



Abordagens históricas acerca da navegação: o simbólico e a concretude

FRANCISCO DAS NEVES ALVES

133



UNIVERSIDADE
AbERTA
www.ua.pt
Cátedra CIPSH
de Estudos Globais
2020-2025



Abordagens históricas acerca da navegação: o simbólico e a concretude



COLEÇÃO
RIO-GRANDENSE



CONSELHO EDITORIAL/CIENTÍFICO

Alvaro Santos Simões Junior

- Universidade Estadual Paulista – Assis -

António Ventura

- Universidade de Lisboa -

Beatriz Weigert

- Universidade de Évora -

Carlos Alexandre Baumgarten

- Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul -

Ernesto Rodrigues

- CLEPUL – Universidade de Lisboa -

Francisco Gonzalo Fernandez Suarez

- Universidade de Santiago de Compostela -

Francisco Topa

- Universidade do Porto -

Isabel Lousada

- Universidade Nova de Lisboa -

João Relvão Caetano

- Cátedra CIPSH de Estudos Globais (CEG) -

José Eduardo Franco

- CEG e CLEPUL – Universidade de Lisboa -

Maria Aparecida Ribeiro

- Universidade de Coimbra -

Maria Eunice Moreira

- Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul –

Maria Cristina Firmino Santos

- Universidade de Évora -

Vania Pinheiro Chaves

- CEG e CLEPUL – Universidade de Lisboa -

Francisco das Neves Alves

Abordagens históricas acerca da navegação: o simbólico e a concretude



INTERNATIONAL COUNCIL FOR PHILOSOPHY AND HUMAN SCIENCES
CONSEIL INTERNATIONAL DE PHILOSOPHIE ET DES SCIENCES HUMAINES

UNIVERSIDADE
AbERTA 
www.uab.pt

**Cátedra CIPSH
de Estudos Globais**
2020-2025



Biblioteca Rio-Grandense

Lisboa / Rio Grande
2026

DIRETORIA DA CÁTEDRA DE ESTUDOS GLOBAIS DA UNIVERSIDADE ABERTA/CIPSH/UNESCO

DIREÇÃO:

José Eduardo Franco (Coord)
Carla Oliveira
Cécile Méadel
Fabrice d'Almeida
João Luís Cardoso
José Ignacio Ruiz Rodríguez
Valérie Dévillard
Pierre-Antoine Fabre

COMISSÃO PEDAGÓGICA:

João Relvão Caetano (Coord.)
Darlinda Moreira
Jeffrey Scoot Childs
Rosa Sequeira
Sandra Caeiro

ASSESSORIA EXECUTIVA:

Cristiana Lucas (Coord.)
José Bernardino
Milene Alves
Paula Carreira
Susana Alves-Jesus

DIRETORIA DA BIBLIOTECA RIO-GRANDENSE

Presidente: Francisco das Neves Alves
Vice-Presidente: Pedro Alberto Távora Brasil
Diretor de Acervo: Ronaldo Oliveira Gerundo
1º Secretário: Luiz Henrique Torres
2º Secretário: Marcelo França de Oliveira
1º Tesoureiro: Valdir Barroco
2º Tesoureiro: Mauro Nicola Póvoas

Ficha Técnica

- Título: Abordagens históricas acerca da navegação: o simbólico e a concretude
- Autor: Francisco das Neves Alves
- Coleção Rio-Grandense, 133
- Composição & Paginação: Marcelo França de Oliveira
- Cátedra de Estudos Globais da Universidade Aberta/CIPSH/UNESCO
- Biblioteca Rio-Grandense
- Lisboa / Rio Grande, 2026

ISBN – 978-65-5306-113-2

CAPA: A VENTAROLA. Pelotas, 19 maio 1889

O autor:

Francisco das Neves Alves é Professor Titular da Universidade Federal do Rio Grande, Doutor em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul e realizou Pós-Doutorados junto ao ICES/Portugal (2009); à Universidade de Lisboa (2013), à Universidade Nova de Lisboa (2015), à UNISINOS (2016), à Universidade do Porto (2017), à PUCRS (2018), à Cátedra Infante Dom Henrique/Portugal (2019), à UNESP (2020) e à Sociedade Portuguesa de Estudos do Século XVIII (2021). Entre autoria, coautoria e organização de obras, publicou mais de trezentos livros.

