquanto Sua Majestade não determinar o contrário. Lançou mão para esta apreensão [construção] um Mestre, que chamou a mais de 30 léguas, onde se ocupava de trabalhos grossos, [pesados] e de alguns Soldados Periquitos, entre os quais casualmente se encontrou calafetes e carpinteiros da Ribeira⁵¹⁵. [grafia atualizada]

O *viveiro de oficiais*, referido nos Anais do Senado, necessário às construções navais e que faltava em Cuiabá, sempre foi uma preocupação das autoridades marítimas, desde a Ribeira das Naus portuguesas. Historicamente, a necessidade de organizar os arsenais levou a Coroa Portuguesa a criar o Regimento das Coisas Comuns e Gerais aos Oficiais dos Armazéns em 17 de março de 1674, conforme já discutido. Cabe explicar

⁵¹³ Idem.

⁵¹⁴ Ibidem.

⁵¹⁵ ANNAES do Sennado da Câmara do Cuiabá, 2007, p. 235.

que a palavra *ribeira* substituiu o termo medieval “tercenas” para designar um conjunto de instalações destinadas à construção de embarcações – *estaleiros*.

A preocupação com a falta de construtores navais, levou o Ministro da Marinha, José Joaquim Rodrigues Torres, a sugerir a Assembléia Geral Legislativa em sete de maio de 1832, a criação de um Curso de Construção Naval.

A carência de construtores [navais] exigia também a criação de um Curso de Construção Naval, o qual, em virtude da autorização por vós [deputados] feita ao governo, já foi organizado, e poderá para o futuro prestar úteis serviços a nossa Marinha, e por consequência a prosperidade do país⁵¹⁶.

Com base no Relatório do Ministro da Marinha de 1838, José Joaquim Rodrigues Torres, que havia sido reconduzido ao cargo em 18 de setembro de 1837, o Curso de Construção Naval por ele sugerido em sete de maio de 1832, não logrou êxito. A falta de mão de obra especializada para as construções navais continuava a preocupar a Marinha.

O Ministro entendia que essa deficiência afetava inclusive arsenais maiores, como o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e da Bahia, havendo necessidade de aperfeiçoamento nos estaleiros da Europa.

Foi, pois com o desígnio de não termos um hábil engenheiro construtor, mais ainda de criarmos ainda entre nós os que um dia devem dirigir todos os portos militares do Império, a construção de navios da armada. Nesse sentido, o governo encarregou o Major Ricardo José Gomes Jardim, de ir a Europa e adquirir os conhecimentos teóricos, e práticos da arquitetura naval; dando-lhe instruções, que o devem dirigir no desempenho desta importante comissão⁵¹⁷. [grafia atualizada]

As construções navais no Brasil estavam concentradas na Bahia, que possuía a época da Independência, o maior Arsenal de Marinha do Império, com capacidade para construir Naus e Fragatas. O maior navio da Marinha Imperial que lutou contra as

⁵¹⁶ RMM, 1831, p. 6-7

⁵¹⁷ Relatório do Ministro da Marinha. 1838. Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro do Estado dos Negócios da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres. In: Serviço de Documentação da Marinha – RJ. p. 11.

forças do General Madeira nas Guerras da independência - a *Nau D. Pedro I* - foi construída no Arsenal da Marinha da Bahia⁵¹⁸.

A nau era armada com 74 canhões, elogiada pelo Almirante Thomas Alexander Cochrane⁵¹⁹, por possuir *todos os requisitos de um navio-capitânia*. Além da Bahia, os arsenais do Rio de Janeiro, Alagoas, Pernambuco, Maranhão e Pará, tinham capacidade de construir embarcações de maior porte, enquanto o de Mato Grosso, restrito a construção de Barcas Canhoneiras, enfrentou sérios problemas de falta de recursos econômicos, materiais e humanos e ainda oposição do Senado da Câmara de Cuiabá.

A fim de suprir mão-de-obra para a construção do Arsenal de Marinha e as Barcas Canhoneiras, o Governo da Província transferiu para o porto de Cuiabá alguns soldados de ofício (calafetes e carpinteiros) do Regimento Periquitos, conforme os Anais da Câmara do Senado de Cuiabá⁵²⁰.

A composição das tropas de linha na Província, não era diferente do recrutamento praticado no Império, onde o engajamento de voluntários era restrito, prevalecendo à arregimentação forçada⁵²¹. O recrutamento a força da marinhagem, atingia principalmente *vagabundos e criminosos*. De acordo com o Almirante Herick Marques Caminha, entre o grande número de presos pelas patrulhas policiais, o Chefe de Polícia selecionava aqueles, cuja profissão, interessa ao Arsenal de Marinha⁵²².

3.3.4 Periquitos⁵²³ na construção das barcas canhoneiras

⁵¹⁸ VALE, Brian. *A criação da Marinha Imperial*. In: História Naval Brasileira. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 2002a, v.3, t, 1, p. 61-88. p. 83.

⁵¹⁹ O Almirante Thomas Alexander Cochrane, foi contratado pelo Império Brasileiro para comandar a Esquadra Brasileira nas Guerras da Independência contra Portugal. Assumiu o Comando-em-Chefe da Esquadra Imperial em 21 de março de 1823, quando içou, no mastro da Nau Pedro I, o seu pavilhão de 1º Almirante da Marinha do Brasil. A 1º de abril, partiu do Rio de Janeiro com destino a Salvador. Disponível em: https://www.mar.mil.br/menu_h/historia/historia_naval/independ_04.htm

⁵²⁰ *ANNAES do Sennado da Câmara do Cuiabá 1719-1830*. Edição Paleográfica Digital. Cuiabá: Arquivo Público de Mato Grosso: Entrelinhas, 2007.

⁵²¹ RMM, 1832-2, p. 15.

⁵²² CAMINHA, Herick Marques. *Dicionário Marítimo Brasileiro*. 2 ed. Rio der Janeiro: Clube Naval, 1996.

⁵²³ As forças militares aglutinadas em Corpos de Artilharia e Caçadores lutaram nos mais remotos recantos em defesa da organização do Estado brasileiro recém- inaugurado. Dentre essas forças sobressaiu-se o Batalhão dos Periquitos, que participou ativamente dos combates, atacando trincheiras inimigas capturando prisioneiros. O Batalhão ganhou esse nome graças à cor verde da gola da farda dos soldados, e em referência ao próprio periquito, ave típica do país. Organizado como movimento pró-independência os soldados do Batalhão ficaram conhecidos também como Voluntários do Príncipe.

A transferência de soldados considerados insubordinados e envolvidos em rebeliões para Mato Grosso era freqüente como forma de castigo. Foi o caso da transferência do Terceiro Batalhão Periquitos da Bahia para a Província. Desse batalhão, fez parte Maria Quitéria durante as Guerras da Independência⁵²⁴.

Após a dissolução da constituinte pelo Imperador, e a Constituição outorgada de 1824, agitações tomaram conta de algumas Províncias do nordeste, Pernambuco, Ceará, Paraíba, Rio Grande do Norte, Alagoas – Confederação do Equador. A Bahia se dividia entre obedecer ao Imperador ou apoiar o levante. D. Pedro I, na tentativa de afastar da Bahia os oficiais que eventualmente viessem a participar da revolta contra o caráter centralizador do seu governo, transferiu para o Rio de Janeiro o Sargento-Mór José Antonio da Silva Castro, então Comandante do Terceiro Batalhão Periquitos.

Descontentes com a transferência do seu comandante e o Governo Imperial, alguns soldados dessa tropa de linha assassinaram o Comandante das Armas da Bahia em 25 de outubro de 1824. O primeiro e segundo batalhão, em apoio ao governo se retirou para Abrantes, na Bahia. Diante da ameaça de uma guerra civil, o Governador Francisco Vicente Viana ordenou a 28 de novembro de 1824 que os *periquitos* se retirem para Pernambuco⁵²⁵.

A rebelião do Terceiro Batalhão Periquito na Bahia, trazia no seu bojo um sentimento antilusitano. Ao ser transferido para Mato Grosso, esse Batalhão contribuiu para acirrar os ânimos contra os portugueses e teve participação na Revolução Cuiabana. O Batalhão dos *periquitos*, oriundo da Bahia, Província que no período Colonial, possuía o maior e mais aparelhado Arsenal de Marinha, também concentrava

⁵²⁴ Os anos que sucederam à independência política do Brasil constituíram-se em prolongamento das agitações e movimentos contra as ameaças colonizadoras das cortes portuguesas. Encadearam-se inúmeras medidas e iniciativas para manter a integridade nacional, traduzidas nos movimentos de independência. Embora mantivesse o jogo liberal nos limites das elites, o projeto alcançou segmentos civis e militares, de segmento subalternizado. Tudo em nome da semente da unidade nacional, conforme registrou a historiadora Maria Odila Silva Dias: *A insegurança social cimentaria a união das classes dominantes nativas com a 'vontade de ser brasileiros' dos portugueses imigrados que vieram fundar um novo império nos trópicos. A luta entre facções locais levaria fatalmente à procura de um apoio mais sólido ao poder central.* O receio de um possível levante de negros escravizados, seguindo o exemplo haitiano, e as tendências exaltadas republicanas determinou o fortalecimento do poder monárquico centralizado, com apoio das oligarquias locais. D. Pedro recebeu o título de Defensor Perpétuo do Brasil (13 de maio de 1822) e a ordem foi mantida resguardando-se o monopólio do jogo político das elites em detrimento das forças populares. Cf. DIAS, Maria Odila Silva. *A interiorização da Metrópole (1808)*. In: 1822: "Dimensões". São Paulo: Perspectiva, 1972, p.180.

⁵²⁵ HOLANDA, Sergio Buarque de. (org.). *A Bahia 1808-1856*. In: HOLANDA, Sergio Buarque de. *História Geral da Civilização Brasileira. O Brasil Monárquico: Dispersão e Unidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, *O Brasil Monárquico: Dispersão e Unidade*, t. II, v. 4, cap. I, p. 242-311; *Memória Descritiva dos attentados da facção demagógica na província da Bahia*. Revista Trimensal do Instituto Histórico e Geographico e Etnographico do Brasil. Rio de Janeiro. Tomo XXX, 1867. p. 234-355.

os melhores carapinas, calafetes e construtores. É possível que o referido Batalhão dispusesse de soldados com estes ofícios, razão pela qual o Tenente Coronel Jerônimo Joaquim Nunes, os transferiu para o Arsenal de Marinha, na tentativa de transformá-lo num *viveiro de oficiais* e conseqüentemente construir as Barcas Canhoneiras.

A mão-de-obra qualificada nos arsenais era de extrema importância, sobretudo, numa Província distante dos grandes estaleiros. De acordo com o historiador José Virgílio Amaro Pissara⁵²⁶, nos Arsenais Navais portugueses, havia dois oficiais técnicos dos mais importantes: o Patrão-Mór e o Mestre de Carpinteiros. A Marinha Portuguesa através do Regimento das Coisas Comuns e Gerais dos Armazéns, de 17 de março de 1674, já regulava as atribuições do Patrão-Mór. Os Decretos 2583 de 30 de abril de 1860 e 5622 de 2 de maio de 1874, que reorganizaram os Arsenais de Marinha do Império Brasileiro, também definiam suas atribuições.

Uma das primeiras propostas de regulamentação dos Ofícios da Ribera, na Marinha Imperial Brasileira, foi a de Mestre Carpinteiro. O Ministro da Marinha, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, enviou a Assembléia Geral Legislativa, em 30 de junho de 1827, proposta nesse sentido. O Mestre Carpinteiro quando embarcado, seria equiparado ao Mestre de Navio, teria direito a camarote e deveria opinar sobre as condições de navegabilidade dos Navios da Esquadra ou Navios Solteiros, autorizando sua saída ao mar, ou recolhendo-os para reparos⁵²⁷.

Ao Patrão-Mór, caberia ainda, a verificação da segurança; o material necessário às construções; as peças de reposição que cada embarcação deveria possuir; a repartição do pessoal; a distribuição de uniformes; ferramentas e as operações de guerra. Ainda era responsável pela colocação e deslocamento dos navios no porto, bem como a colocação dos oficiais a bordo.

Ao Mestre Carpinteiro, cabia a superintendência de todos os trabalhos de construção naval, desde o traçado ao acabamento do navio. Era um cargo de difícil preenchimento, já que escolhia seus próprios parentes como aprendizes. Sua responsabilidade cessava, quando entregava a embarcação ao Patrão-Mór, e este o lançava a água⁵²⁸.

⁵²⁶ PISSARRA, José Virgílio Amaro. *Ribeira(s) das Naus*. Disponível: <http://www.instituto-camoespt/cvc/navegaport/e17.html> Acesso em 23 set. 2008.

⁵²⁷ RMM, 1827.

⁵²⁸ PISSARRA, José Virgílio Amaro. *Ribeira(s) das Naus*. Disponível: <http://www.instituto-camoespt/cvc/navegaport/e17.html> Acesso 23 set. 2008.

O conflito entre o Tenente Coronel Jerônimo Joaquim Nunes, assemelhado nas suas responsabilidades ao *Patrão-Mór*, e o ajudante construtor Veríssimo Xavier Castilho, a *Mestre Carpinteiro*, derivou da falta de clareza inerente às atribuições de cada um, conforme já referimos.

3.3.5 Processo de construção das barcas

A escassez de material e pessoal qualificado atrasou o cronograma de construção. Das seis barcaças autorizadas a construir-se na Província de Mato Grosso, pela Secretaria da Guerra, através de Portaria de sete de junho de 1825, a primeira teve sua quilha batida em 30 de outubro de 1827, conforme ofício de José Saturnino da Costa Pereira ao Ministro da Marinha, (Anexo, 05, p. 305).

Tenho a honra de levar ao conhecimento de V. Excia para que se digne pôr na presença de S.M.I que no dia 30 de outubro próximo passado [1827] foi lançado a água a primeira Barca Canhoneira das 6 que S.M.I mandou construir nesta Província por Portaria expedida pela Repartição dos Negócios da Guerra em data de 7 de junho de 1825 tendo a dita barca 50 palmos de quilha, 15 de boca e 18 de pontal segurando a V. Excia que se vai cuidar da prontificação [construção] das outras, que deve levar muito menos tempo cada uma delas, por ser uma grande parte deste consumido na ocasião das primeiras, em fabricar objetos que devem servir para todas as outras barcas⁵²⁹.

Alguns aspectos sobre o tempo gasto na construção e o tamanho da barca acima descrita, devem ser considerados. Uma canoa monçoeira, segundo Hercules Florence, levava em média 45 dias para ser construída⁵³⁰, e de acordo com João Severiano da Fonseca⁵³¹, gastava em torno de 60 dias. Referentes ao tamanho variavam entre 13 e 16 metros de comprimento, e, de largura, 1,60 e 2,30⁵³². Já o tamanho da barca, conforme informação de Jose Saturnino media 11 metros de comprimento por 3,30 de largura e 3,96 de altura (a altura ia do convés a quilha, tecnicamente chamado de pontal).

⁵²⁹ Ofício N.3 do Presidente da Província José Saturnino da Costa Pereira, ao Ministro da Marinha, Francisco Meneses Sousa Coutinho. Cuiabá, 5 de novembro de 1827. APMT. Livro 13. Registro de officios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834).

⁵³⁰ FLORENCE, Hércules. *Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas*. São Paulo, Colares, 1977. p. 19

⁵³¹ FONSECA, João Severiano da. *Viagem ao redor do Brasil: 1875-1878*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1986, 2 v. p. 149, v.2.

⁵³² JUZARTE, Teotônio José. *Diário de Navegação*. Do Rio Tietê, Rio Grande, Paraná e Rio e Gatemi, pelo Sargento-Mor Teotônio José Juzarte. In: *História das Bandeiras Paulistas. Relatos Monçoeiros*. 3. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1975, t. III. p. 233-5; TAUNAY, Affonso de E. *História das Bandeiras Paulistas*. São Paulo: Melhoramentos, 1953, t. II. p. 151.

Como podemos perceber o tamanho da barca de caverna, não diferia muito das antigas canoas monóxilas. Entretanto, a barça lançada à água no Porto de Cuiabá, foi construída aproximadamente em dois anos, entre o início dos trabalhos e a quilha batida. Exigia complexidade na construção, por se tratar de uma barca de caverna, treinamento de oficiais da ribeira e materiais provenientes do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, como: breu, arganém, pregos, cordoaria, e, outros não existentes na Província, o que tornava sua construção uma atividade complexa⁵³³.

Dessa forma, pode-se inferir, que mesmo com as dificuldades citadas, os trabalhos navais no Porto de Cuiabá, foram realizados com certa rapidez, e as providências adotadas por José Saturnino contribuíram nesse sentido. Porém, a mesma celeridade, não será observada na construção das outras cinco barcas.

O Desenhista da expedição Langsdorf, Hercules Florence, quando de passagem por Cuiabá, presenciou o lançamento de uma das barças nas águas do homônimo rio, ocorrido no dia 12 de dezembro de 1826, “Vi em Cuiabá lançarem à água um barco de quilha, do tamanho de uma lancha de nau de guerra”⁵³⁴.

Conforme informações de José Saturnino da Costa Pereira prestadas ao Ministro da Marinha, em ofício de cinco de novembro de 1827, noticiou que a primeira Barca Canhoneira teve sua quilha batida em 30 de outubro de 1827. Embora a observação de Hercules Florence, citada acima, datar de 12 de dezembro de 1826, anterior ao lançamento à água da referida barca, pode-se deduzir que se trata da mesma canhoneira citada pelo Presidente da Província. Antes do batimento oficial da quilha, as embarcações descem a água para testes. Nesse sentido, Hercules Florence, provavelmente presenciou um desses testes.

Nos documentos consultados sobre o período, no Arquivo Público de Mato Grosso, não encontramos nenhuma menção sobre construções navais no Porto de Cuiabá, a exceção das barcas já mencionadas, o que reforça a idéia de que a barca descrita por Florence se tratava de uma das Barcas Canhoneiras.

Conforme Taunay, esse tipo de embarcação, “não tinham quilha nem mastro, pois nunca navegavam à vela, mesmo no Paraná e no Paraguai”⁵³⁵. Como Hercules

⁵³³ Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso. Cuiabá ao Ministro da Guerra. Cuiabá, 14 de outubro de 1825. APMT. Livro 12. Registro de ofícios expedidos ao Ministério dos Negócios da Guerra (1825-1831). p. 4-7.

⁵³⁴ Idem, . p. 100.

⁵³⁵ TAUNAY, Affonso de E. *Relatos Monçoeiros*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1981b.

Florence observou o lançamento de um barco de quilha, a mesma não poderia ser uma canoa - mas uma barca de caverna.

No mesmo ofício no qual José Saturnino noticiava o lançamento da primeira barca, informava também que na próxima mala do correio enviaria a Conta das Despesas da Construção das Barcas. Tal informação foi prestada através do ofício N.4 de cinco de dezembro de 1827 ao Ministro da Marinha.

No detalhamento da Conta das Despesas, (Anexo, 05, p. 306) informa que do total de 2:835\$425 (Dois Contos, Oitocentos e Trinta e Cinco Mil e Quatrocentos e Vinte e Cinco Réis) informados como despesas, estavam incluídos gastos com obras e equipamentos construídos para diversas repartições governamentais da Província, e não apenas com as obras do Arsenal e das barcas, assim como dos salários dos operários e pessoal militar⁵³⁶.

Analisando as despesas, se percebe que a preocupação de José Saturnino, era justificar os gastos com obras, móveis e utensílios, alheios as construções navais. Junto com as contas enviadas ao Ministro da Marinha, inclui um anexo intitulado *Relação das obras feitas pelos oficiais do Arsenal do Porto Geral desta cidade do Cuiabá empregados na construção das Barcas Canhoneiras, cujas obras ou trabalhos não devem ser considerados como despesas das barcas ou do que se tem construído* (Anexo 05, p. 307). Nessa relação José Saturnino fez o detalhamento dessas obras, entre elas:

[Durante] dois meses os mesmos oficiais [que já tinham trabalhado no conserto de canoas de transporte] estiveram empregados em feitorias [construções] de portas, janelas, acrescentamento de uma tacaniça, mesa, bancos, assentos, engenho de broqueiro para ferrovia, tabuleiro e outros aprestos para o Arsenal; Um oficial [durante] oito dias esteve empregado na fatura de dois jogos de portais com suas portas para o Palácio da Presidência⁵³⁷.

O Ofício do Presidente da Província ao Ministro da Marinha revela o desvio de função dos Oficiais da Ribera do Porto de Cuiabá, aspecto que contribuiu, em parte, para o atraso na construção das barcas. Para evitar a utilização do pessoal da Repartição

⁵³⁶ Ofício do Presidente da Província, José Saturnino da Costa Pereira, ao Ministro da Marinha, Francisco Meneses Sousa Coutinho. Cuiabá, 5 de dezembro de 1827. Cuiabá, 5 de dezembro de 1827. APMT. Livro 15. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834). P. 66-9.

⁵³⁷ Ofício do Presidente da Província, Jose Saturnino da Costa Pereira, ao Ministro da Marinha, Francisco Afonso Menezes Sousa Coutinho. Cuiabá, 5 de dezembro de 1827. APMT. Livro 15. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834). p. 68v.

da Marinha para outros fins que não fosse às construções navais, o Ministro da Marinha, determinou a observância da Lei do orçamento e aplicação correta dos recursos.

[...] tenho de comunicar a V. Excia, que por ordem de S.M.I., a fim de dar as providências necessárias para que não se despenda de maior quantia quanto do que acima indicada [quantia referente ao orçamento das barcas], nem se lhe dê aplicação diversa daquela para que é destinada, devendo V.Excia para [daqui] em diante dirigir a esta Secretaria de Estado [Marinha] assim a conta de tais despesas [...] ⁵³⁸

O Major de Engenheiros Luiz D’Alincourt, durante os trabalhos estatísticos e topográficos na Província de Mato Grosso, referiu-se a construção das barcas, citando alguns dos motivos do atraso nos trabalhos.

[...] as 6 barcas canhoneiras que Sua Majestade Imperial, mandou construir tanto tempo, apenas se vê uma concluída, e outra no estaleiro somente com o cavername; os mantimentos não são fornecidos às guarnições atuais da fronteira com regularidade, falta a precisa palamenta [para as barcas canhoneiras], pois não basta a existente; e nem há selas, e arreios; a oficialidade no geral acha-se destituída dos conhecimentos próprios ao justo desempenho da sua nobre profissão; finalmente são mesquinhos, e desgraçados os objetos militares nesta Província ⁵³⁹. [grafia atualizada]

As dificuldades materiais, somadas à oposição da Câmara do Senado de Cuiabá ao governo do José Saturnino, atrasaram a execução da Portaria da Secretaria da Guerra que autorizou a construção das barcas. Essa oposição política evidenciou-se na manifestação da Câmara contra sua administração, quando por ocasião da sua saída em 10 de abril de 1828, traduzida na expressão “a *Província não foi feliz com seu governo*”, conforme lembrou D’Alincourt.

Os membros do Senado da Câmara de Cuiabá também se mostravam contrários às obras do Arsenal, qualificando-a de onerosa e desnecessária, “[...] esta obra, não merece o excesso que se lhe deu, e ela só tem servido para onerar o cofre publico, pois que de tal obra ainda não se conhece beneficio” ⁵⁴⁰.

O Senado da Câmara de Cuiabá se manifestou energicamente, por ocasião da sua saída da presidência, em razão da nomeação para o Senado do Império, através da Carta Imperial de três de novembro de 1827.

⁵³⁸ Aviso do Ministro da Marinha, Francisco Vilela Barbosa, ao Presidente da Província André Gaudie Ley. Rio de Janeiro, 3 de fevereiro de 1831. APMT. Livro 15. Registro de officios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834). p. 62v-3.

⁵³⁹ D’ALINCOURT, 1877-8, Segunda seção. p. 123.

⁵⁴⁰ ANNAES DO SENNADO DA CÂMARA DO CUIABÁ, 2007, p. 247..

Finalmente seria fastidioso analisar toda a memória, e em suma se diz que a Província não foi feliz com o Governo do ex Presidente Saturnino, e nem as rendas publicas melhoraram, antes sofrerão ruína, pois que seu governo nunca teve energia, e só olhava para o seu bem estar, e a sua numerosa família ⁵⁴¹.

3.3.6. Em passos lentos

Não é objeto privilegiado deste trabalho, analisar o Governo de José Saturnino, nem as razões que motivaram o Senado da Câmara de Cuiabá a lhe fazer rigorosa crítica, ou mesmo discutir os interesses envolvidos para tantas porfias. Os aspectos do seu governo a serem destacados, referem-se à construção do Arsenal de Marinha de Mato Grosso. Da mesma forma, não é objeto deste trabalho analisar os atos e motivações políticas do Senado da Câmara de Cuiabá, a exceção daqueles ligados ao Arsenal de Marinha e a Construção das Barcas Canhoneiras.

Os membros da Câmara entendiam que os recursos gastos nas obras do Arsenal, deveriam ser investidos na recuperação de uma fazenda de gado e plantações, estabelecida entre os rios Cuiabá e Grande, com o “fim de socorrer aos viajantes, que transitam pelo mesmo sertão, poupando assim um grande numero de bestas de carga” ⁵⁴².

A visão do Senado da Câmara, ao que parece, reflete seus interesses imediatos, pois a diminuição do número de bestas usadas para o transporte de alimentos destinados à tropa, caso a fazenda estivesse produzindo, poderia significar redução dos gastos e o conseqüente aumento dos lucros. Luiz D’Alincourt, já denunciava a ação de atravessadores, responsáveis pela alta dos preços. Em 1828, alguns produtos chegaram a ser proibitivos para a população: o milho, feijão, arroz, açúcar, toucinho e outros ⁵⁴³. Criticava-se ainda a falta da cobrança dos impostos e o estabelecimento de feiras e mercados Essa crítica recaiu a justamente sobre a Câmara a quem caberia tais providências.

O Senado da Câmara ao criticar a construção do Arsenal de Marinha e as Barcas Canhoneiras, alegando serem dispendiosas e desnecessárias estava defendendo seus próprios interesses, pois a redução dos custos dos transportes implicava em significativa vantagem ao grupo mercantil em ascensão. Esse grupo monopolizava os principais

⁵⁴¹ Idem, p. 248.

⁵⁴² Idem, p. 233.

⁵⁴³ D’ALINCOURT, 1877-8, p. 251-9, Primeira Secção; p; 69, Segunda Secção.

cargos públicos, inclusive o Senado da Câmara, e era responsabilizado pela difícil situação pela qual passava a Província. O resultado desse descontentamento redundou na eclosão em 1834, da *Rusga*⁵⁴⁴.

Oposição e intriga constituíam-se na teia de relações em que estavam envolvidos os segmentos políticos na disputa por espaço e poder. Estas acirradas correlações de forças que não se limitavam apenas às construções navais de Mato Grosso, mas atingiam as demais Províncias do Império. De acordo com relatório enviado à Assembléia Geral Legislativa, pelo Ministro da Marinha, Francisco Vilela Barbosa, em 25 de maio de 1830, o Arsenal de Marinha da Província do Pará, não conseguiu cumprir o cronograma de construção de uma fragata, autorizada pelo Governo Imperial.

Segundo o Ministro, apesar da Província possuir excelentes matas de madeira para construção naval, os operários recebiam baixos *jornais*. Além disso, precisava ser socorrida em suas necessidades pela Província do Maranhão, sobretudo, o Arsenal que passava por um estado de penúria, abandono e atraso nas construções graças às desavenças políticas, conforme relatórios da Marinha: “Verdade seja que cumpre declarar que para a falta da continuação desta obra [construção de fragatas] não tem só concorrido a da intriga, filha da inveja e da ignorância de um partido que ali há”⁵⁴⁵.

Como resultado do abandono, várias peças da fragata estavam danificadas, *expostas às injúrias do tempo*⁵⁴⁶. As desavenças políticas traziam prejuízos a duas províncias. No caso do Pará, o prejuízo à Fazenda Pública, e, no de Mato Grosso, à defesa da fronteira, em virtude do atraso das construções navais.

A falta de recursos consignados na Lei do Orçamento para as despesas da Marinha na Província de Mato Grosso, em parte era responsável pelo atraso nas construções. André Gaudie Ley, Presidente da Província, enviou em 13 de julho de 1831, ofício ao Ministro da Marinha, ponderando sobre a insuficiência dessa quantia,

⁵⁴⁴ Rusga ou Revolução Cuiabá, configura-se numa luta que se travou, pelo menos ao nível de direção, entre integrantes da burguesia comercial. Foi uma luta intestina, portanto, aparentemente determinada pelas origens nacionais do movimento nativista. De um lado encontrava-se o grupo formado pelos comerciantes portugueses, que historicamente vinham dominando o comércio da região, desde a mineração, e de outro, os comerciantes nativistas, que se sentiam espoliados pelo outro grupo. Cf. ALVES, Gilberto Luiz. *Educação e História em Mato Grosso 1719-1864*. Campo Grande: UFMS, 1996. p. 109. Ver também: CORRÊA, Valmir Batista. *História e Violência em Mato Grosso (1817-1840)*. Campo Grande: UFMS, 2000.

⁵⁴⁵ Relatório do Ministro da Marinha. 1829. Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, Francisco Vilela Barbosa. In: Serviço de Documentação da Marinha. p. 10.

⁵⁴⁶ Idem, *ibidem*.

consignada para o ano financeiro de 01/07/1831 a 30/06/1832 ⁵⁴⁷. Nesse exercício financeiro, foi destinado à Província, a quantia de 1:827\$930 (Hum Conto, Oitocentos e Vinte e sete Mil e Novecentos e trinta Réis), muito aquém das despesas, segundo André Gaudie Ley.

Envio inclusa [ao ofício] a conta das despesas a cargo da marinha no valor de 1:746\$315, mais despesas com jornais de 232\$781 para o fabrico de canoas. Todavia deixo de adicionar na conta 1:275\$506, que é o total dos vencimentos do Primeiro Tenente Augusto Leverger, e o Contra Mestre Manoel Joaquim Rodrigues [...] a vista que espero de V. Excia haja de indicar-me onde devo classificar estas despesas, porque só as das barcas, unidas com as das canoas se excedem a quantia orçada ⁵⁴⁸.

O Ministro da Marinha, através do Aviso de quatro de fevereiro de 1831, havia solicitado informações circunstanciadas sobre o andamento das construções, bem como o pessoal empregado no Arsenal. No entanto, as informações solicitadas, só foram prestadas, por Antonio Corrêa da Costa, que sucedeu André Gaudie Ley em 21 de julho de 1831, na Presidência da Província. Através do ofício n.5, de cinco de agosto de 1831, informou que até aquela data, havia construído apenas uma barca, e que outra estava no estaleiro. Eram constantes as alegações de que não havia materiais no Arsenal para continuar a construção.

Em dezembro do ano próximo pretérito [1830], foi requisitada pela junta da Fazenda Pública ao ministério [Marinha], os objetos precisos baseados na mais restrita economia, que combina com o que anteriormente já havia sido requisitado pelo 1º Tenente da Armada Nacional Augusto Leverger, atual Comandante das mesmas barcas, que da Corte foi mandado. Não há no arsenal petrecho algum de guerra, com exceção de uma velha coronada ⁵⁴⁹.

No Ofício citado, justifica ainda, a ausência de informações sobre obras de carpintaria e ferraria necessárias ao interior das barcas, e nem sobre paiol e convés de armas, porque tais serviços dependiam do aprendizado dos praças que foram destinados a tais serviços.

⁵⁴⁷ Ofício N. 2 do Presidente da Província, André Gaudie Ley, ao Ministro da Marinha, Francisco Vilela Barbosa. Cuiabá, 26 de março de 1831. APMT. Livro 13. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834). p. 114.

⁵⁴⁸ Ofício do Presidente da Província, André Gaudie Ley, ao Ministro da Marinha, Francisco Vilela Barbosa. Cuiabá, 13 de julho de 1831. APMT. Livro 13. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834). p. 114-5.

⁵⁴⁹ Ofício do Presidente da Província, Antonio Corrêa da Costa, ao Ministro da Marinha, José Manuel de Almeida. Cuiabá, 5 de agosto de 1831. APMT. Livro 13. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834). p. 123-4

O Ofício também dá conta do quadro de pessoal da repartição da Marinha que operavam nas obras: o comandante Augusto de Leverger; um Mestre Construtor, dois carpinteiros, um calafete, cinco aprendizes e quatro praças. À exceção do comandante, todos os demais operários eram soldados e pedestres. Percebe-se, que além da falta de material, o pessoal qualificado também representava um desafio a ser vencido⁵⁵⁰. A falta de pessoal levou ao emprego de soldados do Batalhão Periquito, já comentado anteriormente.

Um dos reflexos do orçamento insuficiente para atender as barcas, conforme destacado por André Gaudie Ley, em ofício ao Ministro da Marinha de 13 de julho 1831, já mencionado, levou a Junta da Fazenda a enviar uma representação ao Presidente da Província, pedindo providências para manter o equilíbrio das contas da repartição da Marinha⁵⁵¹. O desequilíbrio das contas, não se resumia apenas aos gastos maiores que a verba consignada. Conforme Augusto Leverger, o Arsenal não foi destinado somente à construção das barcas, mas a construção e reparos das canoas da navegação interior, e a fronteira do Paraguai, elevando consideravelmente o seu custo.

Não obstante os inúmeros serviços prestados pelo Arsenal, o desvio de recursos do Trem Naval para o Arsenal de Guerra, também contribuíam para o déficit alegado pelo Deputado da Junta da Fazenda, sem que por ele fosse considerado. Segundo Augusto Leverger, esse desvio, drenava recursos destinados ao Serviço Naval, “Parte da verba ainda se desviava para o Trem de Guerra por ordem superior, de sorte que o Serviço Naval propriamente dito, não tirará outros proveitos da quantia que figura no seu orçamento, senão ter um oficial da Marinha, quase ocioso nesta cidade”⁵⁵².

O orçamento consignado para as despesas navais por conta do Ministério da Marinha para a província, referente ao ano financeiro de 1832/1833, sofreu um acréscimo, passando de 1:827\$930 (Hum Conto, Oitocentos e Vinte e sete Mil e Novecentos e trinta Réis) no exercício 1831/1832, para 4:000\$000 (Quatro Contos de Réis). Entretanto, as dificuldades orçamentárias permaneceram, pois o acréscimo no valor consignado, era para atender as despesas com os materiais enviados do Arsenal do Rio de Janeiro, e não propriamente com os gastos na província, conforme se colige do

⁵⁵⁰ Idem.

⁵⁵¹ Ofício do Presidente da Província, Antonio Corrêa da Costa, ao Ministro da Marinha, José Manuel de Almeida. Cuiabá, 1 de setembro de 1831. APMT. Livro 13. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834). p.124-5.

⁵⁵² LEVERGER, 2002, p. 16.

Aviso de 2 de janeiro de 1832 do Ministério da Marinha⁵⁵³. Dessa forma, os recursos insuficientes, e o controle orçamentário contribuíam para atrasar ainda mais as construções.

A mudança do titular da Pasta da Marinha, agora sob a direção de Joaquim José Rodrigues Torres, desde 28 de outubro de 1831, não significou mudanças na situação de quase abandono do Arsenal de Cuiabá, ao contrário, revelou uma intenção de paralisar suas atividades. No relatório de 1831, apresentado a Assembléia Geral Legislativa, em sete de maio de 1832 o Ministro da Marinha, informou aos deputados da Assembléia Geral Legislativa, a situação da construção das Barcas Canhoneiras, em Cuiabá.

Quanto às seis barcas, que se mandaram fazer em Cuiabá, sua construção foi interrompida por falta de meios pecuniários; e para as duas, que se acham acabadas, o Governo enviou pela Intendência desta Corte os necessários objetos para o seu aparelho, e armamento. Se as despesas feitas com estas embarcações valem a utilidade, que ali podem prestar, é uma questão que deve merecer a atenção desta Augusta Câmara⁵⁵⁴. [grafia atualizada]

As palavras do ministro demonstram o seu descaso em relação à situação das linhas de defesa da Província de Mato Grosso, e mais ainda, das dilatadas fronteiras a serem defendidas, refletindo para a insegurança desses espaços lindeiros.

Ao atribuir aos deputados, uma incumbência que era sua, a de velar por um poder naval responsável pela defesa da soberania do Império, o Ministro não só deixou a segurança das vias navegáveis de Mato Grosso nas mãos de deputados, que não a conheciam, como paradoxalmente deu margem às intrigas partidárias condenadas pelo seu antecessor.

3.3.7 A Reforma administrativa do Arsenal

As construções navais na Província de Mato Grosso sofreriam mais um revés, com a extinção das Intendências nas províncias, a exceção da Bahia. Nas Províncias de Pernambuco e Pará, os respectivos presidentes apresentaram propostas no sentido de reformar a administração dos arsenais⁵⁵⁵. A fim de reorganizar a administração naval, o

⁵⁵³ Ofício do Presidente da Província, Antonio Corrêa da Costa, ao Ministro da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres. Cuiabá, 3 de abril de 1832. APMT. Livro 13. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834).

⁵⁵⁴ Relatório do Ministro da Marinha. 1831. Apresentado à Assembléia Geral Legislativa em 7 de maio de 1832 pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres. In: Serviço de Documentação da Marinha - RJ. p. 7.

⁵⁵⁵ RMM, 1832-2, p. 10.

Ministro da Marinha encaminhou uma proposta a Assembléia Geral Legislativa, em 28 de maio de 1832, sugerindo quais repartições da Marinha deveriam funcionar nas províncias, entre elas as do Rio de Janeiro, Bahia, Pará, Pernambuco, Maranhão, Santa Catarina, Rio Grande do Sul ⁵⁵⁶. A extinção das Intendências nas províncias, antes da reorganização proposta pela marinha à Assembléia Geral Legislativa, criou um vazio administrativo, usado pelo ministro para diminuir o orçamento que deveria ser consignado às mesmas.

Na incerteza, porém de qual a medida, que a este respeito mereça a preferência do Corpo Legislativo, julgou o governo não dever contemplar no Orçamento das referidas Províncias, senão os fundos indispensáveis para o pagamento dos Empregados, que, na conformidade de uma proposta de Governo, apresentada a esta Augusta Câmara, devem ali ser conservados⁵⁵⁷.

Ao sugerir a reorganização naval das províncias, Mato Grosso ficou fora dos planos do Ministro, que no relatório de 1831⁵⁵⁸, já havia manifestado dúvidas quanto a sua utilidade e das barcas em construção.

Nesse sentido, o Ministro da Marinha, expediu Aviso a Presidência da Província, solicitando informações sobre o estado das construções das barcas, e a utilidade da permanência de Augusto Leverger no Comando.

A Regência em nome do Imperador, a por bem [determinar] que V. Excia informe com urgência sobre o estado da construção das barcas, que se ordenara para a defesa da fronteira no Rio Paraguai, declarando qual seja a utilidade que elas podem prestar qual a quantia precisa para se concluir sua construção e armamento, e finalmente se é mesmo útil que se permaneça o 1º Tenente da Armada Nacional Augusto Leverger, ordenando à mesma Regência que no caso contrário, seja V. Excia de fazer retirar para esta Corte o referido 1º Tenente⁵⁵⁹.

Seguindo a proposta do Ministro da Marinha, da destinação de recursos orçamentários às províncias somente para pagamento de pessoal, a Assembléia Geral Legislativa, aprovou o orçamento do ano financeiro de 1833/1834. Através do Aviso de

⁵⁵⁶ RMM, 1832-1, p. 13-8.

⁵⁵⁷ RMM, 1832-2, p. 10.

⁵⁵⁸ RMM, 1831, p. 7.

⁵⁵⁹ Aviso do Ministro da Marinha, José Joaquim Rodrigues Torres, ao Presidente da Província de Mato Grosso, Antonio Corrêa da Costa. Rio de Janeiro, 29 de maio de 1833. APMT. Livro 13. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834).

5 de junho de 1833, o Ministro informou a quantia consignada para a província prevista no orçamento.

[...] na distribuição da soma consignada na Lei de 24 de outubro do ano próximo pretérito [1832] para as despesas a cargo do Ministério da Marinha [...] se não contemplou essa província por depender o arbitramento da quantia precisa para a construção das barcas, a qual aí se mandara proceder da informação a respeito da semelhante construção, se exigira em Aviso de 29 do mês findo, podendo, entretanto V. Excia prosseguir na abonação dos Empregados fixos, que, como despesa ordinária se calculou na importância de 1:888\$468 [...] ⁵⁶⁰.

Os cálculos apresentados pelo Ministro, referente ao pagamento do pessoal fixo, estimado em, 1:888\$468, se comparados com as informações prestadas por André Gaudie Ley ⁵⁶¹, ao Ministério da Marinha eram insuficientes para honrar as despesas empenhadas. Neste ofício, André Gaudie, informa que os vencimentos do Comandante das Barcas, Augusto Leverger, e do Contra Mestre Manoel Joaquim Rodrigues, somavam respectivamente, 1:746\$315; e 1:275\$506. Portanto, somente com os salários desses dois oficiais da ribeira de Cuiabá, ultrapassam os valores consignados para o exercício financeiro de 1833/1834.

Segundo o Ministro, a não destinação de recursos para o término da construção da segunda barca, se deu em virtude da falta de informações sobre a quantia precisa para concluí-la. É estranha tal assertiva, pois ele já havia declarado a Assembléia Geral Legislativa, a intenção de destinar recursos às províncias, somente para pagamento de pessoal. Além disso, o pedido de informação sobre as despesas, foi solicitado em 29 de maio de 1833, e o Aviso informando a consignação da quantia destinada à Província tem data de cinco de junho de 1833. Nesse pequeno espaço de tempo, entre um aviso e outro, não havia tempo hábil para o Presidente da Província, prestar tal informação. Conforme o assentamento dos Avisos, no Livro de Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834), no APMT, os mesmos foram recebidos dia 30 de agosto de 1833, o que corrobora o nosso raciocínio de que faltou tempo hábil para atender a solicitação do Ministro.

⁵⁶⁰ Aviso do Ministro da Marinha, José Joaquim Rodrigues Torres, ao Presidente da Província de Mato Grosso, Antonio Corrêa da Costa. Rio de Janeiro, 5 de junho de 1833. APMT. Livro 15. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834).

⁵⁶¹ Ofício do Presidente da Província, André Gaudie Ley, ao Ministro da Marinha, Francisco Vilela Barbosa. Cuiabá, 13 de julho de 1831. APMT. Livro 13. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834). p. 114-5.

Certamente o Ministro da Marinha tinha informações sobre a irregularidade dos correios. De acordo com o Visconde de Taunay, referindo-se a demora das malas postais, asseverou o seguinte: “raras vezes, punha o correio menos de três meses para levar cartas a capital, [Rio de Janeiro] e freqüente era dilatar-se esse prazo a mais de cinco”⁵⁶². Os documentos citados e analisados nos levam a inferir que o titular da Pasta da Marinha, José Joaquim Rodrigues Torres, não sinalizava a intenção de concluir a construção das Barcas Canhoneiras. Essa assertiva, se verdadeira, contrapõe aos esforços dos Presidentes de Província, desde José Saturnino da Costa Pereira aos Comandantes Militares, que destacaram a importância dessas barcas para o sistema de defesa de Mato Grosso, conforme já discutido.

3.4. O Arsenal sem Leverger

O Ministro da Marinha, José Joaquim Rodrigues, através do Aviso de 29 de maio de 1833, solicitou informações a Presidência da Província de Mato Grosso, quanto à utilidade da permanência de Augusto Leverger no Comando da Construção das Barcas, já que as mesmas tinham sido paralisadas⁵⁶³.

O Aviso do Ministro era praticamente uma ordem para o retorno do Comandante das Barcas ao Rio de Janeiro. Nesse sentido, Leverger solicitou ao ministro dispensa do comando e autorização para apresentar-se ao Quartel da Marinha na capital do Império.

Com o retorno de Augusto Leverger ao Rio de Janeiro, o projeto de construção das Barcas Canhoneiras nos estaleiros de Cuiabá, foi definitivamente paralisado. Dessa forma o Trem Naval de Mato Grosso, sofreria sua primeira baixa, contando apenas com duas canhoneiras para guarnecer extensas fronteiras e garantir a navegação por incontáveis rios. Na corte, Leverger solicitou licença de um ano do serviço ativo da Marinha, a qual foi concedida através do Aviso de 30 de janeiro de 1835, prorrogada a pedido, por mais seis meses, através do Aviso de 14 de abril de 1836. Inesperadamente, por Decreto de 6 de outubro de 1836, é reformado no posto de Primeiro Tenente da Armada Nacional, sem direito a soldo⁵⁶⁴. Sobre essa reforma, Virgílio Correa Filho

⁵⁶² TAUNAY, Visconde de. [S.d]. p. 72. Ao citar o atraso dos correios, Taunay referia-se a notícia da nomeação de Augusto Leverger Cônsul Geral e encarregado Interino dos Negócios em Assunção e sua Condecoração a Ordem da Rosa ocorrida no Rio de Janeiro em 18 de julho de 1841, que chegou a Cuiabá meses depois. Somente em abril de 1842, que Leverger recebeu a notícia de sua nomeação e condecoração.

⁵⁶³ Aviso do Ministro da Marinha, 29 de maio de 1833, op. cit.

⁵⁶⁴ TAUNAY, [S.d]. op. cit.

atribui às agitações políticas envolvendo nativistas no Período Regencial, fazendo-o vítima, por ser estrangeiro, o que chamou de *injustiça jacobina*⁵⁶⁵.

A construção das barcas foi paralisada, por falta de pessoal, material e recursos orçamentários. Os Relatórios do Ministério da Marinha referentes aos anos de 1834 a 1839, enviados a Assembléia Geral Legislativa, não mencionaram o Arsenal de Marinha de Mato Grosso, como se na província não estivesse em andamento à construção de barcas canhoneiras e recursos consignados nos orçamentos anteriores para tal finalidade. A exceção ficou por conta do relatório de 1837, no qual o Ministro da Marinha, Tristão Pio dos Santos, enviou em 14 de junho de 1837, uma proposta a Assembléia Geral Legislativa, criando nas Províncias do Maranhão, São Paulo, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Mato Grosso o Cargo de Inspetor, para dirigir os serviços navais nas referidas províncias⁵⁶⁶.

Na tentativa de dar prosseguimento aos trabalhos no arsenal, o Comandante das Barcas Canhoneiras, Jerônimo Joaquim Nunes, através do ofício de 19 de setembro de 1836, solicitou informações ao Presidente da Província José Antonio Pimenta Bueno, a respeito do pessoal pertencente à repartição da marinha na província, e a destinação dos equipamentos e armamentos das respectivas embarcações. A resposta de Pimenta Bueno, traça um quadro de abandono, e descaso em relação às forças navais da província, e em parte, ajuda a entender as razões pelas quais os relatórios não mencionavam o Arsenal de Mato Grosso – estava completamente abandonado.

[...] por ora, os objetos que são relativos à repartição da marinha desta província acham-se arrecadados no armazém do Arsenal de Guerra a cargo do almoxarife do mesmo. A inspeção e escrituração são desempenhadas pelos empregados do dito arsenal [de guerra] sem que haja um só indivíduo que pertença à tripulação das barcas, e canoas. Nem mesmo, por ora, operários, e só existe um guarda estacionado no Porto Geral a fim de vigiar as duas barcas e as canoas [...]⁵⁶⁷.

Mesmo diante do quadro de abandono, Jerônimo Joaquim Nunes, em resposta a ofício da Presidência da Província de 20 de setembro de 1836, solicitou “os gêneros [munição] que de maior urgência acho, para o armamento da província em atenção do

⁵⁶⁵ CORRÊA FILHO, 1979. p. 24.

⁵⁶⁶ RMM, 1837-2, p. 27-8.

⁵⁶⁷ Ofício do Presidente da Província, José Antonio Pimenta Bueno, ao Comandante das Barcas. Jerônimo Joaquim Nunes. Cuiabá, 20 de setembro de 1836. APMT. Lata 1836-B (documentos avulsos).

diminuto número existente no Arsenal de Guerra e por não haver onde se comprar”⁵⁶⁸. No ofício citado, solicitava papel para fabricação de balas, pedras de fogo e pólvora.

O ofício do referido oficial, também revelou um descaso maior em relação ao sistema de defesa – a diminuta quantia de munição. Caso houvesse necessidade de utilizá-la, certamente as forças da província não teriam razões para assestar suas armas em direção às forças hostis.

José Antonio Pimenta Bueno, diante do quadro caótico do sistema de defesa da província, enviou em 30 de setembro de 1836, pedido de autorização para o término da construção das Barcas Canhoneiras. O Ministro da Marinha Tristão Pio dos Santos em 6 de janeiro de 1837, informou a Pimenta Bueno, que a Regência havia autorizado a retomada das construções navais na província.

[...] V. Excia faça ativar a construção de quatro barcas canhoneiras, que faltam para completar o número de seis, determinado a essa Presidência que o aparelho e velame destas, conste somente de um mastro curto com uma vela latina, para com facilidade arriar o convés, tomar os remos, e navegar a sirga, visto que, em alguns dos rios sinuosos e paragens pouco largas, por onde tem que transitar, puzo das velas vem a ser acidental; que sendo muito custoso o transporte para essa província dos objetos , compreendidos na denominação de TREM NAVAL [...] ⁵⁶⁹ .

Pela primeira vez, encontramos nos documentos oficiais, (pelo menos nos que foram consultados) a referência *Trem Naval*, para designar as instalações e embarcações do Arsenal de Marinha de Mato Grosso. No ofício citado, o ministro ainda autorizou a ampliação do telheiro e construção de um armazém para guarda dos apetrechos do arsenal que estavam sob a guarda do Arsenal de Guerra, conforme já citado.

A expressão *trem*, usada para designar um conjunto de embarcações e petrechos, pode ser encontrada desde as navegações monçoeiras. O *trem*, aprovisionado de munições de boca e de fogo, acompanhava as expedições, a exemplo dos povoadores do Iguatemi, conforme Diário de Navegação, de Teotônio Jose Juzarte:

Em abril de 1769, se trabalhou todo o mês em finalizar as contas da expedição, e do trem que a acompanhava. Constava de quatro peças de ferro de Calibre de 2 [polegadas], duas peçinhas de amiudar, também de calibre

⁵⁶⁸ Ofício do Comandante das Barcas, Jerônimo Joaquim Nunes, ao Presidente da Província, José Antonio Pimenta Bueno Cuiabá, 24 de setembro de 1836. APMT. Lata 1836-B (documentos avulsos).

⁵⁶⁹ Aviso do Ministro da Marinha, Tristão Pio dos Santos, ao Presidente da Província José Antonio Pimenta Bueno. Rio de Janeiro, 6 de julho de 1837. In: LACURTE JUNIOR, 1956, v. 15. p. 104.

de 2 [polegadas], duas peças de amiudar de bronze de calibre de 1 [polegada], também montada [em canoas], duas peças de Bronze de calibre de 1 [polegada] de releixe inçamarada, a sua palamenta competente [presa na canoa]. Também foram embarcados: caixões de cartuchame, e lanternetas pertencentes às ditas quatro peças de amiudar, trinta barris de pólvora, foices, machados, e enxadas ⁵⁷⁰.

Ainda no que se refere à retomada das construções, o Ministro da Marinha, Tristão Pio dos Santos, orienta sobre a necessidade de ser montada na província, uma cordoaria para produzir cabos, utilizar cabos de couro, embira para fabricação de cordas, e resina vegetal para substituir o breu. Depreende-se dessas orientações, necessidade da diminuição dos custos das construções navais ⁵⁷¹.

O atendimento do pedido de Pimenta Bueno, para a reativação das obras do arsenal e das canhoneiras, deve-se a atuação de José Saturnino da Costa Pereira, primeiro Presidente da Província de Mato Grosso, a quem foi dada atribuição de construir as Barcas Canhoneiras em 1825. Ao ser eleito Senador pela Província de Mato Grosso, ⁵⁷² teve que abandonar o referido projeto, não deixando, porém de apoiar sua construção.

Em 1837, com a formação do quarto Gabinete da Regência de Antonio Diogo Feijó, José Saturnino, ocupou a Pasta do Ministério da Guerra. Com o apoio do colega de Ministério, o Ministro da Marinha, Tristão Pio dos Santos, retomou a iniciativa de D. Pedro I, na “organização de uma esquadilha para garantia e defesa da zona matogrossense” ⁵⁷³. A retomada dessa empreitada, contava também com o apoio do Presidente da Província, José Antonio Pimenta Bueno, que por diversas ocasiões solicitou ao Governo Imperial um oficial da Marinha para dar prosseguimento à equipagem do trem naval.

A falta de oficiais na Marinha Imperial, versados na construção naval, poderia inviabilizar o projeto de Jose Saturnino, Pimenta Bueno e Tristão Pio dos Santos, no sentido de retomar a construção das canhoneiras em Cuiabá, e efetuar melhoramentos no Arsenal de Marinha.

Tristão Pio dos Santos, no Aviso encaminhado ao Presidente da Província, José Antonio Pimenta Bueno em 6 de junho de 1837, informou que o Governo Imperial havia nomeado Augusto Leverger Comandante das Barcas Canhoneiras e Inspetor do

⁵⁷⁰ JUZARTE, op. cit. p. 240.

⁵⁷¹ LACURTE JUNIOR, op. cit.

⁵⁷² ANNAES do Sennado da Câmara do Cuiabá, 2007, p. 247.

⁵⁷³ TAUNAY, 1979. p. 63.

Arsenal de Marinha de Cuiabá. A proposta para que o Arsenal de Marinha de Mato Grosso fosse dirigido por um Inspetor, foi do próprio ministro, conforme já discutido.

A segunda nomeação de Augusto Leverger para comandar as Barcas Canhoneiras, já que a primeira nomeação havia sido feita por indicação do Ministro dos Negócios da Marinha, João Carlos Augusto Oeynhausien Grevenburg, através da Portaria de 15 de outubro de 1829, daria um novo impulso às construções navais na província.

Leverger, o *bretão cuiabanizado*, cuja trajetória na Província de Mato Grosso esta concisamente descrita abaixo, não pretende reescrever a biografia de Augusto João Manoel Leverger, nem reverenciá-lo como Taunay, *O Antemural do Brasil em Mato Grosso*⁵⁷⁴, mas, apenas reconhecer sua importância para a Construção das Barcas Canhoneiras e o Trem Naval de Mato Grosso.

3. 5. De volta a Mato Grosso

Augusto Leverger retornou a Cuiabá no dia 6 de dezembro de 1837, Virgílio Corrêa Filho, assim narra a sua chegada:

Era como que o conterrâneo benquistado, que os amigos reviam com alegria. Metendo ombros ao que viera Leverger, mais apercebido de elementos organizou a Companhia de Marinheiros, e cuidou logo de alicerçar as bases do Arsenal de Marinha, onde hoje floresce a Praça Luiz de Albuquerque, arrimada pelas muralhas de tapiocanga, por ele construídas à beira do Cuiabá⁵⁷⁵.