Navigare necesse est,
vivere non est necesse
Gneo Pompeo

SUMÁRIO

A caricatura e o Ensino da História: um estudo de caso na cidade do Rio Grande / 13

O Velho Marinheiro gaúcho, a navegação e o mar / 57

A navegação e a nau do Estado em seu conteúdo simbólico nos periódicos ilustrado-humorísticos sul-rio-grandenses

A imprensa ilustrado-humorística marcou época no jornalismo brasileiro do século XIX, pois, ao associar o texto à imagem, ganhou o gosto do público leitor. Utilizando-se da ilustração, os periódicos registraram as mudanças que ocorreram nas sociedades e, a partir do uso da arte caricatural, promoveu o acréscimo da sátira, da ironia, da informalidade e do deboche¹. Nesse sentido, muitas vezes o desenho tornou-se mais expressivo que a palavra escrita, contendo mais ideias em menos espaço e comunicando-as mais depressa², em um quadro pelo qual a caricatura educava, fazia rir, enfeitava e potencializava as ações da imprensa³, além de tornar a notícia mais atraente e popularizar as feições das principais personalidades de cada época⁴.

¹ BAHIA, Juarez. *Jornal, história e técnica: história da imprensa brasileira*. 4.ed. São Paulo: Ática, 1990. p. 123.

² MAGNO, Luciano. *História da caricatura brasileira: os precursores e a consolidação da caricatura no Brasil*. Rio de Janeiro: Gala Edições, 2012. p. 24.

³ MARTINS, Ana Luiza & LUCA, Tania Regina de. *Imprensa e cidade*. São Paulo: Editora UNESP, 2006. p. 28-29.

⁴ LAGO, Pedro Corrêa do. *Caricaturistas brasileiros*. Rio de Janeiro: Sextante, 1999. p. 12.

A partir da caricatura impressa nos periódicos, seu alcance tornou-se notório, já que um feliz traço de lápis vale muitas vezes mais que um estirado artigo de fundo⁵. A essência da arte caricatural está na capacidade de tornar o óbvio em algo ridículo, surpreendendo a sociedade por uma violação da expectativa no campo político, moral, social, econômico e cultural⁶. Nas décadas finais dos Oitocentos, havia uma corrente de opinião conquistada pelo cômico, em um contexto no qual o humor e o sentido de *nonsense* insinuavam-se por toda a parte⁷ e os humoristas levaram a sério a missão de traduzir fatos em imagens, através de fino traço, sagacidade e irreverência, cutucando os poderosos e contribuindo para tornar mais críticas e engraçadas as publicações⁸.

Como decisivo instrumento de ataque, a caricatura integrou-se crescentemente em sua função de corrigir costumes, pondo à mostra, de modo implacável, a falhas dos poderosos e dos fátuos⁹. Os periódicos ilustrado-humorísticos apresentam em seu conteúdo imagético e textual, uma perspectiva joco-séria, já que o humor é divertido e sério ao mesmo tempo, tornando-se,

⁵ FLEIUSS, Max. A caricatura no Brasil. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917, tomo 80, p. 609.

⁶ BAHIA, Juarez. *Dicionário de jornalismo*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2010. p. 64.

⁷ MINOIS, Georges. *História do riso e do escárnio*. São Paulo: Editora UNESP, 2003. p. 546.

⁸ WERNECK, Humberto. *A revista no Brasil*. São Paulo: Editora Abril, 2000. p. 213.

⁹ TÁVORA, Araken. *D. Pedro II e o seu mundo através da caricatura*. Rio de Janeiro: Editora Documentário, 1976. p. 8.

dessa maneira, uma qualidade vital da condição humana¹⁰. Nesse âmbito, a política costumava ser o tema predileto dos caricaturistas, em um quadro pelo qual as caricaturas chamavam a atenção para abusos reais, necessidades urgentes ou questões de importância¹¹. Nesse quadro, a perspectiva política tornou-se historicamente a tônica das caricaturas, trazendo um olhar acerca do conteúdo crítico e radical do poder¹².

Levando em conta tal enfoque, o humor pode ser visto como uma vantagem competitiva, ou seja, uma forma de dizer ao inimigo que também é tão forte quanto ele, sobretudo quando a superioridade não se dá apenas pelo aspecto físico da força, mas também pela inteligência e esperteza¹³. Por meio do idealismo e pela capacidade de apreender o sentido oculto das sociedades, dos atos e dos fatos, o caricaturista aparece como uma ameaça para os governantes, já que não é a sua arte que torna os homens ridículos, pois são estes

¹⁰ DRIESSEN, Henk. Humor, riso e o campo: reflexões da antropologia. In: BREMMER, Jan & ROODENBURG, Herman (orgs.). *Uma história cultural do humor*. Rio de Janeiro: Record, 2000. p. 251.

¹¹ SINZIG, Pedro. *A caricatura na imprensa brasileira: contribuição para um estudo histórico-social*. Petrópolis: Vozes, 1911. p. 11 e 13.

¹² LEMOS, Renato. *Uma História do Brasil através da caricatura (1840-2006)*. Rio de Janeiro: Bom Texto Editora e Produtora de Arte, 2001. p. 6.

¹³ SALIBA, Elias Thomé. História Cultural do humor: balanço provisório e perspectivas de pesquisas. In: *Revista História* (São Paulo), n.176, 2017, p. 14.

que são ridículos por si mesmos¹⁴. Assim, a arte caricatural expressa a partir do jornalismo impresso, contribuía decisivamente para o debate político, servindo para desmistificar o poder e incentivar o envolvimento de pessoas comuns nos assuntos de Estado¹⁵.

A onda de semanários ilustrado-humorísticos que se espalhou pelas maiores localidades brasileiras do século XIX também atingiu a mais meridional unidade administrativa do país. No Rio Grande do Sul, as cidades de Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas foram as protagonistas na imprensa voltada a esse gênero, com vários títulos circulando na segunda metade daquela centúria. Mais especificamente nos últimos decênios dos Oitocentos, a circulação de periódicos voltados à arte caricatural foi praticamente ininterrupta em terras sulinas, com a edição de publicações de variável qualidade de impressão e tempo de duração. Em comum entre elas estava a prática da crítica social, a de costumes e a de natureza política. Dentre esses hebdomadários, estiveram os porto-alegrenses *O Fígaro* e *O Século*, os pelotenses *Cabrión* e *A Ventarola*, e os rio-grandinos *O Diabrete*, *Maruí* e *Bisturi*¹⁶.

O Diabrete circulou na cidade do Rio Grande de 1875 a 1881, com tipografia própria. Seu título inspirava-se na própria figura diabólica, mas o intento era

¹⁴ LIMA, Herman. *História da caricatura no Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1963. v. 1, p. 13.

¹⁵ BURKE, Peter. *Testemunho ocular: o uso de imagens como evidência histórica*. São Paulo: Editora UNESP, 2017. p. 121.

¹⁶ Ver: FERREIRA, Athos Damasceno. *Imprensa caricata no Rio Grande do Sul no século XIX*. Porto Alegre: Globo, 1962.

apresentar não necessariamente a versão demoníaca, e sim, algo mais leve, visto que o termo se refere não só ao pequeno diabo, como também a uma criança travessa. Em sua apresentação, o hebdomadário dizia que, sem constituir-se em postes de injustificáveis agressões, procuraria timbrar pelo razoável de suas apreciações e apanhados, erguendo por divisa no pórtico de sua propriedade a legenda que seria sua norma em suas árduas pugnas: "*Lectore dilectanti pariterque monendo*" (O DIABRETE. Rio Grande, 4 jul. 1875).

Publicado em Porto Alegre, entre 1878 e 1879, O *Fígaro* foi uma folha ilustrada cujo título aludia à figura do barbeiro, personagem teatral e operístico, além de ser o nome de um longo jornal francês. Os versos serviram para que o semanário expressasse o seu conteúdo programático, aludindo aos vários instrumentos de trabalho do barbeiro que, figurativamente, seriam utilizados a serviço da caricatura, notadamente a navalha que, afiada, em muito serviria para a realização da crítica: *Fígaro, gentil barbeiro (...). Vem hoje, tal como é,/ Com donaire prazenteiro,/ Oferecer os seus serviços/ Ao povo porto-alegrense. (...) O que pode asseverar/ É que há de barbear/ A todos com muito jeito/ (...) Como vedes, leitor, este jornal/ É crítico, humorístico e ilustrado,/ Quer bem aceito ser, não odiado (...). Pretende fazer rir, nunca doer* (O FÍGARO. Porto Alegre, 6 out. 1878).

Na cidade de Pelotas circulou o *Cabrion*, editado entre 1879 e 1881. Seu título repetia o de várias folhas do mesmo gênero espalhadas pelo mundo e fazia referência ao ato de importunar, molestar ou perseguir incessantemente, bem de acordo com suas práticas críticas, ferinas e chistosas, típicas da imprensa caricata.

Em seu programa, o periódico garantia que teria sempre um culto para o bem, uma homenagem de justiça para o mérito, consagrando todos os seus esforços em prol da democracia legítima. Explicava também que desprezava a política de campanário, a falsa política que amesquinha caracteres e degradava a opinião, de modo que seria severo apreciador dos atos de todos os partidos e de seus pró-homens. Demarcava ainda que riria em face de tudo e de todos, mas o faria sem ferir, sem o motejo dos petulantes, sem o escárnio maligno e estúpido dos comediantes sociais, exercendo a crítica que castigava, mas não magoava, divertia, mas não provocava expansões de ódio (CABRION. Pelotas, 10 fev. 1879).

O Século foi um jornal humorístico e ilustrado editado em Porto Alegre, entre 1880 e 1893. Ao apresentar-se “Ao público”, em sua primeira edição, a redação afirmava que o periódico pedia um humilde lugar entre a ilustre imprensa da capital do Rio Grande do Sul, dizendo que, sem títulos que o recomendassem, mas aspirando a nobres e elevados fins, pretendia enfrentar os obstáculos que se antepusessem à sua trilha. Ficava também enfatizado que *O Século* não teria um programa definido, vindo a tratar de todos os assuntos com imparcialidade e critério, proporcionando aos seus favorecedores uma leitura variada e útil, circunscrita aos limites da boa moral. Adotou por a divisa *ridendo castigat mores*, demarcando que poderia corrigir certas falhas, rindo e fazendo rir, imaginando que o leitor concordaria com a premissa de que não haveria necessidade de bater-se no púlpito para pregar-se um bom sermão (*O SÉCULO*. Porto Alegre, 11 nov. 1880).