Apesar da determinação do Governo Imperial, através do ofício de 6 de julho de 1837, ao Presidente da Província José Antonio Pimenta, para reativar a construção das Barcas Canhoneiras, e a nomeação de Augusto Leverger para comandá-las o Arsenal de Marinha de Mato Grosso, continuou enfrentado as mesmas dificuldades já discutidas anteriormente.

Mas, Leverger como representante da elite política mato-grossense, procurou manter os jogos de interesse do Império, a tal ponto que ganhou a especialmente divisa heráldica de *Sempre Pronto*. Segundo Correa Filho, Lerverger, atendia sempre a direção política desde nada lhe “*melindrassse a altivez, sobranceira às conveniências e acomodações subalternas*”⁵⁷⁶.

⁵⁷⁴ TAUNAY, op. cit. [S.d].

⁵⁷⁵ CORREA FILHO, 1979. p. 24-5.

⁵⁷⁶ Corrêa Filho, V. *Augusto Lerverger – O Bretão Cuiabanizado*. Op. Cit., p. 83.

O entusiasmo de Virgílio Corrêa Filho, ao descrever os trabalhos realizados por Leverger, não correspondeu ao quadro encontrado pelo Capitão de Fragata no Arsenal de Marinha, cujos resultados obtidos foram bem mais modestos, em razão da falta de materiais, pessoal e recursos pecuniários. De acordo com o Visconde de Taunay, quando Leverger retornou a Cuiabá, encontrou praticamente o arsenal na mesma penúria de quando partira em março de 1834, “Quanto aos meios de dar desempenho a comissão para que novamente viera, [construção das barcas canhoneiras] logo verificou que quase nada adiantara de uns anos atrás”⁵⁷⁷.

As condições para realizar a segunda parte dos trabalhos para os quais foi incumbido, apresentavam-se mais satisfatórias do que as relacionadas com as construções navais. O mapeamento e exploração de alguns rios estavam entre essas incumbências.

[...] a exploração dos rios Cuiabá, São Lourenço e Paraguai, por onde devem transitar as mesmas barcas, desde a cidade de Cuiabá até a Fortaleza de Coimbra, notando com a possível exatidão, a confirmação dos rios, e todas as circunstâncias que podem interessar á navegação dos mesmos, e à defesa daquela parte da fronteira, remetendo-se as cópias das suas observações a esta Secretaria de Estado [Marinha]⁵⁷⁸

Os importantes trabalhos produzidos por conta dessas explorações foram destacados por Maria do Carmo Brazil, como um conjunto valioso de informações potamográficas.

O minucioso reconhecimento e organização cartográfica do rio Paraguai e lagoas adjacentes da margem direita ofereceram informações potamográficas indispensáveis para o trabalho de Augusto Leverger, que gizou todo o rio Paraguai, desde a junção do rio Sepotuba até a embocadura do Paraná, realizada nos anos de 1847 e 1848. O Dicionário Corográfico [grifo da autora] representa uma das mais importantes contribuições oferecidas por Leverger, em quase meio século que viveu em Mato Grosso – de 1773 a 1880 – como hidrógrafo, geógrafo, historiador e Presidente da Província⁵⁷⁹.

No que se referia às barcas, pouco se poderia fazer. Segundo o relatório do Ministro da Marinha, Francisco Vilela Barbosa, apresentado a Assembléia Geral Legislativa, o Arsenal de Marinha de Mato Grosso precisava sair da inércia à qual se encontrava.

⁵⁷⁷ TAUNAY, Visconde de. [S.d]. p. 67.

⁵⁷⁸ Ofício do Ministro da Marinha. Rio de Janeiro, 6 de junho de 1837. op. cit.

⁵⁷⁹ BRAZIL, Maria do Carmo. *O Rio Paraguai, entre o Paraíso e a Maldição de Adão*. Revista Geopantanal, Corumbá – MS, v. 5, p. 24-46, 2000.

Mato Grosso precisa sair do estado de inação em que se acha, e se por via da nossa Marinha se lhe der o necessário impulso, e um fácil canal a seu comércio se abrir, eu vos asseguro Senhores, que em poucos anos essa Província se tornará uma nova Memphis⁵⁸⁰; será este o único meio de aumentar a sua indústria, e a dos territórios vizinhos, e apertar dest'arte os laços de amizade firmados em recíproca utilidade⁵⁸¹.

Das condições necessárias ao desenvolvimento de Mato Grosso, citado pelo ministro, os investimentos da Marinha poderiam contribuir positivamente, a exemplo do que aconteceu com o Porto de Ladário em 1873, conforme discutido no Capítulo IV. Já no que se refere ao franqueamento da navegação do Rio Paraguai, se transformou num assunto delicado, cuja solução se deu com a assinatura do Tratado de Limites entre o Império do Brasil e a República do Paraguai, em 26 de março de 1872⁵⁸², após a Guerra do Paraguai.

No relatório seguinte, apresentado a Assembléia Geral Legislativa em 1841, pelo Ministro Francisco Vilela Barbosa, os problemas enfrentados pelo Arsenal, voltaram às discussões.

O arsenal do pequeno estabelecimento naval da Província de Mato Grosso, de que é o Inspetor o hábil Capitão Tenente Augusto Leverger, acha-se em regular andamento, segundo participa o Presidente em officio de 23 de novembro do ano próximo findo: [1841] o mesmo Presidente, porém informa, que com quanto não seja insufficiente a quantia aplicada para as despesas com as obras e trabalhos do dito arsenal, todavia, como esta não se realiza em cofre, o governo Provincial tem se visto muitas vezes obrigado a suspendê-las por falta de dinheiro; acrescentando que os Armazéns estão quase todos desprovidos dos objetos necessários para o armamento e equipamentos das barcas, apesar das providências dadas pelo Governo Imperial para abastecê-los; [...]⁵⁸³.

Não obstante a falta de recursos, os materiais enviados do Arsenal do Rio de Janeiro para o término das barcas e armamentos, não chegavam a Mato Grosso ou quando recebidos, não tinham mais condições de uso. A primeira remessa de material, devido à demora na entrega, chegou “quase em estado de não poder mais servir”. A segunda, despachada do Rio de Janeiro em dezembro de 1838, no valor de 5:068\$072 (Cinco contos, Sessenta e Oito Mil e Setenta e Dois Réis), até novembro de 1841, não tinha sido entregue. O ministro ainda cita uma terceira remessa, confiada em agosto de 1839, ao negociante Pascoal Aparício, no valor de 4:072\$459 (Quatro Contos, Setenta

⁵⁸⁰ Mênfis, a capital dos Reinos Antigo e Médio, era o mais importante centro urbano do Egito.

⁵⁸¹ RMM, 1840-2, p. 12.

⁵⁸² Decreto N.4911 de 27 de março de 1872. Coleção de Leis do Império 1808-1889. op, cit.

⁵⁸³ RMM, 1841, p. 8.

e Dois Mil e Quatrocentos e Cinquenta e Nove Réis), que somente chegou aos armazéns do arsenal em junho de 1840 ⁵⁸⁴.

A soma dos materiais enviados do Arsenal do Rio de Janeiro, mais o pagamento do frete ao negociante Pascoal Aparício, responsável pela entrega do material no Porto de Cuiabá, totalizavam 10:908\$341 (Dez Contos, Novecentos e Oito Mil e Trezentos e Quarenta e Um Réis). Deste valor, apenas 1:499\$540 em materiais, havia dado entrada efetivamente nos armazéns do Arsenal. Conforme informações do Presidente da Província ao Ministro, diversos materiais enviados do Rio de Janeiro, se encontravam espalhados por diversos pontos da Província de Mato Grosso em mãos de particulares.

A quantia orçada dos materiais não entregue, mais a primeira remessa, cujo valor não foi informado pelo Ministro, e ainda os gastos com o frete, segundo uma estimativa bem modesta, poderia alcançar a quantia de Quinze Contos de Réis.

O Presidente da Província, José Saturnino da Costa Pereira, na ocasião do lançamento à água da primeira canhoneira em 30 de outubro de 1827, enviou a Conta das Despesas ao Ministério da Marinha, no valor de 2:835\$425 (Dois Contos, Oitocentos e Trinta e Cinco Mil e Quatrocentos e Vinte e Cinco Réis) ⁵⁸⁵. Com base nesse valor, depreende-se, que as despesas com os materiais não entregues, seriam suficientes para construir mais duas barcas.

O Ministro da Marinha, Francisco Vilela Barbosa, no Relatório de 1842 informou que em janeiro de 1841, foi iniciada a construção da quarta barca canhoneira, e a proposta da criação na Província de uma Companhia de Artilheiros Marinheiros. Nesse sentido, encaminhou para a assembléia proposta criando a referida companhia, “Criar-se-á na Província de Mato Grosso uma Companhia de Artilheiros Marinheiros, para o serviço e tripulação das Barcas Canhoneiras nela empregadas, com a mesma força e graduação dos do Batalhão de Artilharia ali já criado” ⁵⁸⁶. A referida Companhia foi criada pelo Decreto N. 281 de 6 de maio de 1843, decreto este que fixou as forças navais para o exercício financeiro de 1843/1844.

A Lei 243 de 30 de novembro de 1841, que fixou as despesas para o ano financeiro de 1842/1843, consignou a quantia de 12:312\$000 (Doze Contos, Trezentos e Doze Mil Réis) para as despesas a cargo do Ministério da Marinha na Província de

⁵⁸⁴ Idem, p. 9.

⁵⁸⁵ Ofício do Presidente da Província, José Saturnino da Costa Pereira. Cuiabá, 5 de dezembro de 1827.

⁵⁸⁶ RMM, 1842-1, p. 1.

Mato Grosso. Desde a criação do Arsenal, este foi o maior orçamento recebido num único ano. O Ministro da Marinha enviou ao Presidente da Província em 9 de maio de 1842, o detalhamento das despesas do Arsenal, onde constava: Três contos de Réis para os materiais das barcas e Dois Contos e Quatrocentos Mil Réis para o telheiro e cordoaria ⁵⁸⁷. O restante dos recursos destinava-se a outras despesas e pagamento de pessoal.

O Aviso de 26 de fevereiro, encaminhado pela Secretaria de Estado da Marinha, a Presidência da Província, informava o acréscimo de mais Três Contos de Réis para as despesas do arsenal, [...] “para a compra de madeiras precisas [necessárias] para o Arsenal de Marinha” ⁵⁸⁸. Esse aditivo ao orçamento, representava um esforço da Marinha à conclusão das barcas, e cobrir o alto custo das madeiras, compradas em localidades distantes do Porto de Cuiabá.

Os valores consignados para o término da construção das barcas foram gradativamente sendo aumentados, chegando ao exercício financeiro de 1844/1845, a quantia de 25:855\$000 (Vinte Cinco Contos, Oitocentos e Cinqüenta e Cinco Mil Réis). Cabe ressaltar, que desse total acima, coube a Companhia de Artilheiros da Marinha, o valor de 11:595\$000 (Onze Contos, Quinhentos e Noventa e Cinco Mil Réis), e os restantes, 14:260\$000 (Quatorze Contos, Duzentos e Sessenta Mil Réis), para o pagamento dos empregados civis e militares do arsenal e material para as construções. Ou seja, efetivamente os recursos para a construção das barcas eram insuficientes.

Dessa forma, o trabalho de conclusão das embarcações, continuou em ritmo lento. Francis Castelnau, de passagem por Cuiabá no ano de 1844, relatou a situação das embarcações, “O arsenal era construído principalmente por um hangar, sobre o qual repousavam quase concluídas, duas canhoneiras, enquanto uma terceira estava amarrada à margem do rio [...] havia ainda uma quarta, ocupada nesta ocasião em fazer a guarda do rio” ⁵⁸⁹. Naquele ano, conforme constatado por Castelnau, das seis canhoneiras autorizadas pela Secretaria da Guerra através das Portarias de 14 de abril e 7 de junho de 1825, nem todas tinham sido construídas.

⁵⁸⁷ Aviso do Ministro da Marinha, Francisco Vilela Barbosa, ao Presidente da Província de Mato Grosso, Jose da Silva Guimarães. Rio de Janeiro, 9 de maio de 1842. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853).

⁵⁸⁸ Aviso do Ministro da Marinha, Francisco Vilela Barbosa, ao Presidente da Província de Mato Grosso, Jose da Silva Guimarães. Rio de Janeiro, 25 de agosto de 1842. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853).

⁵⁸⁹ CASTELNAU, op. cit. p. 163.

Por falta de condições materiais e recursos pecuniários, o serviço das barcas avançava lentamente, conforme já demonstrado. Não podendo prosseguir satisfatoriamente com o serviço das barcas, Leverger passou a se dedicar a explorações hidrográficas e missões diplomáticas.

Segundo Virgilio Corrêa Filho, correndo boatos da morte de José Gaspar de Francia, o Presidente da Província, através do ofício de 4 de fevereiro de 1839, encarregou Leverger de apresentar condolências ao Governo Paraguaio. Entretanto a notícia da morte de Francia era falsa, fazendo-o regressar do Forte Olimpo. Com a morte de Francia, desta vez confirmada, em 20 de setembro de 1840, novamente Augusto Leverger se dirige à República do Paraguai. Como da primeira vez, é impedido de transpor os limites do Forte Olimpo⁵⁹⁰.

Após a morte de Francia, o Brasil entendia ser a época mais propícia para tentar uma aproximação com o Paraguai. Nesse propósito, nomeou em 14 de junho de 1841, Augusto Leverger, como Cônsul Geral e Encarregado Interino de Negócios em Assunção.

Conforme assinalado, referente à nomeação de Leverger, o atraso nos malas do correio, fez a notícia chegar às suas mãos, somente em abril de 1842. De posse das credenciais diplomáticas, em 5 de abril de 1842, se dirige a Assunção, a fim de assumir o posto para o qual fora nomeado. Entretanto, novamente chegando ao Forte Olimpo, não obteve autorização para prosseguir. Virgilio Corrêa Filho, salienta que após o fracasso da missão, Leverger foi exonerado em 2 de maio de 1843. Foi substituído por José Antonio Pimenta Bueno, nomeado Encarregado dos Negócios e Cônsul Geral do Império.

Zeferino Pimentel Moreira Freire, Presidente da Província de Mato Grosso, solicitou a Leverger que retornasse ao Paraguai. Tinha essa missão, o propósito de cumprimentar em nome do Império brasileiro, o novo Cônsul Carlos Antonio Lopez, que em seguida se tornou Presidente perpétuo do Paraguai. Zeferino Pimentel informou com entusiasmo a Assembléia Legislativa Provincial, a missão delegada a Augusto Leverger.

Felizmente coube-me a sorte de vos participar que o Capitão de Fragata Augusto Leverger encarregado da importante missão de cumprimentar aquele governo, regressou a capital de Assunção, onde foi tratado com toda distinção e hospitalidade tanto daquele governo como do povo paraguaio. Os

⁵⁹⁰ CORREA FILHO, 1979, p. 27-30.

interesses que resultam da franca navegação pelo Rio Paraguai são bem conhecidos por vós, e dispensam qualquer comentário a respeito ⁵⁹¹.

A franca navegação do Rio Paraguai, sempre foi um dos desafios do governo brasileiro em relação ao Paraguai, daí a euforia do presidente da província. Entretanto, esse entusiasmo será substituído pela preocupação frente às incertezas das relações diplomáticas com o Governo Paraguaio.

Augusto Leverger, ao retornar da República Paraguaia, estava sem função específica, já que fora exonerado do cargo de Cônsul e substituído do cargo de Inspetor do Arsenal. O Presidente da Província através do ofício N. 18 de 30 de outubro de 1843, encaminhado ao Ministro da Marinha, José Rodrigues Torres, solicitou informações sobre qual expediente deveria adotar em relação à Leverger. Através do Aviso de 27 de janeiro de 1844, o ministro informou que Leverger deveria regressar ao Rio de Janeiro ⁵⁹².

Augusto de Leverger se apresentou ao Quartel Geral da Marinha, em 5 de outubro de 1844. Recebido pelo Ministro da Marinha, Antonio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti, expôs a dramática situação do Arsenal da Marinha de Mato. Através do Aviso de 11 de novembro de 1844, recebeu ordens de retomar a Mato Grosso. Dessa forma, através do Aviso de 27 de dezembro de 1844, (Anexo 06, p. 308) recebeu instruções não só referentes ao serviço das barcas, mas levantamentos hidrográficos e missões diplomáticas.

Devendo V.m^{cc} [Augusto Leverger] partir para Mato Grosso, a fim de encarregar-se da direção do Trem Naval, e tomar o comando das Barcas Canhoneiras [...] 1º Fará o reconhecimento do Rio Paraguai e de alguns dos seus confluente, sondando-os em todos os pontos, a fim de se poder levantar uma Carta Hidrográfica e bem avaliar-se sua navegação. 2º Reconhecerá igualmente a parte superior à barra do Rio São Lorenzo – até a confluência do Jauru – ou mesmo até a povoação de Vila Maria, e de tudo dará conta a essa Secretaria de Estado [da Marinha] ⁵⁹³.

Como parte das missões diplomáticas, recebeu instruções para retornar ao Paraguai junto do novo Cônsul brasileiro, José Antonio Pimenta Bueno. No Paraguai,

⁵⁹¹ RPP, 1844, p. 3.

⁵⁹² Aviso do Ministro da Marinha, Antonio Francisco de Paula de Holanda Cavalcanti de Albuquerque, ao Presidente da Província de Mato Grosso, Zeferino Pimentel Moreira Freire. Rio de Janeiro, 27 de janeiro de 1844. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853). p. 10.

⁵⁹³ Aviso do Ministro da Marinha. Rio de Janeiro, 27 dezembro de 1844. op. cit.

Leveger obteve autorização de Carlos Antonio Lopez para realizar um estudo hidrográfico do rio Paraguai, conforme evidencia Taunay:

[...] Ir explorar o rio Paraguai e seus afluentes de Assunção para baixo até a confluência com o majestoso Paraná, completando trabalhos anteriores, a fim de poder levantar uma planta hidrográfica geral do rio, um dos maiores desejos do valoroso hidrógrafo ⁵⁹⁴.

Segundo Francisco Doratioto, Jose Antonio Pimenta Bueno tinha instruções de assinar com o Governo Paraguai um tratado que permitisse a livre à comunicação com Mato Grosso.

Em 14 de setembro de 1844, Pimenta Bueno assinou o ato de reconhecimento da independência paraguaia [...] Assinou-se, ainda, um Tratado de Aliança, Comércio e Navegação, Extradicação e Limites, não ratificados pelo governo imperial, por utilizar o Tratado de Santo Ildefonso na definição das fronteiras, e pelo qual a República restauraria o domínio paraguaio sobre aproximadamente 200 mil quilômetros quadrados, que se encontravam nas mãos de brasileiros ⁵⁹⁵.

Augusto Leverger, no comando das barcas canhoneiras Dezoito de Julho e Três de fevereiro, tripuladas por 47 praças e duas peças de artilharia, ficou estacionado em Assunção a disposição de Pimenta Bueno ⁵⁹⁶. O Ministro da Marinha, Antonio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti de Albuquerque, no relatório de 1846, informou a Assembléia Geral Provincial, a necessidade de se manter uma Divisão Naval em Mato Grosso. Ainda, destacou a presença das barcas citadas acima, comandadas por Leverger, “[...] duas [Barcas Canhoneiras] a mando de um oficial superior da armada [Augusto Leverger] conduziram a nossa bandeira, dando ocasião a úteis reconhecimentos, e levando a efeito um ensaio de relações com aquela República” ⁵⁹⁷. O Relatório do Ministro da Marinha de 1859, também cita os trabalhos de reconhecimento dos rios realizados por Leverger ⁵⁹⁸.

O Ministério da Marinha, através do Aviso n.11 de 1º de setembro de 1846, aprovou as despesas com as barcas estacionadas em Assunção ⁵⁹⁹, situação diversa daquela informada pelo Ministro da Marinha em 1841, à Assembléia Geral Legislativa,

⁵⁹⁴ TAUNAY, [S.d]. p. 83.

⁵⁹⁵ DORATIOTO, 2002. p. 27.

⁵⁹⁶ TAUNAY, [S.d.], p. 82.

⁵⁹⁷ RMM, 1846, p. 10

⁵⁹⁸ RMM, 1859, o. 23.

⁵⁹⁹ Aviso do Ministro da Marinha, Antonio Francisco de Paula de Holanda Cavalcanti de Albuquerque, ao Presidente da Província de Mato Grosso, Ricardo José Gomes Jardim. Rio de Janeiro, 1º de setembro de 1846. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853)

referindo-se ao Governo de Mato Grosso, o qual por muitas vezes, se viu obrigado a suspender a construção das barcas por falta de dinheiro ⁶⁰⁰. A aprovação das despesas e consignação de recursos revela a importância dada pelo Governo Imperial às relações com o Paraguai, sobretudo, em relação ao franqueamento da navegação do Rio Paraguai.

As barcas canhoneiras e o Arsenal de Marinha de Mato Grosso, que durante longo período permaneceram à mercê da vontade dos titulares da Pasta da Marinha, passaram a receber um orçamento maior para conclusão das obras, bem como materiais provenientes do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Nesse sentido, o Ministro da Marinha através do Aviso de 4 de dezembro de 1848, informou ao Presidente da Província, o envio de materiais destinados ao Trem Naval. Ainda segundo o Ministro, o comerciante Antonio Monteiro de Mendonça foi encarregado de conduzir, acompanhar e entregar os gêneros destinados para o serviço do Arsenal de Marinha de Mato Grosso ⁶⁰¹. De acordo com as cópias dos conhecimentos de transporte, foram enviadas a Mato Grosso, materiais como: agulhas para cordoaria, bandeiras nacionais, flanelas, lonas, folhas de cobre, prego, enxóis, ferramentas e breu.

Através do Aviso de 25 de abril de 1850 do Ministério da Marinha, o Ministro Manoel Vieira Tosta, informou ao Presidente da Província o envio de novo carregamento de materiais, entre os quais; tintas, pregos de cobre, folhas de cobre, tachas de cobre, verrumas, serrotes, serra manual, travadeiras, ferros, formão, goiva, trincas, grosas e martelos ⁶⁰². Ainda nesse mesmo carregamento, sob a responsabilidade do comerciante Benedito Canavarro, foi enviado fardamento, armas e munições. Os materiais enviados destinavam-se a conclusão das barcas, tanto para obras de carpintaria, mastreação, velame e calefação.

Cabe ressaltar, que tais providências visando à conclusão das barcas e seu aparelhamento, estavam relacionados às negociações do Império Brasileiro com a República do Paraguai, pelo franqueamento da navegação do rio homônimo. Nesse sentido, O Ministro da Marinha, Manoel Vieira Tosta, determinou a organização de uma

⁶⁰⁰ RMM, 1841, p. 8.

⁶⁰¹ Aviso do Ministro da Marinha. Rio de Janeiro, 4 de dezembro de 1848. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853). p. 54-7.

⁶⁰² Aviso do Ministro da Marinha, Manoel Vieira Tosta. Rio de Janeiro, 25 abril de 1850. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853). p. 66-9.

Força Fluvial, contingentes militares para guarnecê-las e peças de artilharia ⁶⁰³. Nesse mesmo Aviso, o Ministro solicitou informações sobre a existência de embarcações pertencentes a particulares, que poderiam ser adquiridas e transformadas em Barcas Canhoneiras. A organização de uma Força Naval Fluvial na Província, pronta para entrar em operação, revelava o temor do governo brasileiro diante da possibilidade de um conflito com a República do Paraguai.

O governo imperial continuava a enviar para os destacamentos militares da Província e o Trem Naval, armas, munições e fardamento. Através do Aviso de 28 de novembro de 1851, do Ministro da Marinha informou o envio de Cem Espingardas Fulminantes, dez mil espoletas, e ainda, materiais para as barcas, como: tintas, vergalhão, enxóis ingleses, serrote de costas, verruma e alcatrão ⁶⁰⁴.

O aumento das despesas do Governo Imperial com o Trem Naval de Mato Grosso refletiu diretamente no orçamento da repartição da Marinha, destinado à Província, conforme Tabela 01 referente aos exercícios financeiros de 1846 a 1852.

Tabela 01

Ano Financeiro - 1846/1852		
Item	Objeto das despesas	Valor consignado *
01	Corpo de Imperiais Marinheiros	36:969\$200
02	Força Naval	52:924\$400
03	Corpo da Armada	4:915\$960
04	Arsenal e demais empregados	64:526\$000
Total consignado		159:335\$560

*** Valores em Contos de Réis**

⁶⁰³ Aviso do Ministro da Marinha, Manoel Vieira Tosta, ao Presidente da Província de Mato Grosso. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1850. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853). p. 71.

⁶⁰⁴ Aviso do Ministro da Marinha, Manoel Vieira Tosta, ao Presidente da Província de Mato Grosso, Augusto Leverger. Rio de Janeiro, 24 de fevereiro de 1852. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853). p. 79.

Fontes:

1ª Seção da Contadoria Geral da Marinha. Rio de Janeiro, 10 de outubro de 1846.

APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853). p. 31.

1ª Seção da Contadoria Geral da Marinha. Rio de Janeiro, 17 de março de 1847. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853). p. 37

Contadoria Geral da Marinha. Rio de Janeiro, 14 de novembro de 1848. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853). p. 52v-3.

Contadoria Geral da Marinha. Rio de Janeiro, 18 de maio de 1849. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853). p. 59v-0.

Contadoria Geral da Marinha. Rio de Janeiro, 5 de junho de 1850. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853). p. 70v.

Contadoria Geral da Marinha. Rio de Janeiro, 21 de junho de 1850. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853). p. 52v-3.

Analisando os recursos destinados a Força Naval da Província, percebe-se que do total recebido entre os anos de 1846 a 1852, no valor de 159:335\$560 (Cento e Cinquenta e Nove contos, Trezentos e Trinta e Cinco Mil e Quinhentos e Sessenta Réis), apenas 64:526\$000 (Sessenta e Quatro Contos e Quinhentos e Vinte e Seis Mil Réis), foram efetivamente consignados ao Arsenal de Marinha, para despesas materiais e pagamento do pessoal da ribeira, O restante dos recursos, conforme dotação do próprio ministério, era para pagamento do pessoal militar, que não estavam ligados à construção das barcas.

Entretanto, apesar de significativo aumento, o orçamento destinado a Província de Mato Grosso representava um percentual ínfimo em relação às despesas totais da Marinha, a exemplo do verificado no exercício financeiro de 1847/1848. O orçamento geral do Ministério da Marinha, para esse exercício, votado pela Assembléia Geral Legislativa em 2 de setembro de 1846, destinava um valor de 3.445:396\$443 (Três mil, Quatrocentos e Quarenta e Cinco Contos, Trezentos e Noventa e Seis Mil e Quatrocentos e Quarenta e três Réis), para as despesas navais da Armada Nacional. Desse valor, coube a Província um total de 18:930\$000 (Dezoito Contos, Novecentos e Trinta Mil Réis), meio por cento do valor total.

Os números apresentados demonstram que o orçamento de meio por cento destinados a Província de Mato Grosso no ano financeiro de 1847/1848, refletiram como nos anos anteriores, no atraso da construção das Barcas Canhoneiras. O próprio Ministro da Marinha reconhecia à insuficiência de recursos destinados as construções navais nas províncias, “Tem sido tão minguados os créditos votados para construções, que apenas chegaram para o continuado fabrico de navios existentes, e para aquisição de alguns de pouca importância”⁶⁰⁵.

⁶⁰⁵ RMM, 1848, p. 23-4.

No relatório de 1849, o Ministro informava a Assembléia Geral Legislativa, as embarcações existentes na província, e que compunham a Flotilha de Mato Grosso, três canhoneiras e quatorze canoas ⁶⁰⁶. Dessa informação, infere-se que apenas três barcas canhoneiras haviam sido construídas desde 1825, quando foi autorizado o início das construções navais na Província. Só em 11 de dezembro de 1852 a quarta canhoneira, teve sua quilha batida, tratava-se da Barca Canhoneira *Independência* ⁶⁰⁷.

Apesar do aumento progressivo das verbas para o Arsenal e as barcas, conforme Tabela 1, e comparados com os valores consignados nos anos anteriores, os recursos continuavam insuficientes, frente às despesas contabilizadas nos exercícios financeiros de 1846 a 1852. Através dos Avisos do Ministério da Marinha de 4 de dezembro de 1848, 25 de abril de 1850 e 28 de novembro de 1851, citados acima, foram encaminhados diversos materiais destinados a conclusão das barcas, armamento, munição e fardamento. Os Avisos evidenciavam que as despesas com o frete do Rio de Janeiro à Mato Grosso, deveriam ser calculados por cada arroba transportada. O peso informado nos conhecimentos de carga do primeiro e segundo carregamento totalizava 271 arrobas. O preço por cada arroba transportada, custava ao Ministério da Marinha, 9\$000 (Nove Mil Réis). Calculando o valor desse frete, chega-se a soma de 2:439\$000 (Dois Contos, Quatrocentos e Trinta e Nove Réis). O peso do terceiro carregamento não foi informado.

Entre os materiais enviados estavam espingardas e vergalhões, objetos de peso considerável. Tomando-se por base o peso médio das remessas anteriores, (135,5 arrobas) encontra-se a um total de 3:658\$500 (Três Contos, Seiscentos e Cinquenta e Oito Mil e Quinhentos Réis), correspondentes ao pagamento do frete referentes as três remessas de materiais.

Os valores referentes ao pagamento do frete, bem como das mercadorias enviadas, eram descontados pela Contadoria da Marinha, do orçamento destinado à província. Dessa forma, os recursos constantes da Tabela 1 (página, 190) eram reduzidos, antes mesmo do envio dos duodécimos à Junta da Fazenda da Província de Mato Grosso.

⁶⁰⁶ RMM, 1848-2, p. 4.

⁶⁰⁷ RMM, 1853, p. S1-30.

A Conta das Despesas da primeira barca construída, lançada a água em 30 de outubro de 1827⁶⁰⁸, (Anexo 05, p. 306) no valor de 2:835\$425 (Dois Contos, Oitocentos e Trinta e Cinco Mil e Quatrocentos e Vinte e Cinco Réis), até o orçamento do ano financeiro de 1851/1852, no valor de 32:714\$000 (Trinta e Dois Contos, Setecentos e Quatorze Mil Réis), observa-se um interregno de 25 anos.

Nesse período, os problemas apontados no texto, envolvendo a construção das seis Barcas Canhoneiras: *22 de Abril*; *22 de Julho*⁶⁰⁹; *18 de Julho*; *3 de Fevereiro*⁶¹⁰; *Independência e Isabel*⁶¹¹, em parte, apontaram como o Governo Imperial tratou as questões do Sistema de Defesa da Província de Mato Grosso, ao mesmo tempo em que ajudaram a entender, também parcialmente, a invasão de Mato Grosso pelas tropas paraguaias.

⁶⁰⁸ Ofício N.3 do Presidente da Província José Saturnino da Costa Pereira, ao Ministro da Marinha, Francisco Meneses Sousa Coutinho. Cuiabá, 5 de novembro de 1827. APMT. Livro 13. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834).

⁶⁰⁹ LEVERGER, 2002. p. 18.

⁶¹⁰ TAUNAY, [S.d]. p. 82.

⁶¹¹ Ofício do Presidente da Província, Augusto Leverger, ao Comandante da Companhia de Imperiais Marinheiros e Trem Naval. Cuiabá, 16 de Março de 1854. APMT. Livro 134. Registro de Correspondência entre a Província e o Diretor do Trem Naval, Comandante das Barcas Canhoneiras e da Companhia de Imperiais Marinheiros (1852-1858). p. 25v.

CAPÍTULO IV – A TRANSFERÊNCIA DO ARSENAL DE MARINHA

Era fato geralmente reconhecido que o arsenal de Cuiabá, aliás, quase inteiramente desprovido de tudo quanto pode constituir um estabelecimento desta ordem, não podia ser conservado ali [Cuiabá], já porque não era acessível ainda aos menores navios senão em parte do ano, por ocasião das enchentes, já porque nunca serviu nem poderia servir aos interesses da navegação e comércio que fazemos pelo Rio Paraguai.

Relatório do Ministério da Marinha, 1871, p. 2.

4.1. Guerra do Paraguai

Desde o período colonial os fatores geográficos definiram-se com foco de latentes discórdias entre a política expansionista espanhola e portuguesa: “O Pantanal e o Chaco, embora sendo áreas de constantes inundações representaram, durante três séculos, o campo de acirradas disputas, de violentas correrias, de importantes tratados e de porfias intermináveis”⁶¹². Essas contendidas atravessaram séculos e alcançaram as nações, já independentes, do Brasil e do Paraguai, que se submeteram ao [...] “implacável destino expansionista a um desenlace histórico, cujo ápice foi a sangrenta e prolongada luta entre as nações do Prata, conhecida como Guerra do Paraguai”⁶¹³.

A independência política das colônias latino-americanas em relação às Coroas Ibéricas, na primeira metade do século 19, determinou novos rumos econômicos às jovens nações, as quais se viram obrigadas a se alinharem, sobretudo aos interesses britânicos, cuja hegemonia era indiscutível em nível mundial.

A Guerra do Paraguai⁶¹⁴ tinha como pano de fundo o expansionismo do Paraguai, a ação indireta dos ingleses na navegação e as freqüentes competições entre Brasil, Paraguai, Argentina e Uruguai pela navegação no Rio Paraguai, conforme as considerações de Francisco Doratioto, “A Guerra do Paraguai foi, na verdade, resultado

⁶¹² BRAZIL, Maria do Carmo. *Rio Paraguai: o “mar interno” brasileiro*. São Paulo: USP, 1999. Tese (Doutorado). Universidade de São Paulo. Faculdade de Filosofia Letras Ciências Humanas, 1999. p. 171.

⁶¹³ Ibidem.

⁶¹⁴ A Guerra da Tríplice Aliança é também conhecida por Guerra do Paraguai, Guerra Contra o Paraguai, Guerra Guaçu, Guerra Grande ou, ainda, Guerra Maldita. A expressão Guerra Grande foi dada por Augusto Roa Bastos, notável escritor paraguaio. Cf. Mota, Carlos Guilherme Mota. “A guerra contra o Paraguai: A história de um silêncio”. In: Marques, Maria Eduarda Castro Magalhães (org.) Guerra do Paraguai- 130 anos depois. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1995, p.37-50.

do processo de construção dos Estados Nacionais no Rio da Prata e, ao mesmo tempo, marco nas suas consolidações”⁶¹⁵.

Para alcançar a consolidação dos Estados Nacionais Latino-Americanos era preciso construir um projeto político que reunisse um conjunto de objetivos distintos, como o fortalecimento do comércio platino, a constituição sistemática do aparelho burocrático e a formação de um exército nacional capaz de regular o sistema de alianças⁶¹⁶. Entretanto, os países latino-americanos enredavam-se pela complexidade de interesses externos, sobretudo ingleses, cujo poder hegemônico alimentava-se do expansionismo econômico e dos conflitos locais⁶¹⁷.

4.1.1. Organizando a defesa

Dentro desse quadro das disputas intestinas pela navegação do Rio Paraguai, o governo brasileiro adotou providências no sentido de dotar a Província de Mato Grosso, de um Sistema de Defesa capaz de exercer poder de dissuasão frente aos seus vizinhos, ou empregá-lo num eventual conflito.

Nesse Sistema de Defesa, o estabelecimento de um Poder Naval era essencial para o fluxo das vias navegáveis e das raias fronteiriças. Nesse sentido, a Secretaria de Guerra autorizou a construção de Barcas Canhoneiras, a serem [...] “empregadas em proteger o Forte da Nova Coimbra, e mais Fronteira pelo Rio Paraguai”⁶¹⁸.

Conforme, assinalado, a figura de Augusto Leverger se destacou no cenário mato-grossense, primeiro como Oficial da Armada Nacional, designado Comandante das Barcas Canhoneiras e Diretor do Trem Naval de Mato Grosso, depois como político, no exercício da Presidência e Vice-Presidência da Província de Mato Grosso.

Augusto Leverger foi nomeado Presidente da província a 7 de outubro de 1850. Quando recebeu notícia de sua nomeação, encontrava-se no Forte de Coimbra, na qualidade de Comandante da Flotilha de Mato Grosso. Assumiu a presidência em 11 de fevereiro de 1851.

Conhecedor da situação militar da Província, no primeiro Relatório apresentado à Assembléia Provincial já destacava a militarização de Mato Grosso, [...] “vê-se que a relação entre o número de praças de pré e o dos indivíduos livres da nossa

⁶¹⁵ DORATIOTO, op. cit. p. 23.

⁶¹⁶ BRAZIL, M.C, op.cit., p.171.

⁶¹⁷ Mota, Carlos Guilherme Mota. “*A guerra contra o Paraguai: A história de um silêncio*”. In: Marques, Maria Eduarda Castro Magalhães (org.) Guerra do Paraguai- 130 anos depois. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1995, p.37-50. p. 44.

⁶¹⁸ Aviso do Ministério da Marinha de 7 de Junho de 1825. op. cit.

população esta pelo menos na razão de 1 para 20; fato que talvez não se dê em outro qualquer país, ainda dos mais militarizados” [...] ⁶¹⁹.

O seu antecessor, João José da Costa Pimentel, também já havia criticado a militarização da Província, e os recursos necessários para mantê-la, além de significar, *1580 trabalhadores tirados da agricultura*⁶²⁰, número estimado da Força Militar em seu estado completo. Ora, já que foram *retirados da agricultura*, devolvê-los significava economizar recursos, mas também zerar o efetivo militar, e conseqüentemente abandonar a fronteira do Alto Paraguai a sua própria sorte, facilitando a ação dos paraguaios e entregando-lhes o território reclamado. De acordo com o Relatório, as receitas no valor de 23:645\$000 (Vinte e três Contos, Seiscentos e Quarenta e Cinco Mil Réis), ultrapassavam as despesas, calculadas em 49:317\$491 (Quarenta e Nove Contos, Trezentos e Dezessete mil e Quatrocentos e Noventa e Um Réis). Faltou ao Presidente Costa Pimentel, a ponderação que esse desequilíbrio orçamentário, fruto de uma fronteira militarizada, também poderia ser observado nos exercícios anteriores, a exemplo da Tabela 03 (p., 203).

Augusto Leverger, embora também mencionasse no Relatório de 1851 os pesados gastos com as forças militares, via como necessária à militarização da Província, considerando as questões fronteiriças. Aponta também, o efetivo militar aquartelado nos diversos destacamentos, conforme tabela abaixo.

⁶¹⁹ RPP, 1851, p. 10.

⁶²⁰ RPP, 1850, p. 16.

Tabela 02

Efetivos Militares na Província de Mato Grosso - 1851			
Guarnições Militares	Efetivo atual	Estado completo	Defasagem
Corpo Fixo de Artilheiros, Caçadores e Cavalaria Ligeira.	1147	1474	327
Companhia de Pedestres	68	82	14
Companhia de Imperiais Marinheiros	70	106	36
Efetivo Total	1285	1662	377

Fonte: Relatório do Presidente da Província de Mato Grosso. Capitão de Fragata Augusto Leverger Apresentado na abertura da Sessão Ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 10 de maio de 1851. Cuiabá; Typographia do Echo Cuiabano, 1852. p. 10-11

De acordo com a Tabela 02, os efetivos das Forças de Linha: Corpo Fixo de Artilheiros, Caçadores e Cavalaria Ligeira, estavam defasados em 327 praças. Mesmo em estado completo, as forças de linha eram insuficientes para guarnecer uma fronteira tão dilatada.

Quanto aos Imperiais Marinheiros, a guarnição de 70 marujos também era insuficiente para guarnecerem as canoas e as barcas canhoneiras em operação. Essas embarcações necessitavam de artilheiros para municiar e operar as bocas de fogo, remadores e pilotos. Somente a tripulação das Barcas Canhoneiras *18 de julho e 3 de fevereiro*, sob o comando de Augusto Leverger, estacionadas em Assunção, eram tripuladas por 47 Imperiais Marinheiros⁶²¹.

De acordo com o Ministro da Marinha, Manoel Vieira Tosta, estavam em operação na Província de Mato Grosso, três barcas canhoneiras e 14 Canoas de Guerra⁶²², portando, o efetivo de 70 Imperiais Marinheiros, seria utilizado apenas na tripulação das três barcas citadas pelo Ministro, tomando-se por base a guarnição das canhoneiras estacionadas no Porto de Assunção.

As diligências a cargo da Marinha, a escolta de presos, fornecimento de remadores para o serviço de polícia e correio da Companhia de pedestres, necessitariam muito mais dos que os 70 marinheiros mencionados.

⁶²¹ TAUNAY, [S.d.], p. 82.

⁶²² RMM, 1849-2, p. 4.

A situação militar da Província, não era das mais animadoras quando Augusto Leverger assumiu a presidência. Além da insuficiência de efetivos militares, outro problema a ser enfrentado, relacionava-se a Guarda Nacional, que estava em estado de desorganização, segundo o próprio Leverger. A esse respeito, um dos seus biógrafos, Alfredo D'Escragnolle Taunay, anotou:

Em todo o decorrer da sua longa administração, teve Augusto Leverger uma preocupação constante e a que dedicaram o melhor de seus esforços: organizar a guarda nacional imprimir-lhe um caráter sério, militar, torná-la verdadeiro escudo do território ameaçado ou invadido, eliminando dela a feição imprópria, violenta e ao mesmo tempo ridícula que, em todo o Brasil, sempre lhe deram as tropelias e manejos da política partidária⁶²³.

A esperança de Leverger, a respeito da Guarda Nacional, se concentrava na Lei 602 de 19 de setembro de 1850, que lhe dava nova organização. Esse novo ordenamento legal substituiu o sistema eletivo dos oficiais, pela escolha através de afinidades partidárias, significando a centralização e controle nas mãos da política provincial, passando os presidentes de província a terem uma colaboração maior da Guarda Nacional.

Entretanto, as esperanças de Leverger não se confirmaram. A Guarda Nacional continuou a prestar *serviços ordinários de polícia* e pouco contribuindo para a integridade territorial.

Quando, porém a Guarda Nacional se ponha no pé de regularidade, e de disciplina, e em estado de preencher dignamente os grandes fins de sua instituição, isto é, defender o território contra a agressão do estrangeiro, e manter no interior a ordem legal, ainda assim não será com inconveniente e repugnância, que se prestará ao serviço ordinário da polícia, guarda dos presos, captura e condução dos criminosos, e outras semelhantes diligências⁶²⁴.

Para Denise Moura, mesmo após a Lei 602 de 19 setembro de 1850, a Guarda Nacional continuou a ser um instrumento de perseguição política.

Ecos da reforma da Guarda Nacional podiam ser ouvidos em cada choupana ou sítio das localidades diversas das províncias, surpreendendo os homens em seu trabalho ou descanso, privando as roças de seus plantadores, as mulheres de seus maridos, senhores de seus trabalhadores. A farda e a bandeira que outrora seduziram homens voluntariosos em torno de sentimentos da terra se transformaram em instrumento de perseguição e punição aos desafetos. A tal ponto que muitos senhores de lavouras e escravos serviram-se da acusação de vadiagem para prenderem e levarem ao serviço obrigatório da Guarda Nacional, trabalhadores com os quais tiveram

⁶²³ TAUNAY, Visconde de. [S.d.]. p. 87.

⁶²⁴ RPP, 1851, p. 11.

contendas de trabalho. A cor política de um determinado proprietário local também podia ser motivo para o recrutamento de seus trabalhadores, dependentes e agregados⁶²⁵.

A reforma de 1850 transformou o acesso aos postos de comando da Guarda Nacional, num conchavo político entre a aristocracia rural e as autoridades, com a nomeação dos oficiais superiores e subalternos. O pagamento dos selos e emolumentos das patentes suprimiu o sistema eletivo. Dessa forma, criada originariamente para conter sedições internas, passou a desempenhar cada vez mais o poder de polícia, conforme destacado por Leverger.

Augusto Leverger, logo sentiria as dificuldades da aplicação da referida lei. Os chefes políticos locais dificultavam a constituição dos batalhões e o recrutamento durante as qualificações realizadas pelos comandantes locais⁶²⁶.

Por ocasião da transmissão do cargo de Presidente da Província, ao Vice-Presidente Albano da Silva Osório, em 8 de maio de 1866, após pedir demissão, Leverger denunciou a utilização política da Guarda Nacional, que se converteu em *instrumento de manejos eleitorais*, com os quais oficiais responsáveis pela qualificação, promoviam o alistamento do maior número de pessoas. Estes mecanismos alcançavam as mesas eleitorais das paróquias e ampliavam o grau de influência política⁶²⁷. Esse episódio marcou a queda de braço entre Leverger e o Barão de Aguapeí, Comandante da Guarda Nacional.

Nesse episódio Leverger solicitou ao Ministro da Justiça, Joaquim Nabuco, a demissão do comandante, acusando-o de atrapalhar a formação dos Batalhões dos Voluntários da Pátria⁶²⁸. Diante da recusa em afastá-lo, Leverger pediu demissão da Presidência da Província.

⁶²⁵ MOURA, Denise. *A farda do tendeiro: cotidiano e recrutamento no império*. Revista de História Regional. São Paulo: v.4, n.1, 1999, p. 37-54. Sobre o recrutamento para a Guarda Nacional e os problemas causados na família dos recrutados, ver: PERARO, Maria Adenir. *Bastardos do Império – Família e Sociedade em Mato Grosso no Século XIX*. São Paulo: Contexto, 2001.

⁶²⁶ GARCIA, 2001. p. 66.

⁶²⁷ RPP, 1866, p. 12.

⁶²⁸ Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, Augusto Leverger, ao Ministro da Justiça, José Thomas Nabuco de Araújo. Cuiabá, 28 de novembro de 1865. APMT. Registro de Ofícios expedidos pelo Presidente da província aos Ministros dos Negócios do Império (1865-1866).

Essa disputa entre Leverger e João Batista de Oliveira, Barão de Aguapeí, pelo controle da Guarda Nacional, revelava a forma como os partidos políticos procuravam se sustentar no poder. Essa alteração comum foi explicada por Sergio Buarque de Holanda, “...exatamente a escolha dos presidentes de província era a principal arma que tinham os partidos no poder para sustentar-se, pois como ele dispunha da guarda nacional e do recrutamento segundo as suas conveniências [...]”⁶²⁹.

Nesse quadro caótico do Sistema de Defesa da Província e desavenças políticas Augusto Leverger governou Mato Grosso. Apesar das providências defensivas tomadas, conforme pode se verificar da correspondência⁶³⁰ entre a Presidência da Província, os Ministérios da Marinha, Guerra, Estrangeiros, e as guarnições militares sob sua responsabilidade, não evitou a invasão paraguaia. Esse quadro nada favorável aos assuntos militares, era anterior a nomeação de Leverger.

O Major de Engenheiros Luiz D’Alincourt, e o naturalista Francis Castelnau, já haviam feito críticas a esse respeito, conforme discutido no Capítulo II. Entretanto, cabe exemplificar algumas situações presenciadas pelos autores citados.

Luiz D’Alincourt, durante os trabalhos estatísticos acerca da Província, entre os anos de 1823 a 1830, relatou a má conservação do Trem de Guerra, das bocas de fogo, o mau estado dos fortins e fortalezas, o constante atraso dos soldos, e a irregularidade no fornecimento das datas de farinha aos destacamentos do Alto Paraguai⁶³¹. Sobre o Trem Naval, evidenciou na Ribeira de Cuiabá, a falta da palamenta necessária à construção das barcas, a má localização do arsenal, sugerindo sua mudança para Vila Maria (Cáceres) conforme já discutido. Destacou ainda, problemas estruturais e de localização na construção das duas principais fortalezas: Forte Príncipe da Beira e Coimbra. Em relação ao primeiro, construído em frente a uma enseada no Rio Guaporé, poderia ser

⁶²⁹ HOLANDA, Sergio Buarque de. *Do império à república*. In: História Geral da Civilização Brasileira, tomo II, v. 5, capítulo II, p. 33.

⁶³⁰ Essa correspondência pode ser consultada no Arquivo Público de Mato Grosso e no Instituto Histórico de Mato Grosso. Muitos documentos se encontram microfilmados, outros em bom estado de conservação.

⁶³¹ Os principais trechos vitais do rio Paraguai foram situados com base nas informações publicadas por Dino Cozza (1995), na Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro: Paraguai Superior – da nascente até a confluência do rio Jauru, com 430 quilômetros; Alto Paraguai – da confluência do Jauru até a foz do rio Apa, com 1.263, realizando um trajeto de 1693 quilômetros em terras brasileiras; e envolvendo trechos de divisas com a Bolívia e com o Paraguai; Médio Paraguai – da foz do Apa até Ita-Piru em Lomas Valentinas, com 582 quilômetros; Baixo Paraguai – de Ita-Piru até a confluência com o rio Paraná (terras paraguaias), com 346 quilômetros. Cf. COZZA, Dino Willy. *A importância da Bacia do Paraguai para o Brasil*. Revista do Instituto Histórico de Geografia Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, 156 (387). Abr/jun., 1995.

contornada descendo pelo Rio São Martinho à época das cheias, cortando assim a linha de suprimentos que poderiam ser recebidos de Cuiabá⁶³².

Em relação do Forte Coimbra, sua posição inclinada em relação ao Rio Paraguai favorecia o fogo de artilharia embarcada, e também poderia ser contornada a época das cheias por um esgotadouro a Ocidente do forte. Através desse furo, quase a Barra do Miranda, poderia corta-lhe a comunicação com Albuquerque (atual Corumbá). Dessa forma, uma força invasora teria acesso ao Rio Paraguai, sem ser assestado pela sua artilharia. Essa bateria era composta por 12 canhoneiras, calibre seis, que poderiam oferecer fogo cruzado, tanto para o oriente, quanto para o *meio dia*,⁶³³ portanto, incapazes de impedir que o forte fosse contornado.

Quanto ao naturalista Francis Castelnau, que percorreu a região de Mato Grosso por volta de 1844/1845, deixou preciosos relatos sobre os rios, flora, fauna, hidrografia, populações nativas, cotidiano e instalações militares. Ao passar pelo Forte de Coimbra, relatou sua má conservação e localização, [...] “não obstante ele necessita de reparos consideráveis, pois de todos os lados às paredes começam a cair”⁶³⁴. Durante sua passagem, o forte era guarnecido por uma contingente de 26 soldados. Há um desencontro quanto às peças de artilharia existentes no forte. D’Alincourt, relatou existirem 10 peças de calibre seis, já Castelnau observou a existência de dois ou três canhões.

Sobre a artilharia do forte, o Ministro da Guerra, no relatório anual de 1845, enviado à Assembléia Geral Legislativa, portanto no mesmo período dos registros de Castelnau, relatou que as Fortalezas de Príncipe da Beira e Coimbra se encontravam em mau estado de conservação⁶³⁵. Referindo-se às peças de artilharia, relatou existirem seis peças de calibre seis, das quais quatro, em meio estado, e duas em bom estado. As

⁶³² D’ALINCOURT, 1877-8, p. 109-26.

⁶³³ “Meio dia” é, na verdade, sinônimo de “sul” (era uma expressão usada pelos europeus na Idade Média) e que, com o tempo, caiu em desuso; tem a ver com a forma como os navegantes faziam suas observações astronômicas. Se ficar perdido durante o dia, em qualquer lugar, sem um mapa, uma bússola ou um GPS à mão, o melhor método para encontrar sua direção é olhar para cima. O movimento do sol pode indicar o norte verdadeiro. Mas para usar esse guia solar, você precisará se lembrar de algumas coisas importantes. No Hemisfério Norte, o sol sempre nasce no leste e se põe no oeste. Ao meio-dia, ele está no meio do horizonte e segue na direção sul. Isso significa que, quando você estiver de frente para o sol ao meio-dia, andar em direção a ele o levará ao sul. Caso ele esteja nas suas costas, você estará andando para o norte. No Hemisfério Sul ocorre o contrário.

⁶³⁴ CASTELNAU, 1949, p. 252.

⁶³⁵ RMG, 1845, Mapa, N.9.

informações de Castelnau e do Ministro da Guerra, são complementares, e ambas atestam a má conservação dos fortes e das bocas de fogo.

Pelos relatos de Castelnau, quando de passagem pelo Forte Olimpo, havia quatro peças de artilharia calibre seis em bom estado, e os fuzis da guarnição estavam mais bem que os do lado brasileiro⁶³⁶. Provavelmente impactado pelo estado dos fuzis existentes no forte Olimpo [...] “em bem melhores condições do que quantos vínhamos vendo desde muito tempo”⁶³⁷, Castelnau, resolveu doar a Província de Mato Grosso, oito espingardas fulminante, conforme informou o Presidente da Província ao Ministro da Marinha, através do ofício número três de 17 de fevereiro de 1845⁶³⁸.

As observações de Luiz D’Alincourt e Francis Castelnau, sobre as fortificações e armamentos disponíveis em Mato Grosso, atestam as precariedades do sistema defensivo.

Não obstante as fragilidades militares, havia também contendas políticas a serem contornadas por Leverger. Nesse sentido, Virgílio Corrêa Filho por ocasião de sua posse, escreveu que o *bretão* era o único capaz de proporcionar a *paz dos espíritos*, diante do jogo político envolvendo liberais e conservadores⁶³⁹, então as duas forças políticas que se alternavam no poder, cujos reflexos se faziam sentir nas demais províncias do império. Um exemplo foi o pedido de demissão do próprio Leverger envolvendo o Comando da Guarda Nacional, o Barão de Aguapeí e o Gabinete Olinda, conforme asseverou Corrêa Filho.

Abstraindo-se da política partidária, para melhor administrar, Leverger diligenciou suprir pelo trabalho e dedicação a escassez de meios que lhe amortecia as iniciativas. Era ordinário como pudesse algum administrador empreender qualquer obra relevante, nas deploráveis condições de penúria em que se penava a província [...] E com o mesmo zelo, posto manietado pela anemia do erário provincial, atentou para os vários ramos da

⁶³⁶ CASTELNAU, op. cit, p. 261.

⁶³⁷ Idem, ibidem.

⁶³⁸ Aviso do Ministro da Marinha, Antonio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti de Albuquerque, ao Presidente da Província de Mato Grosso, Ricardo José Gomes Jardim. Rio de Janeiro, 2 de junho de 1845. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853). p. 19v.

⁶³⁹ Sobre esse assunto, ver: MATOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec, 2004; COSTA, Wilma Peres. *A Espada de Dâmoques*. O Exército, A Guerra do Paraguai e a Crise do Império. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 221-63; COSTA, Milton Carlos. Joaquim Nabuco entre a Política e a História. São Paulo, Annablume, 2003.

administração, que em seu governo se elevou ao máximo da moralidade e inteireza no manejo dos dinheiros públicos⁶⁴⁰.