O *Maruí* foi editado na cidade do Rio Grande de 1880 a 1882. O termo “maruí” (ou maruim) refere-se a um inseto díptero da família dos Quironomídeos, revelando as intenções do semanário, executando analogicamente as atitudes de um inseto, ou seja, picar, irritar, produzir ardor ou comichão, promovendo certa agitação na sociedade em que circulou. Sua apresentação ao público foi expressa na forma de versos, nos quais a folha revelava alguns de seus escopos: O meu programa defini-o/ sem rodeios francamente/ pretendo ver se enriqueço/ trabalhando honestamente. (...) Eu sou um pequeno inseto/ ligeiro, alegre e taul/ a volitar buliçoso/ por estas plagas do sul./ Tranquilizai-vos, leitoras/ não tem veneno o ferrão/ posso, pois, em vossos rostos/ ir dar um leve chupão./ Não vou manchar minhas asas/ pelo lodo dos paus/ desprendo o voo ligeiro/ só nos espaços azuis./ (...) Eis aqui o meu programa/ variado, apetitoso/ e sem mais, caros fregueses/ eu me despeço saudoso (MARUÍ. Rio Grande, 4 jan. 1880).

A cidade de Pelotas foi palco para a circulação de outra publicação ilustrada de nome *A Ventarola*, editada entre 1887 e 1890. Praticante da crítica em geral, dedicou especial atenção aos temas políticos, expressando uma postura abertamente republicana. O predominante tom crítico e humorístico de suas páginas já ficava demarcado em seu programa, apresentando-se como catita e perfumada, como a rola, que da moita emerge, voando acalorada, em busca do amante amofinado. Considerava que seu destino seria o de fazer rir, pular, folgar, dançar, pretendendo com açúcar seu crayon adocicar e em alfinete a pena convertendo, garantia que

seu prólogo seria *castigat mores ridendo* (A VENTAROLA. Rio Grande, 10 abr. 1887).

Publicado na cidade do Rio Grande, o *Bisturi* circulou de modo regular entre 1888 e 1893, mas sua existência se prolongou, com edições esporádicas e vários períodos de publicação suspensa. Tal semanário acompanhou *pari passu* algumas das transformações fundamentais da sociedade brasileira, como a abolição da escravidão e a proclamação da república. Praticou a crítica social e a de costumes, mas sua especialidade foi a de natureza política, observando sob o prisma caricatural e censório a vida político-partidária e ideológica nacional, regional e local. A redação do semanário afiançava ainda que guardaria os princípios determinados pela urbanidade, ainda quando fosse mister ser um pouco pungente na luta de coerção aos desvios que por vezes envergonhavam. Prometia empenhar-se na extirpação da lepra social dos escândalos, da calúnia, de todos os vícios, enfim, sem que se lhe notassem as invectivas livres e as alusões imorais que desedificam na prática do comedimento dos mútuos deveres da família social, de modo que assim lavrava a profissão solene de sua fé jornalística (BISTURI. Rio Grande, 1º abr. 1888).

Como era comum à prática da arte caricatural, esses periódicos utilizaram-se do conteúdo simbólico para expressar seu pensamento crítico. A informação visual proporcionada pela caricatura, nas suas definições e nos seus significados associativos, vem a colocar os leitores como coparticipantes em um alfabeto a apreender, e em uma verdadeira tipologia de símbolos, integrados no desenrolar dos acontecimentos ou

conjunturas históricas, mais ou menos complexas¹⁷. A partir de tal perspectiva, uma incursão ao mundo dos valores simbólicos da caricatura torna possível uma incursão ao universo por ela retratado, já que o simbolismo se crava no natural e se crava no histórico, participando, enfim, do racional¹⁸. Desse modo, para o caricaturista, o sentido mágico das coisas impera, predominando a subjetividade na visão que tem dos indivíduos, à medida que ele idealiza o panorama e, depois, vagarosamente, constrói o seu mundo, todo seu, simbolicamente seu¹⁹.