Tentando um distanciamento das paixões escancaradas de Virgílio Corrêa Filho por Augusto Leverger, tratado como “Presidente Modelar”⁶⁴¹, deve-se admitir que a situação pecuniária da Província, não era das melhores, com reflexo direto no Sistema de Defesa. Entretanto, cabe salientar que, apenas com as despesas da repartição da Marinha realizada na Província pelo Governo Imperial ultrapassava as rendas provinciais. Mesmo sem computar as despesas com o Trem de Guerra, também a cargo do Governo Imperial, os repasses para a Marinha superavam essa receita, conforme tabela

Tabela 03

Quadro comparativo das Rendas da Província de Mato Grosso com as despesas do Trem Naval		
Exercício	Receitas provinciais *	Despesas do Trem Naval **
1846/1847	19:322\$528 1/6	19:000\$000
1847/1848	26:128\$287 2/3	18:930\$000
1848/1849	21:336\$241 1/3	34:561\$560
1849/1850	20:954\$705	22:930\$000
Total	87:741\$762 1/6	95:421\$560
Diferença entre as receitas provinciais e as despesas da marinha		7:679\$798

Valores em Contos de Réis

Fontes: * Relatório Presidente da Província, 1850, p. 15

** 1ª Seção da Contadoria Geral da Marinha, vide tabelas 01, 2, 3, e 4.

Os dados contidos na Tabela 03 revelam o saldo entre os investimentos do Ministério da Marinha e as rendas da Província, entre os Exercícios Financeiros de 1846 e 1850 superiores a sete Contos de Réis. Certamente os reflexos na economia interna eram positivos, sobretudo no pagamento dos vencimentos do pessoal militar e civil.

⁶⁴⁰ CORRÊA FILHO, 1979, p. 45-7.

⁶⁴¹ idem, ibidem.

Um dos resultados dos investimentos militares a cargo do Governo Imperial na Província foi o incremento da arrecadação, conforme revelou Augusto Leverger no Relatório de 1852, enviado a Assembléia Provincial em 3 de maio de 1852, “ Pela fundação dos mercados elevou-se [a Receita] no exercício de 1850-1851 a 11:614\$771 [Onze Contos, Seiscentos e Quatorze Mil e Setecentos e Setenta e Um Réis], só nos distritos correspondentes aos mesmos mercados” ⁶⁴². Leverger ao comentar o aumento da arrecadação, acusava como responsável a Lei dos Mercados, que segundo ele, tornou-se a maior fonte dos recursos provinciais⁶⁴³.

As análises feitas por Leverger, apontam que o resultado da Lei dos Mercados superou as expectativas de arrecadação, considerando que houve a diminuição de impostos sobre muitos produtos por ela abrangidos. Sobre essa consideração de Leverger, cabe uma reflexão. O aumento da arrecadação dos impostos significava maior dificuldade para o homem livre pobre, pois tendo que pagar mais impostos via suas minguadas rendas desaparecerem mais rapidamente, atingindo inclusive os empregados do Trem Naval e do Trem de Guerra.

Sobre esse problema a historiadora Luiza Rios Ricci Volpato, comenta que o abastecimento de gêneros de primeiras necessidades em Cuiabá, oferecido de forma irregular e a preços extorsivos, penalizavam muito mais a população pobre⁶⁴⁴. Foi essa população pobre, que contribuiu a custa dos maiores sacrifícios, com o aumento da arrecadação destacado por Leverger.

No Relatório de 1852, Leverger, destacou que, “sem força e dinheiro não pode haver governo” ⁶⁴⁵. Provavelmente estivesse se referindo aos gastos cada vez mais elevados com o Trem Naval e de Guerra, aparelhos essenciais à defesa da Província. Estes aparelhos militares, embora mantidos com recursos do Governo Imperial, eventualmente poderiam ser socorridos com as receitas provinciais, ou ainda, caso as

⁶⁴² RPP, 1852, p. 13.

⁶⁴³ Sobre a economia de Mato Grosso, ver: ALVES, Gilberto Luiz. Mato Grosso e a História – 1870-1929: ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro. Boletim Paulista de Geografia. São Paulo, n. 61, p. 5-81, 2. sem. 1984; BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Do extrativismo a Pecuária. Algumas observações sobre a História Econômica de Mato Grosso (1870-1930). Cuiabá : [S.n], 1991; QEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Revisitando um Velho Modelo*: Contribuições para um debate ainda atual sobre a História Econômica de Mato Grosso/Mato Grosso do Sul. In: VII Congresso Brasileiro de História Econômica/ 8ª Conferência Internacional de História de Empresas, 2007, Aracaju. ANAIS. Aracaju: Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 2007b. v. 1., p. 1-20.

⁶⁴⁴VOLPATO, op. cit., 1993. p. 36.

⁶⁴⁵ RPP, 1852, p. 12.

rendas permitissem, poderia criar o Corpo de Polícia, cuja falta era lembrada nos seus relatórios.

O Preço extorsivo de que fala Luiza Volpato, também afetava a compra de gêneros para os destacamentos militares. Aspecto revelado em ofício reservado da Presidência da Província ao Comandante do Batalhão de Caçadores⁶⁴⁶. Esse Ofício além de revelar os preços aviltados, informava o aumento dos gastos com a alimentação das guarnições militares em vinte e três por cento, e condenava o desvio das sobras das etapas pelos oficiais. Leverger, na mesma correspondência, desautorizou qualquer utilização indevida. Essa prática já havia sido condenada pelo Ministério da Guerra, através de Aviso de 28 de fevereiro de 1851, reiterada aos comandantes militares pela Presidência da Província.

[...] esta repressão exigiria formalidades ostensivas que não deixarão de prejudicar a disciplina, resolvi recomendar em reservado, como recomendo, a Vossa Mercê que dê as precisas providências para que seja suprimida a mencionada caixa, restituídos os fundos que possa ter seu legítimo destino⁶⁴⁷.

A prudência de Leverger, ou omissão, em apenas notificar e condenar a prática lesiva de desvio das etapas de alimentação dos praças através de correspondência reservada, sem punir os responsáveis, talvez por envolver oficiais, acabou ensejando novas irregularidades.

João Severiano da Fonseca, durante os trabalhos da Comissão de Limites, relatou a existência dessa prática por vários destacamentos militares, entre os quais no Forte do Cabedelo e Corixa do Destacamento, em Cáceres-MT. Seu comentário espelhava a realidade vivida pelos praças, “Se em outros pontos da província custa o soldado a ver os seus vencimentos, é fácil de adivinhar o que sucederá neste degredo dos degredos de Mato Grosso”⁶⁴⁸.

Para João Severiano da Fonseca, a prática de desvio dos vencimentos da tropa, medicamentos, fardamento e etapa de alimentação, era prática antiga já denunciada ao Ministério da Guerra em 1849. O comissário de limites comparou os oficiais aos *saca-*

⁶⁴⁶ Ofício reservado da Presidência da Província de Mato Grosso, Augusto Leverger, ao Comandante do Batalhão de Caçadores. Cuiabá, 9 de janeiro de 1854. APMT. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863). p. 36v.

⁶⁴⁷ Ofício reservado da Presidência da Província de Mato Grosso, Augusto Leverger, ao Comandante do Batalhão de Caçadores. Cuiabá, 9 de janeiro de 1854. APMT. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863). p. 36v.

⁶⁴⁸ FONSECA, 1986, p. 231-4.

olhos, militares que durante a Guerra do Paraguai lucravam com o fornecimento de gêneros a tropa, muitas vezes desviados da própria etapa de alimentação.

No exercício da Presidência da Província de Mato Grosso, caberia a Leverger organizar o Sistema de Defesa, embora convivendo cotidianamente com problemas de falta de recursos, recrutamento forçado incapaz de preencher os claros na tropa, dissensões políticas e questões fronteiriças.

A Flotilha de Mato Grosso era importante no aparelho militar da Província, podendo se deslocar aproximadamente em dez dias do porto de Cuiabá, até a fronteira do Alto Paraguai, conduzindo o Trem de Guerra, e demais suprimentos para tropa aquartelada no Forte de Coimbra. O Ministro da Marinha, no relatório de 1854, ao comentar o emprego dessa força naval, sugeriu a incorporação de vapores para reforçar seu poder de fogo, e proporcionar maior mobilidade a tropa.

A Flotilha de Mato Grosso compõe-se de canhoneiras e embarcações menores próprias a navegação fluvial, que lá tem sido construída e [onde] permanece [sic]. Não é força demais para as necessidades ordinárias, e para qualquer eventualidade que possa ocorrer a essa remota extremidade do império. Pelo contrário, é preciso melhorar e reforçar o material dessa flotilha, adicionando-lhe um ou dois pequenos vapores⁶⁴⁹.

O emprego da flotilha nas eventualidades que porventura pudessem ocorrer na Província, logo se faria presente, envolvendo as discussões da abertura da navegação do Rio Paraguai. As questões fronteiriças com o Paraguai envolviam os limites entre os rios Apa e Branco, e o franqueamento da navegação do Rio Paraguai.

Wilma Peres Costa lembra que em 1853, as discussões chegaram a um tom mais ríspido, devido à devolução do passaporte do representante brasileiro em Assunção, Felipe José Pereira Leal⁶⁵⁰.

Em 1853, as discussões chegaram a um alto nível de críspação, com a entrega dos passaportes ao representante brasileiro e o envio da missão militar do chefe de esquadra Pedro de Oliveira acompanhado de duas fragatas, cinco corvetas, vários vapores, escunas e um batalhão do exército para forçar a passagem até Assunção⁶⁵¹.

⁶⁴⁹ RMM, 1854, p. 14.

⁶⁵⁰ O Ministro Interino das Relações Exteriores da República do Paraguai, Benito Varela, informou através do ofício de 12 de agosto de 1853, ao Ministro dos Negócios dos Estrangeiros, Paulino José Soares de Souza, a devolução do passaporte do Encarregado da Legação Brasileira no Paraguai, Felipe José Pereira Leal. RME, 1853, p. AK-4.

⁶⁵¹ COSTA, W. P., 1996, p. 117.

Diante do acirramento das relações entre Brasil e Paraguai, Augusto Leverger, adotou providências para guarnecer a fronteira do Alto Paraguai. Em ofício ao Comandante do Baixo Paraguai, Leverger determinou a adoção de todo *zelo e atividade*, em colocar a fronteira em estado de defesa. Solicitou ainda informações sobre a movimentação de tropas no Forte Olimpo, e se havia algum estabelecimento paraguaio do Rio Apa para cima⁶⁵². Nesse mesmo Ofício, alertou sobre os cuidados com as correspondências relativas aos assuntos militares, ou seja, para que os mesmos não caíssem em mãos paraguaias, sugeria queimá-las. Aliás, a ação de espões tanto do lado paraguaio, quanto do lado brasileiro, foi apenas uma das faces do conflito. O próprio Leverger foi enviado quando, em 1864, para fazer sondagens em áreas litigiosas⁶⁵³.

Ao Comandante Militar de Vila Maria, Leverger determinou a aquisição de canoas para o transporte de soldados e armamentos, daquela guarnição para a fronteira do Alto Paraguai, bem como a possibilidade de enviar mais soldados de cavalaria, para reforçar a Companhia já aquartelada em Coimbra.⁶⁵⁴

Em outro Ofício, datado de 22 de janeiro de 1855, ao mesmo comandante, Leverger solicitou o envio desse reforço composto de oficiais e praças “As praças deverão marchar armados e com os seus armamentos”⁶⁵⁵, devendo também o referido comandante, enviar a Caixa de Amputação, a única existente na Província, e que se encontrava na enfermaria daquela guarnição. Ao solicitar a Caixa de Amputação, com previsão de baixas nas forças brasileiras, Leverger acreditava na possibilidade real de um conflito.

Em outro ofício encaminhado ao Comandante do Alto Paraguai, Leverger é mais enfático quanto à possibilidade da guarnição de Coimbra, entrar em *serviço de campanha* contra tropas paraguaias.

Muito me convém e muito desejo que se conclua com a possível brevidade as obras militares desse distrito. Entretanto lembro a Vossa Mercê, que sendo possível que de um dia para outro a guarnição tenha de entrar em serviço de campanha não devem as faxinas ser tão precisas que extenuem as

⁶⁵² Ofício Reservado de Augusto Leverger, ao Comandante do Baixo Paraguai. Cuiabá, 22 de novembro de 1853. APMT. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863).

⁶⁵³ COSTA, Wilma Peres, 118.

⁶⁵⁴ Ofício Reservado de Augusto Leverger, ao Comandante Militar de Vila Maria. Cuiabá, 22 de novembro de 1853. APMT. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863).

⁶⁵⁵ Ofício Reservado de Augusto Leverger, ao Comandante Militar de Vila Maria. Cuiabá, 22 janeiro de 1855.. APMT. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863).

forças dos soldados e os prive de receber instrução militar de que convém⁶⁵⁶.

Para guarnecer a fronteira com o Paraguai, Leverger orientou ao Comandante do Alto Paraguai, que além da defesa de Coimbra, havia no forte, objetos de grande importância que mereceriam grande atenção. Provavelmente, estaria se referindo as peças de artilharia e munição⁶⁵⁷.

Francisco Doratioto, ao analisar o ataque ao Forte de Coimbra pelas forças de Lopez na noite de 26 de dezembro de 1864, refere-se à *Bateria Coimbra* composta de dez canhões, a qual, segundo ele, foi levada do Forte de Coimbra para a Fortaleza de Humaitá⁶⁵⁸. Eram peças essenciais que Leverger tinha intenção de resguardar.

A intensa movimentação de tropas na fronteira com o Paraguai deveria além de servir de segurança, apoiar a Esquadra Brasileira que se dirigia para Assunção. Virgílio Corrêa Filho, assinalou que Augusto Leverger, deveria apoiar com a Flotilha sob seu comando, a missão militar do Chefe de Esquadra Pedro de Oliveira. Caso sua passagem não fosse permitida em direção a Assunção, equivaleria a uma declaração de guerra do Paraguai contra o Brasil.

A ameaça de guerra próxima emborrascava [agitava] os horizontes sulinos, quando Leverger teve ordem de concentrar toda a força da província na fronteira do Baixo Paraguai⁶⁵⁹, onde aguardaria a chegada dos navios, que deveriam transmontar [ir além] o Paraguai [rio], com licença do soberbo ditador ou não⁶⁶⁰.

No dia 1º de fevereiro de 1855, Augusto Leverger partiu do porto de Cuiabá em direção ao Forte de Coimbra, chegando nessa fortaleza no dia 12 do referido ano⁶⁶¹. Já a esquadra brasileira, sob o comando do Chefe da Esquadra Pedro Ferreira de Oliveira, a bordo do Vapor Amazonas, fundeou no Porto do Cerrito⁶⁶² a 20 de fevereiro de 1855⁶⁶³,

⁶⁵⁶ Ofício Reservado de Augusto Leverger, ao Comandante Militar do Baixo Paraguai. Cuiabá, 19 de dezembro de 1853. APMT. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863). p. 35v-6.

⁶⁵⁷ Ofício Reservado de Augusto Leverger, ao Comandante Militar do Baixo Paraguai. Cuiabá, 2 de janeiro de 1854. APMT. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863).

⁶⁵⁸ DORATIOTO, p. 101.

⁶⁵⁹ Baixo Paraguai.

⁶⁶⁰ CORREA FILHO, 1979, p. 48.

⁶⁶¹ Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, Augusto Leverger, ao Ministro da Marinha, José Maria da Silva Paranhos. Forte de Coimbra, 14 de fevereiro de 1855. APMT. Registro da correspondência oficial da Presidência da Província com o Ministério da Marinha (1849-1855). p. 94v.

⁶⁶² Porto do Cerrito – Pequeno Arsenal de Marinha. Localizava-se na Ilha do Cerrito, na confluência, do Rio Paraná com o Rio Paraguai, era uma base avançada que complementava a produção do Arsenal de

onde aguardaria o desenrolar das negociações entre o Império brasileiro e a República do Paraguai.

4.1.1.1 A companhia de Índios Canoeiros

Com o fito de apoiar a Esquadra Brasileira fundada no Cerrito, Leverger armou e tripulou quatro Barcas Canhoneiras com a Companhia dos Imperiais Marinheiros. Para não desviar a diminuta tripulação, no transporte de munição de fogo e de boca, organizou uma Companhia de Índios Canoeiros⁶⁶⁴, a fim de realizarem esse trabalho junto à hinterlândia. A utilização de *indígenas* no Sistema Militar da Província de Mato Grosso, já havia sido orientada por Leverger em 1854, ao Comandante do Alto Paraguai.

Através de um ofício reservado, deu instruções para a formação de companhias compostas por nativos *quiniquinau*, aldeados na Missão do Bom Conselho⁶⁶⁵, sob a responsabilidade de Frei Mariano de Bagnaia. Em outro ofício reservado, endereçado ao Frei Mariano de Bagnaia, Augusto Leverger advertia-o sobre a utilização de chicote na Missão do Bom conselho, alertando-o que ambos estariam sujeitos à rigorosa responsabilidade - ele por tolerar e o Frei por mandar executar⁶⁶⁶.

Era esse *indígena* sujeito aos castigos físicos tolerado pela Presidência da Província, que Leverger queria recrutar para formar a Companhia de Índios Canoeiros, situação no mínimo paradoxal.

O Ofício encaminhado ao Comandante do Baixo Paraguai⁶⁶⁷, sobre a Companhia dos índios Canoeiros, orientou-o a fornecer armamento a Frei Mariano, e

Guerra do Rio de Janeiro. In: VAS, Brás Batista. Aspectos “logísticos” da Guerra do Paraguai – 1864-1870: algumas considerações. Disponível em: <http://www.arqanalagoa.ufscar.br/abed/integra/braz%20batista%20vas,%2012-08-07.pdf>.

⁶⁶³ RME, 1854, p. AJ, 3-4

⁶⁶⁴ Ofício do Presidente da Província ao Ministro da Marinha. Forte de Coimbra, 14 de fevereiro de 1855. op. cit.

⁶⁶⁵ Sobre a Missão do Bom Conselho, ver: SGANZERLA, Frei Alfredo. A História do Frei Mariano de Bagnaia. Campo Grande: FUCMT, 1992. p. 181-90

⁶⁶⁶ Ofício Reservado do Presidente da Província, Augusto Leverger, ao Frei Mariano de Bagnaia, Diretor da Aldeia do Bom Conselho Cuiabá, 28 de julho de 1855.. APMT. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863).

⁶⁶⁷ Os textos e documentos consultados do século XIX tratam à região do Presídio de Miranda e Forte Coimbra como Baixo Paraguai. No presente trabalho, utilizamos os estudos de Dino Willy Cozza, que define essa região como Alto Paraguai – da confluência do Jauru até a foz do rio Apa, com 1.263, realizando um trajeto de 1693 quilômetros em terras brasileiras; e envolvendo trechos de divisas com a Bolívia e com o Paraguai; Médio Paraguai – da foz do Apa até Ita-Piru em Lomas Valentinas, com 582 quilômetros; Baixo Paraguai – de Ita-Piru até a confluência com o rio Paraná (terras paraguaias), com 346 quilômetros. Cf. COZZA, Dino Willy. A importância da Bacia do Paraguai para o Brasil. *Revista do Instituto Histórico de Geografia Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, 156 (387). Abr/jun., 1995.

instrutores para auxiliar os indígenas no manejo das armas. Deveria também o referido comandante, informá-lo da melhor maneira de [...] “fardar os índios que porventura tenhamos de armar”⁶⁶⁸.

Em outro Ofício, encaminhado ao Ministro da Marinha, Leverger informou a conveniência de se manter a amizade e confiança dos kadwéu que viviam na região da fronteira com o Paraguai, de *cujos serviços poderemos a ter precisão*⁶⁶⁹. Com estas ponderações Leverger autorizou o Comandante da Força Naval, a realizar despesas a fim de fornecer aos indígenas, alimentos e outros produtos (não especificados no ofício), no valor de 192\$600 (Cento e Noventa e Dois Mil e Seiscentos Réis). Pode-se inferir que esses outros produtos, provavelmente deveriam ser ferramentas, utensílios domésticos, fardamento e possivelmente algum tipo de arma branca. O objetivo de Leverger, em adquirir a confiança dos *indígenas*, seria utilizá-los, como ele mesmo afirmou, em caso de conflito com os paraguaios.

4.1.2 Preparativos de guerra em tempos de paz.

Nas correspondências ao Ministro da Marinha, Leverger informava o emprego da Força Naval, e outras providências necessárias à manutenção e prontidão da tropa, bem como a utilização de quatro barcas Canhoneiras no Alto Paraguai, “Aqui [Forte de Coimbra] estão quatro barcas canhoneiras e algumas canoas tripuladas por oitenta e tantas praças da Companhia de Imperiais Marinheiros”⁶⁷⁰. A fim de manter satisfatoriamente uma linha de suprimentos à Força Naval estacionada em Coimbra, Leverger, teve que comprar, alugar e emprestar embarcações para realizar esse trabalho.

O transporte de munições de guerra, de boca, e do Trem de Guerra, era realizado por igarités e canoas⁶⁷¹. Nesse mesmo Ofício, Leverger, informou que a Barca

⁶⁶⁸ Ofício do Presidente da Província Augusto Leverger, ao Comandante Militar do Baixo Paraguai. Cuiabá, 11 de janeiro de 1854. APMT. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863).

⁶⁶⁹ Ofício do Presidente da Província, Augusto Leverger, ao Ministro da Marinha, Jose Maria da Silva Paranhos. Forte de Coimbra, 5 de março de 1855. APMT. Registro da correspondência oficial da Presidência da Província com o Ministério da Marinha (1849-1855). p. 96.

⁶⁷⁰ Ofício do Presidente da Província, Augusto Leverger, ao Ministro da Marinha, Jose Maria da Silva Paranhos. Forte de Coimbra, 14 de fevereiro de 1855. APMT. Registro da correspondência oficial da Presidência da Província com o Ministério da Marinha (1849-1855). p. 94v.

⁶⁷¹ Ofício do Presidente da Província, Augusto leverger, ao Ministro da Marinha, Jose Maria da Silva Paranhos. Forte de Coimbra, 5 de março de 1855. Registro da correspondência oficial da Presidência da Província com o Ministério da Marinha (1849-1855). p. 96.

Canhoneira 23 de julho⁶⁷², se encontrava fundeada no Porto de Cuiabá, em estado de ruína e sem condições de concerto, devendo não mais constar do Mapa do Trem Naval enviado ao Ministério da Marinha.

Esse Ofício, no qual informa o aluguel e empréstimos de embarcações para atenderem o Trem Naval, e a utilização de *indígenas* no transporte de suprimentos, nas missões de reconhecimento e observação da movimentação dos paraguaios, Leverger revelou as precariedades das forças militares na província. No que diz respeito às embarcações, ainda eram utilizadas canoas para o transporte do Trem de Guerra, embora o Ministro da Marinha tivesse anunciado no ano de 1854, a necessidade de incorporarem pequenos vapores a Flotilha de Mato Grosso. Cabe salientar, que a Esquadra Brasileira, fundeada no porto do Cerrito, e a Flotilha em frente à Coimbra, usada como pressão e dissuasão, frente à República do Paraguai, poderiam encontrar considerável resistência ao tentar transpor a Fortaleza de Humaitá.

Conforme Wilma Peres Costa, o Paraguai demonstrou surpreendente capacidade de resposta, frente à ameaça de uma invasão, colocando em poucos dias o contingente de 6.000 soldados em Humaitá, que poderiam obstar qualquer tentativa de cerco e ataque a Assunção⁶⁷³.

Os esforços diplomáticos expressados na *Missão Pimenta Bueno*⁶⁷⁴ e da *Missão Paranhos*, garantiram o "*Tratado de Amizade Comércio e Navegação*", de 6 de abril de 1856, entre o Brasil e o Paraguai. Apesar do desimpedimento do rio Paraguai, no trecho pertencente à nação paraguaia, o referido Tratado, não resolveu as questões lindeiras com o Império brasileiro, mas afirmou "o comércio regular entre Montevidéu e Cuiabá, através da Companhia de Navegação a Vapor, até o ano de 1864, quando ocorreu a invasão paraguaia em Mato Grosso"⁶⁷⁵.

Segundo Francisco Doratioto, mesmo após a assinatura do Tratado de Livre Navegação (1856), as "[...] autoridades paraguaias continuavam a dificultar, por meio de regulamentos, a passagem de navios brasileiros que rumavam para Mato Grosso"⁶⁷⁶.

⁶⁷² Em relação ao nome de batismo da Barca 23 de julho, dado por ocasião do seu batimento de quilha, em alguns documentos aparece como Barca Canhoneira 22 de julho. No texto é citado como aparece no documento referenciado, embora se trate da mesma embarcação.

⁶⁷³ COSTA; W, 1996, p. 117.

⁶⁷⁴ José Antonio Pimenta Bueno, assinou um Tratado com o Paraguai em 7 de outubro 1844, sobre comércio, navegação e fronteiras, não ratificados pelo Império do Brasil, pois baseado no *uti possidetis*, não era favorável ao Brasil. Sobre esse assunto, ver: MENESES, Alfredo da Mota. Guerra do Paraguai – como construímos esse conflito. São Paulo: Contexto; Cuiabá, UFMT, 1998; DORATIOTO, 2002, p. 24-39.

⁶⁷⁵ BRAZIL, 1999, p. 170.

⁶⁷⁶ DORATIOTO, p.33.

As autoridades brasileiras tratavam o assunto diplomaticamente, porém, acompanhados de ações militares, como a compra de armamentos e navios, bem como o envio de tropas para reforçar o Sistema Militar da Província de Mato Grosso⁶⁷⁷.

O governo brasileiro, mesmo admitindo que a solução *satisfatória e honrosa*, envolvendo a questão fluvial, cessou ações belicosas na Fronteira do Alto Paraguai, mantinha a militarização na referida fronteira.

[...] cumpre agora com vagar, e sem precipitação dar todas as providências para regular, de um modo permanente, o estado mais conveniente à segurança a defesa da fronteira dessa província, e especialmente pelo lado do Paraguai, a fim de que em tempo algum repita o estado indefeso e completamente desprovido em que atualmente nos achamos, e expostos à agressão do Estado Paraguai⁶⁷⁸.

No mesmo Ofício, o Ministro da Guerra enviou instruções sobre a movimentação de tropas nos destacamentos militares (Anexo, 07, p. 309). O Ministro descreveu 17 pontos que deveriam ser observados quanto ao sistema de defesa, e autorizava Leverger, a fazer modificações nas Instruções, *acomodando-as ao atual estado das coisas*. Dos 17 pontos citados, foram suprimidos os de número 1, 4, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, que não tiveram seu conteúdo anotado no respectivo Livro de Registro, arquivado sob o número 123 no Arquivo Público de Mato Grosso, provavelmente por conter informações de caráter sigiloso.

Ao autorizar as alterações nas Instruções citadas, de acordo com as possibilidades militares da província, pode-se inferir no mínimo duas situações: a) o Ministro reconhecia implicitamente as dificuldades de sua execução, mediante, a falta de efetivos e a necessidade de recrutá-los, a carência de materiais bélicos para o Trem Naval e Trem de Guerra, e a deficiência de embarcações para transportar grande quantidade de tropas; b) caso a primeira premissa seja verdadeira, poderia revelar uma situação mais grave, a falta de conhecimento do Sistema de Defesa da Província, e a proposição de um plano militar incoerente com as forças nela aquarteladas.

As dificuldades de execução das Instruções citadas, face ao aparato militar a disposição de Augusto Leverger, foram evidenciadas, sobretudo, no tocante ao

⁶⁷⁷ Ibidem.

⁶⁷⁸ Ofício do Ministro da Guerra, Jerônimo Francisco Coelho, ao Presidente da Província de Mato Grosso, Augusto Leverger. Rio de Janeiro, 8 de março de 1858. APMT. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863). p. 81.

transporte de tropas - responsabilidade da Força Naval, cujas deficiências já foram discutidas.

No sentido de dar eco às Instruções do Ministro, Augusto Leverger, enviou Ofício ao Comandante das Armas, Joaquim Raimundo De Lamare, a fim de que este adotasse providências para guarnecer as cidades de Cuiabá, Vila Maria e Mato Grosso, com as tropas remanescentes às enviadas ao Alto Paraguai, pois dessas cidades partiriam as primeiras tropas em direção a fronteira.

Nesse Ofício, Leverger detalhou a execução das referidas Instruções, (Anexo 08, p. 310) como: a movimentação de tropas aquarteladas na província, utilização dos vapores Paraná e Jauru, para esse transporte, remoção das bagagens dos oficiais e praças com suas respectivas famílias, transporte de munições de boca e de guerra e o Trem de Guerra.

A fim de minimizar o efeito da falta de embarcações, as tropas deveriam seguir por terra, ou em embarcações menores, como lanchões, canoas e igarités, até Vila Maria. Desse ponto da província, embarcaria em vapores rumo ao Baixo Paraguai ⁶⁷⁹. Na falta de embarcações, o Comandante das Armas estava autorizado a fretá-las, para que conduzissem o Trem de Guerra até a fronteira com o Paraguai.

Toda essa movimentação de tropas refletia as desconfianças em relação aos paraguaios, obrigando o Império a adotar preparativos de guerra em tempos de “paz”. Desde a década de 1850, o governo imperial, não descartava as possibilidades de um conflito com o Paraguai. Esse temor levou o império, a adquirir armas e embarcações de guerra, conforme assinalou Doratioto:

Nesse ano, [1857], o almirante Marques de Lisboa foi enviado para a Europa, com a missão de comprar 100 mil rifles e acompanhar a construção de seis navios de guerra. Enquanto isso, eram enviadas tropas com numerosos oficiais para Cuiabá. O Governo do Rio de Janeiro agia com prudência e articulava os preparativos militares com movimentos diplomáticos⁶⁸⁰.

Dentro de um esforço diplomático e militar para assegurar a livre navegação do Rio Paraguai, o Ministério da Marinha, visando o fortalecimento do poder Naval, e obter maior capacidade de mobilização e transporte de tropas, abriu o crédito de Cem

⁶⁷⁹ Ofício Reservado do Presidente da Província Augusto Leverger, ao Comandante das Armas, Joaquim Raimundo de Lamare. Cuiabá, 9 de setembro de 1858. APMT. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863). p. 79v.

⁶⁸⁰ DORATIOTO, p. 33.

Contos de Réis para obras de melhoramento do Arsenal de Mato Grosso, conforme Relatório apresentado a Assembléia Geral Legislativa, pelo Ministro da Marinha, José Antonio Saraiva.

Nesta Província [Mato Grosso] existe um pequeno Trem Naval destinado no fabrico e reparos das Canhoneiras e Canoas que ai serve. O digno presidente nomeado foi autorizado a dar maiores proporções a esse Estabelecimento e a torná-lo capaz de satisfazer a necessidade de nossa navegação no Paraguai [Rio]. Tive por conveniente abrir-lhe para isso um crédito na importância de 100:000\$000 tendo feito já remessa de algum material indispensável. Pretendo para ali enviar parte dos operários contratados na Bélgica, e que já estão trabalhando no Arsenal da Corte ⁶⁸¹.

Os investimentos para melhoria das instalações do arsenal de marinha, visando aumentar-lhe a capacidade operacional e dotar-lhe de condições para construir vapores de guerra, justifica-se pelas dificuldades encontradas por Augusto Leveger para transportar tropas de um ponto a outro da província, a exemplo das tensões verificadas por ocasião da assinatura do Tratado de Livre Navegação de 1856.

4.2 As frágeis potencialidades materiais e humanas do Arsenal cuiabano

A abertura de crédito no valor de Cem Contos de Réis, para melhoramentos nas instalações navais em Cuiabá, constituía-se até então no maior volume de recursos destinados ao Arsenal de Marinha de Mato Grosso, a ser aplicado em instalações navais. Entretanto, a postura do Ministério da Marinha, face ao futuro do arsenal, parece ensejar dúvidas quanto ao planejamento estratégico sobre a localização do arsenal.

No Relatório de 1855, o Ministro da Marinha, João Maurício Wanderley⁶⁸², sugeriu a mudança do arsenal de marinha, de Cuiabá para Vila Maria, aliás, discussão essa travada desde sua fundação em 1825, conforme já discutido no Capítulo II.

De acordo com Mauricio Wanderley, o Porto de Vila Maria era local ideal para abrigar as novas instalações navais, “A posição de Vila Maria é forte, e pode-se torná-la defensável com pequena despesa”⁶⁸³. Prosseguindo em seu Relatório, ainda cita o Porto de Corumbá, cogitado para sediá-las. O Ministro enfatizou ainda que todas as opiniões estavam em pleno acordo referente à transferência do arsenal. Mas insistia em dizer que as discordâncias estavam em relação ao local de sua instalação.

⁶⁸¹ RMM, 1857, p. 12.

⁶⁸² RMM, 1855, p. 18.

⁶⁸³ Idem, ibidem.

Ora, se os estudos indicavam que o Porto de Cuiabá não era o mais adequado para abrigar o arsenal, e que este deveria ser transferido, qual a razão para se investir Cem Contos de Réis nas suas instalações?

A resposta, talvez se reflita nas condições operacionais do Sistema de Defesa da província, testado e reprovado durante a invasão paraguaia. A instabilidade na direção do Ministério da Marinha, também contribuía para a falta planejamento e desencontro de posições referentes aos assuntos navais. De 1855 a 1858, passaram pela Pasta da Marinha, quatro ministros, respectivamente: João Mauricio Wanderley, José Maria da Silva Paranhos, José Antonio Saraiva e Antonio Paulino Limpo de Abreo, e durante o Império, de 1822 a 1889, ocuparam a Pasta da Marinha, 61 ministros.

O Ministro da Marinha, Antonio Paulino Limpo de Abreo, no Relatório de 1858, reforçou a idéia da permanência do Arsenal no porto de Cuiabá.

As conveniências que resultam na manutenção do Trem Naval no porto desta capital [Cuiabá], superam em demasia as desvantagens que se antepõe a realização dessa idéia. No lugar, em que se acha colocado este estabelecimento, poderá ser levado a efeito todas as construções dos vasos de guerra necessários à força naval que deve existir nessas águas⁶⁸⁴.

4.2.1 Operários e trabalhadores escravizados nas construções navais

O Ministério da Marinha também cogitava instalar um pequeno arsenal em frente ao Forte de Coimbra, num local denominado *Morro da Marinha*, que seria destinado a reparos e construção de vapores que por seu calado, não pudessem subir o rio Cuiabá. Conforme tabela abaixo se percebe um grande número de operários trabalhando nas construções navais da província.

⁶⁸⁴ RMM, 1858, p. 11.

Tabela 04

Operários empregados nas construções navais - 1858		
N.	Especialidade	Repartição
20	Carpinteiros	Arsenal de Marinha
07	Calafetes	Arsenal de Marinha
02	Ferreiros	Arsenal de Marinha
01	Aprendiz de Ferreiro	Arsenal de Marinha
08	Pedreiros	Arsenal de Marinha
01	Ferreiro	Forte de Coimbra
02	Caldeireiros	Forte de Coimbra
02	Malhadores	Forte de Coimbra
42	Carpinteiros	Companhia de Imperiais Marinheiros
12	Calafetes	Companhia de Imperiais Marinheiros
14	Pedreiros	Companhia de Imperiais Marinheiros
08	Ferreiros	Companhia de Imperiais Marinheiros
06	Tanoeiros	Companhia de Imperiais Marinheiros
Total		125

Fonte: Relatório Ministério da Marinha, 1858, p. 11

Conforme Tabela 04 (p. 216) os Imperiais Marinheiros, mesmo não empregados no Arsenal de Marinha, auxiliavam nas construções navais, quando não se encontravam em diligência a bordo das Barcas Canhoneiras ou nas canoas de transporte e reconhecimento. A grande quantidade desses oficiais na Ribera de Cuiabá demonstra uma nova fase do arsenal – a construção de vapores. A presença de dois caldeireiros em Coimbra refletia essa nova fase, pois a esses operários caberia a montagem, instalação e conserto de caldeiras a vapor, utilizadas nos vapores de guerra para propulsão.

Os dados constantes no Relatório do Ministério da Marinha de 1858 revelam que, embora houvesse grande número de operários trabalhando nas oficinas do Arsenal de Marinha e do Trem de Guerra, não era suficiente para dar andamento à construção de dois vapores nos estaleiros de Cuiabá, pois nem sempre o Diretor do Arsenal poderia contar com os marinheiros da Companhia de Imperiais Marinheiros.

Para minimizar a falta de operários, o Ministério da Marinha enviou uma leva de *Africanos Livres* para Mato Grosso e para o pequeno Arsenal de Itapura⁶⁸⁵, às margens do Rio Tietê,⁶⁸⁶. Aliás, Augusto Leverger quando retornou do Rio de Janeiro, para assumir a Direção do Trem Naval de Mato Grosso e realizar o reconhecimento do Rio Paraguai, trouxe um cativo de nome Hanibal, para trabalhar como calafete no arsenal em Cuiabá⁶⁸⁷.

O registro de um incidente, entre o cativo de nome Claudino, servente da Oficina de Construção Naval e o construtor Galdino Lopes dos Santos, ocorrido em 15 de dezembro de 1862, relatado através de Ofício reservado da presidência da província em 24 de dezembro de 1862, corrobora a utilização de trabalhadores escravizados no Arsenal de Marinha de Mato Grosso para suprir a falta de mão de obra⁶⁸⁸.

Apesar do envio incipiente de operários especializados, cativos e recursos orçamentários ao Trem Naval de Mato Grosso as construções navais na província, não se encaminhavam conforme os planos do Ministério da Marinha.

O atraso nas construções ensejou ocasião para o Ministro Joaquim José Ignácio, tecer comentários, registrado no Relatório Anual de 1860, enviado à Assembléia Geral Legislativa sobre a lastimável situação: “Luta ainda este Arsenal [Cuiabá] com as dificuldades, e embaraços, inerentes a todo serviço que se inaugura a tão considerável distância da Côrte”⁶⁸⁹. O Ministro deixou de considerar, que não apenas a distância atrasava as construções navais na província, mas também a falta de recursos financeiros, materiais e operários especializados, e ainda a centralização administrativa, a exemplo da construção das Barcas Canhoneiras, conforme já discutido.

⁶⁸⁵ Cf. Relatório circunstaciado sobre o Arsenal de Itapura, localização, edificações, oficinas, capacidade operacional, pessoal, ver: RMM, 1861, p. 20-2.

⁶⁸⁶ RMM, 1859, p. 5.

⁶⁸⁷ Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, Augusto Leverger, ao Ministro da Marinha, José Maria da Silva Paranhos. Cuiabá, 2 de novembro de 1854. APMT. Livro 109. Registro da correspondência oficial do Presidente da Província com o Ministério da Marinha (1842-1853). p. 89.

⁶⁸⁸ Ofício reservado do Presidente da Província, Herculano Ferreira Pena, ao Inspetor do Arsenal de Marinha. Cuiabá, 24 de dezembro de 1862. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863).

⁶⁸⁹ RMM, 1860, p. 17.

As obras da ampliação do Arsenal de Marinha de Mato Grosso foram detalhadas pelo Ministro no Relatório de 1861, conforme a tabela 5.

Tabela 05

Obras realizadas no Arsenal de Marinha de Mato Grosso - 1860		
N.	Obra realizada	Valor
01	Construção de uma ferraria	24:000\$000
02	Construção do muro da face Oeste do arsenal e um pequeno cais.	4:657\$500
03	Oficinas das máquinas, construção naval e aparelho.	223:053\$950
Total		251:711\$450

Fonte: Relatório do Ministério da Marinha, 1861, p. 17.

O relatório traduz ainda que no ano de 1861 a construção de um forno para fundição de ferro, a obtenção de uma máquina de dez cavalos para movimentar o ventilador das forjas da oficina de fundição e a aquisição de uma máquina a vapor de serrar madeiras.

Foi também concluído no arsenal a construção do Vapor Paraná, que segundo o ministro, representou “[...] sem dúvida um trabalho notável, atenta a falta de recursos, e ai curso período em que foi executado”⁶⁹⁰.

Da análise da Tabela 05, pode-se deduzir que os investimentos realizados no arsenal foram significativos se comparados com as Tabela 01 (p. 190), referentes ao orçamento do Ministério da Marinha para o Arsenal de Mato Grosso nos anos 1846-1852, no valor de 159:335\$560 (Cento e Cinquenta e Nove Contos, Trezentos e Trinta e Cinco Mil, Quinhentos e Sessenta Réis), incluindo-se pagamento de pessoal, que consumia a maior parte dos recursos.

Apenas com as obras de melhoramento do arsenal, conforme Tabela 5, foram gastos 251:711\$450 (Duzentos e Cinquenta e Um Contos, Setecentos e Onze Mil e Quatrocentos e Cinquenta Réis).

⁶⁹⁰ RMM, 1861, p. 19.

Após as obras de melhoramento do arsenal a partir de 1861, com exceção da construção do Vapor Paraná, foi apenas executado serviços de menor monta, como assentamento da máquina a vapor do ventilador das forjas, engenho de serrar madeira e ajustamento de duas máquinas a vapor de 30 cavalos destinados a dois pequenos vapores, sendo um deles o Vapor Cuiabá.

As demais obras civis, instalações e a construção do Vapor Cuiabá foram mais uma vez paralisadas por falta de recursos⁶⁹¹. Uma das causas do atraso na construção do Vapor Cuiabá, foi a falta de madeiras, aliás, um dos problemas crônicos do arsenal devido sua localização, conforme já discutido.

Segundo informação do Inspetor [Inspetor do Arsenal de Marinha de Mato Grosso] já deve este navio ter saído estaleiro, visto que para lançá-lo a água se aguardava a enchente do rio, importando sua construção em 14:246\$240 réis, até 30 de dezembro, e no estado então que se achava: isto é, faltando-lhe o convés, a borda, os arranjos internos, caixa das rodas e forro de cobre. A falta de crédito deliberou a presidência suspender a edificação das casas, que segundo o plano adotado tem de servir para as oficinas [...]⁶⁹².

A construção de vapores no Arsenal de Marinha de Mato Grosso fazia parte de um programa de substituição das Barcas Canhoneiras por embarcações mais velozes, de maior calado e maior durabilidade. Herculano Ferreira Pena, em correspondência reservada ao Comandante da Estação Naval Guilherme Carlos Lassouce, informou essa disposição.

Projetando o governo Imperial substituir por navios armados em perfeito pé de guerra às embarcações que atualmente compõe a Estação Naval dessa província, e exigindo o Exm. Snr. Ministro da Marinha por Aviso confidencial de 27 de junho próximo passado [1862] que eu indique dentre as que devam ser retiradas, [barcas canhoneiras] por não se acharem nas condições desejadas [...]⁶⁹³.

Curiosamente, o Ministro destacou em seu Relatório a possibilidade de mudança do arsenal, mesmo após todos os investimentos realizados conforme tabela 5, o que reforça a falta de planejamento discutida acima.

⁶⁹¹ RMM, 1862, p. 17.

⁶⁹² Idem, ibidem.

⁶⁹³ Ofício reservado do Presidente da Província de Mato Grosso, Herculano Ferreira Pena, ao Comandante da Estação Naval, Guilherme Carlos Lassouce. Cuiabá, 12 de setembro de 1862. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863). p. 129v-0.

4.3 Invasão anunciada

Enquanto o arsenal passava pelos reveses da troca de Ministros as construções navais na província, apesar de todas as dificuldades, lançou na água em nove de março de 1863, a quilha do Vapor Cuiabá, cuja construção se iniciou em março de 1861⁶⁹⁴.

Se compararmos os dois vapores (Paraná e Cuiabá) construídos em 1861, a reconstrução do Vapor Corumbá, e o quarto vapor que se encontrava no estaleiro, com a construção das seis Barcas Canhoneiras que levaram quase trinta anos para serem construídas, percebe-se avanço significativo na capacidade operacional do Arsenal de Marinha. O vapor Corumbá, precisou ser reformado, a catorze léguas do arsenal, num pequeno estaleiro, em virtude da baixa do rio impedir sua chegada até o Porto de Cuiabá.

No ano de 1863, foi apresentado a Assembléia Geral Legislativa, dois relatórios a cargo do Ministério da Marinha, em virtude da troca de ministros. O primeiro pelo apresentado por Joaquim Raimundo De Lamare em dois de janeiro de 1863, e o segundo, por Francisco Carlos d' Araújo Brusque em 14 de maio de 1864. Ambos tinham posições diferentes a respeito do Arsenal de Marinha de Mato Grosso. Enquanto Joaquim Raimundo De Lamare defendia melhoramentos no arsenal, deixando inclusive esboçado um plano nesse sentido, Francisco Carlos d' Araújo Brusque, entendia que os arsenais deveriam ser *reduzidos a condições mais limitadas*⁶⁹⁵, destinados apenas a pequenos reparos, enquanto as construções navais deveriam concentrar-se no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

O plano esboçado por Joaquim Raimundo De Lamare previa a ampliação do arsenal, mas para isso as oficinas recentemente construídas seriam afetadas, dando lugar a novas instalações. Ora, de acordo com a tabela 5, foram gastos valores consideráveis para a construção das oficinas de máquinas, construção naval e aparelho. Eram investimentos que perderiam sua utilidade caso fossem demolidas as citadas obras. Caso a segunda proposta do Ministro fosse levada adiante, o arsenal seria transferido para a Baía dos Tamengos ou a Vila de Corumbá.

Esse fato [a reforma do Vapor Corumbá a 14 léguas do arsenal] é uma consequência natural da inconveniente posição em que se acha colocado o arsenal de Mato Grosso cuja remoção para localidade mais azada e isenta dos defeitos que ali se faz sentir, é hoje geralmente reclamada por quantos se tem dado ao estudo dessa questão. Se a necessidade da remoção é por todos

⁶⁹⁴ RMM, 1863-1, p. 13.

⁶⁹⁵ RMM, 1863-2, p. 8.

reconhecidos, na eleição do sítio para fundação do novo arsenal, não se dá a mesma unanimidade. Entre todos os locais indicados, como reunindo a maior soma de condições essenciais a um estabelecimento dessa natureza, não vacilo em dar preferência entre o lado esquerdo da vila de Corumbá e a baía dos Tamengos⁶⁹⁶.

A escolha do local para instalação do novo arsenal resultou num longo debate, que será discutido mais adiante. No entanto, para Joaquim Raimundo De Lamare, caso a transferência se consumasse o local já estaria definido.

O Ministro afirmou com convicção, como sendo a Baía dos Tamengos o local mais adequado, valendo-se dos seus conhecimentos sobre a topografia da região, quando ocupou o cargo de Comandante das Armas e Presidente da Província Mato Grosso. Além de conhecer a região, provavelmente o Ministro também utilizou os trabalhos potamográficos realizados por Augusto Leverger sobre a Baía dos Tamengos, desde 1854. O reconhecimento da Baía dos Tamengos foi enviado por Leverger a Jose Maria da Silva Paranhos, então Ministro da Marinha, em 22 de junho de 1854⁶⁹⁷.

Segundo o Ministro da Marinha, Francisco Xavier Pinto Lima, havia um grupo de oficiais, que defendia a extinção dos arsenais, alegando que a indústria nacional poderia fornecer as belonaves de que a marinha necessitasse.

Ao rebater essa idéia, o ministro colocou como um dos grandes empecilhos, a falta de operários especializados nos estaleiros tanto do Rio de Janeiro como das províncias, e ainda a incapacidade da indústria nacional de produzir máquinas, equipamentos e armamentos indispensáveis ao completo aparelhamento das embarcações.

No entanto, defendia a exemplo do seu antecessor Francisco Carlos d' Araújo Brusque, a elevação do Arsenal do Rio de Janeiro a primeira grandeza, e o das províncias reduzido a pequenos reparos.

Sendo, porém, incontestável que a fundação de um grande e completo arsenal reclama o emprego de um avultado capital, é, minha opinião, que deveremos reduzir o das províncias, concentrando exclusivamente no da Corte, certas oficinas, como as de máquinas, fundição de artilharia, laboratório pirotécnico e outras, que só produzem proficuos resultados, quando montadas em grande escala e amplamente providas de mecanismos aperfeiçoados, e outros acessórios indispensáveis⁶⁹⁸.

⁶⁹⁶ RMM, 1863-1, p. 13.

⁶⁹⁷ Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, Augusto Leverger, ao Ministro da Marinha, Jose Maria da Silva Paranhos. Cuiabá, 22 de junho de 1854. APMT. Registro da correspondência oficial da Presidência da Província com o Ministério da Marinha (1849-1855).

⁶⁹⁸ RMM, 1864, p. 13.

As discussões envolvendo a transferência ou não do arsenal e as construções navais na província foram paralisadas, diante da invasão paraguaia.

Não obstante a Guerra, uma grande enchente no Rio Cuiabá, praticamente destruiu o arsenal de marinha. As águas atingiram os quartéis da Companhia de Imperiais Marinheiros, os armazéns, os prédios contíguos ao arsenal recentemente adquiridos, almoxarifado, oficinas das máquinas. A conjunção desses dois sinistros marcou irremediavelmente o destino do Arsenal de Marinha de Mato Grosso, cujo desenlace foi sua extinção do Porto de Cuiabá.

As limitações impostas pela República do Paraguai à livre navegação do Rio Paraguai, e “as invencíveis dificuldades para delimitar os contravententes dos rios Paraná e Paraguai, ajudaram a acirrar os desentendimentos entre os países vizinhos”⁶⁹⁹.

Na crença da superioridade de suas forças, Solano Lopez invadiu o território brasileiro, conhecendo as debilidades de nosso aparato militar. Para Francisco Doratioto, “Mato Grosso era a Província mais isolada e indefesa do Brasil e tornou-se alvo fácil para a invasão paraguaia”⁷⁰⁰.

Segundo o mesmo autor, desde 1862, os paraguaios procediam ao levantamento de nossas forças militares, contando com o serviço de espiões disfarçados de civis, ou em Missão de Paz. Contando com essas informações, uma Esquadra Paraguaia na noite de 26 de dezembro de 1864, com 4.200 homens, cinco barcos a vapor e outros menores, demonstraram da pior maneira possível a débil situação militar da Província de Mato Grosso, cujo desenlace redundou na sangrenta guerra.

A presença das forças paraguaias no território mato-grossense anulou parcialmente seu sistema defensivo-ofensivo, [...] “com os saques de munições e armamentos pesados do Arsenal de Coimbra”⁷⁰¹.

Invadido pelas forças de Lopez, o sul do território mato-grossense foi ocupado e a população remanescente precisou conviver, de um lado, com a incapacidade de resistir às forças paraguaias, e de outro, com as próprias forças de ocupação. Segundo Francisco Doratioto, desde 1862, as autoridades militares brasileiras eram interpeladas quanto a sua debilidade militar, sobretudo quanto à Província de Mato Grosso, que não dispunha

⁶⁹⁹ BRAZIL, Maria do Carmo. Corumbá, Cidade Fortificada. Contribuições para o ensino de história em Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. In: Semana de História – “Os campos da História: ensino, pesquisa e perspectivas interdisciplinares”, 2006, Aquidauana. p. 12.

⁷⁰⁰ DORATIOTO. p. 97.

⁷⁰¹ REYNALDO, 2004. p. 80.

de belonaves apropriadas para enfrentar uma guerra fluvial. Doratioto entende que a negligência dos gabinetes militares quanto à falta de potencialidades materiais e humanos:

[...] fez com que enviasse para Mato Grosso, desde 1862, grande quantidade de armas, munição e outros artigos bélicos, sem destinar a tropa necessária para utilizá-las. Para defender a província eram insuficientes aqueles 875 soldados, dispersos por cinco distritos militares, e os seis pequenos vapores da Marinha Imperial, dos quais apenas um dispunha de dois canhões⁷⁰².

Das embarcações citadas por Doratioto, duas foram construídas no Arsenal de Mato Grosso, os vapores Paraná e o Cuiabá, enquanto que o Vapor Corumbá, foi reconstruído num estaleiro improvisado a quatorze léguas do Porto de Cuiabá.

Enquanto do lado brasileiro, o Sistema Militar não pode resistir às tropas de Lopez, “Do lado paraguaio, a invasão de Mato Grosso foi bem preparada, precedida do levantamento de informações por espões”⁷⁰³. Nesse quadro, Augusto Leverger, já reformado do serviço ativo da marinha, foi instado a organizar a resistência de Cuiabá, reunindo tropas e peças de artilharia no Ponto de Melgaço.

4.3.1. Leverger, *Sempre Pronto*

Enquanto a historiografia brasileira sustenta que os defensores de Coimbra gastaram nove mil dos 12 mil cartuchos a sua disposição, o historiador Paulista Francisco Doratioto, afirma que na relação de armamentos constava que além da *bateria Coimbra*, havia 83.400 cartuchos de fuzil e 120 quilogramas de pólvora apreendidos pelos paraguaios.

Doratioto conta também que, devido à superioridade numérica dos paraguaios, Hermenegildo Portocarrero, então Comandante do Distrito Militar do Alto Paraguai, no máximo poderia fazer retardar o avanço de Barrios.

Já em Corumbá, seria possível sustentar a defesa, no entanto, “No dia 2 de janeiro, o Coronel Oliveira, seu Estado-Maior e a guarnição de Corumbá fugiram no vapor *Anhandui* [grifo do autor] com destino a Cuiabá, superlotando a embarcação, cuja linha de segurança ficou submersa”⁷⁰⁴.

⁷⁰² DORATIOTO, 2002, p. 98-9.

⁷⁰³ Idem, *ibidem*.

⁷⁰⁴ Doratioto, 2002, 101-103.

A partir das notícias da invasão de Corumbá, as autoridades mato-grossenses, reunidas em Cuiabá deram início à organização das forças de resistência⁷⁰⁵ a fim de impedir que os paraguaios alcançassem o restante da Província.

Albino de Carvalho, Presidente de Mato Grosso encarregou Portocarrero, ex-comandante do Forte de Coimbra, de promover estratégias de defesa da capital e da fortificação de Melgaço, à margem do rio Cuiabá, onde um contingente militar tentaria evitar a invasão de Cuiabá, que nunca chegou a acontecer.

Albino de Carvalho enviou também uma flotilha de vapores para socorrer os fugitivos de Corumbá, além de acionar a Guarda Nacional, conforme considerações de Lécio Gomes de Souza:

No dia 14 de janeiro... estava formada no largo da Marinha, em Cuiabá, uma força de mais de mil homens, constituída pelo 3º Batalhão, uma ala do 1º e do 2º, três batalhões de guardas nacionais, um contingente de artifices do Arsenal de Guerra e muitos voluntários que, sob o comando de Portocarrero, tinham por destino as colinas de Melgaço⁷⁰⁶.

Entretanto a sensação de insegurança tomou conta da população - o corpo militar, sob o comando de Portocarrero abandonou Melgaço. Foi nesta circunstância que reapareceu no cenário do Mato Grosso a figura do chefe da esquadra, Augusto Leverger.

[...] já idoso sexagenário, de saúde combalida, temendo o destino da Província, se ofereceu, em 20 de janeiro, para comandar a resistência em Melgaço, transformando a localidade na '*antemural de Cuiabá e do Brasil*', nas palavras de Virgílio Corrêa Filho, seu primeiro biógrafo⁷⁰⁷.

Leverger assumiu o cargo de Comandante Superior Interino da Guarda Nacional e ocupou, sem demora, as Colinas de Melgaço. Logo, as fortificações foram reconstruídas e as forças defensivas articuladas. Embora tivesse a nacionalidade francesa, Augusto de Leverger foi reconhecido mais tarde como inigualável fronteiriço,

⁷⁰⁵ Os vereadores se reuniram na Sessão Extraordinária do dia 16 de janeiro de 1865, no Paço da Câmara Municipal de Cuiabá com a finalidade de discutir a invasão paraguaia, e principalmente o abandono da fronteira do Alto Paraguai (Forte de Coimbra e Corumbá) por ordem do Comandante das Armas Coronel Carlos Augusto de Oliveira e pelo Tenente Coronel Carlos de Moraes Camisão. Cf. Ata da Sessão da Câmara Municipal de Cuiabá sobre os primeiros acontecimentos da Guerra, em Mato Grosso. In: Revista O Arquivo. Cuiabá: Fundação Julio Campos. Coleção Memórias Históricas. Ano I, v.3, 1905. p. 288-0.

⁷⁰⁶ SOUZA, Lécio Gomes de, - op. cit., p. 98.

⁷⁰⁷ BRAZIL, M.C. *Rio Paraguai*, op cit., p. 188.

sendo contemplado com o título de Barão de Melgaço e com a divisa de ‘sempre pronto’⁷⁰⁸.

A invasão paraguaia trouxe grandes prejuízos materiais, destacados no Relatório entregue em agosto de 1865 por Augusto Leverger ao Brigadeiro Alexandre Manuel Albino de Carvalho: “A perda do material de guerra existente no Alto Paraguai e no ponto de Dourados é considerável, e especialmente em peças de artilharia e pólvora”⁷⁰⁹.

Desta vez Mato Grosso não contava com uma força naval capaz de se colocar na ofensiva, como acontecera em 1763, com a Flotilha de Canoas de Artilhadas de D. Rolim de Moura, conforme discutido no capítulo I.

As debilidades das linhas de defesa de Mato Grosso, e falta de apetrechos de guerra, já haviam sido largamente denunciadas nos Relatórios dos Presidentes de Província. O Capitão de Fragata Augusto Leverger, já apontava o problema, em Relatório de 10 de maio de 1851, enviado à Assembléia Legislativa Provincial. Nele, descreveu as deficiências das forças militares aquarteladas na província, tais como: insuficiência de contingente para guarnecer dilatada fronteira, sistema de recrutamento compulsório e ineficiente, desorganização da Guarda Nacional, falta de fardamento, munição, entre outros.

A marcha triunfante da cavalaria lopesina, nas palavras de Virgílio Correa Filho, não surpreenderam o Almirante, “A invasão de Mato Grosso pelas forças de Lopes, e a sua fácil vitória na primeira fase, não surpreenderam a Leverger, que, por várias vezes, tinha revelado os receios, que lhe ditava a prudência do mesmo quilate da sua bravura”⁷¹⁰.

Paixões a parte, as palavras de Virgílio Corrêa Filho, corroboram as providências adotadas por Augusto Leverger, quando ocupou a Presidência da Província, durante o tempo que permaneceu no Forte de Coimbra. A grande mobilização de tropas e material bélico para a fronteira do Alto Paraguai, demonstrou o receio de Leverger frente a um ataque paraguaio. Nessa ocasião, o Brasil realizava negociações do Tratado de Livre Navegação com a República do Paraguai, e a Flotilha

⁷⁰⁸ Taunay, Visconde - *Augusto de Leverger* – Almirante Barão de Melgaço (Antemural do Brasil em Mato Grosso). Com um complemento da lavra de Virgílio Corrêa Filho. São Paulo: Melhoramentos, 1931.

⁷⁰⁹ RELATÓRIO do Brigadeiro Alexandre Manuel Albino de Carvalho, Presidente da Província de Mato Grosso, apresentado ao Vice-Presidente Chefe de Esquadra Augusto Leverger, ao entregar a administração da mesma Província. Cuiabá 30 de agosto de 1865. Rio de Janeiro: Typographia do Commercio, 1866. p. 15

⁷¹⁰ CORREA FILHO, 1979. p. 55.

de Mato Grosso tinha por objetivo apoiar a retaguarda da Força Naval Brasileira comandada pelo Chefe de Esquadra Pedro de Oliveira.

Semelhante temor pode-se observar quando recebeu notícias do Ministro dos Assuntos Estrangeiros, Jose Maria da Silva Paranhos, através do Aviso de 11 de setembro de 1855, sobre a aquisição pelo Governo Paraguaio, de quatro vapores adequados à navegação fluvial.

Causaram-me surpresa como inquietação a sua notícia, que me dá V. Excía, de ter o Governo do Paraguai, ultimamente mandado vir da Inglaterra quatro vapores pequenos e dezessete engenheiros ou maquinistas [...] Tendo V. Excía a bondade de permitir-me informação acerca dos preparativos do Presidente do Paraguai, para prevenir-se contra hostilidades ou para hostilizar-nos [...] ⁷¹¹.

As correspondências de Leverger, aos Ministérios da Marinha, da Guerra e dos Estrangeiros, bem como aos Comandantes Militares da Província de Mato Grosso, quando analisadas, sugerem que os preparativos militares sob sua responsabilidade, esperavam um conflito iminente com as tropas de Lopez, aqui exemplificados pelo pedido de balas para canhão obuses⁷¹² e a correspondência reservada número dois ao Ministério da Guerra, onde se opunha a ocupação do Fecho dos Morros, simulando possíveis movimentações das tropas de Lopez⁷¹³. As balas para canhão obuses⁷¹⁴ era providência essencial a fim de rechaçar a investida contra as posições do Forte de Coimbra.

Dessa forma, as baterias de Coimbra poderiam causar dano ao avanço inimigo. A utilização desse tipo de armamento causou as maiores baixas à infantaria paraguaia, sobretudo na primeira tentativa de Barrios de ocupar Coimbra. Dos 750 infantes que

⁷¹¹ Ofício do Presidente da Província, Augusto Leverger, ao Ministro dos Assuntos Estrangeiros, Jose Maria da Silva Paranhos. Forte de Coimbra, 9 de fevereiro de 1856. APMT. Registro de Avisos reservados recebidos dos Ministérios dos Negócios da Guerra, da Marinha, do Império, da Justiça, da Fazenda e Estrangeiros (1855-1865).

⁷¹² Ofício reservado do Presidente da Província Augusto Leverger, ao Ministro da Marinha, João Mauricio Wanderley. Forte de Coimbra, 26 de janeiro de 1856. APMT. Registro de Avisos reservados recebidos dos Ministérios dos Negócios da Guerra, da Marinha, do Império, da Justiça, da Fazenda e Estrangeiros (1855-1865).

⁷¹³ Ofício reservado do Presidente da Província Augusto Leverger, ao Ministro da Guerra, Luis Alves de Lima e Silva. Forte de Coimbra, 26 de janeiro de 1856. APMT. Registro de Avisos reservados recebidos dos Ministérios dos Negócios da Guerra, da Marinha, do Império, da Justiça, da Fazenda e Estrangeiros (1855-1865).

⁷¹⁴ O obus é uma peça de artilharia, que dispara projéteis em posição oblíqua, com o objetivo de bater área, ou seja, salvas seguidas que caem em pontos próximos para saturação de área.

participaram desse assalto, 200 foram abatidos pela metralha dos defensores do forte e explosão dos projéteis obuses⁷¹⁵.

A ocupação do Fecho dos Morros sugerida pelo Ministro da Guerra, não teve aprovação de Leverger, pois este queria evitar que os paraguaios atacassem as forças brasileiras antes mesmo de chegarem ao ponto sugerido, ou ainda avancem uma coluna pelo Rio Apa. A aquisição de uma flotilha movida a vapor, adquirida por Lopez, poderia facilmente obstar o avanço da ofensiva brasileira, cortar-lhes a comunicação com Miranda, Albuquerque, Cuiabá e Vila Maria, além de causar dano material e moral à tropa⁷¹⁶. As desconfiças de Leverger em 1856, quanto ao possível avanço das tropas paraguaias pelo Apa, se concretizou em dezembro de 1864. No dia 24 de dezembro de 1864, uma coluna terrestre, comandada pelo Coronel Francisco Isidoro Resquím, com 3500 homens *seguiu o trajeto Concepción-Bella Vista-Nioaque-Miranda-Coxim*⁷¹⁷.

Nesse quadro de incertezas sobre os planos de Lopez, se atacaria ou não Cuiabá, foi organizada a resistência em Melgaço.

4.3.2. Em precárias condições

O Presidente da Província de Mato Grosso Marechal Alexandre Manuel Albino de Carvalho, após a invasão paraguaia, atendeu ao pedido ao Augusto Leverger, então Chefe de Esquadra Reformado, para voltar ao serviço ativo⁷¹⁸. Em 21 de janeiro de 1865, Leveger desembarcou no Ponto de Melgaço, onde passou a organizar acampamento, fortificações e peças de artilharia.

Do Ponto de Melgaço, Augusto Leverger enviou através do Chefe de Polícia, Firmo Jose de Mattos, ofício datado de 23 de janeiro de 1865 ao Presidente da Província. Neste documento reavaliou severamente as condições precárias da situação militar de Mato Grosso, denunciadas por ele desde 1851, sobre as quais nenhuma providência havia sido tomada pelo Governo Imperial até então:

Apesar de haver dito muitas vezes, é do meu dever repetir a Vossa Excelência, que não podem ser piores as condições desta Província, que se acha sem força de linha, dinheiro e recursos. Se o Governo Imperial não atender muito seriamente para estas circunstâncias, esta ela aniquilada e em

⁷¹⁵ DORATIOTO, 2002, p. 100.

⁷¹⁶ Ofício reservado ao Ministro da Guerra. Forte de Coimbra, 26 de janeiro de 1856. op. cit.

⁷¹⁷ DORATIOTO, op. cit., p. 99.

⁷¹⁸ Relatório do Brigadeiro Alexandre Manuel Albino de Carvalho, Presidente da Província de Mato Grosso, apresentado ao Vice-Presidente Chefe de Esquadra Augusto Leverger, ao entregar a administração da mesma Província. Cuiabá 30 de agosto de 1865. Rio de Janeiro: Typographia do Commercio, 1866.

eminente perigo de perda para o império, e por isso peço instantemente a Vossa Excelência que a socorra com toda brevidade enquanto é tempo⁷¹⁹.

Vitimado pelo abandono tantas vezes exarado em seus Relatórios e Ofícios aos Ministérios da Marinha e da Guerra, Leverger mais uma vez narrou a situação e fragilidade das Forças Navais da Província, só que desta vez tendo que delas utilizar-se para defendê-la.

A nossa flotilha compõe-se de pequenos vapores, que não podem ser considerados como navios de guerra; mas, todavia, armados do melhor modo possível, constituem numa força de algum valor, mormente quando a crescente do rio permita que porventura sejamos ameaçados por essa via⁷²⁰.

Depois de cinco longos anos, a conjunção de forças terrestres e navais possibilitou a expulsão dos paraguaios, fato que serviu aos discursos oficiais para glorificar o papel da Marinha Imperial na Batalha Naval de Riachuelo. Antes dos feitos militares, grandes batalhas e estratégias de combate, e, a um custo elevado para a população civil⁷²¹, a Província de Mato Grosso sofreu os revezes da Guerra.

Tais vicissitudes foram evidenciadas nas precariedades das nossas defesas⁷²², expostas durante a *Invasão Paraguaia*, a qual cercou de flagelo o sul da Província. Somente após o desfecho da Guerra, o Governo Imperial logrou medidas com vistas a guarnecer a Província: “A guerra exigiu uma nova interpretação a respeito segurança e defesa territorial”⁷²³.

4.4. Idéias de transferência do Arsenal

⁷¹⁹ Idem, p. 16.

⁷²⁰ Idem, p. 17-8.

⁷²¹ DORATIOTO, 2002, p. 97-130; DOURADO, Maria Teresa Garritano. *Mulheres Comuns, Senhoras Respeitáveis: a presença feminina na Guerra do Paraguai*. Dourados, UFGD, 2002, p. 86-118. (Dissertação de Mestrado).; SOUZA [s.d.] 53-64; SQUINELO, 2003.

⁷²² LEVERGER, Augusto. Chefe de Esquadra Augusto Leverger, apresentado a Assembléia Legislativa Provincial, outubro de 1865; D'ALINCOURT, Luiz. Resultado dos trabalhos e indagações estatísticas da província de Mato-Grosso por Luiz d'Alincourt, sargento-mór engenheiro encarregado da Comissão Statística Topographica acerca da mesma província – Cuiabá, 1828. Anais da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, v. 3, 1877-1878; CASTELNAU, Francis. *Expedição às Regiões Centrais da América do Sul*. São Paulo: Nacional, 1949; FONSECA, João Severiano da. *Viagem ao redor do Brasil: 1875-1878*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1986, 2 v; DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

⁷²³ BRAZIL, Maria do Carmo. *Corumbá, Cidade Fortificada*. Contribuições para o ensino de história em Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. In: Semana de História – “Os campos da História: ensino, pesquisa e perspectivas interdisciplinares”, 2006, Aquidauana. p. 13.

As deficiências do Arsenal de Marinha de Mato Grosso e a inconveniência de sua localização, já discutidas, levaram o Ministro da Marinha, João Mauricio Wanderley a discutir a possibilidade de sua transferência.

O Arsenal, ou pequeno depósito de munições navais, destinado unicamente aos reparos e fornecimento da Flotilha da Província de Mato Grosso, devendo receber com a abertura da navegação fluvial o devido desenvolvimento, não poderá permanecer no local, em que presentemente existe, e terá que ser removido para outro que reúna melhores condições. Pouco ou nada se perderá com o abandono ao antigo Arsenal, porque ali de tudo ainda se precisa⁷²⁴.

Segundo o Ministro João Mauricio Wanderley, o Arsenal deveria ser transferido para Vila Maria (atual, São Luiz de Cáceres), fundada em 1778 no governo de Luiz de Albuquerque. Aliás, essa povoação já tinha sido sugerida por Luiz D'Alincourt desde 1828, para sediar “os grandes depósitos dos Trens de Guerra, para facilmente suprir as Fronteiras do Paraguai, e de Mato-Grosso”⁷²⁵.

Para D'Alincourt, a posição central de Vila Maria, construída sobre um interessante canal à margem esquerda do rio Paraguai, facilitaria a comunicação por terra ou pelos rios com toda a Província.

Mauricio Wanderley ressaltava que nas proximidades da povoação de Vila Maria, havia grande quantidade de madeiras para construção naval, que poderiam ser facilmente transportadas através dos Rios Sepotuba e Cabaçal, até alcançar o Rio Paraguai. O Ministro destacava ainda, a possibilidade da construção de uma fábrica de pólvora, utilizando-se do salitre, encontrado nas nitreiras naturais⁷²⁶, próximo à povoação.

⁷²⁴ Relatório do Ministro da Marinha. 1855. Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, João Mauricio Wanderley. Rio de Janeiro: SDM. p. 18.

⁷²⁵ D'ALINCOURT, 1877-8, p. 43, Secção segunda.

⁷²⁶ Lugar onde se forma o salitre, matéria-prima para a fabricação de materiais explosivos, como a pólvora, por exemplo. Após a transmigração da Família Real para o Brasil, a Universidade de Coimbra se tornou um centro de resistência contra o domínio francês, seja na formação de um batalhão formado por alunos e professores, ou na fabricação de cartuchos para suas armas. Em Coimbra a fabricação de pólvora esteve a cargo de Tomé Rodrigues Sobral – *mestre da pólvora*. Em Portugal havia poucas nitreiras naturais, o que levou o governo português a instruir os viajantes naturalistas informar os locais onde poderia haver a existência desse material. Entre os naturalistas a serviço da Coroa Portuguesa, encontrava-se Alexandre Rodrigues Ferreira, que deixou muitas memórias sobre fauna, flora, minérios, populações indígenas e outras. A referida expedição e suas contribuições para as ciências, foram estudadas por: COSTA, Maria de Fátima. Alexandre Rodrigues Ferreira e a Capitania de Mato Grosso: imagens do interior. História, Ciência, Saúde – Manguinhos, Vol. VIII (suplemento), 993-1014, 2001. Também o Engenheiro Luiz D'alincourt, durante seus trabalhos estatísticos, dá conta da existência de nitreiras naturais nas proximidades de Vila Maria, informações estas utilizadas pelo Ministro da Marinha, Mauricio Wanderley para defender a transferência do Arsenal de Marinha para Vila Maria. Cf. D'ALINCOURT, 1877-1878. p. 104. Ver ainda: FERRAZ, Márcia Helena Mendes. *A produção de salitre no Brasil Colonial*. QUÍMICA NOVA, 23 jun. 2000, p. 845-850.

Ao destacar a existência de madeira às margens dos citados rios, o Ministro utilizou-se das informações prestadas por Augusto Leverger, em resposta ao Ofício número 17, de 30 de setembro de 1850, do Ministério da Marinha. [...] “determinando que se transmita à dita Secretaria de Estado [Secretaria de Estado do Ministro da Marinha] circunstanciadas informações acerca das matas que contém madeiras de lei a margem dos rios”⁷²⁷. Sobre as madeiras existentes nos rios citados, informou Leverger:

Na proximidade, porém da dita povoação [Vila Maria] estão as barras do Sepotuba e do Cabaçal, que igualmente afluem pelo lado direito, e correm ambos por matas ricas de madeira de construção [naval], e que se estendem até prenderem-se à grande floresta, de onde esta Província tirou o seu nome⁷²⁸.

A idéia da transferência do Arsenal de Cuiabá para Vila Maria, defendida por Mauricio Wanderley, não encontrou eco nos seus sucessores. O Ministro da Marinha, Antonio Paulino Limpo de Abreo, em 1858, se colocava contrário à mudança⁷²⁹. Seus sucessores, indiferentes ao assunto, limitavam-se a informar as dificuldades do Arsenal, e o envio de materiais para o seu funcionamento, como por exemplo, a remessa de uma máquina de serrar madeira, e outros apetrechos de menor monta⁷³⁰.

4.4.1. Antigas necessidades

Velhos problemas continuavam a rondar o arsenal. Orçamento insuficiente, falta de condições técnicas, madeira para construção naval, calafetes, construtores, pedreiros, ferreiros, carpinteiros, tanoeiros e outros. As precariedades das instalações e baixa profundidade do rio, também preocupavam os titulares da pasta da Marinha.

Os recursos destinados às construções navais no arsenal eram desviados para outras finalidades, e as obras não eram finalizadas. Estes recursos acabavam sendo utilizados em outras necessidades que não as construções navais, como por exemplo, pagamento de pessoal e o Trem de Guerra. Constava no Relatório de 1861, apenas despesas com pequenas obras e aquisições, como o término da ferraria, o forno de fundição de ferro e a compra de um motor de 10 cavalos, já discutidos⁷³¹.

⁷²⁷ INFORMAÇÃO. Prestada pelo Presidente da Província de Mato Grosso, Augusto Leverger, ao Ministro da Marinha, em 1851, sobre as matas de madeira de construção Naval. Revista O Arquivo. Cuiabá: Fundação Julio Campos. Coleção Memórias Históricas. Ano I, v.3, 1905. p. 138-41.

⁷²⁸ Idem, ibidem.

⁷²⁹ RMM, 1858, p. 11.

⁷³⁰ RMM, 1860, p. 17.

⁷³¹ RMM, 1862, p. 17

No Relatório de 1863, apresentado pelo Ministro Francisco Carlos D'Araújo Brusque, havia registros sobre condições do arsenal: “[...] continua este arsenal a lutar com as dificuldades resultantes da limitação do seu pessoal, que mal pode fazer os trabalhos mais urgentes”⁷³².

Talvez o maior problema do arsenal, este insanável, era sua localização. No período da seca, a pouca profundidade impossibilitava a entrada, saída e movimentação de embarcações. Inconveniência utilizada pela Marinha em defesa de sua transferência:⁷³³ Todos estes percalços pelos quais passava o arsenal, já foram discutidos. Tornava-se urgente a mudança do arsenal para localidade mais estratégica.

A baía dos Tamengos, na Vila de Corumbá, era o local preferido pela marinha, que julgava ser um dos melhores atracadouros da Província, acessível a todas as épocas do ano, próximo a matas de excelente madeira para construção naval, e ainda, poderia contar com mão-de-obra da vila.

O transbordamento do rio Cuiabá, ocorrido em 1865, inundou as instalações navais do Arsenal, comprometendo seu funcionamento. O Presidente da Província, Augusto Leverger, no Relatório de 17 de outubro de 1865, além de informar os infortúnios da Guerra do Paraguai, declarando-a como *manifesta violação do direito das gentes*, dá conta da também trágica enchente do citado rio. Destruição de bairros, plantações, prédios públicos, carência e alta de preços dos gêneros de primeiras necessidades⁷³⁴.

Entre os prédios públicos mais afetados, estava o Arsenal de Marinha, construído a margem do rio Cuiabá, que foi quase completamente destruído. O quartel dos Imperiais Marinheiros, aprendizes, armazéns, casa do inspetor, foram as instalações mais atingidas. O armazém do almoxarifado e as oficinas tiveram danos menores⁷³⁵.

A Guerra do Paraguai ocupou lugar privilegiado nos Relatórios Provinciais e militares, adiando a discussão a respeito da transferência do Arsenal de Marinha de Mato Grosso. Embora tenha sido lembrado pelo Ministro Francisco de Paula da Silveira Lobo, no Relatório de 1865: “Terminada a guerra, tem o governo de atender seriamente

⁷³² RMM, 1863, p. 13.

⁷³³ Idem, ibidem, p. 13.

⁷³⁴ RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE MATO GROSSO. Almirante de Esquadra Augusto Leverger, enviado a assembléia Província, em 17 de outubro de 1865. Rio de Janeiro: Typographia do Commercio. p. 11-4.

⁷³⁵ RMM, 1864, p. 15.

aos melhoramentos, que reclama o arsenal de Mato Grosso”⁷³⁶. Todavia, o assunto permaneceu esquecido.

A Guerra do Paraguai comprovou de forma dramática as deficiências das forças militares de Mato Grosso. Ocupada pelas tropas de Lopez a 28 de dezembro de 1865, só foi desocupada a 3 de abril de 1868⁷³⁷.

Francisco Doratioto fez um balanço quanto aos efeitos da Guerra. *Aspectos Negativos*: a) perdas humanas calculadas em cerca de cinquenta mil homens; b) os vultosos gastos militares, onde há duas estimativas para os custos da guerra. A primeira apresentada pela Comissão do Ministério da Fazenda encarregada de estipular as indenizações de guerra, orçada em 460.718 contos de réis, a segunda, apresentada pelo Tesouro Real, indicando uma cifra de 614 mil contos de réis. *Aspectos positivos*: a) unificação do Brasil ao conjugar forças para vencê-la – *fortalecimento da identidade nacional brasileira*; b) engajamento do Rio Grande do Sul no esforço de guerra; c) fortalecimento do exército nacional; d) desfecho positivo em relação a Mato Grosso, com a garantia da livre navegação de seus rios internacionais⁷³⁸.

Para Doratioto a Guerra serviu para acelerar as contradições internas do Estado Monárquico, e obstaculizou seu crescimento econômico⁷³⁹.

Dos aspectos positivos citados, interessa-nos mais de perto o franqueamento e a internacionalização da navegação do rio Paraguai, que contribuíram para acelerar a transferência do Arsenal de Marinha de Mato Grosso para o Porto de Ladário e a instalação do Arsenal de Marinha de Ladário, em 1873. O término da Guerra representou o retorno das discussões sobre a transferência do Arsenal de Marinha de Mato Grosso, à pauta dos assuntos navais.

4.4.2. Recendem-se as discussões

A partir de 1868 o tema, *transferência do arsenal* foi retomada com certa prioridade, pois a internacionalização das águas do rio Paraguai pelo Império Brasileiro, como forma de alavancar o comércio e o desenvolvimento da região, necessitava de vasos de guerra e efetivos militares capazes de proteger os comboios de cargas e passageiros.

⁷³⁶ RMM, 1865, p. 24.

⁷³⁷ SOUZA, [S.d.], p. 53-64.

⁷³⁸ DORATIOTO, 2002. p. 461.

⁷³⁹ Idem, p. 484.

Além dos aspectos econômicos, os inconvenientes da localização do arsenal no porto de Cuiabá e a reinterpretação de segurança e defesa territorial trazida pela guerra, contribuíram para acelerar as discussões a respeito da transferência das suas instalações e sua execução.

As dificuldades enfrentadas pelo Arsenal de Marinha de Mato Grosso, motivou sérias discussões em torno de sua transferência para Corumbá ou Ladário, defendida pelo Ministro dos Negócios da Marinha, João Mauricio Wanderley.

O próprio Ministro já reconhecia a ineficiência das instalações navais, às margens do rio Cuiabá. No Relatório Anual de 1868, declarava, “Dar este nome [Arsenal de Marinha de Mato Grosso] aos poucos e arruinados edifícios que foram poupados pela enchente de 1865, é dar corpo a uma funesta ilusão”⁷⁴⁰. Não obstante, a falta de material enfrentado pelo arsenal e a deficiência de operários especializado em Cuiabá, dificultava sua permanência naquela capital.

No ano seguinte [1869], Mauricio Wanderley defendeu a imperiosa necessidade da transferência do Arsenal de Marinha de Mato Grosso para Corumbá. Ponderava no seu Relatório essa providência urgente, considerando a destruição das instalações do arsenal pela enchente de 1865. Após os danos causados às instalações navais, tudo estava por criar, ensejando a oportunidade de transferir o Trem Naval de Mato Grosso para outro local⁷⁴¹.

Cabe lembrar, que de acordo com a Tabela 05, somente com as obras da ferraria, oficinas (construção naval, máquinas e aparelho) e o muro da face oeste do arsenal, foram gastos 251:711\$450 (Duzentos e Cinquenta e Um Contos, setecentos e Onze Mil e Quatrocentos e Cinquenta Réis). Reconstruir essas instalações, e mais o quartel da Companhia de Imperiais Marinheiros, o Quartel dos Menores Aprendizes, o almoxarifado e a casa do Inspetor, necessitaria de recursos mais avultados.

Não obstante os recursos necessários, ainda a localização do arsenal era desfavorável a qualquer tentativa de reerguê-lo – a alternativa discutida pela marinha era sua transferência, com a conseqüente extinção do arsenal em Cuiabá.

O Ministro também era contrário à idéia de concentrar no Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro, as construções navais, reservando aos arsenais das províncias apenas reparos nas embarcações de suas flotilhas, conforme expressado no Relatório de 1869, enviado a Assembléia Geral Legislativa.

⁷⁴⁰ RMM, 1868, p. 29.

⁷⁴¹ RMM, 1869, p. 32.

Minha opinião sobre os arsenais de marinha já vos é mui conhecida [pelos deputados]. Entendo que a centralização de todos os nossos recursos navais em um só estabelecimento desta ordem pode ter os mais sérios inconvenientes para defesa do país, e priva a administração do concurso de que carece de todo litoral marítimo para reparação da armada. Não proponho a criação de nenhum; mas empenho-me pela conservação e progressivo desenvolvimento dos que existe atualmente na maior decadência ⁷⁴².

O de maior decadência sem dúvida era o da Província de Mato Grosso, quase destruído pela enchente do Rio Cuiabá de 1865. A idéia de concentrar as construções navais no Rio de Janeiro, já tinha sido defendida pelos Ministros Francisco Carlos d'Araújo Brusque⁷⁴³ e Francisco Xavier Pinto Lima⁷⁴⁴.

A comprovada incapacidade do arsenal de Cuiabá de continuar realizando reparos nos navios da flotilha, precisava de altos investimentos para reverter essa situação, e retomar as construções navais.

Entretanto, o retorno a sua capacidade operacional, encontrava no Ministro da Marinha, Manuel Antonio Duarte de Azevedo, nomeado em 7 de março de 1871, para suceder João Maurício Wanderlei, um forte óbice. Diferente do seu antecessor, cuja idéia era contrária a centralização das Construções Navais no Rio de Janeiro, Duarte de Azevedo defendia justamente concentrá-las na Corte.

Na contramão dos recentes acontecimentos envolvendo o Império Brasileiro e a República do Paraguai, Duarte de Azevedo defendia a transformação dos arsenais das Províncias, em meras oficinas de reparos. Essa opinião foi expressa no Relatório Ministerial de 1870.

Não é idéia nova entre nós [Ministério da Marinha] a de manterem-se os nossos arsenais das Províncias em modestas proporções, elevando-se o da Corte ao grau de desenvolvimento, que requer o estado da nossa marinha e sua futura prosperidade. Outros entendem que convém dar desde já todo impulso aos arsenais de segunda ordem do Império. Eu concordo com a primeira opinião. Os nossos recursos financeiros são ainda acanhados, e as necessidades presentes ainda não exigem a manutenção de poderosas esquadras⁷⁴⁵.

A opinião de Duarte de Azevedo era clara quanto ao destino do Arsenal de Marinha de Mato Grosso. O Ministro parece ter esquecido rapidamente as lições da Guerra do Paraguai, justamente a falta de estrutura operacional do Arsenal de Mato

⁷⁴² RMM, 1869, p. 29.

⁷⁴³ RMM, 1863-2, p. 8.

⁷⁴⁴ RMM, 1864, p. 13.

⁷⁴⁵ RMM, 1870, p. 17.

Grosso e uma bem equipada Flotilha Fluvial foi um dos fatores que contribuiu para a rápida ocupação da província.

Aliás, a idéia de transformar os arsenais das províncias em simples apêndice do Arsenal do Rio de Janeiro não era nova, conforme já demonstrado. Para Duarte de Azevedo, a Guerra do Paraguai havia dado provas de que o Arsenal da Corte, no Rio de Janeiro, era único dos existentes no Império do qual se tirou proveito.

O Rio de Janeiro, não teve seu território invadido, como o foi Mato Grosso, e o Arsenal da Corte, sempre obteve maior participação no orçamento da marinha, ao contrário de Mato Grosso. É constatação lógica de que o arsenal citado pelo ministro dado a proporção dos seus recursos, devesse contribuir com os esforços de guerra mais acentuadamente.

Contrário a maiores investimentos na Província de Mato Grosso, o ministro preferia restaurar o arsenal a transferi-lo, mantendo-o apenas para pequenas construções e reparos de navios⁷⁴⁶. Foi justamente a concentração das Forças Navais no Rio de Janeiro, embarcações e materiais bélicos, uma das razões que abriu a Solano Lopez a possibilidade de ocupar o sul da Província de Mato Grosso.

As Colinas de Melgaço⁷⁴⁷, guarnecidas por Augusto Leverger, certamente não impediria que Lopez chegasse até Cuiabá. A fortificação do referido ponto, foi feita com os escassos recursos militares existentes na província, certamente dificultados pela concentração de tropas no Arsenal de Marinha da Corte, conforme destacado.

A Guerra do Paraguai, segundo Maria do Carmo Brazil, serviu para avaliar as vias navegáveis internas e questões de limites. Ainda ficou evidenciado o problema da falta de transporte para conduzir tropas, peças de artilharia, munições de guerra e de boca para abastecer o *front*: “a Guerra exigiu uma nova interpretação sobre o tempo e espaço, considerando as longas distâncias a serem vencidas pelas tropas avultadas”⁷⁴⁸.

Ainda como parte desse pensamento, as estratégias de ataque, as retiradas e a nunca vista guerra fluvial, foram questões a serem também reavaliadas⁷⁴⁹.

⁷⁴⁶ RMM, 1870, p. 18.

⁷⁴⁷ Ponto de Melgaço, abaixo vinte léguas de Cuiabá. Abandonado pelo Tenente Coronel Portocarrero, a 19 de janeiro de 1865 julgando-o indefensável, retornou a Cuiabá. Augusto Leverger, nomeado Comandante das Forças Fluviais e Terrestres, segue a 21 de janeiro de 1865 para reocupá-lo. Organizou acampamento, fortificações e peças de artilharia. In: CORREA FILHO, Virgílio. Augusto Leverger - O Bretão Cuiabanizado. Fundação Cultural de Mato Grosso. São Paulo: Resenha Tributária, 1979. p. 55.

⁷⁴⁸ BRAZIL, Maria do Carmo. Corumbá, Cidade Fortificada. Contribuições para o ensino de história em Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. In: *Semana de História* – “Os campos da História: ensino, pesquisa e perspectivas interdisciplinares”, 2006, Aquidauana. p. 13.

⁷⁴⁹ Ibidem.

Inusitadamente o Ministro da Marinha defendia elevar o Arsenal da Corte ao grau de desenvolvimento, e os das Províncias em modestas proporções, justamente após ser demonstradas as vulnerabilidades das vias fluviais de Mato Grosso, e a necessidade de uma base naval em Mato Grosso, não só capaz de construir embarcações, mas como também para servir de suporte operacional à flotilha.

As lições da Guerra do Paraguai, a necessidade de reinterpretar a questão da segurança dos espaços lindeiros, finalmente convenceu o Ministro Duarte de Azevedo a reavaliar a importância do Arsenal de Marinha de Mato Grosso e a urgente necessidade de transferi-lo para um espaço mais adequado, do ponto de vista geoestratégico.

4.4.3. O Arsenal se desloca

O Ministro Duarte de Azevedo, no Relatório de 1871, avaliou a necessidade de transferir o Arsenal de Cuiabá.

Era fato geralmente reconhecido que o arsenal de Cuiabá, aliás, quase inteiramente desprovido de tudo quanto pode constituir um estabelecimento desta ordem, não podia ser conservado ali [Cuiabá], já porque não era acessível ainda aos menores navios senão em parte do ano, por ocasião das enchentes, já porque nunca serviu nem poderia servir aos interesses da navegação e comércio que fazemos pelo Rio Paraguai ⁷⁵⁰.

Não havia mais divergências sobre a conveniente transferência do arsenal, mas sim sobre o local onde deveria ser instalado.

A Vila de Corumbá foi o ponto que se julgou mais conveniente para o assento do novo arsenal. Divergiam, porém as opiniões acerca do local, pretendendo uns que o arsenal fosse construído mesmo na povoação, e outros a uma légua abaixo, no lugar denominado – Ladário. Depois de vários exames e informações, adotei o segundo alvitre, não só porque obras dispendiosas de aterros se teriam de fazer para base das construções e cais de desembarque, senão também porque me pareceu mais conforme à disciplina e moralidade do estabelecimento arreda-lo da povoação. Com este propósito aprovei as plantas levantadas pelo inteligente Capitão de Fragata Manoel Ricardo da Cunha Couto [...] ⁷⁵¹.

O sucessor de Duarte de Azevedo no Ministério da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, nomeado a 18 de maio de 1872, deu prosseguimento aos planos do seu antecessor – promover a transferência do arsenal de Cuiabá. Cabe ressaltar essa decisão,

⁷⁵⁰ RMM, 1871, p. 22.

⁷⁵¹ Idem, ibidem.

pois não era comum nos negócios da marinha a continuidade das ações após a troca de ministro.

No sentido de dar andamento aos trabalhos de edificação do novo arsenal, o ministro aprovou as plantas e os planos apresentados por Cunha Couto⁷⁵², orçados em 417:000\$000 (Quatrocentos e Dezesete Contos de Réis), bem como autorizou a remoção do material existente na Ilha do Cerrito para Ladário.

Com base num documento oficial de sete de janeiro de 1873⁷⁵³, ficaram determinadas s providências para as obras necessárias às instalações do Arsenal de Marinha que seria transferido de Cuiabá para Ladário (Figura 6, página 318).

No Relatório Anual enviado a Assembléia Geral Legislativa, o ministro apontava sua decisão:

Com este propósito, aprovei as plantas levantadas pelo inteligente Capitão de Fragata Manoel Ricardo Cunha Couto, que havia feito exames e estudos mais completos sobre o assunto, e determinei que ele, auxiliado pelo 1º Tenente Frederico Guilherme de Lorena seguisse a dar principio aos trabalhos, começando pelas obras indispensáveis à fundação das oficinas de máquinas e de construção naval⁷⁵⁴.

Entretanto, a transferência do arsenal, ainda provocou muitas discussões envolvendo o melhor local para sua instalação, movimentando o Ministério da Marinha e a Presidência da Província de Mato Grosso. De um lado a Pasta da Marinha, defendendo o Porto de Ladário, de outro a Presidência da Província, sustentando o Porto de Corumbá.

O Presidente da Província de Mato Grosso, Francisco José Cardoso Junior, mesmo após ter recebido o Aviso do Ministério da Marinha de 17 de abril de 1872, aprovando as plantas do arsenal e determinando o início das obras no Porto de Ladário, enviou ao Ministro da Marinha, ofício circunstanciado reiterando a Baía dos Tamengos como melhor ponto para a instalação do Arsenal.

De tudo ciente [ordens para o início das obras e escolha do local], rogo permissão a V.Excia para antes de dar começo a qualquer serviço preliminar, antes de cumprir a respeitável determinação de V. Excia – fazer

⁷⁵² O Capitão de Fragata Manuel Ricardo da Cunha Couto, foi nomeado para comandar a construção das instalações navais no Porto de Ladário.

⁷⁵³ LACURTE JUNIOR, 1956, v. 15. p. 110-1.

⁷⁵⁴ Relatório do Ministro da Marinha. 1872. Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. In: Serviço de Documentação da Marinha, RJ. p. 22.

as ponderações que julgo de maior importância. Sabendo que o Capitão de Mar e Guerra Antonio Cláudio Soído tinha estudos feitos sobre o local mais adaptado ao estabelecimento do Arsenal de Marinha [...] deliberei ouvi-lo [...] Corumbá é o único ponto mais adaptado para a fundação do arsenal de Marinha [...] Corumbá exerce sobre todos perfeita superioridade. Pelo lado de segurança em caso de invasão – pelo lado das vantagens para o serviço – pelo lado, em fim, de economia para os cofres públicos; - a preferência de Ladário não assenta em razão alguma de conveniência pública. As fortificações já feitas e trincheiras que estão em andamento são dificuldades já vencidas. No Ladário nada existe; tudo ali é preciso fazer. É mister construir o Arsenal e resguardá-lo. Seja qual for vantagem que se depreenda no Ladário, essa vantagem também oferece o ponto de Corumbá. Aqui [Corumbá] todas as condições são favoráveis ao fim que se leva em mira, ali [Ladário] nem todas se acham reunidas. Estou convencido de que há engano no juízo que se formou o Capitão de Fragata Couto. Um exame minucioso em seu relatório prova essa minha asseveração. O que eu dirijo é o acerto na escolha de local para assentar-se o Arsenal de Marinha⁷⁵⁵

O Presidente da Província foi incisivo quanto à superioridade da Baía dos Tamengos para receber o arsenal, e os benefícios que Corumbá poderia oferecer às instalações navais.

Convicto de sua posição sobre o melhor ponto para instalar o novo arsenal, Cardoso Junior, enviou em 11 de agosto de 1872, novo ofício ao Ministro da Marinha, reafirmando sua preferência, na tentativa de persuadir Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, a mudar de opinião quanto o Porto de Ladário.

[...] fiz-me acompanhar [durante viagem à Corumbá] de vários oficiais de marinha aqui estacionados, há vários anos, de homens práticos da navegação, conhecedores do rio, e do meu exame resultou esta convicção: A vila de Corumbá esta edificada sobre uma alta barranca da margem direita do rio Paraguai, que parece neste ponto formar uma pequena enseada fechada por duas pontas. Essa enseada é pequena e por ocasião das grandes baixantes torna-se num espraiado de areia. O terreno é todo de natureza calcária e estéril para lavoura e criação de modo que, me persuado nunca em semelhante ponto se poderão estabelecer especuladores desses dois ramos de vida, entretanto a sua posição, em relação a nossos vizinhos pelo lado Sul e Oeste, é o ponto mais estratégico que tem a província. [...] julgo medida de grande alcance estabelecer em Corumbá, um ponto essencialmente militar, procurando-se desde já criar ali alguns estabelecimentos, tais como o Arsenal de Marinha, Corpo de Imperiais Marinheiros e Companhia de menores que se acha em Cuiabá, e que poderão ser facilmente transferidos. [...] O Arsenal de Marinha, ali também montado prestaria melhores serviços aos navios estacionados por estes rios [...] fui examinar o lugar escolhido e preferido pelo Capitão de Fragata Couto como o mais próprio para a edificação do Arsenal de Marinha, não estou, porém com a opinião desse oficial. O lugar além de estar 5 ou 6 milhas distantes de Corumbá, tem a sua

⁷⁵⁵ Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, Francisco José Cardoso Junior, ao Ministro da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. APMT. Cuiabá, 12 julho de 1872. Livro 277. Registro de Correspondência da Província com o Ministério dos Negócios da Marinha (1872-1894). p. 8-9.

frente um grande espraído que nas ocasiões das baixantes fica em seco e não permite aos navios encostarem⁷⁵⁶

No mesmo Ofício asseverou que o aterro para a construção do cais no Porto de Ladário, (Figura 7a e 7b, p. 323) seria tarefa difícil por causa da correnteza bastante forte nesse local, e ainda inconveniente construí-lo sobre uma barranca baixa, incapaz de impedir seu alagamento. Cardoso Junior, após ter recomendado a Baía dos Tamengos, e desqualificado o Porto de Ladário, sugeriu um local alternativo para o assentamento do arsenal – A Ponta do Castelo.

Divergindo como já disse da opinião do Capitão de Fragata Couto, devo indicar algum outro ponto que me parece adaptado. Há logo abaixo da enseada de Corumbá uma ponta que se denomina – Castelo – e sendo a margem daí para baixo da mesma altura que a da Vila, havendo mais um grande terreno que se estende do corte da barranca para o rio, que fácil e comodamente pode ser aterrado até vir encontrar o canal do rio; sendo aí fácil a construção de um cais, por isso que as águas estão em manso e abrigado pela ponta do Castilho; podendo-se assim obter uma superfície plana maior de 10.000 braças quadradas para edificação de todas as oficinas e dependências do arsenal, julgo essa posição mais conveniente e econômica para assenta-se os fundamentos do arsenal da marinha⁷⁵⁷.

Ao se referir à Ponta do Castelo como melhor local para construção do arsenal, Cardoso Junior apontou que sua posição superior, ao nível da povoação e do ancoradouro, facilitaria sua fortificação e defesa.

No relatório apresentado a Assembléia Provincial em 4 de outubro de 1872, o Presidente da Província Francisco José Cardoso Junior, reiterou aos deputados provinciais, as ponderações feitas ao Ministro da Marinha sobre a transferência do arsenal e sua preferência pelo Porto de Corumbá.

Convencido de que a transferência para Corumbá é a que melhor preenche os fins que o Governo tem em mira, [informei] a respeito com o ministério competente [Marinha] e aguardo uma deliberação definitiva, para dar-lhe imediata execução. [...] Em Corumbá o arsenal estará garantido pelas fortificações, já bem adiantadas, ao passo que no Ladário será preciso levantar esses e outros meios de defesa. As fortificações feitas e trincheiras, bem adiantadas, são dificuldades já vencidas. No Ladário nada existe: tudo ali é preciso fazer⁷⁵⁸.

⁷⁵⁶ Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, Francisco José Cardoso Junior, ao Ministro da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. Cuiabá, 11 de agosto de 1872. APMT. Livro 252. Registro de Avisos do Governo imperial ao Presidente de Mato Grosso (1871-1878). p. 40-1

⁷⁵⁷ Idem, p. 41v. Ver também. RPP, 1871, p. 20-1.

⁷⁵⁸ RPP, 1872, p. 50.

Cardoso Junior realizou praticamente uma exposição de motivos aos deputados com os mesmos argumentos enviados ao Ministro Delfino da Luz. No Relatório de 1872 o Presidente refere-se às fortificações e trincheiras cujas construções encontravam-se adiantadas na Ponta do Castelo⁷⁵⁹, um dos locais sugeridos para sediar o arsenal. Entretanto, seus argumentos apontando o Canal do Tamengo ou a Ponta do Castelo como mais apropriada para instalação do novo arsenal, não convenceram o ministro, Ribeiro da Luz. Nesse sentido, o titular da Pasta da Marinha determinou o início das obras ao Capitão Cunha Couto, no local já escolhido – Ladário. Através do Aviso N.8 de 7 de janeiro de 1873, autorizou as providências visando o início das obras para instalação do arsenal.

Com o navio de seu comando deve V.S. seguir para o Ladário a fim de tratar do desempenho regular e efetivo da comissão que lhe confiada relativamente ao estabelecimento de um Arsenal. Foram dadas as providências necessárias para que vão reunir-se naquele ponto [Ladário] outros navios da força naval existente no Paraguai. Tendo-os sob sua direção, empregará V.S., como costuma o maior zelo na manutenção da ordem e disciplina das guarnições. Sem prejuízo do serviço de bordo, serão elas aproveitadas nos trabalhos preliminares que V.S. deve dirigir para a preparação do terreno, a construção de uma ponte destinada à condução dos materiais, o levantamento de ranchos ou telheiros de abrigo e finalmente para quaisquer outras obras a que possam prestar-se as mesmas guarnições⁷⁶⁰.

Para o prosseguimento dos trabalhos, Ribeiro da Luz, através do Aviso N.9 de 7 de janeiro de 1873, determinou ao Comandante em Chefe da Força Naval no Paraguai, que enviasse para Ladário operários do pequeno Arsenal da Ilha do Cerrito, no Paraguai. Este arsenal, localizado na confluência dos Rios Paraguai com o Paraná, serviu como ponto de apoio e depósito de material bélico durante a Guerra do Paraguai⁷⁶¹, conforme já discutido.

⁷⁵⁹ Antes da transferência do Arsenal de Marinha de Mato Grosso, de Cuiabá para o Porto de Ladário, Corumbá foi transformada numa Praça de Guerra. Foram construídos as margens do Rio Paraguai, entre o Porto de Ladário e o Canal dos Tamengos, cinco fortins: Junqueira, Limoeiro, Conde D’Eu, Duque de Caxias e Major Gama. A Ponta do Castelo, sugerido para a instalação do arsenal, era o mesmo local onde estava assentado o Forte Duque de Caxias, a direita do Casario do Porto. Ver: CARVALHO NETTO, Aroldo. “*Corumbá, Praça de Guerra*”. Revista Militar Brasileira. Brasília: Centro de Documentação do Exército, jan/abr, 1979, v. 115.

⁷⁶⁰ Aviso N.8 do Ministro da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, ao Capitão de Fragata, Manoel Ricardo da Cunha Couto. Rio de Janeiro, 7 de janeiro de 1873. Coleções de Leis do Império. Decisões – 1873. p. 14. Acessível em: www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio

⁷⁶¹ Além do pequeno Arsenal do Cerrito, o Império Brasileiro durante a Guerra do Paraguai também construiu um Arsenal na Ilha do Atajo, na margem esquerda do Rio Paraguai, em território Argentino. Os materiais e equipamentos desse estabelecimento naval, também deveriam ser transferidos para Ladário. RMM, 1871, p. 22. Ver ainda. Relatório do Ministério das Relações Exteriores, 1871, 1-A, p. 6; MOURA, Aureliano Pinto de. A Guerra da Tríplice Aliança. Bibliex. Acessível em: http://www.bibliex.com.br/principal/livraria_online/pt-br/pdf/reb306/08_A_Guerra.pdf

[...] tenho por fim inteirar a V.S. desse objeto, e recomendar-lhe que, pelos meios a seu alcance, dê todas aquelas providências que aí [Ladário] foram reconhecidas como necessárias para o bom desempenho de semelhante comissão; devendo mesmo fazer acompanhar o mencionado Capitão de Fragata Couto, dos carpinteiros, carapinas e ferreiros que sejam mister para os trabalhos da ponte, ranchos ou telheiros de abrigo, e mesmo quaisquer outras obras precisas ao pessoal do novo estabelecimento⁷⁶².

Os materiais existentes no Cerrito deveriam ser transferidos para Ladário, principalmente madeira. O Presidente da Província, Francisco José Cardoso Junior, quando esperava dissuadir o Ministro a instalar o arsenal em Ladário, julgou que não seria fácil transferir os materiais da Ilha do Cerrito.

[...] indagando a respeito [Cerrito] fui informado que lá existe grande material e que não será fácil a sua mudança, por isso devo dizer a V.Ex^a que me parece acertado não fazer a transferência daquele estabelecimento para esta Província, sem que haja em Corumbá cômodos para receber tudo quanto tiver de vir⁷⁶³

Os empecilhos apontados por Cardoso Junior, não se justificavam, pois era perfeitamente plausível que os navios da Força Naval, ao subirem o Rio Paraguai em direção a Ladário, poderiam conduzir parte desse material, inclusive necessários ao início das obras, a exemplo das madeiras e ferramentas. Em consulta à parte da documentação disponível no APMT sobre a questão, percebe-se todo o empenho de Cardoso Junior em colocar óbices a transferência do Arsenal de Cuiabá para Ladário, inclusive determinando obras numa instalação militar que seria extinta⁷⁶⁴.

Segundo Delfino da Luz, os planos e as plantas do novo arsenal, elaborados por Cunha Couto, estavam sendo revisados pelo Tenente Coronel de Engenheiros João de Souza Mello Alvim. Depois de revisados, foram enviados a Cunha Couto através do Aviso N.1187 de 19 de junho de 1873.

Com os competentes orçamentos transmito a V. S^a as três inclusas plantas das obras que tem de ser efetuadas para a instalação do Arsenal de Marinha do Ladário, a fim de que V. S^a mande desde já proceder à construção das

⁷⁶² Aviso N.9 do Ministro da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, ao Comandante em Chefe da Força Naval no Paraguai. Rio de Janeiro, 7 de janeiro de 1873. Coleções de Leis do Império. Decisões – 1873. p. 14. Acessível em: www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio

⁷⁶³ Ofício do Presidente da Província, ao Ministro da Marinha. Cuiabá, 11 de agosto de 1872. op. cit.

⁷⁶⁴ Ofícios do Presidente da Província de Mato Grosso, Francisco José Cardoso Júnior, ao Comandante Interino do Arsenal. Cuiabá, 10 de agosto de 1872 e 14 de agosto de 1872. APMT. Livro 263. Registro de correspondência oficial da província com o Arsenal da Marinha (1872-1875).

casas para máquinas e caldeiras, moradia do inspetor e dependências, bem assim para o almoxarifado⁷⁶⁵.

O Ministro ainda determinava, a construção de uma ponte sobre um córrego, existente na parte oriental do arsenal e um trilho, destinado a conduzir as máquinas e equipamentos até o seu interior. Segundo o ministro, poderiam ser contratados terceiros para realização das obras, e os praças que trabalhariam nas mesmas, recebendo uma gratificação. No ano de 1873 informou ao Presidente da Província, que havia dado autorização a Cunha Couto, para começo das obras.

Para os fins convenientes, tenho a honra de transmitir a V. Excia, cópia do Aviso nesta data expedido ao Capitão de Fragata, Manoel Ricardo Cunha Couto mandando proceder às obras necessárias para instalação do Arsenal de Marinha do Ladário⁷⁶⁶.

Através deste Aviso, o Ministro deu um ponto final nas intenções do Presidente da Província, Francisco José Cardoso Junior, em instalar o arsenal na Baía dos Tamengos ou na Ponta do Castilho.

O General José de Miranda da Silva Reis sucedeu Cardoso Junior na Presidência da Província a partir de 25 de dezembro de 1872. No Relatório anual enviado à Assembléia Legislativa Provincial em três de maio de 1873, informou que os materiais dos depósitos nacionais do Cerrito já haviam chegados ao Porto de Ladário.

Ao se referir ao arsenal em Cuiabá, Silva Reis acreditava que não seria extinto, pois segundo ele, era bem provável que a Companhia de Imperiais Marinheiros, permanecesse na Capital da Província.

Nele [Arsenal de Cuiabá] é [sic] provável que continuem por alguns anos a existir, além de algumas poucas oficinas, o corpo de Imperiais Marinheiros e Companhia de Aprendizes Marinheiros que, atualmente, constituem duas das suas imediatas e mais importantes dependências⁷⁶⁷.

No entanto, as previsões do presidente não se concretizaram. No sentido de dar prosseguimento às obras, o Ministro da Marinha determinou a transferência da

⁷⁶⁵ Aviso do Ministro da Marinha N. 1187, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, ao Capitão de Fragata, Manoel Ricardo da Cunha Couto. Rio de Janeiro, 19 de junho de 1873. APMT. Documentos Avulsos. Lata 1873-B.

⁷⁶⁶ Aviso do Ministro da Marinha N. 1188, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, ao Presidente da Província de Mato Grosso. Rio de Janeiro, 19 de junho de 1873. APMT. Documentos Avulsos. Lata 1873-B.

⁷⁶⁷ RMM, 1873, p. 35.

Companhia de Imperiais Marinheiros e dos operários do Arsenal de Marinha de Cuiabá para Ladário.

Porém, tais determinações não foram cumpridas imediatamente. O presidente alegou que tal medida implicaria na rápida extinção do Arsenal em Cuiabá, e que necessitava dos oficiais em Cuiabá, sobretudo o Comandante Interino do Arsenal, Capitão de Fragata Joaquim Francisco Chaves e do Cirurgião Augusto Novis⁷⁶⁸.

Somente em 9 de agosto de 1873, enviou para Ladário as Praças de Prét e alguns operários do arsenal, informando ao ministro de tais providências através do ofício N. 26 de 26 de agosto de 1873⁷⁶⁹.

O Aviso Confidencial do Ministro da Marinha de quatro de novembro de 1873, enviado ao Presidente da Província, informava-o sobre as providências determinadas ao Comandante em Chefe da Esquadra Brasileira no Paraguai, no sentido de “[...] proceder aos trabalhos necessários para a fortificação e defesa do Arsenal que se esta estabelecendo no Ladário, e tem de ser, nas atuais circunstâncias, defendido principalmente pela força naval”⁷⁷⁰.

Esse Aviso era mera formalidade, pois tal determinação já havia sido transmitida a Força Naval no Paraguai, através do Aviso n.9 de sete de janeiro de 1873. O Comando em Chefe da Força Naval Brasileira estacionada no Paraguai seria extinto através dos planos aprovados pelo Aviso de 13 de maio de 1876.

Os navios dessa força naval foram incorporados a Flotilha de Mato Grosso, sob o comando do Chefe de Divisão Candido José Ferreira. A Flotilha chegou ao Arsenal de Marinha de Ladário no dia 2 de janeiro de 1876, ficando ali estacionada⁷⁷¹.

O Ministro da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, no relatório enviado à Assembléia Geral Legislativa em oito de maio de 1874, dava notícias da transferência do arsenal, de Cuiabá para Ladário.

Realizou-se a esperança que vos manifestei em meu ultimo Relatório. O Arsenal de Marinha de Mato Grosso, acha-se transferido de Cuiabá para o Ladário, [...] Com os recursos largamente fornecidos pelos depósitos, que

⁷⁶⁸ Ofício N. 20 do Presidente da Província de Mato Grosso, José de Miranda da Silva Reis, ao Ministro da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. Cuiabá, 25 de julho de 1873. APMT. Livro 277. Registro da correspondência da Província com o Ministério dos Negócios da Marinha (1872-1894). p. 19.