Um das criações simbólicas estabelecidas por tais semanários esteve alicerçada nas imagens em torno da navegação, com a presença de embarcações que se deslocavam pelas águas, enfrentando todo o tipo de intempéries. Na maior parte das vezes, a associação era com a “nau do Estado”, ou seja o aparelho estatal e os donos do poder, em geral observados a partir de um olhar profundamente crítico. Tal representação a partir da navegação deveria dar a ideia de segurança em uma travessia difícil, mas que, sob o viés da ironia e do sarcasmo caricatural, apresentavam o significado das dificuldades enfrentadas pelos homens que

¹⁷ MORAIS, Fernanda Borges Ferreira; MAGALHÃES, Maria Benedita Cabral de & MORAIS, Maria José da Silva. *A caricatura: um recurso educativo nas aulas de História*. Lisboa: Associação de Professores de História, 1996. p. 3.

¹⁸ CASTORIADIS, Cornelius. *A instituição imaginária da sociedade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991. p. 152.

¹⁹ SOUZA, José Antônio Soares de. Um caricaturista brasileiro no Rio da Prata. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. v. 227. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1955. p. 4-5.

comandavam tal Estado. Geralmente em dificuldades, os governantes tinham de enfrentar a tempestade, demarcando uma manifestação da cólera divina e, às vezes, um castigo²⁰, não conseguindo sobrepor os dois perigos essenciais de navegar, ou seja, a destruição, com o triunfo do oceano, ou o retrocesso, associado à regressão e ao estancamento. Sem conseguir controlar o barco, os homens públicos perdiam a segurança e o rumo definido, indo de encontro a variados obstáculos ou enfrentando a fúria dos mares²¹.

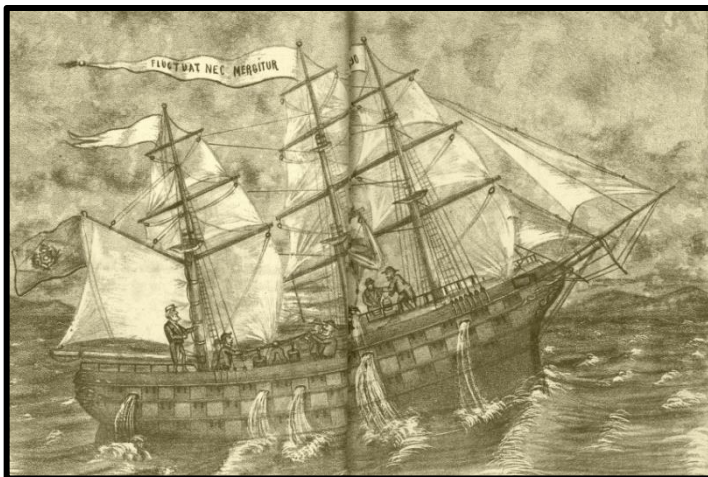
Nesse sentido, *O Fígaro* mostrou um membro do gabinete imperial que utilizava sua própria pasta ministerial no lugar de embarcação, acossado pelo mar bravio e pela ventania gerada por um opositor, havendo a dúvida se o ministério iria aguentar tais circunstâncias desastrosas (O FÍGARO. Porto Alegre, 23 mar. 1879). Já o *Cabrion* trouxe o Estado Nacional Imperial representado por um veleiro que, apesar das dificuldades, ao menos momentaneamente, permanecia navegando (CABRION. Pelotas, 24 ago. 1879). A nau do Estado apareceu em conjunto caricatural de *O Diabrete*, surgindo a mesma inicialmente com a ausência de um homem ao lema, em relação ao desgoverno, havendo a necessidade de outro barco para resgatá-la. Em seguida, o navio voltava a se fazer presente já com as velas rasgadas e enfrentando águas inclementes, ao passo que, a bordo, o índio – tradicional representação do povo brasileiro – utilizava-se da reza para buscar a salvação, mas, sem resistir ao

²⁰ CHEVALIER, Jean & GHEERBRANT, Alain. *Dicionário de símbolos*. 4.ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1991. p. 632 e 874.

²¹ CIRLOT, Juan-Eduardo. *Dicionário de símbolos*. São Paulo: Editora Moraes, 1984. p. 403, 500 e 571.

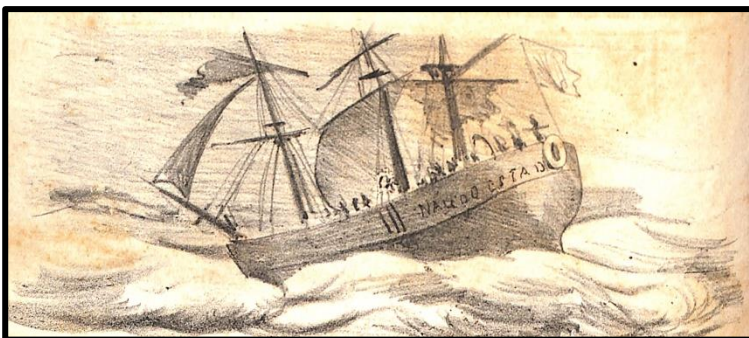
ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE

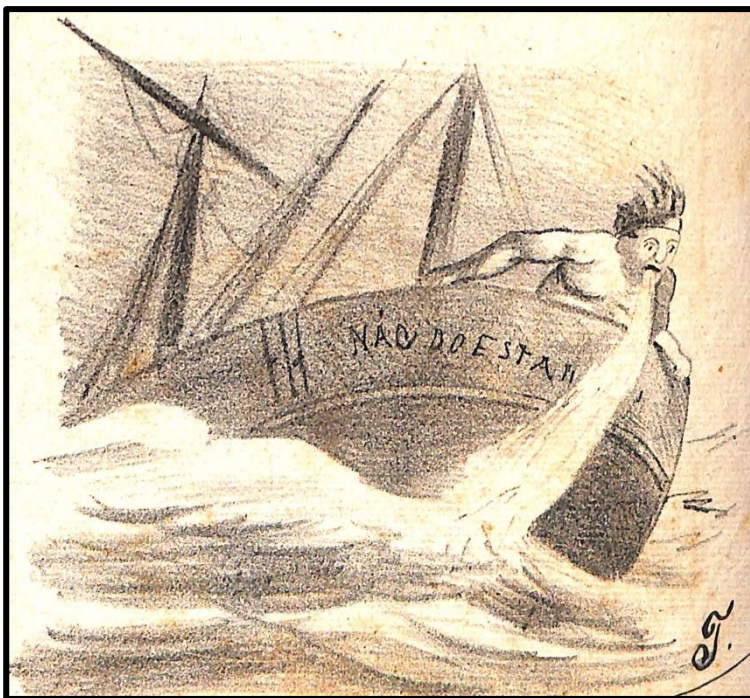
balanço regurgitava à proa do navio (O DIABRETE. Rio Grande, 18 abr. 1880).





ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE

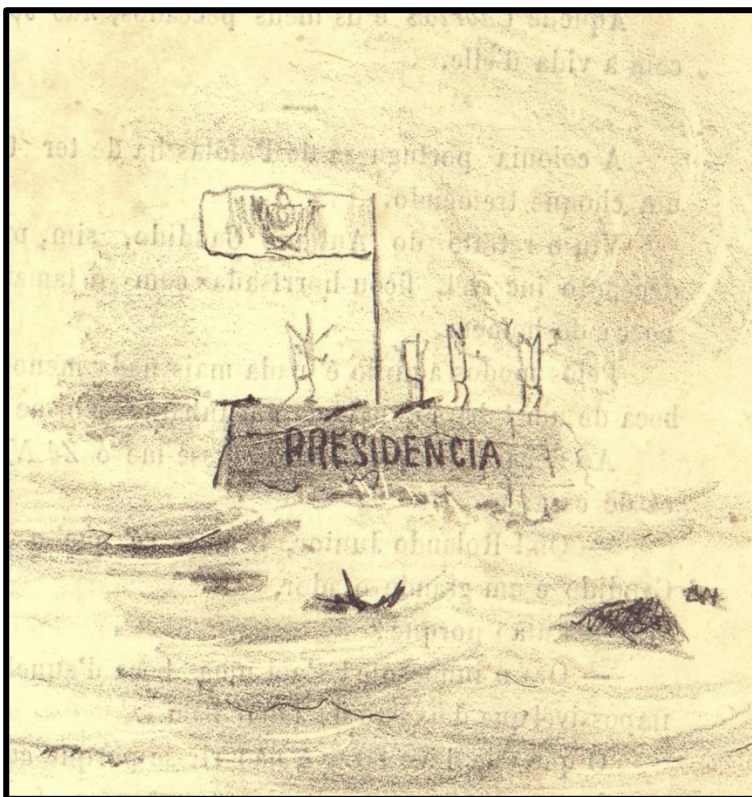


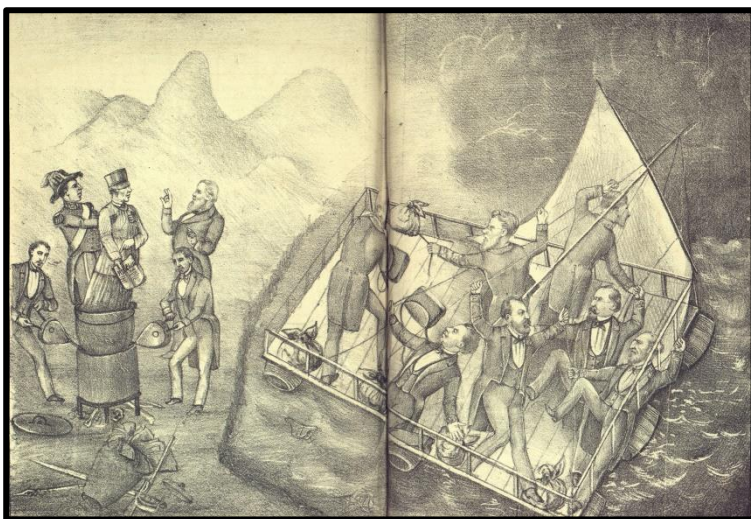
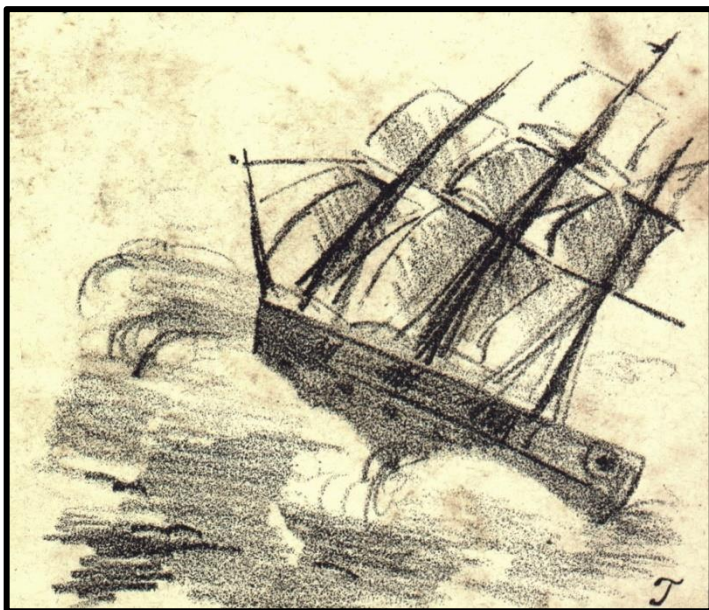


No âmbito regional, o *Maruí* mostrava que, apesar da oposição imposta pela imprensa, a presidência provincial conseguia manter-se em seu lugar (MARUÍ. Rio Grande, 25 abr. 1880). Já na esfera nacional, *O Diabrete* trazia a ideia dos “amigos” do governo, únicos a acreditar que o mesmo conseguiria “levar a nau do Estado para o 7º céu” (O DIABRETE. Rio Grande, 25 abr. 1880). Por outro lado, o mesmo periódico apresentava os governistas enfrentando amplos obstáculos para manter a barca flutuando, afirmando com ironia que “os melhores nautas não se aguentam melhor no balanço”

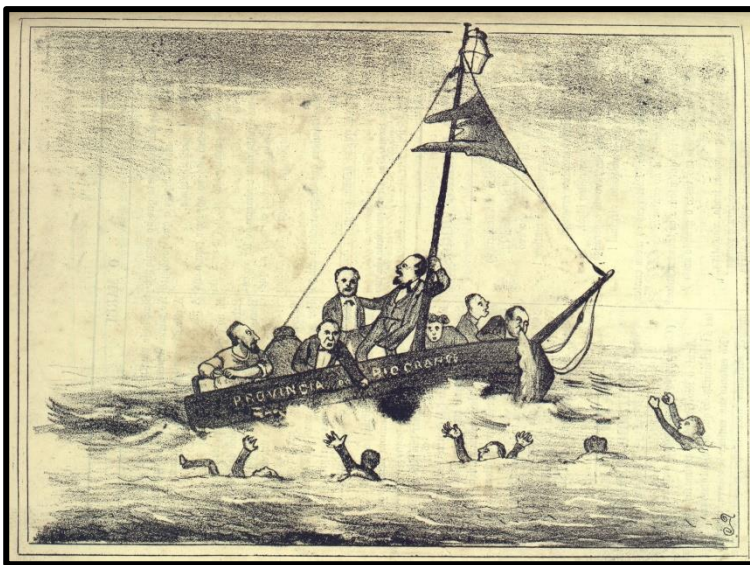
ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE

(O DIABRETE. Rio Grande, 18 jan. 1881). Retomando o contexto provincial, o *Maruí* mostrava o Rio Grande do Sul como uma pequena embarcação, tecendo críticas quanto ao excesso de candidatos, cujo número era tão alto, que não havia mais lugar no barco. Nessa linha, destacava que “são seis distritos e um cento de aspirantes ao parlamento”, de modo que “temos o naufrágio”, pois “é impossível que a canoa possa com tanta baixaria” (MARUÍ. Rio Grande, 28 ago. 1881).