⁷⁶⁹ Ofício N. 26 do Presidente da Província de Mato Grosso, José de Miranda da Silva Reis, ao Ministro da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. Cuiabá, 26 de agosto 1873. APMT. Livro 277. Registro da correspondência da Província com o Ministério dos Negócios da Marinha (1872-1894). p. 20v.

⁷⁷⁰ Ofício N.1 Reservado do Presidente da Província de Mato Grosso, José de Miranda da Silva Reis, ao Ministro da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. Cuiabá, 2 de janeiro de 1874. APMT. Livro 252. Registro de Aviso do Governo Imperial ao Presidente de Mato Grosso (1871-1878).

⁷⁷¹ RMM, 1877, p. 31.

durante a guerra foram criados no Cerrito, e com o material aproveitável, procedente de Cuiabá, prosseguem ativamente os trabalhos no Ladário, podendo-se considerar quase montado este estabelecimento. As obras concluídas no período de 14 de março de 1873, até o fim de fevereiro de 1874 habilitam o arsenal para qualquer fabrico, de que necessitem os navios que compõe a estação naval do Paraguai e Mato Grosso, e efetivamente muitos consertos já têm sido feitos.⁷⁷²

O Ministro destacou ainda as obras realizadas, traduzidas num telheiro, com capacidade para 2000 toneladas de carvão, duas carreiras para encalhar navios, galpões de madeira, almoxarifado, carro de madeira com eixo para servir de vagão, quartel dos Imperiais Marinheiros, oficinas e outros. Segundo o ministro, o arsenal contava em 1874 com 102 operários, em cujas oficinas já estavam realizando reparos nos navios da flotilha e embarcações particulares.

Este arsenal com 102 operários de todas as classes, e por enquanto dispondo de pequenos recursos para os seus trabalhos, todavia, construiu até o fim do ano passado [1873] obras para a nossa marinha de guerra e para a mercante, na importância de 305:085\$370 (Trezentos e Cinco Contos, Oitenta e Cinco Mil e Trezentos e Setenta Réis)⁷⁷³.

O ministro destacou ainda os trabalhos do Chefe da Secção de Contadoria da João José de Moraes Tavares, responsável pela implantação do Serviço de Contabilidade e Fiscalização do Arsenal de Ladário. Essa comissão inventariou todo o material existente na Ilha do Cerrito e transferido para Ladário, no valor de 264:979\$820 (Duzentos e Sessenta e Quatro contos, Novecentos e Setenta e Nove Mil e Oitocentos e Vinte Réis)⁷⁷⁴. São valores são expressivos, considerando que até fevereiro de 1874, as despesas com as edificações foram orçadas em 127:655\$022 (Cento e Vinte e Sete Contos, Seiscentos e Cinquenta e Cinco Mil e Vinte e Dois Réis)⁷⁷⁵.

De posse desses números, pode-se inferir que parte dos materiais e equipamentos do novo arsenal, foi reaproveitado do extinto Arsenal do Cerrito e Cuiabá.

⁷⁷² Relatório do Ministro da Marinha. 1873. Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. In: Serviço de Documentação da Marinha, RJ. p. 33.

⁷⁷³ RMM, 1874, p. 31.

⁷⁷⁴ Idem, ibidem.

⁷⁷⁵ RMM, 1873, N.20.

Os Relatórios Presidenciais da Província de Mato Grosso, sobretudo, dos anos de 1873 a 1876, revelam números superiores aos apresentados pelo Ministro da Marinha, pois foi considerada a totalidade das despesas realizadas com pessoal, equipamentos, materiais e obras civis. Percebe-se também que a verba consignada a repartição da marinha na Província de Mato Grosso, nos anos de 1873 a 1876, conforme Tabela 6, são superiores ao que foi gasto desde a fundação do arsenal em Cuiabá, no ano de 1825.

Tabela 06

Recursos aplicados pelo Governo Imperial na Repartição da Marinha na Província de Mato Grosso		
N.	Exercício	Valores
01	1873-1874	519:738\$931*
02	1874-1875	521:096\$827**
03	1875-1876	679:238\$969***
Total		1.720:074\$727

Fontes:

- * Relatório Presidente Província, 1875, p. 9-10.
- ** Relatório Presidente Província, 1876, p. 28.
- *** Relatório Presidente Província, 1877, p. 21⁷⁷⁶.

O Arsenal de Marinha de Cuiabá foi extinto através do Aviso 754 de 25 de abril de 1873⁷⁷⁷. Quatro meses depois, através do Aviso de 30 de agosto de 1873, o Ministro da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, nomeou o Chefe de Esquadra Francisco Cordeiro Torres Alvim para inspecionar o arsenal extinto, bem como a Companhia de Imperiais Marinheiros⁷⁷⁸.

A transferência do Arsenal de Marinha do Porto de Cuiabá para Ladário encerrou um longo capítulo da História Naval de Mato Grosso.

Em suma, antes mesmo de sua fundação em Cuiabá ano 1825, já eram intensas as discussões sobre o melhor local a ser instalado. O porto de Vila Maria, atual Cáceres,

⁷⁷⁶ Os Relatórios Presidenciais dos Presidentes da Província de Mato Grosso, podem ser encontrados no Arquivo Público de Mato Grosso – Cuiabá.

⁷⁷⁷ RPP, 1874, p. 64.

⁷⁷⁸ Aviso do Ministro da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. Rio de Janeiro, 30 de agosto de 1873. APMT. Documentos Avulsos. Lata 1873-B.

reunia as melhores condições, porém a escolha recaiu sobre Cuiabá. Com o retorno de Leverger ao Comando das Barcas Canhoneiras e Inspetor do Arsenal em 1844, o assunto voltou às discussões se estendendo até meados de 1850, ainda apontando Vila Maria como melhor opção.

Após a grande enchente de 1865 que praticamente destruiu as instalações do arsenal e o fim da Guerra do Paraguai, o quadro se alterou, não mais era imperioso a mudança para Vila Maria, mas para o Alto Paraguai, Corumbá ou Ladário. O local escolhido, por oferecer melhores condições, foi o Porto de Ladário. A partir da transferência, uma nova fase veio inaugurar os destinos de Ladário, antigo Retiro de Pescadores.

4.5. Nova sede na antiga cidade colonial

A Freguesia de Ladário, após receber as instalações navais, a partir de 1873, passou a sobreviver quase que exclusivamente em função do arsenal. Ao aproveitar centenas de trabalhadores civis e militares, (Figura 8, p. 324) o Arsenal se tornou o maior empregador da região. Famílias ladarenses, formadas em sua maioria por operários do arsenal, passaram a vê-lo como uma das poucas alternativas de emprego e renda.

A cidade de Ladário, fundada no período colonial, mas urbanizada e povoada no Segundo Império, pode ser inserida como modelo de cidade colonial, conforme estrutura física delineada por Ronald Raminelli: “[...] cidade colonial era guarnecida de edificações religiosas, prédios públicos e fortalezas. Essa arquitetura representava a coerção da cruz e da espada, do poder colonizador da Igreja e do Estado”⁷⁷⁹.

O projeto de colonização portuguesa envolvendo ocupação, povoamento e segurança dos espaços lindeiros de Mato Grosso redundou no surgimento de algumas cidades coloniais, como Diamantino, Vila Bela, Cuiabá, Cáceres, Corumbá, Ladário, Miranda, entre outras. Foram cidades que nasceram para atender ao plano geoestratégico da política portuguesa, sob as estritas “Instruções” da coroa metropolitana.

⁷⁷⁹ RAMINELLI, Ronald. *História Urbana*. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da História*. Rio de Janeiro, Campus, 1997, p. 185-202. p. 201.

O historiador Ilmar de Matos explica que os monopólios controlados por colonizadores e colonos tinham seu ponto de interseção na *cidade colonial*⁷⁸⁰. Pelas considerações desse autor é possível aferir que Ladário, assim como outras cidades surgidas no mesmo período, representou um modelo típico de *cidade colonial* por ter assumido funções de porto, de defesa e, por vezes centro administrativo. Logo se evidenciou o poder do colonizador que se expressou mais tarde como prolongamento do plano estratégico de poder perpassado tanto no Império como na República.

Logo depois da Guerra do Paraguai, Ladário foi escolhida para sediar o Arsenal de Marinha de Mato Grosso. Transformou-se em fortaleza militar e abrigou o complexo naval, oriundo do antigo *Trem Naval de Mato Grosso*. O empreendimento de tamanha envergadura legou à cidade a importância histórica tantas vezes reclamada e ausente na historiografia.

Ladário ganhou importância no quadro da colonização, tanto como produto da exploração agrária, como expressão do *poder metropolitano*⁷⁸¹, instalado inicialmente nas minas de Cuiabá e irradiado para outras regiões de Mato Grosso.

Paul Singer sugere que o poder político nacional e regional tem que ter por sede uma base urbana, pois na medida em que o exercício requer a existência e o uso do aparelho administrativo e da força armada, ele impõe reunir um corpo de funcionários civis e militares, que criam à cidade, *quando esta já não pré-existe*⁷⁸². Esse referencial nos leva a crer também, que foram criadas as bases para a instalação da cidade de Ladário em 1954. Segundo Singer, a concentração de excedentes na cidade, produzidos no campo, era a principal maneira de reunir recursos que podiam ser usados para a mobilização de tropas⁷⁸³.

No caso de Ladário, a produção de excedentes não estava baseado no campo, mas nos investimentos para a instalação do arsenal, sede da Companhia de Aprendizes e Imperiais Marinheiros, oficinas, depósitos e embarcações que compunham a flotilha de guerra. Dessa forma, os recursos concentrados na cidade, poderiam ser mobilizados na defesa das fronteiras e vias navegáveis.

⁷⁸⁰ MATOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec, 2004. p. 40.

⁷⁸¹ Sobre a instalação do poder metropolitano na região das minas de Cuiabá, ver. CANAVARROS, Otavio. *O Poder Metropolitano em Cuiabá (1727-1752)*. Cuiabá: UFMT, 2004. p. 53-177.

⁷⁸² SINGER, Paul Israel; CARDOSO, Fernando Henrique. *A Cidade e o Campo*. Cadernos CEBRAP. São Paulo: CEBRAP, 1972. p. 3.

⁷⁸³ Idem, p. 11.

Seguindo essa linha de raciocínio, entendemos que o município de Ladário, ao sediar o arsenal, ganhou um *status* político nacional e regional, ao concentrar recursos navais e militares, antes indiscutível condão de Cuiabá, capital da Província de Mato Grosso. Apesar da importância desse episódio poucos estudiosos se debruçaram sobre as questões que envolveram a história de uma cidade despontada no período colonial, juntamente com Corumbá, mas que assumiu uma forma distinta de organização da vida material e social após a instalação do Arsenal de Marinha. Nos primórdios de sua colonização assentou-se como porto, retiro de pescadores e suporte agrícola para Corumbá, fundada em 1778, portanto no mesmo ano que Ladário.

Seu topônimo Ladário dado à povoação refere-se à homenagem ao local de nascimento do Capitão-General, Luiz de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres. Luiz de Albuquerque, fundador das cidades de Corumbá e Cáceres, que nasceu em Ladário, na Província de Vizeu, em Portugal⁷⁸⁴.

Após a fundação de Ladário, ocorrido no dia dois de setembro de 1778, João Leme do Prado, um dos emissários da Capitania de Mato Grosso se dirigiu às *barrancas da jusante do canal dos Tamengos* e fundou a segunda povoação com o nome de Albuquerque (Corumbá). Pelo aspecto geoestratégico, a Povoação de Albuquerque, sob as estritas instruções do Capitão General Luiz de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres foi escolhida para abrigar as guarnições de defesa e segurança colonial. Mas, por sua natureza calcária, o solo da Povoação de Albuquerque era impróprio para plantações, aspecto que levou Leme do Prado a instalar-se, desde o início, no lugar a cerca de seis quilômetros da jusante, que já havia batizado com o nome de Ladário.

A primeira povoação – Ladário, mesmo possuindo melhores terras para o plantio de roças, foi relegada ao segundo plano, portanto ao *esquecimento*. A existência de excelentes pesqueiros e áreas para plantio, relatadas na carta de Marcelino Camponês ao Capitão-General Luiz de Albuquerque, datada de 17 de novembro de 1778, reforçam as excelentes condições oferecidas para o estabelecimento de um povoado.

O sitio da povoação [Ladário] é o mais aprazível que há na margem do Rio Paraguai. Tem um porto para a acomodação das canoas e também um dos melhores pesqueiros, abundante de peixes. As terras as margens do rio, são as melhores e mais abundantes para a agricultura⁷⁸⁵. [grafia atualizada]

⁷⁸⁴ MACEDO, João Lisboa de. *Sopa Paraguaia* (Miscelânea). s.n. 1983. p. 157. O autor em referência, foi um dos sobreviventes da explosão ocorrida nas oficinas ao Arsenal de Marinha de Ladário em 1943. *Sopa Paraguaia* é uma obra de cunho regionalista, onde o autor registrou os fatos pitorescos de Ladário e seus personagens.

⁷⁸⁵ MELLO, Raul Silveira de. *Corumbá, Albuquerque e Ladário*. Rio de Janeiro, Bibliex, 1966. p. 36.

Marcelino Camponês, ao comentar sobre a fertilidade das terras as margens do rio, referia-se a região do Barrote, abaixo do porto aonde em 1873 veio a ser instalado o Arsenal de Marinha de Ladário.

Ladário, mesmo oferecendo condições propícias ao plantio de roças, caça e pesca, a atenção administrativa voltou-se para o novo núcleo - Corumbá, que tinha a função de abrigar a tropa de defesa da praça militar. As altas barrancas favoreciam a defesa e o controle das embarcações que desciam ou subiam o rio Paraguai. A princípio, a praça militar foi instalada onde atualmente esta situada a Casa Marinho, na confluência da Rua Delamare com a Ladeira Cunha e Cruz.

Corumbá foi escolhida para a instalação de uma praça militar por ser dotada de altas barrancas, ao contrário da povoação de Ladário, cujas barrancas estão quase ao nível do rio.

Entretanto, segundo a historiografia regional, a escolha revestiu-se de um erro estratégico. As embarcações que desciam ou subiam o Rio Paraguai, poderiam simplesmente evitar a passagem por Corumbá. Para tanto, bastariam entrar pelo Paraguai Mirim⁷⁸⁶, conhecido furo do Rio Paraguai⁷⁸⁷, evitando assim, caso fosse uma flotilha de guerra, ser assestado pelas baterias instaladas na referida praça.

O abandono do sítio de Ladário pode ser comprovado pela ausência do povoado nos registros Oitocentistas sobre a região. A povoação sequer ganhou lugar de destaque nas páginas das crônicas e narrativas, conforme destaque do General Raul Silveira de Mello:

Seja dito de passagem, que, nem Luis D'Alincourt, Beaurepaire Rohan, Francis Castelnau, Joaquim Ferreira Moutinho e Bartolomeu Bossi, que excursionaram pelo sul de Mato Grosso, de 1822 à 1862, nenhum deles fez a mínima alusão a Ladário⁷⁸⁸. [grafia atualizada]

Entretanto, o emudecimento historiográfico sobre o sítio de Ladário foi rompido por ocasião da Guerra do Paraguai. Segundo o General Raul Silveira de Mello, a esquadra lopesina, após sua passagem pelo Forte de Coimbra a 28 de dezembro de 1865, aportou em Ladário, conforme registro do comandante paraguaio Pedro Inácio Meza “[...] que a frota de seu comando fundeou em Ladário às 14 horas e 3/4 do dia 3

⁷⁸⁶ D'ALINCOURT, 1877-8-9, p. 110,227; FLORENCE, 1977, p. 98.

⁷⁸⁷ SOUZA, [S.d.], p. 24.

⁷⁸⁸ MELLO, R. S., 1966. p. 94.

de janeiro de 1865 e ali fez porto”⁷⁸⁹. Ao chegar a Ladário, nas proximidades do Porto do Barrote, os paraguaios encontraram-no abandonado. Em seguida se dirigiram à Corumbá, pela Estrada do Barão⁷⁹⁰.

As ponderações de Silveira de Mello, sobre a existência de um cemitério em Ladário, e a presença de habitantes no local, representam um leve rompimento com o silêncio historiográfico a que Ladário foi submetido durante longos anos, “Antes, porém da invasão paraguaia, é certo, já havia ali [Ladário] habitantes e o porto era freqüentado”⁷⁹¹. O General constatou que na povoação existia um cemitério, onde foi enterrado o Tenente paraguaio André Herreros, morto na explosão do paiol de pólvora no estaleiro de Dourados⁷⁹². A simples existência de um cemitério na povoação de Ladário atesta que o local abrigava um retiro de pescadores.

Somente alguns anos após a Guerra do Paraguai o pequeno sítio de Ladário conseguiu sair do anonimato. A projeção nacional foi alcançada alguns anos depois da transferência do Arsenal de Marinha de Mato Grosso, de Cuiabá para Ladário, em 1873.

4.6. O Arsenal de Marinha de Ladário

Por muito tempo Ladário permaneceu sem visibilidade historiográfica, à sombra da história de Corumbá, apesar do município ter sediado o Arsenal de Marinha de Ladário, ainda no período Imperial.

A presença do Arsenal ofereceu ao município um *status* político nacional e regional, antes indiscutível condão de Cuiabá, capital da Província de Mato Grosso. Apesar da importância desse episódio poucos estudiosos se debruçaram sobre as questões que envolveram a história dessa cidade despontada no período colonial, juntamente com Corumbá, mas que assumiu uma forma distinta de organização da vida material e social após a instalação do Arsenal de Marinha.

Além do aspecto geoestratégico, um dos motivos que levaram a decisão da transferência do Arsenal ligou-se ao crescimento econômico da região de Corumbá, da

⁷⁸⁹ Idem, *ibidem*.

⁷⁹⁰ Estrada construída por Joaquim Jose Gomes da Silva, Barão de Vila Maria ligava Corumbá a Fazenda Piraputangas, de sua propriedade. Segundo Bartolomé Bossi, os paraguaios saquearam as fazendas do Barão 20.000 cabeças de gado, transformados em charque para as tropas. In: BOSSI, Bartolomé. Viagem pitoresca pelos Rios Paraná, Paraguai, São Lourenço, Cuiabá e Arinos, tributário do grande Amazonas e a descrição da Província de Mato Grosso seus aspectos físico, geográfico, mineral e sua produção natural. [grafia atualizada] por ... Paris: Lib. Parisiense, 1863.

⁷⁹¹ MELLO, R. S., *op. cit.*, p. 94.

⁷⁹² Idem, *ibidem*.

qual Ladário fazia parte. O desenvolvimento deveu-se à abertura da navegação no rio Paraguai, conforme avaliações da historiadora Maria do Carmo Brazil:

Com o fim do Conflito, inúmeras embarcações voltaram a transitar pelas águas do Paraguai e seus afluentes... Muitas empresas nacionais e estrangeiras passaram a prestar serviços de navegação no trajeto Corumbá - cidades do Prata e vice-versa. O porto de Corumbá apresentava-se, nesse quadro, como a alternativa viável e indispensável para o desenvolvimento mato-grossense... na virada do século XIX para o século XX, Corumbá já representava um importante entreposto comercial da Província... O rio ficou franqueado para a navegação fluvial e podia finalmente ligar Mato Grosso ao resto do mundo através do estuário platino graças à fixação dos limites territoriais conquistados depois da Guerra⁷⁹³.

A pujança econômica, principalmente relacionada a Corumbá também foi destacada pelo Paulo Roberto Cimó Queiroz: a “vila de Corumbá mostra crescente importância econômica como pólo de comércio de importação e exportação da Província, ligado, por via fluvial, aos principais núcleos urbanos da região (Cuiabá, Cáceres, Coxim, Miranda, Aquidauana)”⁷⁹⁴.

Os investimentos realizados com as obras civis e instalações militares levaram à região centenas de trabalhadores que se instalaram na povoação de Ladário, aspecto social que ensejou o arruamento das principais vias de acesso ao Arsenal conforme planta (Figura 9, p. 325) elaborada por João Severiano da Fonseca⁷⁹⁵. Construíram-se também uma estrada ligando o Arsenal ao porto de Corumbá, moradias para os operários e instalação das primeiras casas comerciais.

As edificações do novo Arsenal foram observadas por João Severiano da Fonseca, quando de sua passagem pela região, em 5 de junho de 1875.

Do lado do rio é defendido por três baterias a barbete, artilhadas com canhões de 68 [mm], e revestidas de grossas muralhas de alvenaria, ligadas por cortinas que continuam até cercar-se o perímetro do Arsenal. O Portão sólido e majestoso edifício quadrangular, com açoteia e miradouro, e que muito pouco se casa com o débil muro em que se abre, deita sobre a rua principal do povoado e estrada que vai a Corumbá. Seus edifícios são bons, notando-se entre eles as oficinas de máquinas e construção naval, os depósitos e almoxarifados, o quartel dos Imperiais Marinheiros, um dos melhores do império [...]⁷⁹⁶.

⁷⁹³ BRAZIL, Maria do Carmo. Rio Paraguai... op. cit., p. 228.

⁷⁹⁴ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Temores e Esperanças: o antigo Sul de Mato Grosso e o Estado Nacional Brasileiro*. In: MARIN, Jéri Roberto; VASCONCELOS, Cláudio Alves de. *História, Região e Identidades*. Campo Grande: UFMS, 2003.

⁷⁹⁵ FONSECA, 1986, p. 309.

⁷⁹⁶ Idem. p. 308.

No Relatório de 1876-1, o Ministro da Marinha, Luiz Antonio Pereira Franco, apontou a conclusão de alguns edifícios e oficinas do Arsenal de Ladário (Figura 10, p. 326).

Acham-se prontos todos os edifícios, que, segundo o plano adotado, deve haver no recinto do Arsenal, a exceção do edifício destinado às oficinas de construção naval, que se está concluindo, e cujo pavimento superior terá que servir para a casa de risco. [...] O almoxarifado composto de 4 excelentes armazéns, está provido dos materiais indispensáveis, recebidos da maior parte do estabelecimento naval que existira no Cerrito. Além desses, há dois armazéns especialmente destinados a arrecadação de madeiras. Existe também ali uma ponte, solidamente construída sobre arcada de pedra; uma enfermaria; uma capela, e diversos telheiros [galpões]: contando, portanto, o novo estabelecimento, no que diz respeito a edificações, tudo o que é necessário à produção regular dos trabalhos para a qual foi criado. Apesar de não estarem inteiramente construídas, como disse as obras das oficinas de construção naval, contudo, já prestarão todos os serviços que passo a mencionar: Reconstrução da Lancha a vapor Fiúza, e do Monitor Pará. Reparos nas obras mortas do Monitor Santa Catarina. Concerto nos Vapores Lindóia e Voluntários da Pátria⁷⁹⁷.

Os serviços prestados pelo Arsenal de Marinha de Ladário, também foram destacados pelo Ministro João Florentino Meira de Vasconcelos.

Pela oficina de construção Naval terminou-se o fabrico do monitor Pará, e estão a concluir os consertos do vapor Antonio João. Está em construção uma mortona, uma lancha para a flotilha e um reparo para artilharia. Reconstruiu-se a lancha a vapor Bonifácio, consertaram-se as lanchas a vapor Visconde de Inhaúma, Pimentel e Fiúza; chatas carrilho, mercedes e ns.1 e 2, igarité do serviço do comando da fronteira; cabrea da ponte n.1, alguns reparos de artilharia do arsenal; um escaler da alfândega de Corumbá, e diversas embarcações miúdas, tanto da flotilha como do estabelecimento. Repararam-se as canhoneiras, Forte de Coimbra, Fernandes Vieira e Taquari e os Vapores Voluntários da Pátria e Alpha⁷⁹⁸.

O ministro destacou ainda realização de serviços particulares nas oficinas do arsenal, (Figura 11, p. 327) cujo pagamento foi recolhido à alfândega de Corumbá, no valor de 663\$042 (Seiscentos e Sessenta e Três Mil e Quarenta e Dois Réis). Esses serviços, dificilmente seriam realizados nas oficinas do extinto Arsenal de Cuiabá. Entretanto, mesmo depois de consumada a transferência, restava ainda visíveis ressentimentos em relação à mudança do arsenal para o Porto de Ladário.

⁷⁹⁷ RMM, 1876-1, p. 55-6.

⁷⁹⁸ RMM, 1882, p. 41.

O Presidente da Província João José Pedrosa, manifestou em seu relatório anual enviado em 1º de novembro de 1878, à Assembléia Legislativa Provincial, críticas em relação à transferência do arsenal.

Escuso de fazer sobre este estabelecimento quaisquer considerações por abundar já nas feitas pelos meus antecessores quer sobre sua má colocação, quer sobre as avultadas e improficuas despesas que com ele tem feito o Estado. Não há quem ignore que, nas condições em que se tem achado ele constitui mais uma obra de luxo do que de utilidade⁷⁹⁹.

Posição semelhante manifestou o Presidente da Província José Maria de Alencastro, no Relatório enviado a Assembléia Provincial em 10 de março de 1883, ao destacar as dificuldades para o recrutamento do preenchimento dos quadros da Companhia de Imperiais Marinheiros e Aprendizes de Marinheiro.

Ao justificar essa impossibilidade, Alencastro acusou a distância como um dos empecilhos ao recrutamento para o Arsenal em Ladário, “Se este estabelecimento [Arsenal de Marinha de Ladário] estivesse aqui [Cuiabá], como outrora, é muito de presumir que tanto uma [Companhia de Imperiais Marinheiros] como outro [Companhia de Aprendizes de Marinheiros] estariam completos”⁸⁰⁰.

Com essa posição o Presidente da Província tentava maquiar situação, creditando o fracasso do recrutamento à transferência do arsenal. Alegação inusitada, pois, mesmo quando sediado em Cuiabá, as referidas companhias enfrentavam problemas na composição de suas fileiras.

No Relatório de 1875, o Vice-Presidente da Província de Mato Grosso, Antonio de Cerqueira Caldas, já alertava sobre as dificuldades de completar os quadros da Companhia de Imperiais Marinheiros, mesmo com a ação da polícia em enviar para o Arsenal de Marinha de menores desvalidos⁸⁰¹.

Ora, a dificuldade de completar os quadros militares, estava no sistema de recrutamento compulsório, não na distância dos estabelecimentos militares, conforme observou o historiador Renato Pinto Venâncio, “[...] quando as primeiras instituições formadoras de marinheiros foram criadas no Brasil, elas, há muitas décadas, haviam

⁷⁹⁹ RPP, 1878, p. 62.

⁸⁰⁰ RPP, 1883, p. 27.

⁸⁰¹ RPP, 1875, p. 13.

revelado o quanto era utópico a esperança na transformação sistemática dos meninos enjeitados em soldados ideais”⁸⁰².

O citado autor lembra ainda que o recrutamento incidia sobre três categorias: os enjeitados nas casas dos expostos, os enviados pela polícia e os *voluntários* enviados pelos pais. Esses estabelecimentos responsáveis por acolherem esses menores e transformá-los em marinheiros, davam “[...] origem a uma prática institucional perversa, na qual os estabelecimentos que [acolhiam] crianças pobres [acabavam] se transformando em escolas de crimes”⁸⁰³.

O recrutamento de presos para o serviço militar era prática comum nas províncias do Império conforme já nos referimos. O Presidente da Província de Mato Grosso, José Miranda da Costa Reis, através de ofício de 28 de janeiro de 1873, ordenou ao Encarregado do Recrutamento em Poconé, a detenção de presos e desocupados para a prestação compulsória do serviço militar.

Nesse sentido, o Delegado substituto de Polícia de Poconé, o Alferes João Epiphaneo da Costa Marques, procedeu à prisão de dez pessoas que se encontravam nas ruas, remetendo-os a cadeia pública. Dos dez presos, três apresentaram documentos comprobatórios de isenção do serviço militar, e foram dispensados.

O Delegado titular, Virginio Nunes Rondão, após intervenção do Comandante Militar de Poconé, Luiz da Costa Ribeiro, determinou a soltura dos sete presos,⁸⁰⁴. Nunes Rondão foi demitido pelo Presidente da Província, acusado de desobediência, conforme Relatório enviado a Assembléia Provincial em 3 de maio de 1873.

Havendo do cidadão Virginio Nunes Rondão, que na cidade de Poconé exercia o lugar de delegado de polícia, com notável abuso de autoridade, mandado soltar 7 indivíduos que, como aptos para o exercício de exército, se achavam pelo oficial incumbido do recrutamento presos e a disposição dessa presidência na cadeia pública daquela cidade, incontinenti o demiti, e mandei por ato de 10 de fevereiro deste ano que fosse responsabilizado pelo juízo competente⁸⁰⁵.

Para Matilde Araki Crudo, os menores aprendizes, internados no Arsenal de Guerra de Cuiabá, além de aprenderem comportamento e habilidades necessários ao

⁸⁰² O pesquisador Renato Pinto Venâncio, descreve a situação dos menores recrutados para a Marinha Imperial, sobretudo os enjeitados sociais, as formas de recrutamento e o tratamento recebido e a formação dos “batalhões da esperança” durante a Guerra do Paraguai. Esse sistema de recrutamento perduraria até as primeiras décadas do século XX. VENANCIO, 2007, p. 198.

⁸⁰³ Idem, *ibidem*.

⁸⁰⁴ Ofício do Encarregado de Recrutamento em Poconé, ao Presidente da Província de Mato Grosso, José Miranda da Silva Reis. Poconé, 7 de fevereiro de 1873. APMT. Lata 1873-A (documentos avulsos).

⁸⁰⁵ RPP, 1873, p. 9.

domínio dos ofícios, também assistiam e viviam cenas de violência e resistência. Eram menores aprendizes sujeitos aos maus tratos e punições severas. Às vezes encaminhados pelas próprias mães, por falta de condições econômicas para criá-los.

Crudo analisou documentos disponíveis no Arquivo Público de Mato Grosso, os quais comprovam a apreensão de menores pela polícia e encaminhados às escolas de aprendizes: “Quando a situação era inevitável, as mães preferiam que seus filhos ficassem no Arsenal de Guerra a serem enviados a outros corpos militares ou ao Arsenal de Marinha de Ladário”⁸⁰⁶.

Dentro desse quadro de violência, eram recrutados os contingentes militares para as Companhias de Aprendizes Marinheiros, Imperiais Marinheiros e Companhia de Aprendizes do Arsenal de Guerra.

Portanto, as alegações do Presidente da Província Jose Maria de Alencastro, justificando a transferência do Arsenal de Marinha de Cuiabá para Ladário, como a principal dificuldade para compor os quadros militares das Companhias de Aprendizes e Imperiais Marinheiros, não encontra eco nos documentos e obras consultadas, mas sim, na violência do sistema de recrutamento compulsório.

Nem todas as vezes, concordavam com a justificativa de Jose Maria de Alencastro sobre as dificuldades de completar os efetivos militares. O Presidente da Província Francisco Raphael de Mello Rego, no Relatório enviado a Assembléia Provincial em 20 de outubro de 1888, referindo-se ao Arsenal de Marinha de Ladário, envolvendo queixas e proposta de sua extinção do Inspetor da Companhia de Imperiais Marinheiros, asseverou a respeito à falta de marinheiros:

Esse estado de coisas [falta de efetivos militares], porém, é devido a repugnância que tem os pais e tutores em mandarem seus filhos e tutelados para a marinha, a respeito de reiteradas ordens da Presidência e dos esforços que tem sido empregados nesse sentido pelos Juizes de Órfãos e autoridades policiais⁸⁰⁷.

O Presidente da Província, nada mais fez em seu relatório, do que reproduzir uma circular do Ministro da Marinha, Luis Antonio Pereira Franco de 16 de outubro de 1875: “Uma das causas que mais poderosamente tem concorrido para impedir que se

⁸⁰⁶ CRUDO, 2005, p. 84.

⁸⁰⁷ RPP, 1888, p. 14.

completem as Companhias de Aprendizes de Marinheiros, é a repugnância que sentem os pais e tutores em destinar seus filhos e pupilos à vida do mar”⁸⁰⁸.

As próprias autoridades navais reconheciam a repugnância à vida do mar como causa para a dificuldade de completar as referidas companhias, não sua localização.

As críticas do Presidente da Província José Maria de Alencastro em 1883, conforme já discutido, à transferência do arsenal, provavelmente foi a última voz dissonante entre os governantes estaduais. Da leitura dos Relatórios dos Presidentes da Província até 1894, constam apenas os reparos e consertos realizados nas oficinas do arsenal, dentre os quais se destacam a reconstrução da Canhoneira Fernandes Vieira⁸⁰⁹, e do Monitor Piauí e Canhoneira Taquari⁸¹⁰.

A mais completa descrição das companhias, edificações e serviços realizados pelo Arsenal de Marinha de Ladário, foi apresentada pelo Vice-Almirante Francisco Cordeiro Torres e Alvim. O referido oficial foi comissionado para inspecionar os arsenais do Império, através do Aviso N.8 de 13 de janeiro de 1881, expedido pelo Ministro da Marinha, José Rodrigues de Lima Duarte⁸¹¹. O relatório sobre o arsenal, foi apresentado em 4 de junho de 1881 ao referido ministro com descrição pormenorizada de cada estabelecimento naval existente em Ladário.

Conforme o relatório apresentado por Francisco Cordeiro Torres e Alvim foram inspecionados os seguintes setores da instituição naval de Ladário: As Companhias e Imperiais Marinheiros e Aprendizes Marinheiros; Enfermarias e farmácias; Oficinas de máquinas, carapinas e construção naval; Depósitos de pólvora e velas; Almoxarifado e Pagadoria; Secretaria; Moradia do Inspetor, ajudante, médicos; diretores das oficinas e padrão-mór; Capela; Via Férrea para transporte de materiais pesados; Depósito de materiais bélicos existente na Vila de Corumbá; Capitania dos Portos e Força Naval, composta pelos navios da flotilha.

Além das instalações e equipamentos, foram ainda inspecionados, a escrituração do pessoal civil e militar, pagamentos de soldos e pensões, os registros dos depósitos e almoxarifado e contratos.

⁸⁰⁸ RPP, 1876, p. 33.

⁸⁰⁹ RPP, 1884, p. 24. Sobre a Canhoneira Fernandes Vieira, ver: BRAZIL, Maria do Carmo; PEREIRA, Luiz Alberto. *O Navio Fernandes Vieira: Memória e História Social do Sul de Mato Grosso*. Território e Fronteiras, UFMT, v.1, n.2, p. 89-115, jul/dez-2008; SILVA, Edil Pedroso da. *O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso 1870-1930*. Cuiabá: UFMT. Dissertação de Mestrado em História, Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal de Mato Grosso, 2002.

⁸¹⁰ RPP, 1887, p. 138.

⁸¹¹ RMM, 1880-81, p. AN3-3

Em cada uma das construções inspecionadas foram levantados os custos, conforme Tabela 7.

Tabela 7

Despesas realizadas para construção das Edificações do Arsenal de Marinha de Ladário		
N.	Descrição	Valores
01	Companhias de Imperiais Marinheiros e Aprendizes Marinheiros	157:453\$649
02	Portão, muro e baterias	201:702\$782
03	Depósito de pólvora e velas	24:499\$959
04	Enfermaria e farmácias	20:700\$708
05	Capela	6:926\$401
06	Serviço de Inspeção, moradia do inspetor, ajudante, médicos e diretores.	100:000\$500
07	Almoxarifado e depósitos	128:381\$391
08	Casa de ponto dos operários	4:561\$188
09	Depósito de carvão, amarras e artilharia	51:996\$078
10	Oficina de construção naval, máquinas e carapinas	297:721\$487
11	Pontes sobre a barranca do Rio Paraguai para embarque e desembarque	121:310\$197
12	Depósito da Inspetoria do arsenal	800\$500
13	Via férrea para transporte de materiais pesados	11:481\$582
14	Mortona	91:654\$678
15	Escritório de oficina de Construção Naval	3:472\$218
16	Máquina de força para puxar água do Rio Paraguai	5:683#563
17	Máquina de Serrar madeira	11:662\$599
Total dos investimentos realizados nas edificações		1.240:009\$480

Fontes: * Relatório do Ministério da Marinha, 1880-81, p. A-N3-23-8.

De acordo com a Tabela 6 (p. 245), os gastos com o Arsenal da Marinha de Ladário somavam a importância de 1.720:074\$727 (Hum Mil, Setecentos e Vinte Contos, Setenta e Quatro Mil e Setecentos e Vinte e Sete Réis) entre os anos de 1873 a 1876, superiores aos valores descritos na Tabela 7, pelo Vice-Almirante Francisco Cordeiro Torres e Alvin. Considerando que o relatório de Torres Alvin é de 1880, e os gastos apresentados na Tabela 6 vão até 1876, os custos com a instalação do arsenal ultrapassaram Dois Mil Contos de Réis.

Os gastos militares do Governo Imperial com as forças aquarteladas na província, equipamentos, material bélico e fortificações, foram significativos se comparados às rendas provinciais⁸¹².

O pesquisador Domingos Sávio da Cunha Garcia⁸¹³, na Dissertação intitulada: *Mato Grosso (1850-1889). Uma Província na Fronteira do Império*, estudou a presença do Estado Imperial em Mato Grosso. A montagem do aparelho estatal na província, as dificuldades de organização da defesa durante a Guerra do Paraguai, e, a precariedade do aparato fiscal. Garcia mostra ainda, os efeitos da evolução política e econômica, demarcando algumas mudanças cruciais para o futuro da província. Dentro dessas mudanças, os gastos militares influenciaram positivamente na economia de Mato Grosso.

Domingos Sávio da Cunha Garcia, defende que o volume dos gastos militares, particularmente a partir da década de 1870, explicava-se pela reconstrução de instalações militares destruídas durante a Guerra do Paraguai e a construção de novos quartéis, entre eles o Arsenal de Marinha de Ladário. Destaca ainda, que a partir de 1886, esses gastos começaram a diminuir⁸¹⁴, pois os maiores investimentos foram realizados na construção e reconstrução de quartéis.

De fato, somente no exercício financeiro de 1877-1878, foram gastos pelo Governo Imperial com as forças militares, valores que em muito ultrapassaram as rendas provinciais no mesmo período, conforme tabela a seguir.

⁸¹² RPP, 1878, p. 57; 1881, p. 41-5

⁸¹³ GARCIA, Domingos Sávio da Cunha. *Mato Grosso (1850-1889). Uma Província na Fronteira do Império*. São Paulo: UNICAMP. Dissertação de Mestrado em Economia, Instituto de Economia, Universidade de Campinas, 2001.

⁸¹⁴ Idem, p. 127.

Tabela 8

Investimentos do Governo Imperial nas forças militares da Província de Mato Grosso e Rendas Provinciais – exercício 1877-8		
N.	Descrição	Valores
01	Despesas com o Arsenal de Guerra	1.046:879\$055
02	Despesas com o Arsenal de Marinha	377:936\$394
03	Rendas Provinciais	209:338\$767

Fonte: * Relatório do Presidente da Província de Mato Grosso, 1878, p. 57.

A análise dos números apresentados nas Tabelas 6 e 8, comprovam os investimentos militares do Governo Imperial, superiores as rendas provinciais. Para Garcia,

Esses gastos do governo geral em Mato Grosso no período posterior à Guerra do Paraguai é o fator que impulsionou a retomada do desenvolvimento do capital mercantil na província. É revelador desse fato o desenvolvimento da vila de Corumbá no período imediatamente posterior à guerra⁸¹⁵.

Quando o autor cita a Vila de Corumbá, esta se referindo também a Ladário, pois o povoado, até sua emancipação administrativa em 1954, pertencia a aquela vila. Os gastos militares destacados como um dos propulsores da economia local foi efetivado em decorrência da transferência do arsenal, conforme procuramos demonstrar.

Domingos Sávio da Cunha Garcia, entende que os gastos militares e a liberação do Imposto de Importação através do Porto de Corumbá, podem ser apontados como responsáveis pelo desenvolvimento do capital mercantil na província, no período posterior a Guerra do Paraguai.

Nessa esteira, Paulo Roberto Cimó Queiróz, enfatiza que, a “[...] utilização da via platina conduziu a uma expressiva desnacionalização dos fluxos econômicos, podendo-se mesmo dizer que essa passou claramente a fazer parte do espaço econômico platino”⁸¹⁶. Esses fluxos econômicos canalizados do Sudeste para a via platina incrementaram a economia da região de Mato Grosso. A abertura da navegação pelo

⁸¹⁵ Idem, p. 102.

⁸¹⁶ QUEIROZ, 2007, p. 25.

Estuário da Prata após a Guerra do Paraguai impulsionou a economia do Sul de Mato Grosso.

Esse incremento econômico com a liberação do Imposto de Importação pelo Porto de Corumbá, a *reinterpretação da arte da guerra* e as precariedades do Arsenal de Marinha de Mato Grosso sediado em Cuiabá, justificaram em grande parte, a transferência do Arsenal de Marinha e os gastos militares.

A fundação do Arsenal de Marinha em de Ladário, transformou o povoado de Ladário numa das mais importantes localidades do Império, por sediar importante Base Naval. Modificou paisagem, de um simples retiro de pescadores, *numa florescentíssima povoação*⁸¹⁷, nas palavras de João Severiano da Fonseca, quando passou pela região em 1875.

⁸¹⁷ FONSECA, 1986, p. 317.

Considerações Finais

Na esperança de transformar sedução em palavra, debruçamos sobre fatos estampados em manuscritos sobre a *Era Roliniana*, na esperança de pinçar informações sobre as Canoas de Guerra, Barcas Canhoneiras e o Arsenal de Marinha de Mato Grosso. Nessa busca, foi necessário fazer uma digressão, a fim de entender a contribuição indígena nas construções navais, sua acomodação à arte militar européia trazida pelo colonizador, e sua utilização em ambientes alagáveis e curso de rios.

O uso de enormes fortalezas – canoas monóxilas – ao longo da navegação monçoeira, partindo de Araritaguaba à Cuiabá, pelas *estradas móveis*⁸¹⁸ em direção ao tão sonhado *itaverá*⁸¹⁹, era realizada por trabalhadores escravizados, mareantes seduzidos por riquezas ou recrutados a força e nativos. Ao percorrerem rios encachoeirados, iatipavas, cachopos, enfrentarem animais, resistência indígena, fome e exaustivo trabalho, “As tripulações monçoeiras foram certamente vítimas de uma das mais cruéis servidões que reza a história”⁸²⁰.

Assim, foi se delineando um entendimento parcial, sobre a complexa trama de relações entre trabalhadores escravizados, nativos, luso-brasileiros e castelhanos, numa constante disputa pela sobrevivência e espaços lindeiros entre as Coroas Ibéricas na América Meridional.

Nessa *trama de conflitos*⁸²¹, a participação do segmento subalternizado, primeiro nas monções, na instalação do aparato administrativo-militar nas minas de Cuiabá e no Vale Guaporeano, depois nas oficinas do Arsenal de Marinha, flotilha e guarnições militares, foi tomando expressão. Aprendemos com Marc Bloch que “por trás dos escritos aparentemente mais insípidos e as instituições aparentemente mais desligadas daqueles que a criaram, são os homens que a história quer capturar”⁸²².

Pesquisar a Marinha como instituição e a evolução do seu Poder Naval na Capitania, depois Província de Mato Grosso, deu lugar também a tentativa de compreender as modalidades e instituições voltadas a disciplinarização do trabalho.

⁸¹⁸ HOLANDA, 1990, p. 249.

⁸¹⁹ SAMPAIO, 1987, p. 254.

⁸²⁰ TAUNAY, 1953, p. 157.

⁸²¹ JESUS, Nauk Maria de. *Na trama dos conflitos. A administração na fronteira oeste da América portuguesa (1719-1778)*. Tese de Doutorado em História, Programa de Pós Graduação em História Social, CEG, UFF, Niterói, 2006.

⁸²² BLOCH, 2001. p. 54.

Dessa forma, o recrutamento compulsório, os castigos físicos e as Companhias de Aprendizes Marinheiros, ganharam relevo no trabalho em tela.

Ao analisar os elementos presentes na fundação de um Arsenal de Marinha no Porto de Cuiabá em 1825, destinado à construção de seis barcas canhoneiras, deparamo-nos as fragilidades do Sistema de Defesa de Mato Grosso, expostas nos documentos oficiais da Presidência da Província, disponíveis no acervo do Arquivo Público de Mato Grosso aos àqueles que se dedicam aos estudos históricos regionais e nacionais.

A construção dessas barcaças teve, como objetivo ampliar a capacidade de defesa e garantir a segurança das vias navegáveis. No entanto, sua construção se arrastou por quase três décadas. O atraso nas construções expôs a dura realidade do Estado Nacional Brasileiro, em relação ao precário Sistema de Defesa e a condução dos negócios navais a cargo do Secretário de Estado e Ministro da Marinha. Indecisões e contendas políticas causaram constantes trocas de ministros, descontinuidade das ações, referente ao cargo da Repartição da Marinha, com reflexos diretos nas construções navais na província.

A *Era Leverger* marcou os destinos do Arsenal de Marinha, primeiro como Comandante das Barcas Canhoneiras em 1830, e novamente em 1837, como Inspetor do Arsenal e Comandante do Trem Naval. No entanto, nem o prestígio do Capitão de Fragata, foi suficiente para a conclusão das barcas – as obras navais necessitavam de recursos financeiros. A partir de 1842, os recursos destinados à repartição da marinha, foram sendo gradativamente aumentados, coincidindo com as negociações ente a República do Paraguai e o Império do Brasil. Essas discussões tinham como meta para o Brasil, a livre navegação no Rio Paraguai.

Leverger, ao assumir a Presidência da Província em 7 de outubro de 1850, herdou um aparato militar insuficiente para defender as fronteiras de Mato Grosso, constatado através da correspondência entre os órgãos administrativos provinciais e do Império. Adotou providências em relação à defesa do Alto Paraguai, sempre visando uma possível beligerância com o Paraguai. Sem dispor de contingentes suficiente e material bélico necessário para garantir a defesa da província, pouco pode fazer.

As suspeitas de Leverger se confirmaram em dezembro de 1864, com a invasão de Mato Grosso pelas as tropas de Lopez. Sem condições de reagir, foi facilmente ocupada e saqueada. Após o término da guerra, velhas necessidades se reacenderam. Entre elas a mudança do Arsenal de Marinha. Desde sua instalação em 1825, no Porto

de Cuiabá, o arsenal enfrentou dificuldades quanto sua localização. Devido sua incapacidade operacional foi transferido para o Porto de Ladário em 1873.

As discussões envolvendo a transferência do arsenal, de Cuiabá para Ladário, mais uma vez expuseram o jogo de interesses entre as autoridades provinciais e o Ministério da Marinha. No entanto, a Guerra do Paraguai, obrigou uma nova postura do governo imperial em relação ao sistema defensivo de Mato Grosso, cuja necessidade de um moderno Arsenal de Marinha, para abrigar a flotilha, ensejou a transferência das instalações navais para Ladário e a extinção do Arsenal de Marinha de Mato Grosso, sediado em Cuiabá.

O presente trabalho ao mesmo tempo em que situa o Arsenal de Marinha de Mato Grosso na historiografia regional, projeta a cidade de Ladário no cenário nacional, não só como referencial geopolítico mas também como parte articulada da vida social e material.

No desenvolvimento do processo histórico, de formação sócio/econômica/cultural do atual Estado de Mato Grosso do Sul, percebemos que outros personagens se incorporaram. Atores sociais importantes que foram em maior ou menor grau, ocultados ou até mesmo negados pela historiografia tradicional militar. Estamos nos referindo aos trabalhadores subalternizados que atuavam como remeiros, aprendizes, marinheiros, calafetes, tanoeiros, e outros ofícios navais.

Ao iniciar a pesquisa, centramos nossa atenção nos agentes motores do processo de organização do Arsenal Naval de Mato Grosso. Quem eram, onde estavam, o que faziam, como funcionava a relação entre a oficialidade e os segmentos subalternizados?

Foram praticamente quase três anos de muito trabalho de pesquisa realizada nos acervos locais, regionais e nacionais. Garimpamos nas fontes primárias, sobretudo nos Ofícios, Cartas, Avisos Militares, Regulamentos e Relatórios Ministeriais, a identidade de homens e crianças, expropriados e tolhidos de seus direitos mínimos. Nesse esforço de diálogo com as fontes surgiram informações desconhecidas por nós, e não raro opostas àquelas oferecidas pela historiografia tradicional. Foram evidenciadas não só as variadas formas de resistências aos tipos de recrutamento e de castigos impostos ao marinheiro no interior do processo de trabalho da Marinha, como também as estratégias utilizadas pelo segmento dominante no sentido de promover a disciplinarização.

Nossa idéia mais íntima sempre foi estudar dialeticamente a organização do Arsenal de Marinha em Mato Grosso e ensaiar os primeiros passos no sentido de oferecer historicidade à antiga cidade de Ladário.

Sentimos que avançamos bastante em relação à proposta inicial de romper com o silêncio imposto pela historiografia tradicional. Sempre nossa ambição foi contribuir para o avanço dos estudos históricos de Mato Grosso, procuramos articular a memória e a história da instituição.

Procuramos nos ancorar em farta base empírica, a partir de fontes primárias, na tentativa de aproximar mais e mais da evolução histórica da instituição em Mato Grosso, que contou com as mãos de inúmeros atores sociais anônimos no cenário histórico e historiográfico da região. Esperamos que nosso trabalho venha contribuir no preenchimento de lacunas existentes sobre o tema, tanto no âmbito local, regional ou nacional.

Referencias Bibliográficas

Fontes manuscritas

1.1 Ata, Informações, Ofícios e portarias

Ata da Sessão da Camara Municipal de Cuiabá sobre os primeiros acontecimentos da Guerra, em Mato Grosso. In: Revista O Arquivo. Cuiabá: Fundação Julio Campos. Coleção Memórias Históricas. Ano I, v.3, 1905. p. 288-0.

D' ALINCOURT, Luiz d'. Ofício de 10 de novembro de 1824, contendo notícias interessantes sobre a parte meridional da Província de Matto Grosso. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Rio de Janeiro: tomo XX, 1857, p. 333.

Informação sobre o estado atual dos objetos existentes no Presídio de Coimbra e Miranda, na fronteira do Baixo Paraguai. Coimbra, 10 de outubro de 1825. APMT. Lata 1825-B (documentos avulsos).

Informação. Prestada pelo Presidente da Província de Mato Grosso, Augusto Leverger, ao Ministro da Marinha, em 1851, sobre as maltas de madeira de construção Naval. In: Revista O Arquivo. Cuiabá: Fundação Julio Campos. Coleção Memórias Históricas. Ano I, v.3, 1905

Ofício do Comandante do Presídio de Miranda ao Presidente da Província de Mato Grosso. Miranda, 6 de janeiro de 1825. APMT. Lata 1825-A (Documentos avulsos).

Ofício do Comandante do Quartel Militar. Cuiabá, 26 de janeiro de 1825. APMT. Lata 1825-b (Documentos avulsos).

Ofício do Ministro e Secretário dos Negócios da Guerra ao Presidente da Província de Mato Grosso. Goiás, 24 de julho de 1825. APMT. Livro 12. Registro de Ofícios expedidos ao Ministro dos Negócios da Guerra (1825-1831).

Ofício do Comandante do Quartel Militar de Cuiabá, Antonio José Cerqueira Caldas. Cuiabá, 18 de setembro de 1825. APMT. Lata 1825-A (documentos avulsos).

Ofício do Capitão da Legião de 1ª Linha, José Antonio Lima Abreu. Cuiabá, 19 de setembro de 1825. APMT. Lata 1825-A (documentos avulsos).

Ofício do Tenente de Caçadores de 2ª Linha, Joaquim Alves Ferreira. Cuiabá, 19 setembro de 1825. APMT. Lata 1825-A (documentos avulsos).

Ofício do Sargento Mór Miguel Ribas. Cuiabá, 21 de setembro de 1825. APMT. Lata 1825-A (documentos avulsos).

Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso. Cuiabá ao Ministro da Guerra. Cuiabá, 14 de outubro de 1825. APMT. Livro 12. Registro de ofícios expedidos ao Ministério dos Negócios da Guerra (1825-1831).

Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso Jose Saturnino da Costa Pereira, ao Ministro de Estado dos Negócios da Marinha, Francisco Vilela Barbosa. Cuiabá, 18 de junho de 1826. APMT. Livro 13. Registro de ofícios expedidos ao Ministério dos Negócios do Império (1825-1832).

Ofício da Presidência da Província ao Ministro da Marinha. Cuiabá, 2 de março de 1827. APMT. Livro 15. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834).

Ofício do Governo Imperial ao Presidente da Província de Mato Grosso. Rio de Janeiro, 28 de maio de 1827. APMT. Livro 15. Registro de ofícios expedidos dos ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça e Estrangeiros (1825-1834).

Ofício N.3 do Presidente da Província José Saturnino da Costa Pereira, ao Ministro da Marinha, Francisco Meneses Sousa Coutinho. Cuiabá, 5 de novembro de 1827. APMT. Livro 15. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834).

Ofício do Presidente da Província, José Saturnino da Costa Pereira, ao Ministro da Marinha, Francisco Meneses Sousa Coutinho. Cuiabá, 5 de dezembro de 1827. APMT. Livro 15. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834).

Ofício N. 2 do Presidente da Província, André Gaudie Ley, ao Ministro da Marinha, Francisco Vilela Barbosa. Cuiabá, 26 de março de 1831. APMT. Livro 15. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834).

Ofício do Presidente da Província, André Gaudie Ley, ao Ministro da Marinha, Francisco Vilela Barbosa. Cuiabá, 13 de julho de 1831. APMT. Livro 15. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834).

Ofício do Presidente da Província, Antonio Corrêa da Costa, ao Ministro da Marinha, José Manuel de Almeida. Cuiabá, 5 de agosto de 1831. APMT. Livro 15. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834).

Ofício do Presidente da Província, Antonio Corrêa da Costa, ao Ministro da Marinha, José Manuel de Almeida. Cuiabá, 1 de setembro de 1831. APMT. Livro 15. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834).

Ofício do Presidente da Província, Antonio Corrêa da Costa, ao Ministro da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres. Cuiabá, 3 de abril de 1832. APMT. Livro 15. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834).

Ofício do Presidente da Província, José Antonio Pimenta Bueno, ao Comandante das Barcas. Jerônimo Joaquim Nunes. Cuiabá, 20 de setembro de 1836. APMT. Lata 1836-B (documentos avulsos).

Ofício do Comandante das Barcas, Jerônimo Joaquim Nunes, ao Presidente da Província, José Antonio Pimenta Bueno Cuiabá, 24 de setembro de 1836. APMT. Lata 1836-B (documentos avulsos).

Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, ao Comandante das Barcas Canhoneiras e Diretor do Trem Naval. Cuiabá, 23 de novembro de 1846. APMT. Livro 90. Registro de Correspondência entre a Presidência e os comandos militares (1846-1847).

Ofício do Ministro da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres, ao Presidente da Província de Mato Grosso Zeferino Pimentel Moreira Freire. Rio de Janeiro, 12 dezembro de 1843. APMT. Livro 71. Registro de Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853).

Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, Joaquim José de Oliveira, ao Ministro da Marinha, Manuel Felizardo de Sousa e Melo. Cuiabá, 30 de junho de 1849. APMT. Livro 109. Registro da correspondência oficial do Presidente da Província com o Ministério da Marinha (1849-1855).

Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, Augusto Leverger, ao Ministro da Marinha, Manoel Vieira Tosta. Cuiabá, 01 de abril de 1851. APMT. Livro 109. Registro da correspondência oficial do Presidente Província com o Ministério da Marinha (1849-1855).

Ofício Reservado de Augusto Leverger, ao Comandante do Baixo Paraguai. Cuiabá, 22 de novembro de 1853. APMT. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863).

Ofício Reservado de Augusto Leverger, ao Comandante Militar de Vila Maria. Cuiabá, 22 de novembro de 1853. APMT. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863).

Ofício Reservado de Augusto Leverger, ao Comandante Militar do Baixo Paraguai. Cuiabá, 19 de dezembro de 1853. APMT. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863).

Ofício Reservado de Augusto Leverger, ao Comandante Militar do Baixo Paraguai. Cuiabá, 2 de janeiro de 1854. APMT. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863).

Ofício reservado da Presidência da Província de Mato Grosso, Augusto Leverger, ao Comandante do Batalhão de Caçadores. Cuiabá, 9 de janeiro de 1854. APMT. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863).

Ofício do Presidente da Província Augusto Leverger, ao Comandante Militar do Baixo Paraguai. Cuiabá, 11 de janeiro de 1854. APMT. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863).

Ofício do Presidente da Província, Augusto Leverger, ao Comandante da Companhia de Imperiais Marinheiros e Trem Naval. Cuiabá, 16 de Março de 1854. APMT. Livro 134. Registro de Correspondência entre a Província e o Diretor do Trem Naval, Comandante das Barcas Canhoneiras e da Companhia de Imperiais Marinheiros (1852-1858).

Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, Augusto Leverger, ao Ministro da Marinha, José Maria da Silva Paranhos. Cuiabá, 2 de novembro de 1854. APMT. Livro 109. Registro da correspondência oficial do Presidente da Província com o Ministério da Marinha (1842-1853). p. 89.

Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, Augusto Leverger, ao Ministro da Marinha, Jose Maria da Silva Paranhos. Cuiabá, 22 de junho de 1854. APMT. Registro da correspondência oficial da Presidência da Província com o Ministério da Marinha (1849-1855).

Ofício Reservado de Augusto Leverger, ao Comandante Militar de Vila Maria. Cuiabá, 22 janeiro de 1855. APMT. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863).

Ofício do Presidente da Província, Augusto Leverger, ao Ministro da Marinha, Jose Maria da Silva Paranhos. Forte de Coimbra, 5 de março de 1855. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853).

Ofício do Presidente da Província, Augusto Leverger, ao Ministro dos Assuntos Estrangeiros, Jose Maria da Silva Paranhos. Forte de Coimbra, 9 de fevereiro de 1856. APMT. Registro de Avisos reservados recebidos dos Ministérios dos Negócios da Guerra, da Marinha, do Império, da Justiça, da Fazenda e Estrangeiros (1855-1865).

Ofício Reservado do Presidente da Província Augusto Leverger, ao Comandante das Armas, Joaquim Raimundo de Lamare. Cuiabá, 9 de setembro de 1858. APMT. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863).

Ofício reservado do Presidente da Província de Mato Grosso, Herculano Ferreira Pena, ao Comandante da Estação Naval, Guilherme Carlos Lassouce. Cuiabá, 12 de setembro de 1862. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863).

Ofício reservado do Presidente da Província, Herculano Ferreira Pena, ao Inspetor do Arsenal de Marinha. Cuiabá, 24 de dezembro de 1862. Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863).

Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, Augusto Leverger, ao Ministro da Justiça, José Thomas Nabuco de Araújo. Cuiabá, 28 de novembro de 1865. APMT.

Registro de Ofícios expedidos pelo Presidente da província aos Ministros dos Negócios do Império (1865-1866).

Ofício do presidente de Província de Mato Grosso ao diretor do Arsenal de Guerra. Cuiabá, 5 de novembro de 1867. APMT. Livro 90. Livro de Registro da correspondência entre o presidente de Província de Mato Grosso e a diretoria do Arsenal de Guerra (1863 -69).

Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, Francisco José Cardoso Junior, ao Ministro da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. APMT. Cuiabá, 12 julho de 1872. Livro 277. Registro de Correspondência da Província com o Ministério dos Negócios da Marinha (1872-1894).

Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, Francisco José Cardoso Júnior, ao Comandante Interino do Arsenal. Cuiabá, 10 de agosto de 1872. APMT. Livro 263. Registro de correspondência oficial da província com o Arsenal da Marinha (1872-1875).

Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, Francisco José Cardoso Junior, ao Ministro da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. Cuiabá, 11 de agosto de 1872. APMT. Livro 252. Registro de Avisos do Governo imperial ao Presidente de Mato Grosso (1871-1878).

Ofício do Presidente da Província de Mato Grosso, Francisco José Cardoso Júnior, ao Comandante Interino do Arsenal. Cuiabá, 14 de agosto de 1872. APMT. Livro 263. Registro de correspondência oficial da província com o Arsenal da Marinha (1872-1875).

Ofício do Encarregado de Recrutamento em Poconé, ao Presidente da Província de Mato Grosso, Jose Miranda da Silva Reis. Poconé, 7 de fevereiro de 1873. APMT. Lata 1873-A (documentos avulsos).

Ofício N. 20 do Presidente da Província de Mato Grosso, José de Miranda da Silva Reis, ao Ministro da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. Cuiabá, 25 de julho de 1873. APMT. Livro 277. Registro da correspondência da Província com o Ministério dos Negócios da Marinha (1872-1894).

Ofício N. 26 do Presidente da Província de Mato Grosso, José de Miranda da Silva Reis, ao Ministro da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. Cuiabá, 26 de agosto 1873. APMT. Livro 277. Registro da correspondência da Província com o Ministério dos Negócios da Marinha (1872-1894).

Ofício N.1 Reservado do Presidente da Província de Mato Grosso, José de Miranda da Silva Reis ao Ministro da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. Cuiabá, 2 de janeiro de 1874. APMT. Livro 252. Registro de Aviso do Governo Imperial ao Presidente de Mato Grosso (1871-1878).

Ofício N. 48 do Presidente da Província de Mato Grosso, José de Miranda da Silva Reis, ao Capitão de Fragata Joaquim Francisco Reis, Inspetor Interino do Arsenal de

Marinha de Ladário. Cuiabá, 16 de julho de 1874. APMT. Livro 263. Registro de correspondência oficial da Província com o Arsenal de Marinha (1872-1875).

Portaria do Ministro e Secretário dos Negócios da Guerra. Rio de Janeiro, 13 de novembro de 1824. APMT. Livro 9. Registro de Portarias expedidas pelo Ministro da Guerra ao Presidente da Província de Mato Grosso. (1824-1839).

Portaria do Secretário de Estado dos Negócios da Guerra. Rio de Janeiro, 7 de junho de 1825. APMT. Livro 09. Registro das Portarias expedidas pelo Secretário dos Negócios da Guerra ao Presidente da Província de Mato Grosso.

1.2 Fontes manuscritas (digitalizadas)

ANAIS do Sennado da Câmara de Cuiabá 1719-1830. Edição Paleográfica Digital. Cuiabá: Arquivo Público de Mato Grosso: Entrelinhas, 2007.

Carta de Antonio Rolim de Moura ao Rei D. Jose I. Cuiabá, 13 de julho de 1751. In: PAIVA, op. cit. v. 1, doc. 012.

Carta de Antonio Rolim de Moura a Diodo de Mendonça Côrte Real. Cuiabá, 8 de agosto de 1751. In: PAIVA, op. cit. v. 1, doc. 016.

Carta de Antonio Rolim de Moura, a Diogo de Mendonça Côrte Real. Vila Bela, 11 de dezembro de 1756. In: PAIVA, 1982, v. 3, doc. 086.

Carta de Antonio Rolim de Moura, a, D. José I. Vila Bela, 25 de fevereiro de 1757. In: PAIVA, 1982, v. 3, doc. 087.

Carta de Antonio Rolim de Moura, a Tomé Joaquim da Costa Côrte Real. Vila Bela, 2 de julho de 1758. In: PAIVA, 1982, v. 3, doc. 110.

Carta de Antonio Rolim de Moura, a Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Vila Bela, 15 de novembro de 1758. In: PAIVA, op. cit. v. 3, doc. 111.

Carta de Antonio Rolim de Moura, a Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Vila Bela, 9 de dezembro de 1758. In: PAIVA, op. cit. v. 3, doc. 119.

Carta de Virgílio Corrêa Filho para Jacques Leverger (Boulainvilliers, 53 – Paris). Rio de Janeiro, 04 de novembro de 1957. Disponível no Arquivo do IHGB e citada por: TRINDADE, Vilma Eliza. *Política, História e Memória em Mato Grosso. Virgílio Corrêa Filho – 1887-1973*. Campo Grande, MS: Fontes Novas, p. 170-174.

IHGMT. Instrução aos Capitães-Generais. Cuiabá: IHGMT. Publicações Avulsas, nº. 27, 2001.

PAIVA, Ana Mesquita Martins de. et al. *Antonio Rolim de Moura. Correspondências*. Cuiabá: UFMT, 1982. 3, v.

RELAÇÃO. *Relação do que se tem passado nas Fronteiras de Mato Grosso (1759-1764)*. Cuiabá: NDHIR.

1.3 Leis, decretos, regimentos e regulamentos

BRASIL. Câmara dos Deputados. *Coleção das Leis do Império – 1808-1889*. Acessível em: www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio

DECRETO do Imperador declarando guerra as Províncias Unidas do Rio da Prata. Rio de Janeiro, 20 de dezembro de 1825, enviado a Presidência da Província de Mato Grosso. Original em exposição no Museu Municipal de Cáceres.

REGIMENTO das Coisas Comuns e Gerais aos Oficiais dos Armazéns. In: *Ius lusitaniae - Fontes Históricas do Direito Português*. Acessível em: http://iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=113&id_obra=74&pagina=162

REGIMENTO Provisional para o serviço e disciplina das esquadras e navios da Armada Real. Acessível em: Biblioteca Nacional de Portugal: <http://www.bnportugal.pt/>

REGULAMENTO para o Arsenal e as Barcas Canhoneiras. APMT. Livro de Registro das Portarias e ordens expedidas pelo Presidente da Província (1826-7).

1.4 Avisos e Relatórios do Ministério da Marinha

Aviso do Ministro da Marinha, Francisco Vilela Barbosa, ao Presidente da Província André Gaudie Ley. Rio de Janeiro, 3 de fevereiro de 1831. APMT. Livro 15. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834). p. 62v-3.

Aviso do Ministro da Marinha, José Joaquim Rodrigues Torres, ao Presidente da Província de Mato Grosso, Antonio Corrêa da Costa. Rio de Janeiro, 29 de maio de 1833. APMT. Livro 15. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834).

Aviso do Ministro da Marinha, José Joaquim Rodrigues Torres, ao Presidente da Província de Mato Grosso, Antonio Corrêa da Costa. Rio de Janeiro, 5 de junho de 1833. APMT. Livro 15. Registro de ofícios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834).

Aviso do Ministro da Marinha, Tristão Pio dos Santos, ao Presidente da Província José Antonio Pimenta Bueno. Rio de Janeiro, 6 de julho de 1837. In: LACURTE JUNIOR, Alberto. *Trem Naval de Mato Grosso: Arsenal de Marinha de Mato Grosso, Arsenal de Marinha de Ladário, Comando Naval de Mato Grosso e 6º Distrito Naval*. In: *Serviço de Documentação da Marinha: Subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1956, v. 15.

Aviso do Ministro da Marinha, Manoel Cordeiro de Campos, ao Presidente da Província de Mato Grosso, Jose da Silva Guimarães. Rio de Janeiro, 9 de maio de 1842. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853).

Aviso do Ministro da Marinha, Antonio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti, ao Presidente da Província de Mato Grosso, Zeferino Pimentel Moreira Freire. Rio de Janeiro, 27 de janeiro de 1844. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853).

Aviso do Ministro da Marinha, Antonio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti de Albuquerque, ao Presidente da Província de Mato Grosso Ricardo José Gomes Jardim. Rio de Janeiro, 11 de novembro de 1844. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853).

Aviso N. 8 do Ministro da Marinha, Antonio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti de Albuquerque, ao Presidente da Província de Mato Grosso Ricardo José Gomes Jardim. Rio de Janeiro, 27 de novembro de 1844. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853).

Aviso do Ministro da Marinha, Antonio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti de Albuquerque, ao Presidente da Província de Mato Grosso, Ricardo José Gomes Jardim. Rio de Janeiro, 2 de junho de 1845. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853).

Aviso do Ministério da Marinha, Antonio Francisco de Paula de Holanda Cavalcanti de Albuquerque, ao Presidente da Província de Mato Grosso, Ricardo José Gomes Jardim Rio de Janeiro, 14 de julho de 1846. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853).

Aviso do Ministro da Marinha, Antonio Francisco de Paula de Holanda Cavalcanti de Albuquerque, ao Presidente da Província de Mato Grosso, Ricardo José Gomes Jardim. Rio de Janeiro, 1º de setembro de 1846. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853).

Aviso do Ministro da Marinha. Manoel Felizardo de Souza e Mello. Rio de Janeiro, 4 de dezembro de 1848. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853).

Aviso do Ministro da Marinha, Manoel Vieira Tosta. Rio de Janeiro, 25 abril de 1850. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853).

Aviso do Ministro da Marinha, Manuel Vieira Tosta, ao Presidente da Província de Mato Grosso, João José da Costa Pimentel. Rio de Janeiro, 17 de setembro de 1849. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853).

Aviso do Ministro da Marinha, Manoel Vieira Tosta, ao Presidente da Província de Mato Grosso. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1850. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853).

Aviso do Ministro da Marinha, Manoel Vieira Tosta, ao Presidente da Província de Mato Grosso, Augusto Leverger. Rio de Janeiro, 24 de fevereiro de 1852. APMT. Livro 71. Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853).

Aviso do Ministro da Marinha. Rio de Janeiro, 22 de novembro de 1871. APMT. Códice de Avisos Imperiais recebidos dos Ministérios dos Negócios do Império, da Justiça, Estrangeiros, da Marinha e da Fazenda - 1871.

Aviso N.8 do Ministro da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, ao Capitão de Fragata, Manoel Ricardo da Cunha Couto. Rio de Janeiro, 7 de janeiro de 1873. Coleções de Leis do Império. Decisões – 1873. p. 14. Acessível em: www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio

Aviso N.9 do Ministro da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, ao Comandante em Chefe da Força Navla no Paraguai. Rio de Janeiro, 7 de janeiro de 1873. Coleções de Leis do Império. Decisões – 1873. p. 14. Acessível em: www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio

Aviso do Ministro da Marinha N. 1187, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, ao Capitão de Fragata, Manoel Ricardo da Cunha Couto. Rio de Janeiro, 19 de junho de 1873. APMT. Documentos Avulsos. Lata 1873-B.

Aviso do Ministro da Marinha N. 1188, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, ao Presidente da Província de Mato Grosso. Rio de Janeiro, 19 de junho de 1873. APMT. Documentos Avulsos. Lata 1873-B.

Aviso do Ministro da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. Rio de Janeiro, 30 de agosto de 1873. APMT. Documentos Avulsos. Lata 1873-B.

MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório do Ministro da Marinha. 1827*. Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, Francisco Maurício de Sousa Coutinho. In: Serviço de Documentação da Marinha.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1829*. Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, Francisco Vilela Barbosa. In: Serviço de Documentação da Marinha.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1831*. Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres. In: Serviço de Documentação da Marinha-RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1832-1* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres. In: Serviço de Documentação da Marinha-RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1832-2* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres. In: Serviço de Documentação da Marinha-RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1833.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro do Estado dos Negócios da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres. In: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1836-1.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro do Estado dos Negócios da Marinha, Salvador José Maciel. In: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1834.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro do Estado dos Negócios da Marinha, José Pereira Pinto. In: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1837-1.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, Tristão Pio dos Santos. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1837-2.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, Tristão Pio dos Santos. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1838.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro do Estado dos Negócios da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres. In: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1840-2.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro do Estado dos Negócios da Marinha, Jacinto Roque de Sena Pereira. In: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1841.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro do Estado dos Negócios da Marinha, Francisco Vilela Barbosa.. In: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1842-1.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro do Estado dos Negócios da Marinha, Francisco Vilela Barbosa. In: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1846-3.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro do Estado dos Negócios da Marinha, Antonio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti de Albuquerque. In: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1848.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro do Estado dos Negócios da Marinha, Manoel Vieira Tosta. Acessível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/marinha.html>

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1849-2.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro do Estado dos Negócios da Marinha, Manoel Vieira Tosta. Acessível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/marinha.html>

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1853.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro do Estado dos Negócios da Marinha, Jose Maria da Silva Paranhos. In: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1854.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro do Estado dos Negócios da Marinha, Jose Maria da Silva Paranhos. In: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1855.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, João Mauricio Wanderley. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1857.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, José Antonio Saraiva. Rio de Janeiro: Acessível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/marinha.html>

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1858.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha, Antonio Paulino Limpo de Abre. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1859.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha, Francisco Xavier Paes Barreto. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1860.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha, Joaquim Jose Ignacio. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1861.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha, Joaquim Jose Ignacio. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1862.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha, Joaquim Jose Ignacio. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1863-1.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha, Joaquim Raimundo De Lamare . Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1863-2.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha, Francisco Carlos D'Araújo Brusque . Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1864.* Apresentado a Assembléia Geral Legislativa, pelo Ministro da Marinha, Francisco Xavier Pinto Lima. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1865.* Apresentado a Assembléia Geral Legislativa, pelo Ministro da Marinha, Francisco de Paula da Silveira Lobo. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1868.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, João Mauricio Wanderley. In: Serviço de Documentação da Marinha - RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1869.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, João Mauricio Wanderley. In: Serviço de Documentação da Marinha - RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1870.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, Manuel Antonio Duarte de Azevedo. In: Serviço de Documentação da Marinha - RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1872.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. In: Serviço de Documentação da Marinha, RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1873.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. In: Serviço de Documentação da Marinha, RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1874.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. In: Serviço de Documentação da Marinha, RJ.

_____. *Relatório do Ministro da Marinha. 1876-1.* Apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha, Luiz Antonio Pereira Franco. Acessível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/marinha.html>

_____. Serviço de Documentação da Marinha. *História Naval Brasileira.* Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1979, v.2, t. II.

_____. Serviço de Documentação da Marinha. *História Naval Brasileira.* Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 2001, v. 4.

_____. Serviço de Documentação da Marinha. *História Naval Brasileira.* Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 2002, v.3, t. 1.

_____. Serviço de Documentação da Marinha. *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1956, v. 15.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS. *Relatório do Ministro dos Negócios Estrangeiros, 1853*. Apresentado a Assembléia Geral Legislativa, pelo Ministro Paulino José Soares de Souza. Acessível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/marinha.html>

_____. *Relatório do Ministro dos Negócios Estrangeiros, 1854*. Apresentado a Assembléia Geral Legislativa, pelo Ministro Antonio Paulino Limpo de Abreo. Acessível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/marinha.html>

_____. *Relatório do Ministro dos Negócios Estrangeiros, 1871*. Manoel Francisco Correa. Apresentado a Assembléia Geral Legislativa. Acessível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/marinha.html>

1.5 – Relatórios Ministério Relações Exteriores

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS. *Relatório do Ministro dos Negócios Estrangeiros, 1853*. Apresentado a Assembléia Geral Legislativa, pelo Ministro Paulino José Soares de Souza. Acessível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/marinha.html>

_____. *Relatório do Ministro dos Negócios Estrangeiros, 1854*. Apresentado a Assembléia Geral Legislativa, pelo Ministro Antonio Paulino Limpo de Abreo. Acessível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/marinha.html>

_____. *Relatório do Ministro dos Negócios Estrangeiros, 1871*. Manoel Francisco Correa. Apresentado a Assembléia Geral Legislativa. Acessível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/marinha.html>

1.6 Relatórios e Falas da Presidência da Província de Mato Grosso

FALA com que o Exmo.sr. vice-presidente tenente coronel José Leite Galvão abriu a 2ª sessão da 23ª legislatura seguida do relatório com que o Exmo.sr. General Barão de Maracaju, ex-presidente da Província de Mato Grosso, pretendia abrir a mesma sessão da Assembléia no dia 3 de maio de 1881. APMT. Livro 16. p. 19.

FALA com que o Exmo.sr. general de Batovy abriu a sessão da 25ª legislatura da Assembléia Provincial de Mato Grosso, em 1º de outubro de 1884. APTM. 1884. Livro 20. p. 46

RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE MATO GROSSO. Zeferino Pimentel Moreira Freire. Apresentado à Sessão Ordinária da Assembléia Legislativa Provincial. Cuiabá; Typographia Provincial, 1844.

_____, *Joaquim José da Costa Pimentel. Apresentado à Sessão Ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 3 de maio de 1850.* Cuiabá; Typographia do Echo Cuiabano, 1850.

_____. *Capitão de Fragata Augusto Leverger Apresentado na abertura da Sessão Ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 10 de maio de 1851.* Cuiabá; Typographia do Echo Cuiabano, 1852.

_____. *Capitão de Fragata Augusto Leverger. Apresentado na abertura da Sessão Ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 3 de maio de 1852.* Cuiabá; Typographia do Echo Cuiabano, 1852.

_____. *Chefe de Esquadra Augusto Leverger. Apresentado a Assembléia Legislativa Provincial, outubro de 1865.*

_____. *Chefe de Esquadra Augusto Leverger. Apresentado ao Vice-Presidente, Alexandre Manuel Albino de Carvalho, ao entregar a administração da mesma Província. Cuiabá 30 de agosto de 1865.* Rio de Janeiro: Typographia do Commercio, 1866.

_____. *Francisco José Cardoso Junior. Apresentado a Assembléia Legislativa Provincial. Cuiabá 20 de agosto de 1871.* Cuiabá: [S.e.].

_____. *Francisco José Cardoso Junior. Presidente da Província de Mato Grosso. Apresentado a Assembléia Legislativa Provincial. Cuiabá 4 de outubro de 1872.* Rio de Janeiro: Tipografia do Apóstolo, 1873.

_____. *Antonio de Cerqueira Caldas. Vice-Presidente da Província de Mato Grosso. Apresentado a Assembléia Legislativa Provincial. Cuiabá 3 de maio de 1875.* Cuiabá: Tipografia Souza e Neves, 1875.

_____. *General Hermes Ernesto da Fonseca. Presidente da Província de Mato Grosso. Apresentado a Assembléia Legislativa Provincial. Cuiabá, 3 de maio de 1876.* Cuiabá: Tipografia Souza e Neves, 1876.

_____. *General Hermes Ernesto da Fonseca. Presidente da Província de Mato Grosso, apresentado a Assembléia Legislativa Provincial. Cuiabá 3 de maio de 1877.* Cuiabá: Tipografia Souza e Neves, 1877.

_____. *João José Pedrosa. Presidente da Província de Mato Grosso, apresentado a Assembléia Legislativa Provincial. Cuiabá 1º de novembro de 1878.* Cuiabá: [S.e.].

_____. *José Maria de Alencastro. Presidente da Província de Mato Grosso, apresentado a Assembléia Legislativa Provincial. Cuiabá 15 de junho de 1882.* Cuiabá: Tipografia J. J. R. Calhão, 1882.

_____. *José Maria de Alencastro. Presidente da Província de Mato Grosso, apresentado a Assembléia Legislativa Provincial. Cuiabá 10 de março de 1883.* Cuiabá: Tipografia J. J. R. Calhão, 1883.

_____. *Lobo D'Eça. Presidente da Província de Mato Grosso, apresentado a Assembléia Legislativa Provincial. Cuiabá 01 de outubro de 1884.* Cuiabá: Tipografia J. J. R. Calhão, 1884.

_____. *Francisco Raphael do Mello Rego. Presidente da Província de Mato Grosso, apresentado a Assembléia Legislativa Provincial. Cuiabá 20 de outubro de 1888.* Cuiabá: Tipografia da Situação, 1888.

2. Crônicas, descrições, discursos, memórias e viagens

BARBOSA DE SÁ, Joseph *Relaçáo das povoaçoens do Cuyabá e Mato grosso de seus principios the os presentes tempos.* Anais da Biblioteca Nacional, 1901, Volume XXIII. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901.

BARBOSA, Francisco de Olliveira. *NOTÍCIAS da Capitania de S. Paulo, da América Meridional: escriptas no anno de 1792 por Francisco de Olliveira Barbosa.* In: Revista Trimestral de História e Geografia. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Rio de Janeiro: Typographia de João Ignácio da Silva, 1863. p. 22- 35.

CABEZA DE VACA. *Naufrágios e Comentários.* Tradução Jurandir Soares dos Santos. Madri:Anaya y Oronoz, 1992.

CAMELLO, João Antonio Cabral. *Noticias práticas das minas do Cuiabá e Gooyazes, na capitania de S. Paulo e Cuiabá, que dá ao Ver.* Padre Diogo Soares, o capitão..., sobre a viagem que fez às minas de Cuiabá no anno de 1727. In: História das Bandeiras Paulistas. Relatos Monçoeiros. 3. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1975, t. III. p. 125-43.

CAMPOS, Antonio Pires. *Breve noticia que dá o Capitão Antonio Pires de Campos.* Do gentio bárbaro que há na derrota da viagem das minas do Cuiabá. In: TAUNAY, Afonso de E. Relatos Sertanistas. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1981.

CASTELNAU, Francis. *Expedição às Regiões Centrais da América do Sul.* São Paulo: Nacional, 1949.

CASTRO, Francisco de Paula. *RELATORIO da viagem exploradora de Matto-Grosso ao Pará pelo rio Xingu, apresentada ao Ministro da Guerra – em 1885 – pelo então Capitão Francisco de Paula Castro.* In: Revista O ARQUIVO. Fundação Julio Campos. Cuiabá, 1993. p. 27-48; 70-8; 151-9.

D'ALINCOURT, Luiz. *Resultado dos trabalhos e indagações statisticas da provincia de Mato-Grosso por Luiz d'Alincourt, sargento-mór engenheiro encarregado da Commissão Statistica Topographica acerca da mesma provincia – Cuiabá, 1828.* Anais da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, v. 3, 1877-1878.

DIÁRIO exato do que se tem passado nestas fronteiras de Mato Grosso e Santa Cruz ded La Sierra desde o ano 1759 até o princípio do ano de1764. In: Anais da Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro: Biblioteca Naciona, 1987, v. 107. p. 95-120.

FONSECA, João Severiano da. *Viagem ao redor do Brasil: 1875-1878*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1986. 2 volumes.

FORTE DE COIMBRA. 1^a/6^a Grupo de Artilharia de Costa (1801-1864). [s.n.]: Corumbá, [S.d.]. Mimeografado.

JUZARTE, Teotônio José. *Diário de Navegação*. Do Rio Tietê, Rio Grande, Paraná e Rio e Gatemi, pelo Sargento-Mor Teotônio José Juzarte. In: História das Bandeiras Paulistas. Relatos Monçoeiros. 3. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1975, t. III.

LACERDA e ALMEIDA, Francisco José de. *Diário da Viagem de Vila Bela Capital da Capitania de Mato Grosso até Vila e Praça de Santos na Capitania de São Paulo*. De 13 de setembro de 1788 a 13 de maio de 1790. Transcrito por Magnus Roberto de Mello Pereira e Rosângela Maria Ferreira dos Santos. CEDOPE. PR, 2004.

LÉRY, Jean. *Excertos de viagem à Terra do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1980.

LEVERGER, Augusto. *Diário do Reconhecimento do Rio Paraguay*. Revista Trimensal do Instituto, Histórico, Geográfico e Ethnographico do Brasil. Rio de Janeiro: Tomo XXV, 1862.

_____. *Apontamentos para o Dicionário Chorográfico da Província do Mato Grosso*. RIHGB. Rio de Janeiro: Tomo XLVII, Partes I e II, 1884. p. 307-504.

_____. *Vias de comunicação*. Cuyabá: Avelino de Siqueira, 1905.

_____. *Apontamentos chronologicos da provincia de Mato Grosso*. Rio de Janeiro: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. v.205, out./dez. 1949.

_____. *Derrota da Navegação Interior da vila de Porto Feliz na Província de São Paulo à cidade de Cuiabá, capital da Província de Mato Grosso*. Cuiabá: IHGMT. Publicações Avulsas, n^o. 62, 2002.

MONTENEGRO, Caetano Pinto de Miranda. *Carta ao Sargento-Mór José Antônio Pinto de Figueiredo*, em que solicita informações sobre os melhoramentos necessários a Povoação de Albuquerque. 3 de fevereiro de 1800. In: Mello, Raul, Silveira de Mello. Corumbá, Albuquerque e Ladário. Rio de Janeiro: Bibliex, 1966.

NOTÍCIAS pertencentes à comunicação do Mato Grosso com o estado do Maranhão 1748 - Excertos do Arquivo do Morgado de Matheus. In: Anais da Biblioteca Nacional, v. 107. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1987. p. 33-142.

NOTÍCIA 3^a PRÁTICA dada pelo Capp. ^m Domingos Lourenço de Araújo ao R.P. Diogo Soares sobre o infeliz sucesso, que tiveram no rio Paraguai as tropas, que vinham para São Paulo no ano de 1730. In: História das Bandeiras Paulistas. Relatos Monçoeiros. 3. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1975, t. III. p. 145-48.

NOTÍCIA 4ª PRÁTICA. Vinda da cidade do Paraguai à Nova Colônia do Sacramento com aviso da venda, que fizeram os paiaguás dos cativos portugueses naquela mesma cidade, e escrita por D. Carlos de Los Rios Valmaseda. In: História das Bandeiras Paulistas. Relatos Monçoeiros. 3. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1975, t. III. p. 149-51.

NOTÍCIA 8ª PRÁTICA Exposta na cópia de uma carta escrita do Cuiabá aos novos pretendentes daquelas Minas. In: TAUNAY, Affonso de E. História das Bandeiras Paulistas. Relatos Monçoeiros. 3. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1975, t. III. p. 173-94.

QUIROGA, Pe. José. *Description del Rio Paraguay desde la boca del Xauru hasta la confluência del Paraná.* Buenos Aires: Imprensa del Estado, 1836.

RELAÇÃO da viagem que fez o Conde de Azambuja da Cidade de S. Paulo para a vila de Cuiabá no ano de 1751. In: PAIVA, Ana Mesquita Martins de. et al. Antonio Rolim de Moura. Correspondências. Cuiabá: UFMT, 1982. v. 1.

REBELO, Gervásio Leite. *Relação verdadeira da derrota e viagem que fez da cidade de São Paulo as minas do Cuiabá o Exmº Sr. Rodrigo César de Menezes, governados e Capitão-general da capitania de São Paulo as suas minas...* In: Taunay, Alfredo E. História das Bandeiras Paulistas. 3. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1975, t. III.

ROHAN, Beaurepaire. *Anais de Mato Grosso.* In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso. Cuiabá, Publicações Avulsas, n. 20, 2001. p. 20-82.

ROSSI, Marco; ALMEIDA, Lionel de. *Viajantes do Pantanal.* Campo Grande: Horizonte Verde, 2002.

SERRA, Ricardo Franco de Almeida. *Plano de defesa da Povoação.* Ofício de 2 de setembro de 1797 ao Capitão-General Caetano Pinto de Miranda Montenegro. In: Mello, Raul, Silveira de Mello. Corumbá, Albuquerque e Ladário. Rio de Janeiro: Bibliex, 1966.

SIQUEIRA, Joaquim da Costa. *Memórias sobre a decadência atual das três Capitânicas de Minas e os meios de reparar – 1802.* In: ALVES, Gilberto Luiz. Educação e História em Mato Grosso. UFMS, 1996.

_____. *Crônicas de Cuiabá.* Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, São Paulo, v. 4, 1898-9.

THEVET, André. *As singularidades da França Antártica.* Belo Horizonte: Itatiaia, 1977.

VASCONCELOS, Simão. *Crônicas da Companhia de Jesus.* Rio de Janeiro: Vozes, 1977.

3. Material iconográfico

AYALA, Cardoso; SIMON, F. *Álbum Graphico do Estado de Matto Grosso*. Corumbá/Hamburgo, 1914.

Bibliografia

ABREU, João Capistrano de. *Capítulos de História Colonial (1500-1800)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1976.

AGUERO, Rosemere de Almeida. *A mídia e o Discurso de Exploração do Trabalho Infantil: Saber, Poder e Resistência na Produção de Identidades*. In: Segundo Seminário Internacional América Platina: Diálogo Regional e Dilemas Contemporâneos, 2008, Campo Grande. Anais. Campo Grande: Centro de Ciências Humanas e Sociais/UFMS, 2008.

ALPOIM, Jose Fernandes Pinto. *Exame de artilheiros*. Lisboa: Oficina de Jose Antonio Plates, 1744; _____. Exame de bombeiros. Madrid: Oficina de Francisco Martinez Abad;

ALVES, Gilberto Luiz. *Mato Grosso e a História – 1870-1929: ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro*. Boletim Paulista de Geografia. São Paulo, n. 61, p. 5-81, 2, sem, 1984.

_____. *Educação e História em Mato Grosso 1719-1864*. Campo Grande: UFMS, 1996.

AMARAL, Manuel. *OLIVENÇA 1801*. Portugal em Guerra do Guadiana ao Paraguai. Lisboa: Tribuna (“Batalhas de Portugal”), 2004.

AMORIM, Marcos Lourenço de. *O “Segundo Eldorado” Brasileiro”: Navegação fluvial e sociedade no território do ouro*. De Araritaguaba a Cuiabá (1719-1838). Dourados: UFGD. Dissertação de Mestrado em História, Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, 2007.

ARIAS NETO, José Miguel. *A Formação do Estado Nacional e as Forças Armadas*. In: XII Encontro Regional de História – Usos do Passado, 2006, Niterói – ANAIS XII Encontro: Rio de Janeiro: ANPUH-Rio, 2006, v. 1.

_____. *Violência sistêmica na organização militar do Império e as lutas dos Imperiais Marinheiros pela conquista de direitos*. História: Questões e Debates. Curitiba: UFPR, n.35, 2001, p. 81-115.

_____. *Sob o signo do novo: o movimento dos marinheiros de 1910*. Versão modificada de parte da Tese de Doutorado intitulada: Em busca da cidadania: praças da armada nacional, 1867-1910. Defendida na FFLCH-USP NO ANO DE 2001. Disponível em: <http://www.2.uel.br/projeto/fmgb/anpuh.htm> Acesso em 23 agosto 2008.

ARIÉS, Philippe. A história das mentalidades. In: LE GOFF, Jacques. *A História Nova*. São Paulo, Martins Fontes, 1993, p. 153-176.

ARRUDA, Antonio de. *Augusto Leverger - Barão de Melgaço*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Rio de Janeiro: 1980, t. CXIII-CXIV, Ano LII.

ASSAD, Jorge Julião, et. Ali. *Histórico da Base Fluvial de Ladário*. Ladário: s.e. 1972. (mimeografado).

ASSIS, Edvaldo de. *Contribuição para o estudo do negro em Mato Grosso*. Cuiabá: UFMT-NDIHR, 1988.

BACELLAR, Carlos. *Uso e mau uso dos arquivos*. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). *Fontes históricas*. São Paulo: Contexto, 2005.

BARREIRO, José Carlos. *Os Relatórios do Ministério da Marinha como fontes para a análise da formação da disciplina de trabalho na Marinha do Brasil (1780 – 1850)*. Patrimônio e Memória. Assis, SP: UNESP – FCLAs – CEDAP, v.1, n.2, 2005.

BARRENTO, Antonio *GUERRA FANTÁSTICA*, 1762 Portugal, o Conde de Lippe e a Guerra dos Sete Anos. Lisboa: Tribuna («Batalhas de Portugal», 24), 2005.

BELLOTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil Colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo, 1765-1775*. São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura: Conselho Estadual de Artes e Ciências Humanas, 1979.

_____. *Governo Central e Administração Colonial: convergências e divergências no caso da Capitania de São Paulo (1748-1775)*. Lisboa, Centro de História de Além Mar, Universidade Nova de Lisboa, 20 maio 2008.

BETHENCOURT, Francisco e Curto Ramada, Diogo. (Org.). *A Memória da Nação*. Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1987, p.7-14.

BLOCH, Marc. *Apologia da História ou o ofício do historiador*. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BORGES, Fragmon Carlos. *Origens históricas da Propriedade da Terra-1958*. In: STEDILE, João Pedro. (org.). *A Questão Agrária no Brasil*. São Paulo: Expressão Popular, 2005.v.2. p. 259-298.

BORZACOV, Yêdda Maria Pinheiro. *Forte Príncipe da Beira*. Governo de Rondônia/secretaria de Educação e Cultura. Calendário Cultural 1981/1985. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1981. p. 65-72.

BRAZIL, Maria do Carmo. *O negro na história de Mato Grosso*. XVIII Simpósio Nacional de História. Recife, PE: ANPUH Nacional/Campus da Universidade Federal de Pernambuco. De 23-28 de julho de 1995.

_____. *Rio Paraguai: o “mar interno” brasileiro*. São Paulo: USP, 1999. Tese (Doutorado). Universidade de São Paulo. Faculdade de Filosofia Letras Ciências Humanas, 1999.

_____. *Brasil e Portugal no período Pombalino: ocupação geoestratégica de Mato Grosso*. In: IV Congresso Internacional de Estudos Ibero-Americanos, 2000, Porto Alegre-PUC, 2000. CD-ROOM.

_____. *O Rio Paraguai, entre o Paraíso e a Maldição de Adão*. Revista Geopantanal, Corumbá – MS, v. 5, p. 24-46, 2000.

_____. *Fronteira Negra*. Dominação, violência e resistência escrava em Mato Grosso 1718-1888. Passo Fundo: UPF, 2002.

_____. *Sonhos de Liberdade*. A escravidão e o fenômeno das fugas além-fronteiras em Mato Grosso colonial. *História & Luta de Classes*, Rio de Janeiro, ano 2, n. 3, p. 33-42, nov. 2006.

_____. *Corumbá, Cidade Fortificada*. Contribuições para o ensino de história em Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. In: *Semana de História – “Os campos da História: ensino, pesquisa e perspectivas interdisciplinares”*, 2006, Aquidauana.

_____. *Rompendo Grilhões: Insurgências de negros escravizados nos sertões de Mato Grosso*. In: MAESTRI, Mario; ORTIZ, Helen (org.). *Grilhão Negro: ensaios sobre a escravidão colonial no Brasil* Passo Fundo: UPF Editora, 2009.

_____; PEREIRA, Luiz Alberto. *O Navio Fernandes Vieira: Memória e História Social do Sul de Mato Grosso*. Território e Fronteiras, UFMT, v.1, n.2, p. 89-115, jul/dez-2008.

BORZACOV, Yêdda Maria Pinheiro. *Forte Príncipe da Beira*. apud: Governo de Rondônia/Secretaria de Educação e Cultura. *Calendário Cultural 1981/85*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1981. p. 65-72.

CÂMARA, Antonio Alves. *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*. São Paulo: Nacional, 1977.

CAMARGO, Célia Reis. *Os centros de documentação das universidades: tendências e perspectivas*. In: SILVA, Zélia Lopes da. (org.) *Arquivo, patrimônio e memória: trajetórias e perspectivas*. São Paulo: UNESP, 1999. p 49-63.

CAMINHA, Herick Marques. *Organização do Pessoal na Marinha Imperial*. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, v.3, t, 1, p. 8-32, 2002.

_____. *Dicionário Marítimo Brasileiro*. 2 ed. Rio der Janeiro: Clube Naval, 1996.

CANAVARROS, Otavio. *O Poder Metropolitano em Cuiabá (1727-1752)*. Cuiabá: UFMT, 2004.

CANCIAN, Elaine. *A Cidade e o Rio Escravidão, Arquitetura Urbana e a invenção da beleza – O caso Corumbá (MS)*. Passo Fundo: UPF, 2006.

CARVALHO, Francismar Alex Lopes de. *Os “Senhores dos Rios” e suas alianças políticas*. Revista de Antropologia Iberoamericana. , Madrid, n. 42, p. 1-17, jul-ago. 2005.

CARVALHO NETTO, Aroldo. *“Corumbá, Praça de Guerra”*. Revista Militar Brasileira. Brasília: Centro de Documentação do Exército, jan/abr, 1979, v. 115.

CERQUEIRA, Dionísio. *Reminiscências da Campanha do Paraguai*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1980.

CORREA, Lucia Salsa; CORREA, Valmir Batista; ALVES, Gilberto Luiz. *Casario do Porto de Corumbá*. Campo Grande. Fundação de Cultura de MS. Brasília: Gráfica do Senado. 1985.

CORRÊA, Valmir Batista; CORRÊA, Lucia Salsa. *Memorandum de Manoel Cavassa*. Campo Grande: UFMS, 1997.

_____. *Fronteira Oeste*. Campo Grande: UFMS, 1999.

_____. *História e Violência em Mato Grosso (1817-1840)*. Campo Grande: UFMS, 2000.

_____. *Os Herdeiros de Leverger*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso. Cuiabá, 1994.

CORRÊA FILHO, Virgílio. *As raias de Mato Grosso*. Volume IV Fronteira Occidental. São Paulo: Seção de obras do Estado de São Paulo, 1926.

_____. *Pantanaís Matogrossenses (Devassamento e Ocupação)*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia. Conselho Nacional de Geografia, 1946.

_____. *História de Mato Grosso*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1969.

_____. *Augusto Leverger - O Bretão Cuiabanizado*. Fundação Cultural de Mato Grosso. São Paulo: Resenha Tributária, 1979.

CORTESÃO, Jaime. *Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madri*. Lisboa: Livros Horizontes, 1984.

_____. *Raposo Tavares e a expansão territorial do Brasil*. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura/Serviço de Documentação, 1950.

COSTA, Milton Carlos. *Joaquim Nabuco entre a Política e a História*. São Paulo, Annablume, 2003.

COSTA, Maria Fátima. *História de um País Inexistente: O Pantanal entre os séculos XVI e XVIII*. São Paulo: Kosmos, 1999.

_____. *Entre Xarai, Guaikurú e Payaguá: Ritos de Vida no Pantanal*. In: PRIORE, Mary del; GOMES, Flávio. *Os Senhores dos Rios. Amazônia, Margens e Histórias*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003. p. 63-90.

_____. *Alexandre Rodrigues Ferreira e a Capitânia de Mato Grosso: imagens do interior. História, Ciência, Saúde*. Manguinhos, vol. III (suplemento), 2001. p. 993-1014.

COSTA, Wilma Peres. *A Espada de Dâmocles. O Exército, A Guerra do Paraguai e a Crise do Império*. São Paulo: Hucitec, 1996. COZZA, Dino Willy. *A importância da Bacia do Paraguai para o Brasil*. *Revista do Instituto Histórico de Geografia Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, 156 (387). Abr/jun., 1995.

CRUDO, Matilde Araki. *Infância, trabalho e educação. Os aprendizes do Arsenal de Guerra de Mato Grosso. (Cuiabá, 1842-1889)*. São Paulo, UNICAMP, 2005. Tese de Doutorado, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, 2005.

CUNHA, H. Pereira. *A Revolta na Esquadra em Novembro e Dezembro de 1910. Separata da Revista Marítima Brasileira*. Out./nov./dez., 1949. Rio de Janeiro: Imprensas Naval, 1949.

DAHER, Andréa. *O Brasil francês*. São Paulo: Record, 2007.

DIAS, Maria Odila Silva. *A interiorização da Metrópole (1808)*. In: 1822: "Dimensões". São Paulo: Perspectiva, 1972, p.180.

DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

DOURADO, Maria Teresa Garritano. *Mulheres Comuns, Senhoras Respeitáveis: a presença feminina na Guerra do Paraguai*. Dourados, UFGD, 2002. Dissertação de Mestrado em História, Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, 2002.

ELIAS, Norbert. *Estudos sobre a Gênese da Profissão Naval: cavalheiros e tarpaulins*. Rio de Janeiro, *Mana*, v. 7, n.1, 2001.

_____. *O Processo Civilizador (Volume I e II)*. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

ESSELIN, Paulo Marcos. *A Gênese de Corumbá. Confluência das Frentes Espanhola e Portuguesa em Mato Grosso – 1536-1778*. Campo Grande: UFMS, Fontes Novas, 2000.

_____. *A pecuária no processo de ocupação e desenvolvimento econômico do Pantanal Sul Mato-grossense – (1830-1910)*. Porto Alegre, PUC-RS, 2003. Tese (Doutor em História), Departamento de História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2003.

FERRAZ, Maximo Gomes. *Artilharia – Estudos das bocas de fogo*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905.

FREYRE, Gilberto. *Contribuição para uma sociologia da biografia*. O exemplo de Luiz de Albuquerque governador de Mato Grosso no fim do século XVIII. Cuiabá: Fundação Cultural de Mato Grosso, 1978.

FURASTE, Pedro Augusto. *Normas Técnicas para o trabalho científico*. Porto Alegre: s.n. 2007.

FOUCAULT, Michael. *Vigiar e Punir nascimento da prisão*. Trad. Raquel Ramallete. 29. ed. Petrópolis: Vozes, 2004.

GADDIS, John Lewis. *Paisagens da História: como os historiadores mapeiam o passado*. Rio de Janeiro, Campus, 2003.

GADELHA, Regina Maria A. F. *As Missões Jesuíticas do Itatim: um estudo das estruturas sócio-econômicas coloniais do Paraguai (séculos XVI e XVII)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.

GALEANO, Eduardo. *As veias abertas da América Latina*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986.

GALETTI, Lylia da Silva Guedes. *Nos confins da civilização, sertão, fronteira e identidades nas representações sobre Mato Grosso*. São Paulo: USP, 2000. Tese (Doutor em História), Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Sociais, Universidade de São Paulo, 2000.

GARCIA, Domingos Sávio da Cunha. *Mato Grosso (1850-1889). Uma Província na Fronteira do Império*. São Paulo: UNICAMP. Dissertação de Mestrado em Economia, Instituto de Economia, Universidade de Campinas, 2001.

GARRIDO, Joan Del Alcàzar i. *As Fontes Oraís na Pesquisa Histórica: Uma contribuição ao debate*, p. 33-54. In: Revista Brasileira de História. Memória, História e Historiografia – Dossiê Ensino de História – ANPUH. São Paulo: Marco Zero, 1992-3.

GOMES, Laurentino. *1808: Como uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram Napoleão e mudaram a História de Portugal e do Brasil*. São Paulo: Planeta, 2007.

GREGOLIN, Maria do Rosário Valencise. (Org.). *Discurso e mídia: a cultura do espetáculo*. São Carlos: Claraluz, 2003.

GORENDER, Jacob. *Gênese e desenvolvimento do capitalismo no campo brasileiro*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1987.

GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História (1763-1822)*. Rio de Janeiro: IBGE, 1951.

_____. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História (1822-1889)*. Rio de Janeiro: IBGE, 1965.

GUIZELIN, Gilberto da Silva; ARIAS NETO, José Miguel. *A presença do negro na formação da Marinha de Guerra*. Anais do XVIII Encontro Regional de História – O historiador e seu tempo. ANPUH/SP - UNESP/ASSIS, 24 a 28 de julho de 2006. CD.

HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1990.

HOLANDA, Sergio Buarque de. *Monções*. São Paulo: Brasiliense, 1990.

_____. *Visões do Paraíso – Os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil*. 2 ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969.

_____. *Do império à república*. In: História Geral da Civilização Brasileira. São Paulo: DIFEL, 1972, tomo II, v. 5, capítulo II.

_____. *O Extremo Oeste*. São Paulo: Brasiliense, Secretaria de Cultura, 1986.

_____. (org.). *A Bahia 1808-1856*. In: _____. História Geral da Civilização Brasileira. O Brasil Monárquico: Dispersão e Unidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, O Brasil Monárquico: Dispersão e Unidade, t. II, v. 4, cap. I, p. 242-311.

_____. (org.). *A Fonda Pretoriana*. In: _____. História Geral da Civilização Brasileira. O Brasil Monárquico: Do Império à República. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. t. II, v. 7, CAP. III, p. 306-47.

JACQUES, Le Goff. *História e Memória*. Campinas, SP: UNICAMP, 1990.

JANOTTI, Maria de Lourdes Mônaco. *O Coronelismo: uma política de compromissos*. 2 ed. São Paulo: Brasiliense, 1981.

JESUS, Nauk Maria de. *Disfarces e Cautelas: O Governo de Luiz de Albuquerque de Mello Pereira e Cáceres e o contrabando na fronteira oeste da América Portuguesa*. In: Anais do II Encontro Internacional de História Colonial. Mneme. Revista de Humanidades. UFRN. Caicó (RN), v.9. n. 24, set/out. 2008.

_____. *A guerra justa contra os payaguá (1ª metade do século XVIII)*. *História e Reflexão*, Dourados, v. 1, n.2, jul/dez, 2007.

_____. *Na trama dos conflitos. A administração na fronteira oeste da América portuguesa (1719-1778)*. Tese de Doutorado em História, Programa de Pós Graduação em História Social, CEG, UFF, Niterói, 2006.

LACURTE JUNIOR, Alberto. *Trem Naval de Mato Grosso: Arsenal de Marinha de Mato Grosso, Arsenal de Marinha de Ladário, Comando Naval de Mato Grosso e 6º Distrito Naval*. In: Serviço de Documentação da Marinha: Subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1956, v. 15. p. 103-29.

LAS CASAS, Bartolomé de. *A Descoberta das Índias*. In: TODOROV, Tzvetan. *A conquista da América. A questão do outro*. São Paulo: Martins Fontes, 1996. p. 137.

MACEDO, João Lisboa de. *Sopa Paraguaia*. s.n. 1983.

MAESTRI, Mario. *1910: A Revolta dos Marinheiros*. São Paulo: Global, 1986.

_____. 13 de maio: *A única revolução social do Brasil*. La Insignia. Brasil, maio de 2005.

_____. “*Catando Cipó*”. O cativo fujão no Brasil escravista: história e representações. *História & Luta de Classes*, Rio de Janeiro, ano 2, n. 3, p. 19-31, nov. 2006.

MAGALHÃES, Magna Lima. *A História dos Payaguá*. Fronteiras: Revista de História, Campo Grande, v. 4-5, n. 7-9, p. 55-76, 2000-2001.

MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. Rio de Janeiro: Cátedra, Brasília: Instituto Nacional do Livro, 1975.

MAMIGONIAN, Armen . *Inserção de Mato Grosso ao mercado nacional e a gênese de Corumbá*. Geosul – *Revista do Departamento de Geociências da UFSC*, Florianópolis, n. 1, p. 39-53, 1. sem. 1986.

MATOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec, 2004.

MATTOSO, Jose. *A escrita da história: teoria e método*. Lisboa: Editorial Estampa, 1988.

MATTOS, Moraes e. *Augusto Leverger, Barão de Melgaço*. In: Revista O Arquivo. Edição comemorativa do 25º aniversário do passamento do Inolvidável *Barão de Melgaço*. Cuiabá: Fundação Julio Campos. Coleção Memórias Históricas. 1905, p.

MATTOSO, Jose. *A escrita da história: teoria e métodos*. Lisboa: Editorial Estampa, 1988.

MENESES, Alfredo da Mota. *Guerra do Paraguai – como construímos esse conflito*. São Paulo: Contexto; Cuiabá, UFMT, 1998.

MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda Restaurada - guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998.

MELLO, Raul Silveira de. *Corumbá, Albuquerque e Ladário*. Rio de Janeiro, Bibliex, 1966.

MELLO, Saulo Álvaro de. *Nicola Scaffa – Um coronel na Freguesia de Ladário (1908-1953)*. Monografia de Especialização. Campus de Aquidauna/UFMS. Aquidauana, 2005.

MENDES, Fábio Faria. *Encargos, privilégios e direitos: o recrutamento militar no Brasil nos séculos XVIII e XIX*. In: CASTRO Celso, IZECKSOHN, Vitor, KRAAY, Hendrik (Org.). *Nova História Militar Brasileira*. Rio de Janeiro: Bom Texto/FGV Editora 2004.

MESQUITA, José de. *Genealogia Matogrossense*. São Paulo: Editora Resenha Tributária Ltda.1992.

MINISTÉRIO DA MARINHA. Serviço de Documentação da Marinha. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1979, v.2, t. II.

_____. Serviço de Documentação da Marinha. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 2001, v. 4.

_____. Serviço de Documentação da Marinha. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 2002, v.3, t, 1.

_____.Serviço de Documentação da Marinha. *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1956, v. 15.

MIRANDA, Bruno Romero Ferreira. *Fortes, paliçadas e redutos enquanto estratégia da política de defesa Portuguesa (O caso de Pernambuco-1654-1701)*. Recife: UFPE, 2006. Dissertação Mestrado em História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, 2006.

MONTEIRO, John Manuel *Negros da Terra e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

MOREIRA, Alinnie Silvestre. *Liberdade tutelada*. Os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela, Serra da Estrela, RJ (c.1831 –c.1870). Campinas: Universidade Estadual de Campinas/UNICAMP, 2005, p. 22-30.

MOTA, Carlos Guilherme. “*A guerra contra o Paraguai: A história de um silêncio*”. In: Marques, Maria Eduarda Castro Magalhães. (org.) *Guerra do Paraguai- 130 anos depois*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1995, p.37-50.

MOURA, Carlos Francisco. *A Contribuição Naval à Formação Territorial do Extremo Oeste (Mato Grosso, Rondônia e Mato Grosso do Sul)*. Rio de Janeiro: [S.n.], 1986.

_____.*Os paiaguás, “índios Anfíbios” do Rio Paraguai*. Separata do Suplemento dos Anais Hidrológicos, t. XLI, 1984.

_____. *D. Antonio Rolim de Moura, Conde de Azambuja*. Cuiabá, UFMT, 1982.

_____. *Dois desenhistas e um escultor em Mato Grosso no século XVIII*. Cuiabá: Revista Universidade, UFMT, 1982.

_____. *As artes plásticas em Mato Grosso nos séculos XVIII e XIX*. Cuiabá: Fundação Cultural de Mato Grosso, 1976.

MOURA, Denise. *A farda do tendeiro: cotidiano e recrutamento no império*. Revista de História Regional. São Paulo: v.4, n.1, 1999, p. 37-54.

MOURA, Pedro. *Bacia do Alto Paraguai*. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro: CNG, jan/mar, 1943.

MOURA, Zilda Alves de. *Cativos nas terras dos pantanais*. Escravidão e resistência no sul de Mato Grosso – séculos 18 e 19. Passo Fundo: UPF. Dissertação de Mestrado em História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Passo Fundo, 2007.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *Do convés ao porto: A experiência dos marinheiros e a experiência de 1910*. Campinas, UNICAMP, 2002. Tese de Doutorado, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, 2002.

NORA, Pierre; LE GOFF, Jacques. *História – Novos Problemas*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1995.

NOVAIS, Fernando. *O Brasil nos Quadros do Antigo Sistema Colonial*. In: MOTA, Carlos Guilherme. *Brasil em Perspectiva*. São Paulo: DIFEL, 1973.

_____. *Estrutura e dinâmica do Antigo Sistema Colonial (séculos XV-XVIII)*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

PERARO, Maria Adenir. *Bastardos do Império – Família e Sociedade em Mato Grosso no Século XIX*. São Paulo: Contexto, 2001.

PINSKY, Carla Bessenazzi (org.). *Fontes Históricas*. São Paulo; Contexto, 2005.

PISSARRA, José Virgílio Amaro. Ribeira(s) das Naus. Disponível: <http://www.instituto-camoespt/cvc/navegaport/e17.html>

PIVA, Teresa C.C.; filgueiras, Carlos A. L. *O fabrico e uso da pólvora no Brasil Colonial: O papel de Alpoim na primeira metade do século XVIII*. Revista Química Nova, v. 31, n. 4, 2008, p. 930-6.

POLLAK, Michael. *Memória, Esquecimento, Silêncio*. Estudos Históricos. Rio de Janeiro, v.2, n.3, 1989, p. 3-15.

_____. *Memória e Identidade Social*. Estudos Históricos. Rio de Janeiro, v.5, n.10, 1992, p. 200-12.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. São Paulo: 1961.

_____. *Formação do Brasil Contemporâneo*. 23. ed. São Paulo: Brasiliense, 1997.

_____. Caio. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1977.

PUNTONI, Pedro. *A Guerra dos Bárbaros: Povos indígenas e a Colonização do Sertão Nordeste do Brasil, 1650-1720*. São Paulo: Hucitec, 2002.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Temores e Esperanças: o antigo Sul de Mato Grosso e o Estado Nacional Brasileiro*. In: MARIN, Jéri Roberto; VASCONCELOS, Cláudio Alves de. *História, Região e Identidades*. Campo Grande: UFMS, 2003.

_____. *Articulações econômicas e vias de comunicação do Antigo Sul de Mato Grosso (Séculos XIX e XX)*. Dourados, 2007. 42 p. digitado.

RAMINELLI, Ronald. *História Urbana*. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da História*. Rio de Janeiro, Campus, 1997, p. 185-202.

REBES, Maria Isabel Artigas de. *Antonio Ruiz de Montoya: Testemunha de seu tempo*. São Leopoldo. UNISINOS. Dissertação de Mestrado em História, Centro de Ciências Humanas, Universidade Vale do Rio dos Sinos, 2001.

Revista militar Brasileira – *Bicentenário do Forte de Coimbra*. Ano LXI – Número Especial – v. CVII, 1975.

REYNALDO, Ney Iared. *Comércio e navegação no Rio Paraguai (1870-1940)*. Cuiabá: UFMT, 2004.

RODRIGUES, Jaime. *Cultura Marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (sécs. XVIII e XIX)*. *Revista Brasileira de História*. São Paulo: v.19, n. 38, 1999.

ROSSI, Marco; ALMEIDA, Lionel de. *Viajantes do Pantanal*. Campo Grande: Horizonte Verde, 2002.

SAID, Edward. *Cultura e Imperialismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

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

SAMPAIO, Theodoro. *O tupi na geografia nacional*. 5.ed. Corrigida e aumentada. São Paulo: Nacional, 1987.

SANTOS, Guilherme de Paula Costa. *A convenção de 1817: debate político e diplomático sobre o tráfico de escravos durante o governo de D. João no Rio de Janeiro*. São Paul: USP, 2007. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH)/USP, 2007.

SCHMIDT, MAX. *Los Payaguá*. Revista do Museu Paulista, Nova Série, v.3, São Paulo, USP, 1949, p. 129-270.

SGANZERLA, Frei Alfredo. *A História do Frei Mariano de Bagnaia*. Campo Grande: FUCMT, 1992.

SINGER, Paul Israel; CARDOSO, Fernando Henrique. *A Cidade e o Campo*. Cadernos CEBRAP. São Paulo: CEBRAP, 1972.

SILVA, Edil Pedroso da. *O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso 1870-1930*. Cuiabá: UFMT. Dissertação de Mestrado em História, Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal de Mato Grosso, 2002.

SILVA, Luiz Geraldo; SOUZA, Fernando Prestes de; PAULA, Leandro Francisco de. *A guerra Luso-Castelhana e o recrutamento de pardos e pretos: uma análise comparativa (Minas Gerais, São Paulo e Pernambuco, 1775-1777)*. In: Anais VII Jornada Setecentista. Curitiba, CEDOPE, set/2007.

SILVA, Jovam Vilela da. *O antemural de todo o interior do Brasil – a fronteira possível*. Revista Território e Fronteiras, Cuiabá, v. 3, n.2, p. 79-106, jul.-dezembro 2002.

SILVA, Ligia Osorio. *Edward Said e o imperialismo cultural*. Campinas: Link: unicamp.br, 11 Dez 2003. (Homenagem ao intelectual palestino-americano Edward em cerimônia realizada no auditório do Clube Homs em 11/12/2003 em São Paulo).

SILVA, Marcos, A. *Contra a chibata: marinheiros brasileiros em, 1910*. São Paulo: Brasiliense, 1982.

SILVA, Rosângela Maria da. *O Recrutamento para a Marinha de Guerra do Brasil (1822-1824): Entre dois extremos*. Londrina: UEL, 2006. Monografia de Especialização, Departamento de História, Centro de Letras e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Londrina, 2006.

SILVA, Valderez Antonio da. *Os Fantasmas do Rio – um estudo sobre a memória das Monções no Vale do Médio Tietê*. Campinas: UNICAMP, 2004. Dissertação de Mestrado, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Campinas, 2004.

SILVA, Zélia Lopes da (org.). *Arquivo, Patrimônio e Memória: Trajetórias e Perspectivas*. São Paulo: UNESP, 1999.

SIMÕES, Sandro Alex de Souza. *A estrutura reinol na colônia ou Héracles versus a Hidra de Lerna*. Jus Navegandi.

Disponível: <http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=5421>

SQUINELO, Ana Paula. *A Guerra do Paraguai, essa desconhecida...* Campo Grande-MS: UCDB, 2003.

SOUSA, Neimar Machado de. *A Redução de Nuestra Señora de La Fé no Itatim: entre a cruz e a espada (1631-1659)*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós Graduação em História da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. Dourados, 2002.

SOUZA, Jorge Prata de. *Escravidão ou morte*. Os escravos brasileiros na Guerra do Paraguai. 2 ed. Rio de Janeiro: MAUAD: ADESA, 1996.

SOUZA, Jorge Prata de. *A mão-de-obra de menores escravos, libertos e livres nas instituições do Império*. In: SOUZA, Jorge Prata de. (org.). *Escravidão: ofícios e liberdade*. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado de Rio de Janeiro, 1998.

SOUZA, Lecio Gomes de. *História de Corumbá*. [S.n.], [S.d.].

_____. *História de uma Região: Pantanal e Corumbá*. São Paulo: Resenha Tributária, 1973.

SUSNIK, Branislava. *Los aborígenes del Paraguay*. t. 2. Etnología del chaco Boreal y su periferia (siglo XVI y XVIII). Assunción: Museo Etnográfico ‘ Andres barbero’, 1978.

TAUNAY, Affonso de E. *Relatos Sertanistas*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1981a.

_____. *Relatos Monçoeiros*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1981b.

_____. *História das Bandeiras Paulistas*. 2. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1961, t. I.

_____. *História das Bandeiras Paulistas*. São Paulo: Melhoramentos, 1953, t. II.

_____. *História das Bandeiras Paulistas. Relatos Monçoeiros*. 3. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1975, t. III.

_____. *Índios! Ouro! Pedras!* São Paulo: Melhoramentos, 1926.

TAUNAY, Visconde de. *Augusto Leverger. Almirante Barão de Melgaço Antemural do Brasil em Matto Grosso*. In: *Estrangeiros Ilustres e prestimosos do Brasil (1800.1892) e outros escriptos*. São Paulo: Melhoramentos, [S.d].

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *Outras atividades de engenharia Século XIX*. In: SOCIEDADE BRASILEIRA DE CARTOGRAFIA. *Boletim da SBC*. Fevereiro de 2004. n. 51.

TIBIRIÇA. Luis Caldas. *Dicionário Guarani-português*. São Paulo: Ed. Traço, 1997.

TOLENTINO, Terezinha Lima. *Ocupação do Sul de Mato Grosso antes e depois da Guerra da Tríplice Aliança*. São Paulo: Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo, 1986.

TRINDADE, Vilma Eliza. *Política, História e Memória em Mato Grosso. Virgílio Corrêa Filho – 1887-1973*. Campo Grande, MS: Fontes Novas, p. 170-174.

VALE, Brian. *A criação da Marinha Imperial*. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 2002a, v.3, t, 1, p. 61-88.

_____. *A ação da Marinha nas Guerras da Independência*. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 2002b, v.3, t, 1, p. 91-123.

VAS, Brás Batista. *Aspectos “logísticos” da Guerra do Paraguai – 1864-1870: algumas considerações*. Disponível em: <http://www.arqanalagoa.ufscar.br/abed/integra/braz%20batista%20vas,%2012-08-07.pdf>.

VASCONCELOS, Cláudio Alves *A colonização contemporânea em Mato Grosso do Sul*. In: *Anais do XXIII Simpósio Nacional de História - História: Guerra e Paz. XXIII Simpósio Nacional de História - História: Guerra e Paz, promovido pela ANPUH*. 2005.

_____. *A Questão Indígena na Província de Mato Grosso*. Campo Grande: UFMS, 1999.

VENÂNCIO, Renato Pinto. *Os aprendizes da guerra*. In: DEL PRIORE, Mary. *História das Crianças no Brasil*. 6ª. Edição. São Paulo: Contexto, 2007, p. 192-209.

VOLPATO, Luiza Rios Ricci. *Cativos do Sertão. Vida cotidiana e escravidão em Cuiabá em 1850-1888*. São Paulo: Marco Zero. Cuiabá: UFMT, 1993.

ZORZATO, Osvaldo. *Conciliação e Identidade: Considerações sobre a Historiografia de Mato Grosso (1904-1983)*. São Paulo: USP, 1998. Tese (Doutor em História Social), Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Sociais, Universidade de São Paulo. 1998.

Anexos

Anexo 01

APMT - Livro 09

Livro de Registro de Portarias expedidas pelo Secretário de Estado dos Negócios da Guerra ao Presidente da Província de Mato Grosso (1824-1839). p.5

Ordenando-se em Portaria de 14 de abril do corrente anno, entre outras providencias relativas á defesa da Província de Mato Grosso, que o Governador das Armas della procedesse a Construcção de seis Barcas Canhoeirias, que deverão ser empregadas em proteger o Forte da Nova Coimbra, e mais Fronteira pelo Rio Paraguay: Manda S.M.O Imperador pela Secretaria d'Estado dos Negócios da Guerra, que o Presidente da sobredita Província de Mato Grosso, preste todos os socorros pecuniarios para similhante despeza, ficando na intelligencia, de que pelo Thezouro Publico serão expedidas as convenientes ordens á Junta da Fazenda da Província.

Palácio do Rio de Janeiro em 7 de Junho de 1825 = João Vieira de Carvalho =

Cumpra-se, e registre-se. Cuiabá 3 de 9brº de 1825 = Saturnino

João Pedro de Moraes Baptista.

Anexo 02

APMT – Livro 12

Livro de Registro de Officios expedidos ao Ministério dos Negócios da Guerra (1825-1831)

Of. nº 01, p.1 e v.

Illmº e Exmº Snr' = Em Goiaz, onde me acho em viagem para a Província de Mato Grosso, me acaba de ser entregue a Portaria que V. Exª me dirigio em data de 7 de Junho do presente anno, pela qual S.M.I. He servido ordenar-me, que eu preste todos os Socorros pecuniários, para a Construcção de seis Barcas Canhoeirias que deverão ser empregadas em proteger o Forte de Coimbra, e mais Fronteiras pelo Rio Paraguay, tenho a honra de participar a V. Exª de recepção da mencionada Portaria e de declarar a V. Exª, que apenas chegue á Cidade de Cuyabá não só darei religioso cumprimento ao que S.M.I me ordenar, como anticiparei todas as providencias que estiverem ao meu alcance, para a execução desta Imperial Determinação em quanto não chega ali o Governador das Armas, que deixei em S. Paulo. Por esta occasião tenho também a honra de participar a V.Exª que o Presidente e o Governador das Armas desta Província de Goiaz me acabão de fazer ver as Ordens de S.M.I. para prestarem a Mato Grosso todo o auxilio de que necessitar, ficando certos de eu lhes officiar sobre a necessidade, e natureza destes auxilios logo que ali chegue. Levo também ao conhecimentos de V.Exª para o fazer subir á Augusta Presença de S.M.I, que procurando informar-me nesta Cidade do Estado actual da Província sube pelo seu Presidente, que dous Negociantes vindos do Cuiabá o tinham informado, que o Governo [f.1v] de Chiquitos havia offerecido ao Governo de Mato Grosso a sua união ao Império do Brazil, pedindo-lhe logo hum socorro contra os ataques das Províncias Hespanhoes que lhe são contiguas: que o Governo de Mato Grosso tinha acceito a proposição e dado parte a S.M.I, e enviando logo o seu Membro Manoel Vellozo Rebello Vasconcellos

cento e cinquenta homens para o auxilio pedidos contão depois autros Negociantes, que do Cuyabá aqui tem chegado, que sabendo desta disposição o Padre Manoel Alves, e o Tenente Coronel Felipe Merme ambos membros do Governo, que estão auzentes da Capital por enfermos, partirão para ali immediatamente, e anulando por hum Acto quando se tinha assentado, mandarão ordem ao Vellozo para se retirar donde quer que se achasse com os 150 homens que levára com sigo, ordenando na mesma occasião ao Commandante Geral de Cuyabá que promptificasse quatrocentos homens para marcharem para Mato Grosso á primeira ordens sobre o emprego porem desta Força não sabem informar os mesmos Negociantes. Quanto as mais Províncias limítrofes, asseverão os mesmos que não tem até aqui feito movimento algum hostile [e?] posto que estas noticias me não venhão circunstanciadas, nem de huá maneira que nada tinha que duvidar, que julgo do meu dever levalas assim á presença de V.Ex^a, reservando os seus esclarecimentos para logo que chegue á Província, para onde parto amanhã. D^s G^e a V.Ex^a. Goyaz 24 de Julho de 1825 = Illm^o e Exm^o Snr João Vieira de Carvalho Ministro, e Secretario de Estado dos Negócios da Guerra = José Saturnino da Costa Pereira =

João Pedro de Moraes Baptista.

Anexo 03

APMT – Livro 12

Registro de officios expedidos ao Ministério dos Negócios da Guerra (1825-1831).

Of. n^o 3, p.4 a 7.

Illm^o e Exm^o Snr^o = No Officio n^o dous, que tive a honra de levar a presença de V. Ex^a em data de 14 de Setembro p.p., fiz a V.Ex^a sciente de não ter eu designado pessoa sobre quem recahisse o Governo das Armas desta Província, e que pelas rasoens no mesmo officio ponderadas me achava exercendo de facto as funcçoens deste emprego até a chegada do Coronel Graduado Antonio Joaquim da Costa Gavião, que S.M.I. tem para isto Nomeado. Em consequencia do que julguei do meu dever dar a execução ás Imperiaes Ordens de S. O Imperador exaradas na Portaria de 14 de Abril do presente anno dirigidas ao Governador das Armas, cuja copia me foi por elle remetidas em S.Paulo em officio, que me dirigio em data de onze de Maio deste anno, sobre a defeza desta Fronteira, cujas copias levo á presença de V. Ex^a em tt^o, e a mim também [f.4v] recommendadas mui positivamente [] S.M.I. na parte que me toca, nas [] expedidas por V.Ex^a nas dattas de 14 de Abril, e 7 de Junho deste anno. Perssuadindo-me porem que quaesquer que sejam os conhecimentos Militares, que [possua] hum individuo encarregado deste milindrozo detalhe, maiormente quando são adquiridos sobre os livros [] nas experiencia tida na pratica da Guerra, não podem [] ter já mais ser applicados sem hum exacto conhecimento do Paiz em que se tem de operar, aindas mesmo no ultimo caso; convoquei aquelles Officiaes de Guarnição desta Província, que me parecerão mais hábeis, para que com experiencia adquiridas nos annos que tem aqui de serviço, me fornecessem algumas matérias que me podessem guiar para pôr em execução as Imperiaes Determinações de S.M. propondo-lhes os quisitos, cuja copias tenho a honra de pôr na presença de V.Ex^a debaixo de tt^o: forão-me entregues vários pareceres, algumas coisas discordes em certos pontos, e depois de os haver tem poderado avistas das rasoens em que cada hum se fundava, a sobre o que pude colher pelas cartas da Fronteiras, e mais relaçoens, que pude obter, levo a

presença de V. Ex^a o que afinal me tem parecido mais vantajoso, e que pertendo pôr em pratica emquanto não chega o Governador das Armas, aquém S.M.I. se tem Dignado encarregar este importante objecto.

Ao 1º quisito, são todos concordes, que o Quartel do Commandante do primeiro Districto seja em Albuquerque, por ser as posição mais central, mais bem defendidas pela natureza, e donde mais facilmente se podem dirigir as Ordens aos outros pontos [f.5] da Fronteira. Ao 2º creio que alem de Miranda, Coimbra, Camapuam, e Jaurú, deve mais guarnecer-se á Barra do Paraguay-mirim que He hum dia de viagem abaixo de Albuquerque no lado opposto, e entra cinco dias acima; como porem o mesmo Paraguay-mirm he pantanozo na sua Barra, a guarnição deve ser colocada em frente á barras no lugar chamado Bacaiobal. Ao 3º. Para a Guarnição dos pontos acima indicados tomo por temo médio, entre todas as oppinioens, 350 praças sem comprehender os Officiaes, e Officiaes Inferiores competentes, para conservar as fortificações, e oppôr força ás Nações Selvagens, más em casa de desconfiança deverá dobrar-se pelo menos; e quanto a distribuição desta força deverá ficar ao Commandantes digo deverá ficar ao cuidado do Commandante Geral segundo as circunstancias occorrentes; com tudo a Guarnição de Miranda deve ser augmentadas de mais quarenta praças do Corpo de Pedrestes, para se occuparem em plantações de mantimentos para este, e os outros pontos, pois que o deposito dos Armazéns nesta Cidade fornecido por compra de mantimentos, como até agora tem sido, e ainda está sendo, He de huma despeza superior a todas as forças da Província, e já mais poderá a Fronteira ser soccorridas em tempos competentes. Ao 4º. Em todos os postos deve haver Infantarias, e Artilharias proporcionaes as Boccas de fogo existentes, e as que admittirem, as fortificações que se ahão construídas, e como não tenho ainda [f.5v] podido obter as informações precisas, para este objecto não posso detalha-la miudamente. Em Miranda unicamente deverá haver alguma Cavalharia, que He não só o lugar em que pode manobrar, como mesmo aquelle He o em que Ella pode ser forrageada. Ao 5º. Fica acima de toque de Miranda se devem fornecer de mantimentos todos os pontos para o que como objecto primordial tenho mandado proceder a hum recrutamento de Pedestres para serem empregados na lavoura, mandando construir fornos de torrar farinhas, Monjolos de socar o milho, que He de que nesta Província por costume, e mesmo por mais economia se faz isso, mandando promptificar a precisas ferramentas, comprar com o pouco dinheiro que se pôde obter de cobre cunhedo de envolta com os pagamentos lentamente feitos á Tropa, e Empregados para os Avanços destes homens, emquanto se não obterem a primeira colheitas; reparar as Canoas que existem no rio para as conduções, e espero antes de hum mez enviar esta expedição, que posto não possam fazer a primeira plantação já este anno, por se achar parada a estação própria, tem muitos preparos a arranjar que devem estar prestes antes de entrarem em trabalhos ruraes.

Huma Fazenda de Gado que existe naquelle ponto pertencente aos próprios Nacionaes, pode bem com huma boa Administração fornecer de Carne toda a Fronteira do lado do Paraguay, evitando-se os abusos que se tem commetido na passada: e logo que a multiplicidade de negócios, que por toda a parte [f.6] me cercão, provenientes do desarranjo em que tudo estava me permittão, pertendo visitar este importante estabelecimento, e, darei então a V. Ex^a exacta conta do estado em que o achar, e dos melhoramentos que ali estabelecer assim como visitar as Fortificaçoens, de acordo com o Governador das Armas, pois que apesar de não ser este objecto das minhas attribuições actuaes, não me posso esquecer da vida de que tenho feito profição desde a minha infância. Ao 6º. São Todos de acordo, e eu acho conforme o espirito das Imperiaes Ordens de S.M.I, que as guarniçoens não devão sahir dos dstrictos de seus postos se não no caso de serem atacados, e quanto seja necessário para ivitarem o serem sorprendidos. Quanto ao 7, e 8º. He tal a obscuridade em qual ainda estou a respeito dos Negócios da Fronteiras de Mato Grosso, como faço certo a V.Ex^a em outro Officio que nesta data dirijo a V. Ex^a em ttº, que não posso ainda deliberar coiza alguma, alem das providencias que pelo m^{mo} Officio participo a V.Ex^a tenho dado. Pelo que respeitas as Barcas Canhoearas que

S.M.I. Manda construir até 6, sendo talvez a única defeza em que se pode ter confiança do lado do Paraguay, eu ponho todos os exforços que estão da minha parte, para o cumprimento desta importante construcção, para o que já mandão vir de Villa do Diamantino hum Construtor que ali existe, e fabricou já duas, que por falta de cuidado, se deixarão aprobezer, e forão vendidas para aproveitar alguá ferragem, e lenha segundo me consta, para dar [f.6v] as dimensoens das madeiras que se devem cortar, tenho mandado apromptar a madeira para construcção dos reparos de alguás pessas que achei que poderão servir para as Artilhar, mandado construir o Selheiro em que devem ser construídas no Porto desta Cidade, e He o que até aqui me tem sido possível fazer, He com tudo necessário que V. Ex^a se digne levar á Augusta Presença de S.M.I. a necessidade que há para este effeito de Cabos de linho para Amarras, pois que para os outros Cabos se podem remediar com a matérias assas forte a que chamão Tucum, Lonas para velas, Ancorras, Breu, Arganéos, Pregos de todas as vitólas, pois que nada disto se pode aqui obter, e sobre tudo ponderar ao Mesmo augusto Senhor que nenhuás rendas tem esta Província para fazer face as importantes actuaes despezas, e que servindo a fortificação desta Fronteira de conservar a tranquillidade das Províncias de Goyaz, São Paulo, e Pará, que por esta barreira nada tem a temer dos Estados Estrangeiros, He desgraçadamente aquelle em que a Tropa se vê em maior decadências, havendo Soldado aquém se devem dous contos de reis. Devo segurar a V.Ex^a que pelas noticias, que ultimamente tenham de Coimbra em data do primeiro de Setembro, nada há da parte dos Paraguayos que ameace agressão. Devo também participar a V. Ex^a, que de Goyáz sou informado pelo Governador das Armas daquella Província que os oitenta soldados, que S.M.I. se Dignou, Mandar para esta Província se punhão em marcha para esta Cidade, e por este avizo os creio muito pertos, e para os alojar [f.7] tenho mandado se edificar o Quartel que o Tenente General Maggessi tinha começado e que se achava muito arruinado, e lhes enviei ao Certão hum soccorro de mantimentos e Cavalgaduras de que os supponho necessitados em tão agreste e despovoado Caminho; quanto porem ao Coronel Gavião Governador das Armas desta Província nenhuma noticia tenho d'elle, e nem tenho recebido Carta sua. D^s G^c a V.Ex^a.

Cuiabá 14 de 8br^o de 1825 = Illm^o e Exm^o Snr João Vieira de Carvalho Ministro, e Secretario d' Estado dos Negócios da Guerra = José Saturnino da Costa Pereira =

João Pedro de Moraes Baptista

Anexo 04

APMT – Livro 18

Livro de Registro das Portarias e Ordens expedidas pela Presidência da Província (1826-1827). f.112 v

Regulamento p^a o Arcenal das Barcas Canhоеiras.

Sendo necessário Regular os trabalhos relativos a construcção das Barcas Canhoneiras, que Sua Majestade o Imperador tem Mandado fabricar nesta Província, bem como o concerto das Canoas destinadas a Navegação pelos Rios, por conta da Fazenda Publica, de hua maneira fixa, de modo que se evitem constestações entre os Empregados naquella Repartição, donde sempre nascem prejuízos ao Serviços, e retardamento das obras empreendidas; ordena o Prezidente desta Prezidencia que orá em diante se observem as seguintes providencias, emquanto a experiencia não mostrar devão ser alteradas, e que estas m^{mas} alterações sejam expressas por ordem positiva [f.113] emanada do governo.

Artigo 1º
Do Inspector
§ 1º

A Inspeção das obras de Marinha construídas no Porto desta Cidade, continua a ficar a cargo do Official, Encarregado dos objectos da Navegação pelos Rios, subsistindo o que esta Determinado por Portaria de 12 de Janeiro de 1826.

§ 2º

Ao Inspector fica pertencendo privativamente a proposta para a admissão dos Operários, e aprovisionamento dos materiaes, e utensílios para as diversas obras desta repartição.

§ 3º

A proposta será feita ao Prezidente da Província; procedendo a informação do Mestre, declarando-se quanto aos Operários o numero de que se necessita, e os Offícios dos mesmos Operários, podendo-se logo apontar os Indivíduos, e os jornaes, que devem vencer, afim de ser tudo apresentado pelo Prezidente na Junta da Fazenda Publica para, por aquella Repartição, se passarem as necessárias ordens; e pelo que pertence aos utensílios, vira semplesm^e a relação, afim de se mandarem dar pelos Armazéns, no caso de os haver, ou serem comprados, pela Intendência dos m^{mos} [f.113v] Armazéns, e quanto aos materiaes proporá tão bem o Inspector com o parecer do Mestre, a maneira mais fácil de os haver por preços, mais commodos, melhores, e com maior brevidade.

§4º

O Inspector recebendo a Approvação da Proposta, fará Matricular os Operários admittidos em hum Livro próprio, que para isso lhe será dado, declarando-se na Matricula os ajustes, e condições, com que cada hú dos Operários for admittido; e deste Livro se extrahira o vencimento de cada hum delles para se formar aferia Semanal.

§5º

Os utensílios serão todos entregues ao Mestre, lançados em hum Inventario; que o mesmo Mestre assignara para lhe servir de Carga.

§6º

Serão táobem lançados em Carga ao Mestre todos os materiaes, que forem comprados para as diversas obras, afim de se conhecer os que entrão e o destino que se lhes dá; e as defferentes obras, que sahirem promptificadas serão descarregadas ao Mestre declarando-se os materiaes [f.114] nellas gastos o Inspector fiscalizará estas Cargas e descargas.

§7º

Todas as requisições que o Inspector houver de fazer a beneficio deste Estabelecimento; serão dirigidos directam^e ao Prezidente da Província, afim de este as fazer promptificar na competente Estação; e só se poderá entender imediatamente e o Inspector com outras Repartições, quando isto lhe for ordenado pelo Prezidente em algum cazo particular.

§8º

O Inspector não terá ingerencia algúa sobre a perfeição das obras, que toda hé Encarregada ao Mestre, bem como a distribuição dos Operários, escolha de Instructores para os Aprendizizes, uso dos utensílios, e emprego dos materiaes, todavia, q^{do} notar nestes objectos algum abuso, dara parte ao Prezidente para ser por elle remediado.

§9º

O Inspector rubricará aferia semanal que poderá fazer emendar q^{do} não a achar conforme com os vencim^{tos} que devem ter cada huá das pessoas nella [f.114v] incluídas, ou outra irregularidade qualquer contraria as ordens estabelecidas.

§10º

Ouvirá as representações, que os Operários, ou quaesquer Empregados na Repartição lhe fiserem, dicidindo aquellas, que forem de sua jurisdicção, e dando parte ao Prezidente das que não poder decidir.

§11º

Propora logo que estas Instruções lhe forem entregues de acordo com o Mestre o numero de Aprendizés, que julgar necessários emproporção do Trabalho, que actualm^c lhe esta encumbido, podendo acrescentar este numero, sendo taóbm augmentado o das obras por ordens ulteriores, que houver de receber.

Artigo 2º Do Mestre

§ 1º

Compete ao Mestre a direcção do Andamento dos trabalhos, actuaes, e dos que lhe forem mandados a fazer por ordem [f.115] Superior, a disbuição dos Officiaes nos differentes trabalhos, a entrega dos Aprendizés a aquelles operários, que julgar mais hábeis para os instruir, vigiando que tanto os Instructores, como os Instruídos cumprão com suas obrigações, e dando parte ao Inspector das relaxações, que notar para serem punidas, seguindo sua gravidade.

§2º

Não se entende com estas participações a correção dos Aprendizés, por faltas leves, e imperfeições de trabalho, que sempre foi permittida aos Mestres pela Ley do Império.

§3º

O Mestre tomará entrega de todos os utensis materiaes, em mais objectos pertencentes ao Serviço assignando Carga no livro próprio, e regulando-se pelo que vai desposto nos § 5º e 6º do Artigo do Inspector.

§4º

Alem dos Aprendizés do numero admittidos, segundo vai desposto no § 11 do Artigo 1º poderá admittir sem vencimento algum aquelles que lhe parecer, podendo-lhes fornecer ferramenta no cazo de a ter sufficiente a sua disposição com tanto que estes, Aprendizés [f.115v] trabalhem nas obras Nacionaes, dando parte ao Inspector para este os fazer matricular como supra numerarios:

§5º

Não permittira que Official algum trabalhe dentro do Arcenal em obras particulares, tendo alem disso toda a vigilancia, que se não destraião madeiras, nem que os Off^{es} levem ferramenta p^a suas casas, devendo ficar toda em arrecadação, logo que o trabalho finalizar ao meio dia, e a noite; em consequencia do que será o Mestre o Depositário das chaves de Arrecadação.

§6º

O Mestre entender-se ha sempre com o Inspector quando necessitar de algúa providencia ou seja para augmento de operários, para os fornecimentos de materiaes, consertos de utensis [] dando lhes o pedido por escripto, afim de ser enviado ao Prezidente no cazo que a sua satisfação não caiba nas attribuições do Inspector.

Artigo 3º Dos Officiaes

§1º

Nenhum Official será admittido [f.116] a trabalhar no Arcenal, sem que seja proposto pelo Inspector de Acordo com o Mestre, Approved pelo Prezidente, e Matriculado, ou enviado directamente pelo Governo.

§2º

Os Officiaes que forem Militares deverão apresentar escuza do Serviço Regimental, passada pelo Expediente do Governo das Armas, aqual durará somente emquanto trabalharem no Arcenal, ainda que na mesma escuza senão declare positivamente esta circumstancia, e na Matricula, que se lhe abrir no Arcenal, será declarada a data da mesma escuza para que no cazo de ser temporaria ser re-enviado ao seu Regimento, ou deprecar-se a reforma de escusa-se se julgar conveniente.

§3º

Os Officiaes serão justos a jornal, segundo o seu merecimento, e o ajuste será lançado no seu livro de Matricula afim de se extrahir delle a feria semanal.

§4º

Os que forem Militares terão húa gratificação, alem do seu Soldo, e Etape, a qual será paga pela Intendência [f.116v] dos Armazéns, e em folha separada do Pret do seu Regulamento, podendo esta Gratificação conter acréscimo de Etape, se assim se ajustarem, mas este acréscimo será tão bem pago pela Intendência dos Armazéns, afim de não complicar a Escripuração Regimental com alterações, nascidas de Empregos civiz.

§5º

Os Officiaes que forem Militares ficão bem com os outros que o não são, durante o tempo que trabalharem no Arcenal, sujeitos ao Mestre naquella parte, que pertence ao Empregado de seus Officios com a única differença do que para ser empunidas suas faltas, o Mestre dará parte ao Inspector, e este ao Prezidente para dahi se seguirem os termos marcados em Ley.

§6º

Todos os Officiaes serão obrigados a estarem no Arcenal, e principiarem seus trabalhos aquella hora, que for indicada pelo Inspector e não poderão [f.117] sahir senão a hora tão bem indicada, para finalizar o trabalho, com pena de serem multados em seus jornaes com proporção a demora, que tiverem fora do Arcenal.

§7º

Pelo que respeita nos seus vencimentos serão este por ajustes particulares, tratados com o Inspector em proporção ao merecimento de cada hum dos Officiaes, a natureza das obras em que forem empegados e preços corrente na terra ao tempo de seus ajustes.

Artigo 4º Dos Aprendizes

§1º

Os Aprendizes serão Matriculados depois de serem admittidos na maneira que acima fica dito Artigo 1º do Inspector, serão distribuídos a arbítrio do Mestre pelos defferentes Officiaes do Arcenal, para serem [instruido]? No officio, a que se destinarem.

§2º

Terão toda abediencia, e sugeição aos seus respectivos Instructores, como he devida a hum Discípulo para com o seu Mestre. [f.117v]

§3º

Achar-se hão no Arcenal a hora, em que se acharem os Officiaes, e o m^{mo} se observará a sahida.

§4º

Logo que forem admittidos principiarão a receber hua ração regulada pelos vencimentos dados aos Soldados do Corpo de Pedestres, que marcharão em deligencia.

§5º

No fim de cada mês lhe será julgada huá gratificação proporcional ou seu merecimento sendo este [juiso] formado pelo Inspector pelo Mestre, e pelo respectivos Instrutor sendo enviado o julgado ao Presidente pelo Inspector, afim de se passarem as ordens para o pagamento.

§6º

Com os Aprendizes, que forem Militares se observará o mesmo, que fica dito a cerca dosff^{es} naquillo que lhe for applicivel.

§7º

Não se ficará termo certo a cada hú dos Aprendizes para poderem ser considerados como Officiaes, mas [f.118] os mesmos Aprendizes poderão requerer quando se julgarem capases, ao Prezidente, por via do Inspector para serem considerados como Officiaes, ou para vencerem jornal determinado independente de julgação, documentando seu requerimento com hum Attestado passado pelo Inspector respectivo, e mais quatro Officiaes, do mesmo officio, designados 2 pelo Mestre.

Artigo 5º Do Escrivão do Ponto

§1º

O Escrivão de Ponto escreverá a Matricula dos Officiaes, e o Aprendises, na forma que lhe indicar o Inspector, segundo as normas que lhe forem dadas: e lançara as cargas, e descargas, que se fiserem ao Mestre de utensis, e materiaes.

§2º

Aprontara todas os Officiaes, e aprendises a hora que lhes for indicada pelo Inspector para o principio do trabalho, assim como a hora da sahida, e bem [f.118v] assim aprontará aquelles, que se ausentarem do trabalho nas horas destinadas, lançando tudo em hum Caderno, que para isso lhe será dado pelo Inspector.

§3º

O Escrivão do Ponto não tem ingerencia algúa nos trabalhos, ou direcção dos Operários, limitando-se a aponta-los na forma prescripta no § antecedente.

§4º

Deverá comparecer todos os dias no Arsenal antes da hora do trabalho, e não sahira se não depois que se retirarem todos os Operários.

§5º

No Sabbado de cada Semana formalisara a feria extrahida do Livro da Matricula. E do Ponto, na forma que lhe for indicada pelo Inspector, e no fim do mês hua relação dos que vencerem ordenado mensal; bem como fará outra relação dos trabalhos que naquella mez se tiverem concluído e dos materiaes, e utensílios, m de que [f.119] se tiver feito Carga ao Mestre.

§6º

Vencerá o ordenado, que constar do seu ajuste com proporção ao tempo e preços correntes.

Artigo 6º

Dos Serventes

§1º

O Inspector proporá de acordo com o Mestre o numero de Servente, que necessitar para os differentes trabalhos, bem como os jornaes que devem vencer, podendo o mesmo Inspector admittir aquelles Individuos, que melhor lhe parecer, despedillos quando julgar que não satisfasem a sua confiança, ou trocalos; com a condição porem que escolha para estes Empregos pessoas livres, e de preferênciã Indígenas, mas nunca alterará o seu numero sem previa approvação do Prezidente.

§2º

Os Servente serão metidos na feria Semanal pª serem pagos de seus jornaes, e sujeitos ao Ponto.

Cuiabá 19 de Fevereiro de 1827 = Joze Saturnino da Costa Pereira.

João Pedro de Moares Baptista.

Anexo 05

APMT – Livro 15

Registro de officios expedidos dos Ministérios da Fazenda, Marinha, Justiça, Estrangeiros (1825-1834). p. 66v a 69.

Marinha - Of. nº 4

Illmº e Exmº Snr. No Officio, que tive a honra de dirigir a V.Exª em data de 5 do mez passado com o Nº 3 participei o ter-se lançado ágoa a primeira Barca e a Canhoeira das 6, que S.M.I tem Mandado construir nesta Província, por Portaria expedida pela Repartição dos Negócios da Guerra em data de 7 de Junho de 1825, reservando-me o enviar a conta das

Despesas para o presente Correio. Tenho agora a honra de incluir aqui a copia da dita conta extahida por apanhamento dos Livros da Contadoria, e Intendência dos Armazéns desta Cidade, assignada pelo Escrivão Deputado interino. Á'cerca da qual devo fazer as seguintes observações. 1ª. Que no Arcenal da Marinha, e debaixo da Despesa total, que se vê na conta de 2.831#425 reis, se fiserão as Obras para differentes Repartições publicas, constantes da relação inclusa assignada pelo Inspector do Arsenal. 2ª. Que debaixo das ditas Despesas se organisou no mesmo Arsenal húa Ferraria, onde se aprompta a ferragem para as Barcas, em cuja factura trabaharão os Officiaes de Carpinteiro Pedreiros, e Serventes, e de que os jornaes se achão incluídos na 2ª parcella da conta geral, mas que não se poderão se parar por ser o trabalho muitas vezes interrompido, e mesmo pelo meio do dia, passando os Officiaes de humas pª outras. 3ª. Que a Casa, que serve de Arcenal, em cuja factura se empregar]ao muitos Operários, trabalhando-se ao mesmo tempo, q' se trabalhava na Barca, não se pode incluir como preço da mesma Barca, e portanto na factura das seguintes não deve apparecer repetida esta Despesa. 4ª. Que o preço do ferro, que apparece na parcellas, que lhe he relativa não foi realmente despendido, mas he o preço, que actualmente corre no Mercado, porquanto offero gasto nesta obras foi daquelle, que S.M.I. Foi servido enviar para esta Província em 1825, quando Ordenou que as mencionadas Barcas se construissem. Donde devo concluir que o Fabrico das seguintes deve montar em muito menos pois q' huma grande parte das Despesas, que apparecem na inclusa conta são geraes, e não devem ser repetidas. He o que se me offerece diser a V.Exª sobre esta materias, afim de que se Digne leva-las ao conhecimento de S.M.I. Deos Guarde a V.Exª. Cuiabá 5 de Desembro de 1827 / Illmº e Exmº Snr' Marquez de[], Ministro e Secretario d'Estado dos Negócios da Marinha= José Saturnino da Costa Perreira.

Relação, ou Conta da Despesa feita com o Arcenal, a que se refere o Officio supra.
(grifos meus).

Conta da Despesa feita com o Arcenal, e utensílios para a construcção das Barcas Canhoeriras, mandadas construir nesta Cidade.

Despesa feita com gêneros para rações de Estapas das praças empregadas no ARcenal, Cortye de Madeiras, e Construcções dellas desde o seu principio até o mez de Outubro do corrente oitocentos e dêz mil quinhentos e trinta e cinco reis.....810#535

Dita com a Férias de jornaes vencidos pelos Officiaes mais Empregados no Arcenal, incluso o Official do Ponto, na forma dito.....1:147#390

Dita com alguns materirae, para o Tilheiro, que serve de Arcenal, o qual foi transplantado da Fabrica da Pólvora, que se extinguiu para o Porto Geral.....34#375

Dita feita com algúas Madeiras grossas, taboas, pregos, cola, breu do Reino.....83#925

Dita com utesis, que devem existir no Arrecadação do Arcenal.....192#475

Valor de 40 arrobas, e 27[] e ½ de Ferro em barra, e três arrobas e 21 [l^{as}] e ¼ de aço, que se gastarão para as obras das Barbas, sendo o fim estimado em 14#400 reis arrobas, e o aço a 19#200 preço ora corrente nesta Cidade.....562#725

Somma

2:831#425

Cuiabá 4 de Dezembro de 1827 –

O [] Deputado interino Jozé Joaquim Ramos da Costa.

Relação das obras feitas pelos Officiaes do Arcenal do Porto Geral desta Cidade do Cuiabá, empregadas na construção das Barcas Canhoeriras, cujas obras ou trabalho não devem ser considerados como despesas das Barcas ou daque se tem concluído. (grifos meus).

Trez meses e meio estiverão empregados todos os Officiaes do Arcenal em concertos das Canoas de transportes, e por isso parado o trabalho da Barca=

Dois meses, os mesmos Officiaes estiverão empregados em feitorias de portas, janella, accrescentamento de húa tacaniça, mesas, bancos, assentos, engenho de broqueiro para a ferraria, taboleiro, e outros aprestos para o Arsenal.

Hum Official oito dias esteve empregado na factura de dois jogos de portaes com suas portas para Palácio da Presidência.

Hum Official oito dias no conserto de Pipas pertencentes a Fazenda, huma Tarimba para o Quartel em que gastou se 28 Taboas, e quinze dias dois Officiaes.

Huma dita para Palácio, em que gastou-se 12 taboas e 14 dias hum Official.

Húa caixa, e 54 Estacas para a Guarda de Palácio em que trabalharão dois Officiaes oito dias.

Hum Mastro grande para Bandeira no Quartel, hum Official dois dias.

Para Armas hum Camarote no largo do Palácio dois dias, todos os Officiaes do Arcenal.

Hum Cabide de Armas no Quartel, 16 dias dois Officiaes no desmacho da Fabrica da Pólvora, hum Official seis dias de serviço.

No Corte das Madeiras quatro Officiaes effectivo.

Em vários concertos do Quartel hum Off^{al} oito dias.

Dois Frasco p^a fundir cobre, hú Off^{al} dois dias.

Huma Ponte, dois dias de serviço de hum Official.

Huma[claraboia] p^a Palácio, hum dias de serviço de um Official.

Dois Officiaes empregado no conserto de hum Escaller, vinte dias.

Hum Painel que se fez para o Quartel, p^a manejo de Cavalharia, dois dias de serviços de um Official.

Hum Pilão para o Quartel, 6 dias de 1 Off^{al}.

Hum quadro para o Quartel General 10 dias de serviço, de 1 Official.

Húa Guarita, 12 dias de serviço de 1 Official.

Três Officiaes, 15 dias empregados em conserto de Canoas.

Húa Carreta de Peça, 8 dias de serv^o de 1 off^{al}.

Hum cofre p^a a Legião, 7 dias 1 Official.

Hum Ferro de Torneiar p^a o Arcenal 4 dias de serviço de hum Official

= Joaquim José de S. Anna Medeiros = Cap^m Inspector =

João Pedro de Moraes Baptista

Anexo 06

APMT – Livro 71

Avisos expedidos pelo Ministério da Marinha (1842-1853).

Cópia --- Devendo Vm^{ce} partir para Matto Grosso, afim de encarregar-se da direcção do Trem Naval, e tomar o commando das Barcas Canoeiras ali estacionadas, na conformidade do Aviso, que se lhe dirigio por esta Secretaria d' Estado em data de 11 de Novembro findo; e sendo assaz conveniente ao Serviço Publico, que Vm^{ce} se empregue também naquella Província em outros objectos, que são de grande interesse, Determina S.M. O Imperador, que Vm^{ce} ponha em execução o que abaixo se transcreve.

1º Fará o reconhecimento do Rio Paraguay e d'alguns dos seus confluentes, sondando-os em todos os pontos, afim de se poder levantar huma exacta Carta Hydrographica e bem avaliar-se a sua navegação.

2º Reconhecerá igualmente a parte superior á barra do Rio – S. Lourenço – até a confluência do – Jaurú – ou mesmo até a povoação de Villa Maria, e de tudo dará conta á esta Secretaria d' Estado.

3º Examinará com o maior cuidado o lugar da Campina sobre a margem do Paraguay, perto de Villa Maria, onde já se pretendeo collocar os Arsenaes de Marinha e da Guerra, afim de informar circunstanciadamente sobre a conveniência de transferir-se para aquelle ponto o Estabelecimento da Marinha d'aquella Província, fazendo ver as vantagens e inconvenientes, que semelhante transferência pode offerecer.

4º E por que consta que no Archivo da Secretaria do Governo de Cuiabá existem preciosos documentos sobre a fronteira do Império com a Republica Boliviana, escriptos pelos Commissarios de limites, e vários Capitães Generaes, os quaes estão registrados em livros, que de hum dia para outro podem ser estragados; pois que também consta, que alguns delles já estão de maneira tal, que com difficuldade se poderão ler: fará Vm^{ce} de taes documentos hum consciencioso resumo para ser enviado á esta Secretaria d' Estado, logo que concluído esteja; e porque, para Vm^{ce} se poder dar á este trabalho, preciso he que o Governo que o Governo de Cuiabá lhe franquêe os mencionados livros, nesta occasião escrevo ao respectivo Presidente, remettendo-lhe por copia esta ordens, para seo conhecimento, e para que sua parte concorra afim de não encontra Vm^{ce} o menor obstáculo nos seus trabalhos.

5º como he provável que pelos Ministérios da Guerra e de Estrangeiros seja Vm^{ce} incumbido de alguns exames topographicos, e sobre as nossas fronteiras, e reconhecimento de limites; compre que Vm^{ce} á elles se preste na conformidade das Instrucções, que a tal respeito receber dos mencionados Ministérios.

6º Alem das informações, que Vm^{ce} deve dar ás respectivas Secretarias d' Estado acerca dos trabalhos, de que por ellas for encarregado, remetterá Vm^{ce} de tudo iguaes informações á esta Secretaria d' Estado, formando com ellas o complexo das incumbências, de que ora He encarregado.

S.M.O Imperador certo do zelo com que Vm^{ce} desempenhará satisfatoriamente esta commissão. Deos Guarde a Vm^{ce} Paço em 27 de Dezembro de 1884 = Antonio

Francisco de Paula Hollanda Cavalcanti d'Albuquerque = Senr Augusto Leverger,
Capitão de Fragata – Secretaria d' Estado em 27 de Dezembro de 1844 = Manoel
Carneiro de Campos.

Estão conforme
Joaquim Felecissimo d'Alm^{da} Louzada

Anexo 07

APMT – Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863).

-Copia-

Rio de Janeiro. Ministério dos |Negócios da Guerra em de Março de 1858 – III^{mo} e Ex^{mo} S^{or}.
A solução pacífica, satisfactoria e honrosa, que acaba de ter a nossa questão fluvial, pendente com a Republica do Paraguay, faz cessar a necessidade de tomar-se huma attitudo bellicosa na fronteira do Baixo Paraguay, e mesmo, á vista do desfecho das negociações, seria nesta ocasião impolitico e pouco prudente desenvolver apparato de forças na dita fronteira: entretanto cumpre agora com vagar, e sem prepipitação dar todas as providencias para regular, de hum modo permanente, o estado mais conveniente á segurança e defesa da fronteira dessa Província, e especialmente pelo lado do Paraguay, afim de que em tempo algum repita o estado indefeso e completamente desprovido em que actualmente nos achamos, e expostos á aggressões do Estado Paraguay.

Desta Corte serão armamente, equipamento etc.; e em quanto se não devem a V.Ex^a novas Instrucções mais explicitas e apropriadas á actualmente, que resultou do Tratado agora feito com a Republica do Paraguay, e afim de acautelar a possibilidade futuros conflictos, fará V.Ex^a as convenientes modificações nas Instrucções, que aqui receber com data de 16 de Outubro do anno passado, accommodando-as ao estado actual de cousas, sob o ponto de vista puramente preventivo, e especialmente modificará alguns dos principaes assumptos contidos nas ditas Instrucções pela maneira seguinte.

Artº 2º- Reunirá sómente na fronteira do Baixo Paraguay guarnições reforçadas, e que podem consistir do 2º Batalhão de Artilharia elevado a hum effectivo de 500 até 600 praças e dellas destacando 100 para guarnição do Forte de Coimbra, e 30 a 50 em cada hum dos portos do Barbosa e do Anhuac alem dos pequeno destacamentos para differentes pontos, como Corumbá ou Albuquerque.

Se julgar conviniente destacará huma Companhia de Cavalharia para Miranda.

Artº 3º= Dispensará o chamamento de Guardas Nacionaes. Com os contingentes que tem marchado, haverá força mais que sufficiente para guarnecer também a fronteira pela lado de Bolívia, e para outros destacamentos, que as conveniências do serviço exigirem em quaesquer outros pontos.

Artº 5º= Não organizará militarmente os Índios como se recommendára; sómente procurará grangear-lhes a affeições, brindal-os, e dar-lhes habito de trabalho e de fexidade local.

Artº 6º = Somente comporá a Cavalhada absolutamente precisa para o serviço ordinário das forças de Cavalharia.

Artº 7º - Empregará convenientemente os Operários engajados em construcção de quartéis, armazéns no Baixo Paraguay de preferênciã, e também nas obras de fortificação, que for preciso construir de prividencia para o futuro; e neste ultimo objecto empregará os Engenheiros disponíveis.

Artº 12º= Pode subsistir a divisão ordenada em dous Commandos das fronteiras de Miranda e de Coimbra, e também poderá V.Exª nomear hum Commandante Geral de fronteira, sendo aquelles dous considerados parciaes.

Artº 17º= A disposição deste artigo sobre provimento de viveres torna-se desnecessaria, não se reunindo mais todas as forças militares na fronteira do Baixo Paraguay, como estava ordenado, e somente se providenciará em ralação á força, que fizer a guarnição desta fronteira.

Deos Guarde a V.Exª – Jerônimo Francisco Coelho S^{or} Presidente da Província de Mato Grosso.

Anexo 08

APMT – Livro 123. Correspondência Reservada Presidencial com o interior e exterior da província (1851-1863).

Ao Commandante das Armas

Reservado - Palácio do Governo da Província de Mato Grosso em 9 de Setembro de 1858 – Illmº e Exmº Senr – Confidencialmente transmitto a V.S., para sua intelligencia e governo, alguns artigos das instrucções que me forão ultimamente dirigidas pelo Exmº S^{or} Ministro da Guerra, no tocante á força que guarnece esta Província.

Tendo em vista o que nelles se acha já determinado por VExª, faça V.S. o detalhe do resto da força para guarnecer a Capital, villa Maria e Mato Grosso, e haja de communicar-me com urgência, pela parada que nessa data segue com a correspondência, e esse detalhe, e quando poder-se-há verificar o movimento, para o qual tenho já providenciado com os transportes.

O Exmº Sor Ministro da Guerra dispõe que huma Companhia de Cavalaria póde ficar nessa fronteira; convem entretanto que V.S. ahí conserve por em quanto toda a força dessa arma.

Quanto porem aos destacamentos de Nioac e Barbosa, pede a prudência que se os vá reforçando pouco a pouco, afim de que não pareça tratar-se agora de desenvolver apparatus de forças na fronteira, o que julgar o Exmº S^{or} Ministro ser nesta occasião impolitico e pouco prudente.

Convindo que o movimento que se tem de operar seja feito com a possível celeridade, commodidade e economia, tenho resolvido que os Vapores que aqui se achão sejam aproveitados da melhor forma no transporte da tropa. A força que for detalhada para Villa Maria e Mato Grosso deverá ser a primeira a mover-se, para quanto antes ser dispensada a Guarda Nacional do destacamento em que se acha naquella parte de nossa fronteira. Os Vapores Paraná e Jaurú, para desse ponto seguir por terra a Villa Maria, fazendo huma marcha de 15 a 17 legoas, ou se deverá ser, pelos mesmos Vapores, conduzida dos Dourados ou fazenda do Pedroso – no S. Lourenço, e dalli ao Cassage no rio Cuiabá, seguindo desse lugar a Poconé, que fica a 6 legoas de distancia, para dahi continuar até Villa Maria.

Nutro receios que os Vapores não poderão chegar ao Descalvado, e por isso convenientemente infomou do delibere V.S. acerca do como deverá essa força chegar a seo destino requisitando aos Commandantes dos Vapores o que julgar a bem desse movimento, e fretando os transportes que lhe parecerem necessário, na intelligencia de que pela Presidência ficão expedidas as precisas ordens.

Se a força seguir pelo Cassague, avise-me V.S. com tempo, pela parada, afim de lhe mandar pôr nesse lugar de 20 a 30 bestas que ainda aqui temos.

Será bom que V.S. se abasteça de mantimento em Miranda ou na Freguezia de Albuquerque, na certeza que pouco gado encontrará nos Dourados.

Na fazenda do Pedroso achará muito gado, bem como no caminho do Cassague a Villa Maria, consta-me que outro tanto não acontece no rio Paraguay até o “Descalvado”, sendo esse o primeiro ponto, depois dos Dourados, onde poderá V.S. havel-o.

Em todo o caso acho conveniente que os Officiaes e mais praças com famílias, bagagens e outros misteres da força, sigão quanto antes para Villa Maria pelo rio em lanchões, canôas e igarités.

Quanto á força que se destinar a esta Capital, conduzida semelhantemente até os Dourados, depois de effectuado o primeiro movimento, dalli seguirá nos dous últimos Vapores a – fazenda do dito Pedroso, e deste ponto á fazenda do Capitão Silveira, para antes do Marorytuba, donde seguirá então para esta Cidade em embarcações miúdas.

Tenha V.S. em vista que a força que guarneca Villa Maria e Mato Grosso nunca deverá ser inferior a que alli existia, quando foi substituída pela Guarda Nacional.

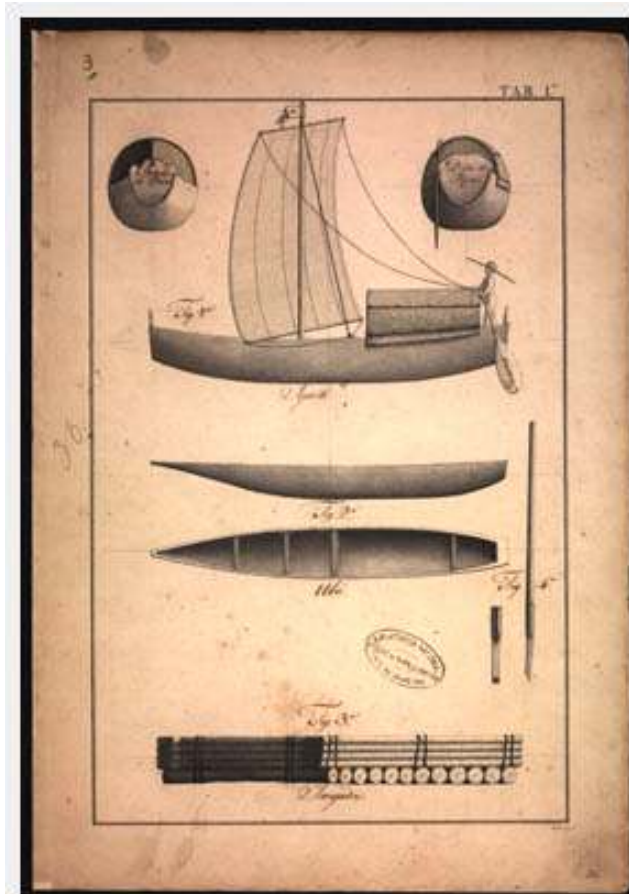
Na barra do Miranda estacionão os Vapores “Maracanã” e “Paraná”, e nos Dourados e “Jaurú” a cujos Commandantes requisitará V.S. o que se offerecer a bem deste serviço.

De conformidade com o disposto, sirva-se V.S. dirigir-me sua requisições e pedidos.

Deos Guarde a V.S. – Joaquim Raimundo de Lamare – S^{or} Coronel Commandante das Armas desta Província.

FIGURAS

Figura 1a



Canoinhas de reconhecimento

Desenho elaborado pela expedição Alexandre Rodrigues Ferreira. O naturalista comandou a Viagem Filosófica que percorreu as capitanias do Grão-Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá entre 1783 e 1792. O grupo era composto de um naturalista, um jardineiro botânico, Agostinho do Cabo, e dois riscadores (desenhistas), José Codina e José Joaquim Freire.

Fonte: Biblioteca Nacional. Coleção Alexandre Rodrigues Ferreira.

<http://catalogos.bn.br/alexandre/personagens.htm>

Figura 1b



As canoas ameríndias são utilizadas até hoje como principal meio de transporte e pesca do ribeirão. No período colonial como meio de reconhecimento de acidentes naturais, movimentação de tropas e caça. Canoa Guató à beira da baía Uberaba, Ilha Ínsua, Terra Indígena Guató. Foto: Suki Ozaki, 2006.

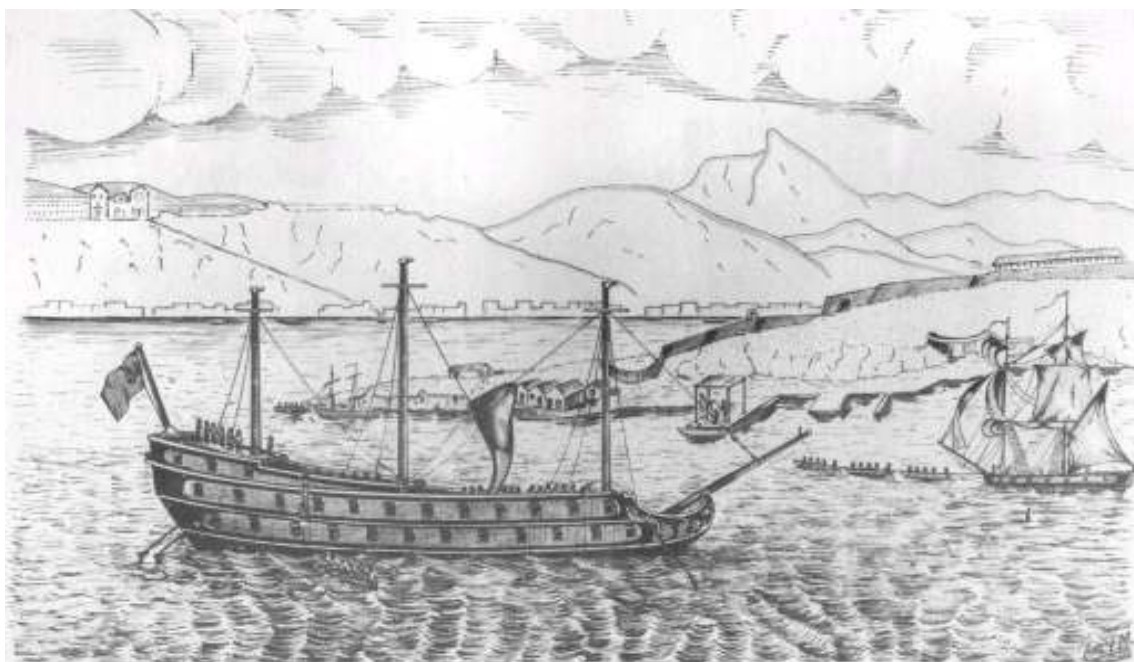
1c



Guató na canoa em frente ao seu Território Indígena. Pantanal

Fonte: <http://www.flickr.com/photos/janamenegaz/2930973936/>

Figura 2



Nau Presiganga fundeada ao norte da Ilha das Cobras. No célebre navio-prisão eram aglutinados os presos apreendidos nas cercanias do Rio de Janeiro. (Desenho de Ari Martins)

Fonte: GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História* (1822-1889). *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História* (1863-1822). Rio de Janeiro: Editora a Noite. 1951, v. I, p. 104-105.

Figura 3a



Arsenal de Guerra em Cuiabá.

Fonte: AYALA, Cardoso; SIMON, F. *Álbum Graphico do Estado de Matto Grosso*. Corumbá/Hamburgo, 1914, p. 184.

Figura 3b



Oficina do Arsenal de Guerra em Cuiabá.

Fonte: AYALA, Cardoso; SIMON, F. *Álbum Graphico do Estado de Matto Grosso. Corumbá/Hamburgo, 1914, p. 184.*

Figura 3c

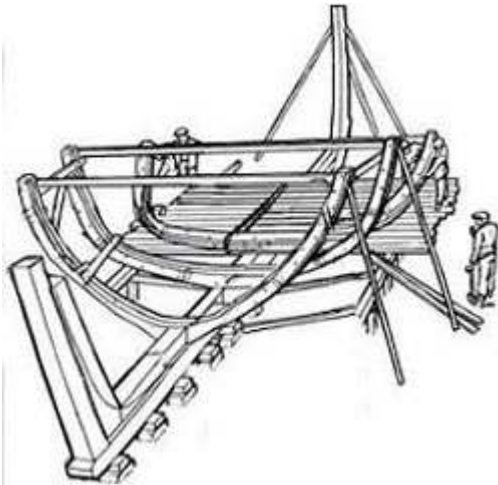


Oficina do Arsenal de Guerra em Cuiabá.

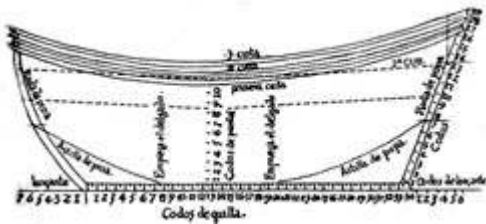
Fonte: AYALA, Cardoso; SIMON, F. Álbum Graphico do Estado de Matto Grosso. Corumbá/Hamburgo, 1914, p. 186.

Figura 4a

Esquema de construção de barcas de caverna.



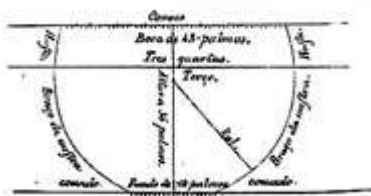
Processo de construção



Navio desenho geométrico



Quilha, popa e proa

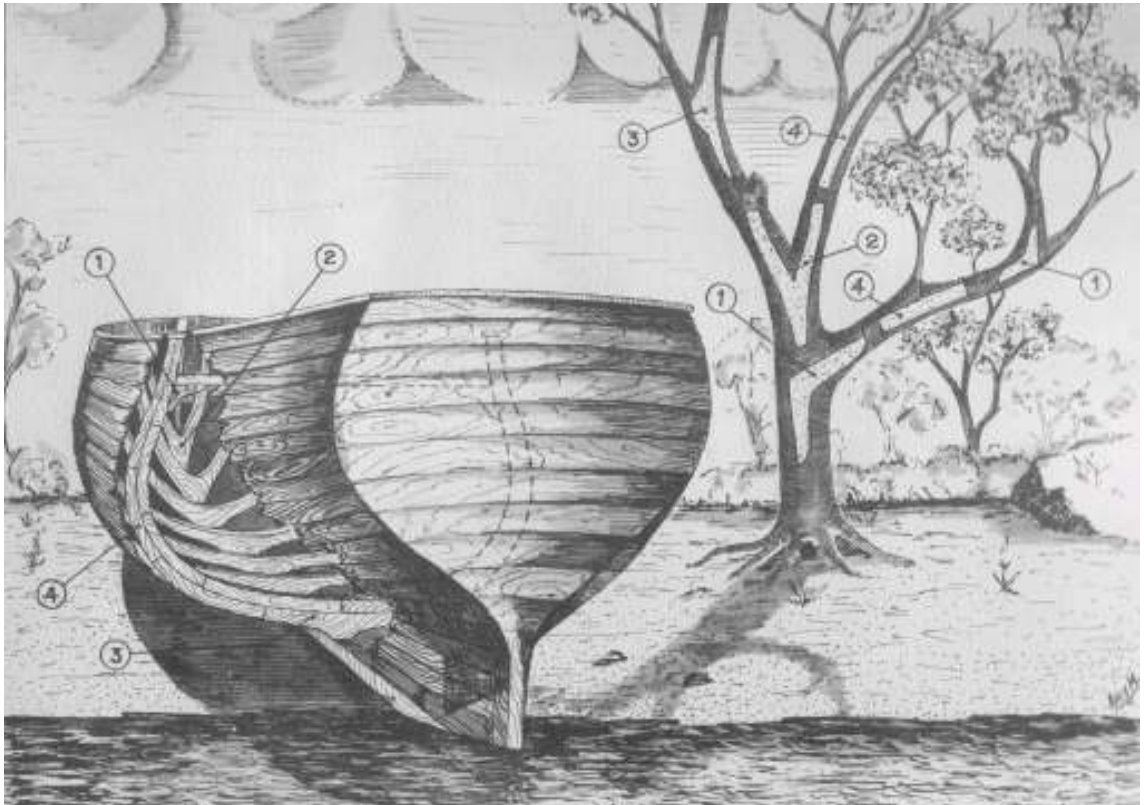


Caverna Mestra

Fonte: Instituto Camões

<http://cvc.instituto-camoes.pt/navegaport/c07.html>

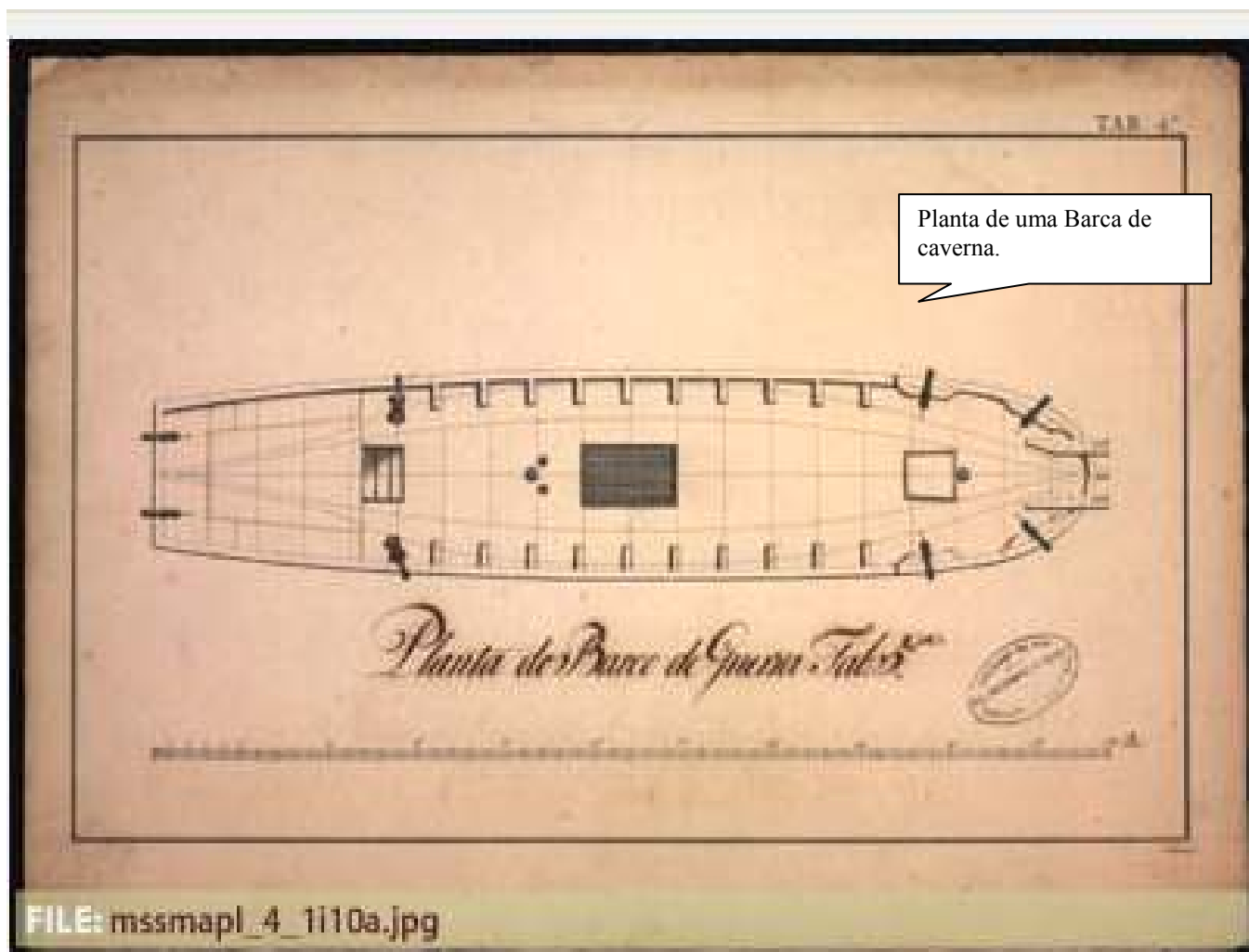
Figura 4b



Barca de Caverna - Aproveitamento da curvatura natural das árvores na construção naval. (Desenho de Ari Martins).

Fonte: GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História* (1863-1822). Rio de Janeiro: Editora a Noite. 1951, Vol. I. , p. 218-219.

Figura 5a

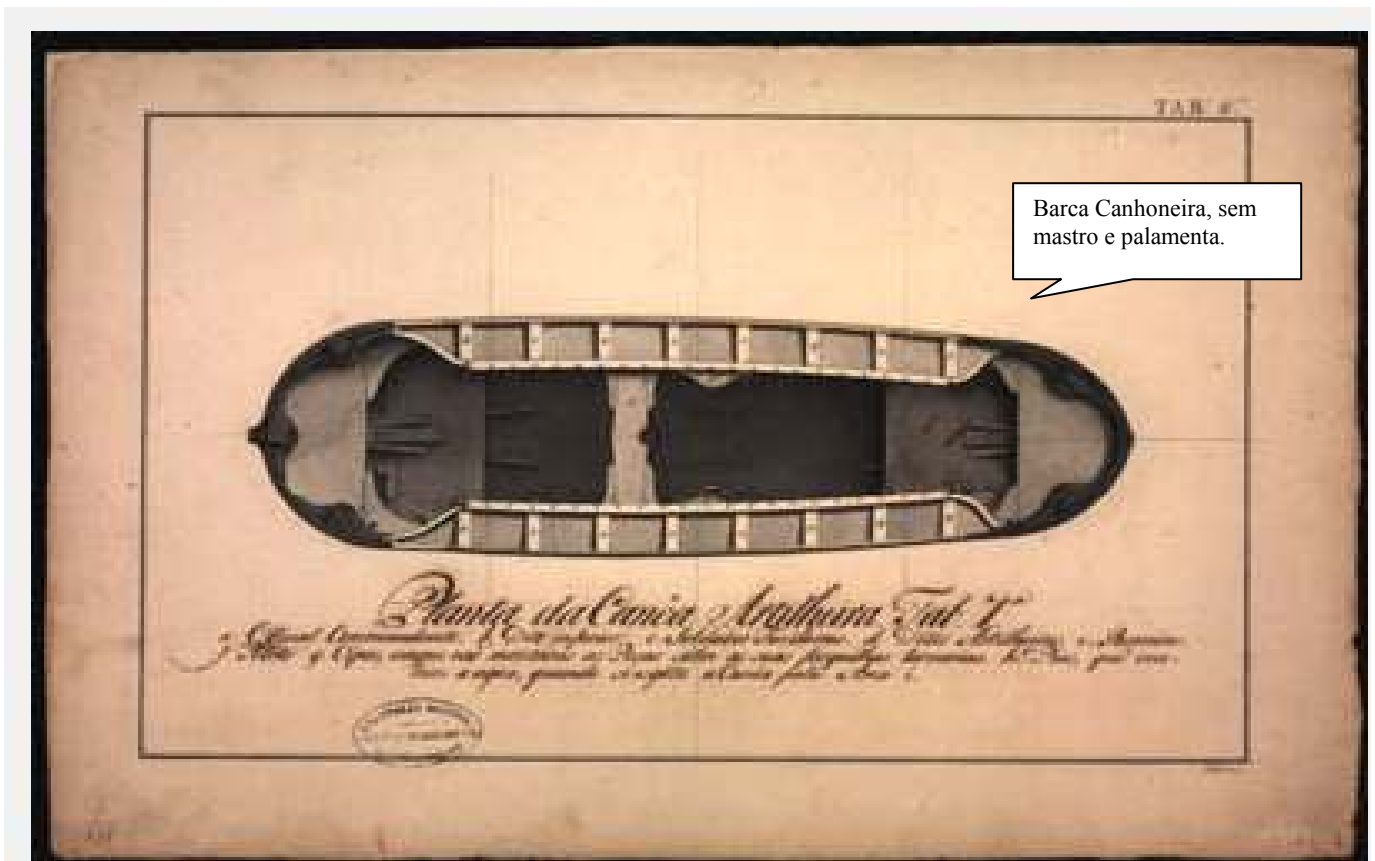


Desenho elaborado pela expedição Alexandre Rodrigues Ferreira. O naturalista comandou a Viagem Filosófica que percorreu as capitânicas do Grão-Pará, Rio Negro, Mato Grosso entre 1783 e 1792. O grupo era composto de um naturalista, um jardineiro botânico, Agostinho do Cabo, e dois riscadores (desenhistas), José Codina e José Joaquim Freire.

Fonte: Biblioteca Nacional. Coleção Alexandre Rodrigues Ferreira.

<http://catalogos.bn.br/alexandre/personagens.htm>

Figura 5b

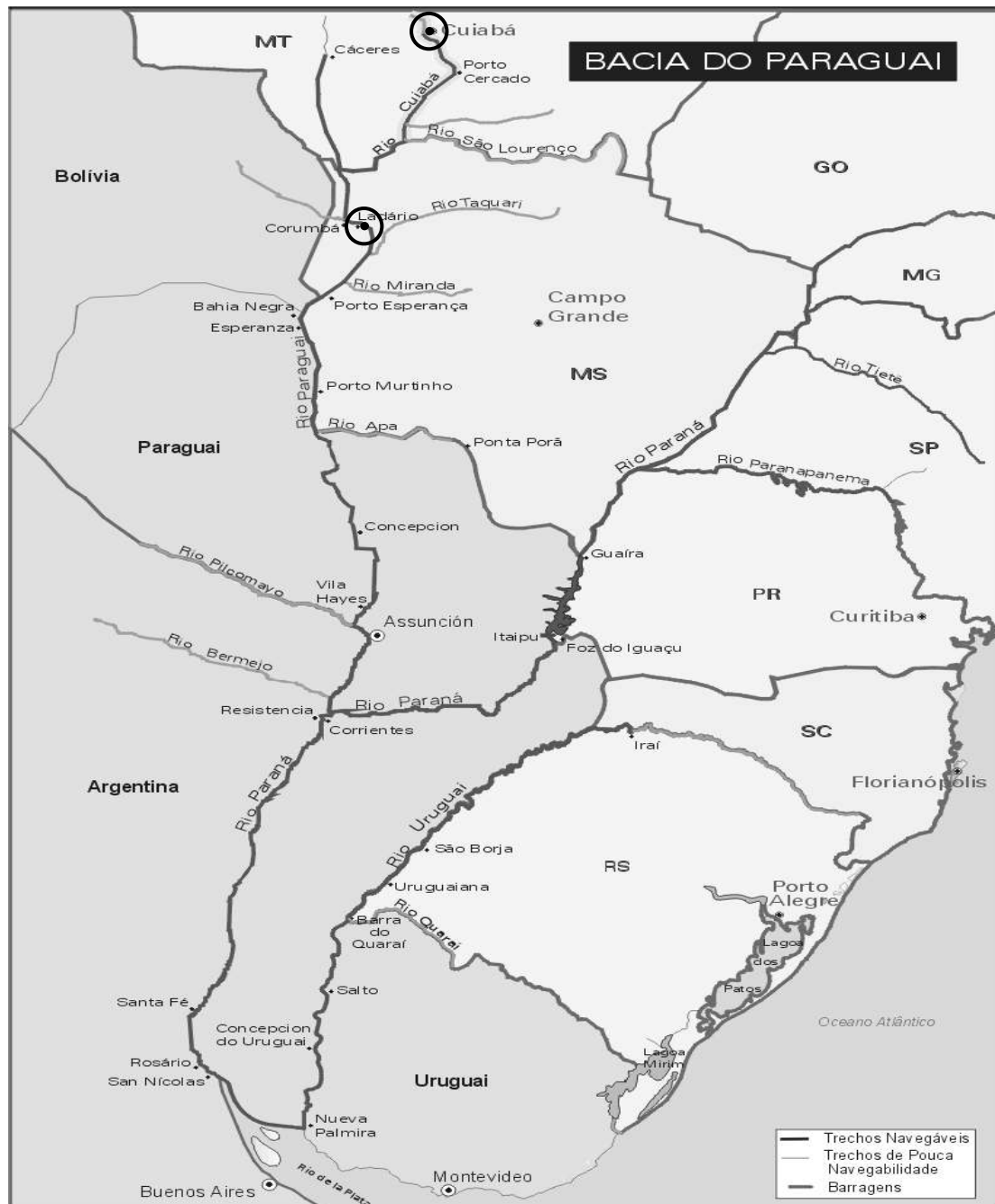


Desenho elaborado pela expedição Alexandre Rodrigues Ferreira. O naturalista comandou a Viagem Filosófica que percorreu as capitanias do Grão-Pará, Rio Negro, Mato Grosso entre 1783 e 1792. O grupo era composto de um naturalista, um jardineiro botânico, Agostinho do Cabo, e dois riscadores (desenhistas), José Codina e José Joaquim Freire.

Fonte: Biblioteca Nacional. Coleção Alexandre Rodrigues Ferreira.

<http://catalogos.bn.br/alexandre/personagens.htm>

Figura 6



Localização do atual do Arsenal de Marinha de Mato Grosso, fundado em 1825 no Porto de Cuiabá, e transferido para o Porto de Ladário em 1873.

Fonte: <http://www.transportes.gov.br/bit/hidro/figuras/map-cuiaba.g>

Figura 7a



Porto do Arsenal de Ladário.

Fonte: AYALA, Cardoso; SIMON, F. Álbum Graphico do Estado de Matto Grosso. Corumbá/Hamburgo, 1914, p. 190.

Figura 7b



Ladário, Ponte de desembarque para lanchas.

Fonte: AYALA, Cardoso; SIMON, F. Álbum Graphico do Estado de Matto Grosso. Corumbá/Hamburgo, 1914, p. 190.

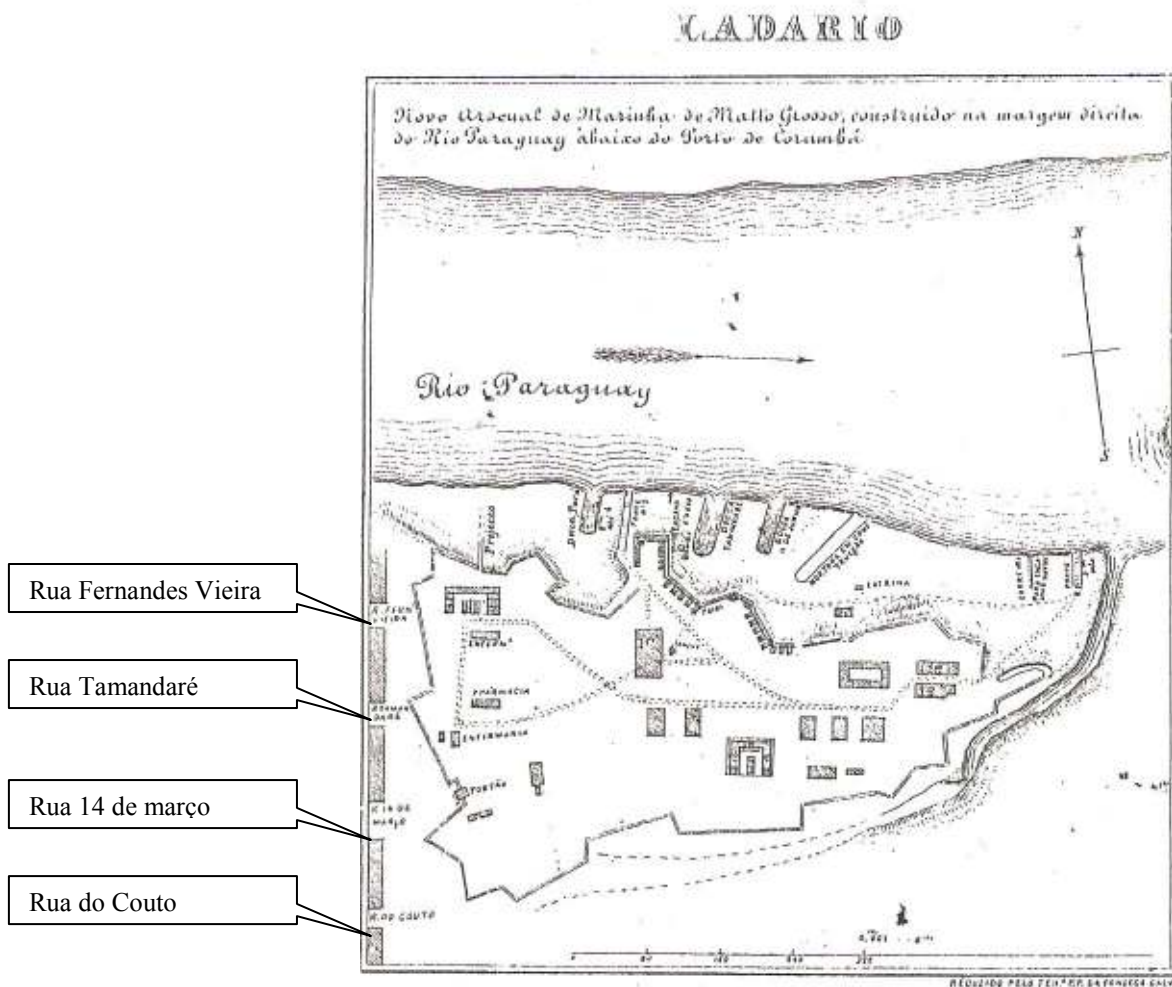
Figura 8



Ladário. Trabalhadores do Arsenal

Fonte: AYALA, Cardoso; SIMON, F. *Álbum Graphico do Estado de Matto Grosso. Corumbá/Hamburgo, 1914, p. 191.*

Figura 9



Planta elaborada por João Severiano da Fonseca durante os trabalhos da Comissão de Limites com a Bolívia. De passagem pelo Porto de Ladário em 5 de junho de 1875, descreveu as instalações do Arsenal de Marinha de Ladário e peças de artilharia. Observa-se da planta acima, que as principais ruas partem do arsenal para a cidade. A Rua 14 de Março nasce no pórtico do arsenal, em direção a cidade de Corumbá, distante seis quilômetros acima da base naval.

Fonte: FONSECA, João Severiano da. *Viagem ao redor do Brasil: 1875-1878*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1986, 2 v.p. 308, v. 1.

Figura 10



Diretoria do Arsenal de Marinha de Ladário.

Fonte: Álbum Graphico do Estado de Matto Grosso. Corumbá/Hamburgo, 1914, p. 190.

Figura 11



Trabalhadores no interior das Oficinas do Arsenal da Marinha de Ladário.
Fonte AYALA, Cardoso; SIMON, F. Álbum Graphico do Estado de Matto Grosso. Corumbá/Hamburgo, 1914, p. 191

Glossário

Adarme - unidade de peso arcaica, equivalente à meia oitava, ou seja, 1,793 gramas. Em armas de fogo portáteis, o termo era usado para indicar o calibre da arma em relação ao número de projéteis esféricos de chumbo que podiam ser fabricados por cada libra de chumbo. Assim, uma arma de adarme (ou calibre) 12, disparava uma bala de 38 gramas ($459\text{g}/12=38,25\text{g}$). Desta forma, quanto maior o adarme, menor o calibre: adarme 12=19 mm, adarme 17=17,5 mm e assim por diante. Este sistema de medição de calibres ainda é usado em armas de caça de cano liso; calibre.

Aguapé – plantas aquáticas abundantes nos rios de Mato Grosso, sobretudo, na época das cheias, popularmente conhecidas como camalote e baceiros. Denominação popular de algumas espécies de plantas aquáticas da família Pontederiaceae. São plantas flutuantes e rizomatosas que tem preferência por rios de fluxo lento ou lagoas de água doce. Reproduzem-se rapidamente por meios vegetativos, mas também produzem frutos e sementes em abundância.

Alcaide - na América existem muitos países que mantêm o estatuto de *alcaide* para denominar o cargo. Na Bolívia, o *alcaide* é a autoridade máxima de um município. O mandato dura cinco anos podendo ser reeleito. No Chile e na Colômbia, o *alcaide* é a autoridade máxima de um município, porém é eleito por um período de quatro anos, podendo ser reeleito. Este estatuto existe desde 1988, sendo que o período dos mandatos foi fixado em 2004. No México, o *alcaide* ou *presidente municipal* é o funcionário público eleito, a cada três anos, para presidir aos cabildos dos *ayuntamientos*. No Peru, o *alcaide* é o funcionário público eleito, a cada quatro anos. Os mandatos são assim desde 2003, pois antes eram de três anos. Na Venezuela, o *alcaide* é a autoridade máxima de um município. É eleito por um período de quatro anos, podendo ser reeleito apenas só uma vez.

Almocatóis - que tinham a competência de apreciar os litígios sobre servidão urbana, crimes praticados por funcionários corruptos; fazia cumprir as leis.

Alvarenga – embarcação usada para transporte de cargas dos navios para o porto e vice-versa. De construção sólida e grosseira, sua forma aproxima-se dos saveiros. Na proa e na popa tem um pequeno convés, e no alto da embarcação uma armação de forma de telhado, que serve para abrigar a carga das intempéries.

Amarração - conjunto de amarras, de âncoras e bóias usadas para o fundeamento da embarcação, ou cabos usados para atracar um barco ao cais.

Ancorete - âncoras pequenas, tipo almirantado ou patente, empregadas nas embarcações miúdas e nos navios como ferro auxiliar para manobras de amarração.

Âncora tipo Almirantado - denominação dada a um tipo de âncora universalmente usada, que tem as superfícies das duas patas transversais ao plano dos braços e dotada de cepo disposto perpendicularmente a esse plano. Chama-se, também, ferro almirantado.

Anete - designa-se o aro metálico existente na parte superior da haste das âncoras e das bóias. Nele prende-se a amarra que as liga à embarcação.

Anjinho - anjinhos eram instrumentos de suplício que se prendiam os dedos polegares da vítima em dois anéis que eram comprimidos gradualmente para se obter à força a confissão do escravo incriminado por uma falta grave.

Aparelho – conjunto de cabos fixos e móveis que servem para segurança da mastração.

Apiloadada – socada.

Aprestar – reforçado, equipado, municiado.

Arganéu – peças de ferro em forma circular ou triangular, fixas no navio, que servem para se engatarem talhas.

Armada Sutil - Na linguagem de marinha, *armada sutil*, é uma esquadra de barcos ligeiros para defesa de portos e costas, usando remos como propulsão.

Armas de Pederneira - Função básica da pederneira é simples: criar uma **faísca** que possa acender a pólvora armazenada no cano da arma. Para criar essa faísca, a fecharia usa o atrito entre a "**pederneira e o aço**". A idéia por trás desse sistema é simples. A pederneira é um tipo de pedra muito dura (sílex). Quando ela se choca com ferro ou aço, retira pequenas partículas desses materiais que, por força da fricção, são queimadas rapidamente, formando Fe_3O_4 (magnetita). As faíscas que você vê são as partículas de ferro queimando. Se entrarem em contato com a pólvora, vai acendê-la. Esse sílex é uma pederneira de aço, que em inglês é conhecido como "fire steel", ou flintstone quando é de pedra ou gun flint. Uma pederneira de aço é constituída de uma liga especial de 20 metais, formando uma peça que, quando friccionada contra outro metal, como uma faca, produz faíscas. O princípio de ignição é o mesmo do isqueiro. O isqueiro tem uma pederneira em miniatura no centro daquele disquinho que rodamos com o dedo.

Arrátel - Antiga medida de peso que tinha 16 onças. Era 1/32 da arroba e 1/128 do quintal. Corresponhia a 459 gramas. Na Índia em certas mercadorias o arrátel era de 14 onças.

Arroba - Uma arroba correspondia a 32 *arráteis* e era 1/4 do *quintal*. Corresponhia a 14.688 kg. Na Índia em certas mercadorias era empregada a *arroba* de 28 *arráteis*.

Bacalhau - instrumento de açoite, constituído por uma tira de couro suficientemente umedecida para, assim, mais flexível, poder atingir maior superfície do corpo flagelado.

Bacamarte – arma de fogo tosca e curta, de cano largo, mais alargado na boca. O bacamarte de amurada é uma das armas mais especializadas em uso nos séculos XVIII e XIX. Era de grande calibre, pois seu objetivo era espalhar uma carga de chumbo grosso (de 20 a 40 balins de cerca de 10 mm de diâmetro) contra massas de tropas. Devido a esta poderosa carga, era uma arma muito pesada, havendo exemplares com 15 quilos ou mais de peso. Por causa desse peso a arma chamava-se "de amurada", pois tinha um espigão central, sobre o qual ela era colocada na amurada de navios, em furos existentes, pois o seu disparo do ombro do atirador era impossível.

Baixios – bancos de areia, parte rasa de um rio.

Balestras – ou besta (leia-se com o som "é" e não "ê") ou balestra é uma arma com a aparência de uma espingarda, com um arco de flechas, acoplado na ponta da coronha, accionada por gatilho, que projecta setas, dardos similares a flechas. Ela foi bastante usada no século XVI e chegou a coexistir com e depois foi substituída pelos mosquetes, primeiras armas de fogo. Hoje, continua a ser fabricada, pois é usada, em algumas partes do mundo, por caçadores. A palavra *besta* teria sido sincopada do italiano *balestra*, que por sua vez deriva do latim tardio *ballistra*.

Baliza - São vigas que se desenvolvem da quilha, em planos transversais, de forma geralmente curva, podendo ser lineares (*balizas reviradas*, nos extremos da embarcação) ou em "L", a meia-nau. No fundo da embarcação, ligam-se a chapas verticais (*chapas de caverna*, que aumentam a resistência do navio) para formar o *duplo fundo* do navio, ou as chamadas "*cavernas*". Estas chapas de caverna são perfuradas por orifícios denominados *boeiras*, cuja função é permitir a passagem de pessoal para eventuais inspeções, assim como escoar fluidos que entretanto se aglomerem. Ao conjunto de balizas é dado o nome de *cavername*.

Baluarte - Um **baluarte** (do provençal "*baloart*", do neerlandês "*bolwerk*"), ou **bastião**, em arquitectura militar é uma obra defensiva avançada em relação à estrutura principal da fortificação, apresentando duas faces e dois flancos. Normalmente é sustentado por muralhas de alvenaria e preenchido com terra apiloada. O baluarte surgiu pela primeira vez na Itália, em fins do século XV, tendo alcançado a sua máxima expressão com o marquês de Vauban, na França, na segunda metade do século XVII.

Barbeta – plataforma de onde a artilharia dispara por cima do parapeito.

Batimento de quilha - cerimonia realizado no início da construção de um navio. Quando o navio é lançado ao mar, dá-se o "batismo" do mesmo, com a tradicional quebra da garrafa de champagne no casco.

Belonaves – navio de guerra.

Bergantim – pequena embarcação movida a remo. Levava trinta remos e era utilizado como elemento de ligação, exploração, como auxiliar de armadas ou em outros serviços do género. Eram navios muito rápidos, utilizado pelos portugueses no Oriente e na América do Sul.

Breu - produtos utilizados na calafetagem dos barcos de madeira, impermeabilização de cordas e lonas.

Brigue - um brigue é um tipo de embarcação à vela, com armadura de dois a três mastros, árvores ou arvoredos, sendo o maior e os demais inclinados sempre para a frente. Essas belonaves eram classificadas segundo suas características militares de combate, em "brigues do tipo fragata" as maiores; e "brigues do tipo corvetas", as menores; todo o brigue dispunha de grande velocidade de ataque, pelo seu desenho aerodinâmico; seja em batalha isolada como em conjunto de cerco para o ataque de bases e afundamento de belonaves inimigas; dando uma nova característica e dimensão doutrinária à batalha naval de então; grande dor de cabeça aos ingleses, o que

possibilitou a vitória final, no mar; sobre as frotas inglesas, mais lenta no deslocamento do que os brigues, nos anos da Independência dos Estados Unidos da América do Norte.

Boca – Largura da seção transversal de uma embarcação de um bordo ao outro.

Cabrea – embarcação flutuante ou pontão sobre o qual existe montado um aparelho de manobra de pesos, usado para embarcar e desembarcar grandes pesos.

Cachopo – rochedo a flor da água; obstáculo perigoso à navegação.

Cadernal – espécie de moitão com duas roldanas.

Calceta – argola de ferro colocado no tornozelo de um preso.

Calefação – ato de calafetar; aquecer determinada substância para calafetar aberturas ou juntas.

Calafete – responsável pela calafetagem de embarcações, aquele que tampa as aberturas, juntas ou fendas com estopa.

Canoas Artilhadas – canoas monóxilas, armadas com peças de artilharia e mosquetes.

Canoas Monóxilas – canoas de um pau só.

Carcanel - ferro usado pelos calafetes para assentar estopa.

Cavername - são os conjuntos das balizas que formam o esqueleto do casco de um navio. Mais precisamente é um conjunto de cavernas, que são peças que saem da quilha criando assim a forma das embarcações.

Chibata – cordel entrançado ou trança de couro, com cabo ou sem ele.

Choupa – ponta de ferro ou de aço, na extremidade de um pau, remo ou chuço.

Convôo - Convés de vôo - Superfície plana dotada de sinalizações de solo, que permite a operação de pousos e decolagens de aeronaves a bordo de embarcações. Incluem-se aqui desde os grandes convôos dos NAes que podem operar aeronaves com mais de 37.000 kg até os convôos modestos de embarcações fluviais para helicópteros de pequeno porte. Nem sempre as embarcações dotadas de convôo podem prestar serviços de guarda da aeronave ou executar manutenção desta, pois há a necessidade de que a embarcação conte com hangar.

Cordoaria – local onde fabrica cabos, cordas, lonas de algodão e velas, usadas nas embarcações.

Correeiro – aquele que fabrica ou vende artigos de couro.

Coronheiro – que fabrica coronha.

Cortina – muro que liga dois baluartes; resguardo à beira de um precipício.

Data – medida, porção.

Derrota – percurso realizado pelas embarcações ou embarcadiços.

Embira – fibra de alguns vegetais que após tratada serve de matéria prima para cordas e estopas.

Enxol – ferramenta de carpinteiro ou tanoeiro utilizada para desbastar madeira.

Equipagem – pessoal numeroso do serviço do navio. É o conjunto dos homens colocados a serviço do capitão para assegurar pelas manobras a marcha regular do navio. Nos grandes navios de mar se compõe de três elementos: oficiais, suboficiais e marinheiros; tripulação.

Escaler – pequena embarcação a remo.

Espingarda Fulminante – Substituiu as armas de pederneira. Mais eficientes, usavam fulminato de mercúrio como inflamação da carga explosiva.

Fateixa - Ancorote sem cepo, haste cilíndrica, tendo na extremidade superior um arganêu que é o anete e na outra quatro braços curvos que tem patas e unhas; servem para fundear embarcações miúdas.

Faxina – feixe de varas usadas em acampamentos militares ou fortificações servem como paliçada.

Ferreiro de forja - forja é uma fornalha de que se servem os ferreiros e outros artífices para incandescer os metais para serem trabalhados numa bigorna. Forja é um sistema composto dos seguintes itens: fornalha (material carburante e ar), bigorna, martelos, tenazes e liquidos para arrefecimento (óleo/água). Neste sistema o ferreiro atua no metal aquecido a fim de gerar uma forma desejada. A principal ação é a deformação da estrutura inicial. Posteriormente segue-se para o tratamento térmico para o conferir ao metal as qualidades desejadas

Fulminato de Mercúrio - Fulminatos são compostos químicos os quais incluem o ânion fulminato. O ânion fulminato é um psefulminato de mercúrio, o qual tem sido usado como um explosivo primário em detonadores. Fulminatos podem ser formados com metais, como a prata e o mercúrio (elemento), dissolvidos em ácido nítrico e reagindo com álcool. Usado como explosivo primário em detonadores, através da pólvora fulminante.

Galeota - embarcação de vela e dum mastro; era muito grossa à ré e à proa, quase sem forma de navio e foi usada pelos holandeses. Tinha uma grande pá, por sotavento, prolongada com o costado, quando navegava à bolina, afim de evitar o mais possível descair para sotavento.

Galera - Termo de origem catalã (*galera*) que designa embarcações de combate tipicamente mediterrâneas, baseadas nos tirrenes romanos. A galera típica surgiu no século XIV e era mais larga e mais ligeira que aqueles. As galeras sucumbiram diante

de navios dotados de artilharia, embora algumas tenham sido dotadas de pequenas peças. Foram construídas até os primórdios do século XVIII.

Garoupeira – embarcação destinada a pesca da garoupa. Embarcação de popa fechada, muito fina na popa e grossa na proa. Tem dois mastros e gurupés. No mastro da proa armam um grande redondo, e no da popa uma vela triangular.

Goa - O nome desta antiga medida usada na construção naval nada tem a haver com Goa da Índia Portuguesa. É um aportuguesamento da palavra francesa goue, uma medida usada em França na construção das galés. Equivalia a três palmos de goa, cerca de 0,75 cm.

Goiva – espécie de formão para esculpir.

Gonilha - correia unida por um grilhão. Era utilizada no pescoço e em um pé, dificultando a locomoção. A haste tripla e tortuosa da gonilha era para dificultar a tentativa de fuga dos trabalhadores escravizados.

Guerra Justa – Segundo a historiadora Nauk Maria de Jesus, aquelas autorizadas pela Coroa ou pelos governadores ou as travadas em legítima defesa contra os ataques indígenas.

Gurupés - é um mastro que se projecta, quase na horizontal, para avante da proa de um navio. É bastante usual nos grandes veleiros, mas existe também em certas pequenas embarcações, como as garoupeiras.

Hinterlândia - (do inglês *hinterland*) é uma área ou distrito junto às bordas de uma costa ou rio. Especificamente, a palavra é aplicada a região de terra junto a um porto, de direito do estado que responde pela costa. A área de onde produtos são entregues a um porto para embarque é chamada de hinterlândia do porto. São áreas próximas a um porto, que possuem armazéns e equipamentos para o embarque e desembarque da cargas, bem como as rodovias e ferrovias que o ligam a outras localidades. A palavra tem origem na língua alemã, na qual literalmente significa a terra atrás (uma cidade, um porto ou similar).

Igarités – segundo Luiz D’Alincourt, esse tipo de embarcação, utilizado no rio Madeira, eram grandes barcos, que carregavam de mil a duas mil arrobas. Tinham no fundo um taboão, de onde partem cavernas sobre as quais se prega o taboado.

Itaipava – recife que atravessa um rio de lado a lado.

Lanterneta - tipo de metralha feito de balins de chumbo ou ferro colocados em uma caixa metálica, de formato cilíndrico, que se desfazia no momento do disparo, espalhando os balins.

Látego – açoite de couro ou correia entrançada; castigo; açoite.

Légua marítima - Medida de comprimento que entre nós correspondia aproximadamente a 3,2 milhas ou 5,9 Km.

Libra – medida de peso inglesa equivalente a cerca de 454 gramas.

Lindeiros – espaços limítrofes, fronteiras naturais.

Malhador – operário que utiliza o malho para bater ferro, ou dar-lhe forma. O malho ou martelo de forja é um martelo de cabo longo e com uma cabeça de metal uniforme utilizado para bater o ferro. Devido ao seu tamanho, o malho proporciona maior impulso do que outros martelos, e, devido ao seu peso, é freqüentemente manejado utilizando-se ambas as mãos.

Marinhagem - conjunto de marinheiros que executam trabalhos a bordo.

Maruja – marinheiro.

Mastreação – conjunto de mastros e vergas de uma embarcação.

Mastro - termo náutico que designa a(s) longa(s) peça(s) vertical(is) que nas embarcações a vela sustenta(m) a *retranca*, as *cruzetas* e o *velame*. Principais estruturas da *mastreação*, os mastros geralmente têm seção circular ou oval e são fabricados em madeira, aço, alumínio ou fibra de carbono.

Matas justafluviais – matas ribeirinhas; mata de várzea; mata inundada.

Método Vauban - O Marechal Sebastién Le Preste Vauban, principal engenheiro militar da Corte do Rei Luís XIV, exerceu forte influencia na formação de engenheiros militares no século XVIII. Vauban privilegiou as estratégias de ataque e defesa na guerra de sítio. Para ele a construção de fortificações militares, esta associada à defesa do estado. Porém, ao desenvolver eficientes métodos de construções militares, criou também um método de assalto. Luiz de Albuquerque, ao construir uma linha de fortificações, do Rio Guaporé, ao Baixo Paraguai, estava preocupado em defender não apenas uma posição militar, mas impedir o assédio dos espanhóis, daí a utilização do Método Vaubau nas fortalezas militares por ele construídas. O Capitão General, Luiz de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres, ao projetar e construir fortificações militares como linhas de defesa das fronteiras de Mato Grosso, estava atento às técnicas de construções militares utilizadas em Portugal, entre elas: *Método Lusitânico de Desenhar as Fortificações das Praças Regulares e Irregulares*, de Luís Serrão Pimentel (1680); *Verdadeiro Método para Fortificar de Mr. Vauban*; e *O Engenheiro Português*, de Manoel de Azevedo Fortes, procedimentos esses utilizados na construção de fortes e praças fortificadas.

Milha marítima - Valor médio do comprimento de um minuto de arco de um meridiano. Equivale a 1852 metros.

Moitão – peça de madeira ou metal atravessada por um eixo, onde gira uma roldana.

Morrão – espoleta de morrão.

Peçinhas de amiudar - inventada por Frederico Jacob Weinholtz, contratado como Instrutor de Artilharia em 1736 pela Coroa Portuguesa, para introduzir novas peças de artilharia nas forças militares de Portugal. Essa peça de artilharia disparava até vinte balas por minuto, lançando uma espécie de granada que se amiudava, foi utilizada pelos portugueses na Índia em 1740. No Brasil, o Governador do Pará Francisco Xavier de Mendonça Furtado em carta ao irmão (Conde de Oeiras e futuro Marquês de Pombal) datada de 9 de novembro de 1752, solicitou o envio de peçinhas de amiudar para prevenir qualquer ataque por parte dos paiaçuá. Era assentada nas *canoas artilhadas* perto da proa, em uma carretinha sobre um pranchão, onde podia fazer fogo para todos os lados. Antonio Rolim de Moura, embora soubesse fabricar espoletas usadas para disparo por conhecer o Segredo de Alpoim, não as fabricava na capitania em virtude de não haver a palamenta necessária.

Pedreiros de Bronze - espécie de canhão de bronze, aproximadamente de um metro e dez centímetros, que arremessava projéteis de pedra. Não tinha rodas e se apoiava sobre um banco colocado nas canoas artilhadas. Os primeiros pedreiros foram levados para Cuiabá por Rodrigo Cesar de Menezes em 1726. Foi primeiramente usado contra os paiaçuá pela expedição dos paisanos, organizada em 1731 e comandada pelo Brigadeiro Antonio de Almeida Lara. Também foi usado na *guerra de movimentos* contra os espanhóis, durante o governo de Antonio Rolim de Moura.

Pelourinho - a função dessa coluna de pedra ou de madeira, erguida em praça ou lugar público era atar, expor e castigar aqueles que praticassem crimes ou desobedecem a legislação determinada pela Coroa.

Perdigotos. munição usada nas peçinhas de amiudar, espécie de bala miúda.

Petrechos – munições; armamentos; instrumentos de guerra.

Poder de dissuasão - É estratégia presente da força terrestre o emprego da dissuasão como forma de preservar a eclosão de conflitos mediante a visualização, pelo possível adversário, de custos proibitivos ou desaconselháveis ao empreender uma ação militar.

Poleeiro – responsável pelos cabos numa embarcação a vela.

Pontal - pontal ou pontal moldado é a medida vertical entre o convés principal e a quilha.

Potamografia – descrição dos rios.

Presiganga – navio-prisão

Quilha - Chapa ou viga mestra do navio. Costuma ser a primeira peça a ser assentada durante a construção de qualquer embarcação. Constitui a espinha dorsal da embarcação e percorre todo o seu comprimento, desde a roda de proa (chapa enformada onde convergem a quilha, as balizas reviradas da proa e as longarinas; é a parte do navio que *corta a água*) até ao cadaste (semelhante à roda de proa mas à popa).

Quintal - antiga medida de peso que correspondia aproximadamente a 60 kg. O quintal de peso grande ou ordinário tinha 4 arrobas de 32 arráteis e 16 onças por arrátel. O quintal de peso pequeno tinha 4 arrobas de 28 arráteis de 14 onças por arrátel. Oito quintais de peso pequeno correspondiam a sete de peso grande. A pimenta era recebida na Casa da Índia e aí vendida em quintais de peso pequeno e era esta a unidade considerada para efeitos de direitos.

Retranca - termo náutico, designa a *verga* inferior, presa a ré do *mastro* a 90° no sentido *proa-popa* e que serve de suporte à *esteira* da *vela*. Juntamente com o mastro, a retranca é uma das duas principais peças da *mastreação* e é a parte móvel que determina a orientação da *vela*. Em geral é fabricada em madeira, metal (sobretudo alumínio) ou fibra de carbono.

Ribera – no final do século XV, os portugueses passaram a utilizar esse termo para designar os estaleiros de construção naval.

Rito Sumário – No Tribunal do Convés, onde eram julgados os marinheiros acusados de indisciplina, a cargo do Comandante do Navio, a aplicação da pena era imediata.

Sargento-Mór – antiga graduação do exército, correspondente atualmente ao posto de Major.

Saveiro – embarcação cuja construção assemelha-se a um escaler. É um tipo de embarcação construída exclusivamente em madeira. Nas originais e mais antigas até os pregos eram feitos de madeira. É também um termo genérico que engloba vários tipos de embarcações muito diferentes entre si, todas em madeira, com envergaduras assombrosas, e aerodinâmica naval esmerada, procurando o máximo de aerodinâmica que a madeira pode proporcionar, tanto em Portugal como no Brasil, esse trabalho teve início com a Escola de Sagres, onde o graminho ou a régua de cálculos era muito utilizada.

Segredo de Alpoim – fabricação de pólvora fina. Alpoim escreveu o Tratado de Pirabolia Militar ou dos Fogos Artificios de Guerra, onde discorre sobre a utilização de fogos militar e fabricação de pólvora. Para saber mais sobre as peçinhas de amiudar e o Engenheiro Militar Alpoim, ver: ALPOIM, Jose Fernandes Pinto. Exame de artilheiros. Lisboa: Oficina de Jose Antonio Plates, 1744; _____. Exame de bombeiros. Madrid: Oficina de Francisco Martinez Abad, 1748; PIVA, Teresa C.C.; filgueiras, Carlos A. L. O fabrico e uso da pólvora no Brasil Colonial: O papel de Alpoim na primeira metade do século XVIII. Revista Química Nova, v. 31, n. 4, 2008, p. 930-6.

Sirga – cabo que serve para puxar uma embarcação ao longo da margem. Muito usado nas navegações monçoeiras para transpor corredeiras, baixios, cachopos e itaipavas.

Sotavento: lado por onde sai o vento.

Sumaca – pequena embarcação de dois mastros. De origem holandesa, com dois mastros e velas latinas (retangulares ou triangulares), utilizadas para transporte de carga e passageiros entre portos ou navios.

Tacaniça. - nos telhados de quatro águas e de planta retangular, é o nome que se dá a cada uma das duas vertentes de forma triangular.

Talha – aparelho formado pro dois cadernais ou um cadernal e um moitão e cabo guarnido nas respectivas roldanas, para diminuir a força de arriar ou içar algum objeto.

Tanoeiro - construtor de pipas, balseiros e tonéis, cuba, barril, tina.

Tapiocanga – pedra grossa e rústica, de cor avermelhada, cheia de buraco.

Tercena – termo utilizado na Idade Média para designar estaleiro; zona ribeirinha onde se construíam embarcações.

Terço – terça parte de um regimento de artilharia.

Timbó - tipo de madeira leve usada nas construções navais indígenas.

Trem – conjunto de instalações militares onde se reallizam reparos nos navios da esquadra ou navios solteiros. Termo usado para nominar embarcações auxiliares utilizadas no abastecimento de munição de boca e de fogo.

Vela Latina - também conhecida como "vela triangular", ela permite navegar contra o vento, aproveitando a diferença de pressão do ar, que se forma entre sua "face externa" (aquela que se torna convexa pela pressão interna do vento) e sua "face interna" (aquela que se torna côncava, lado em que se posta o navegante). As grandes embarcações também usaram a vela latina, mas de modo limitado, pois o seu emprego bem sucedido depende crucialmente da presença do navegante, que deve estar atento aos movimentos do vento: as diferenças de pressão são ativamente manipuladas por todo o tempo de navegação contra o vento. Os mesmos princípios são usados para manter os aviões no ar, graças à geometria de suas asas.

Velame – conjunto de todas as velas de uma embarcação.

Vergas – cada um dos paus atravessados no mastro, a que se prende a vela.

Voga – canoa que tem um suplemento de madeira na borda de ré, para torná-la mais alta, e ser movida a remos.

Autorizo a reprodução deste trabalho

Dourados, MS, setembro/2009.

Saulo Álvaro de Mello