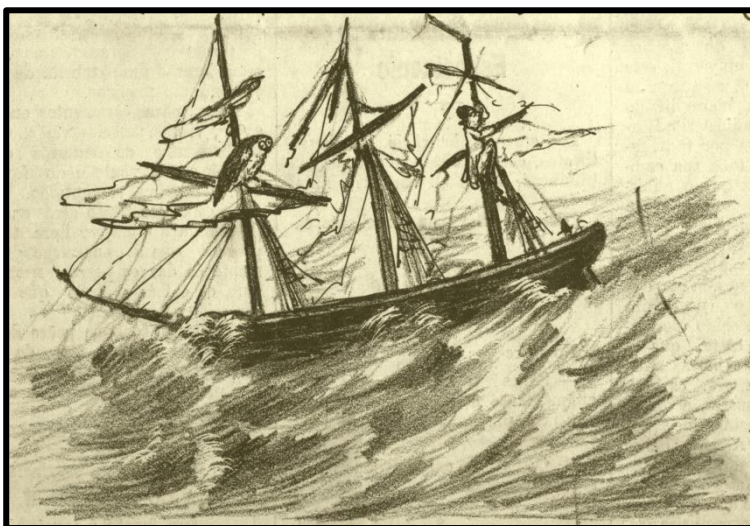


ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE



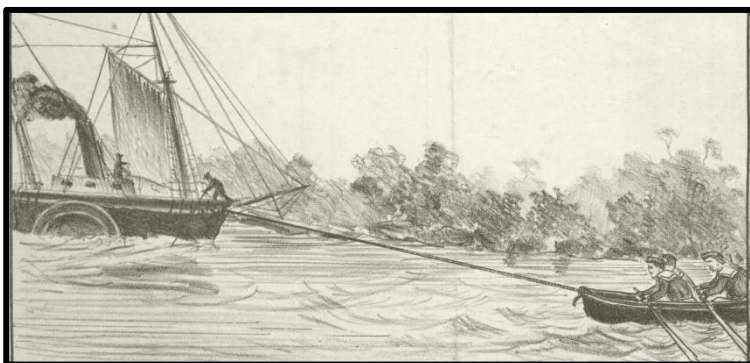
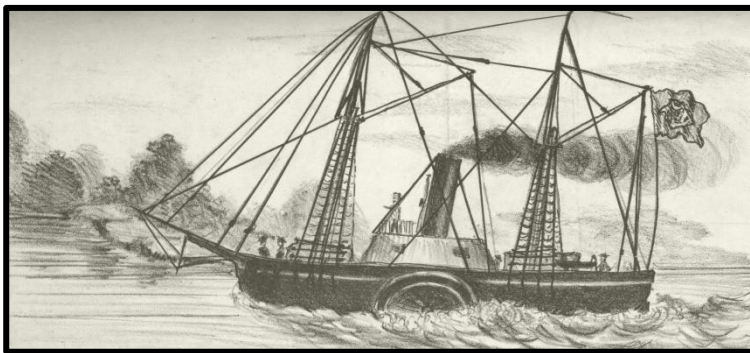
O *Século*, por sua vez, lançou mão por diversas vezes da simbologia da navegação. Em uma das caricaturas, colocava em dúvida a capacidade dos governantes, dizendo que, “com semelhantes timoneiros vai à garra a nau do Estado” (O SÉCULO. Porto Alegre, 29 jan. 1882). Em crítica aos liberais, na capa do mesmo semanário era apresentado um homem público tentando salvar-se de uma borrasca, desesperadamente agarrado ao mastro, acreditando que, com aquele “piloto” o “batel” inevitavelmente iria se esboroar junto à “costa” (O SÉCULO. Porto Alegre, 10 set. 1882). Tal semanário ainda tratou jocosamente uma viagem da presidência provincial, simbolizada por um vapor, buscando demonstrar que a ida em baixa velocidade e a volta, em alta, demonstravam que a recepção a essa autoridade

poderia não ter sido tão positiva (O SÉCULO. Porto Alegre, 23 set. 1883). Em outra capa, *O Século* trazia uma barquinha da qual dois tripulantes já haviam caído ao mar, restando apenas um deles que se mostrava impotente diante da desgraça dos outros, sendo outra vez uma alusão ao número excessivo de pretendentes a cargos públicos (O SÉCULO. Porto Alegre, 20 jul. 1884).



ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE

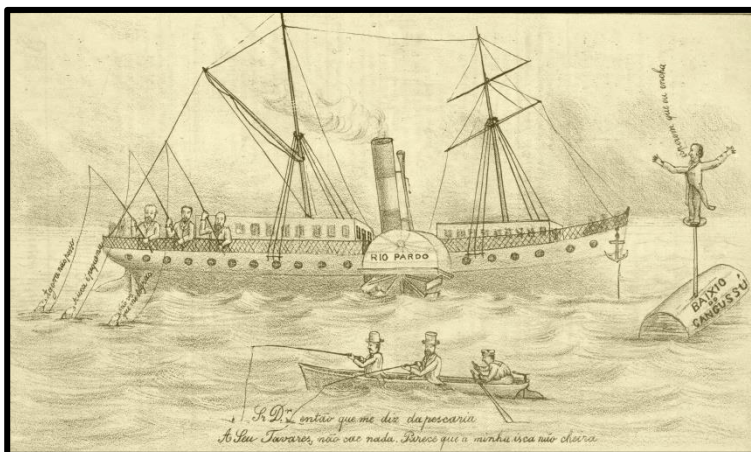




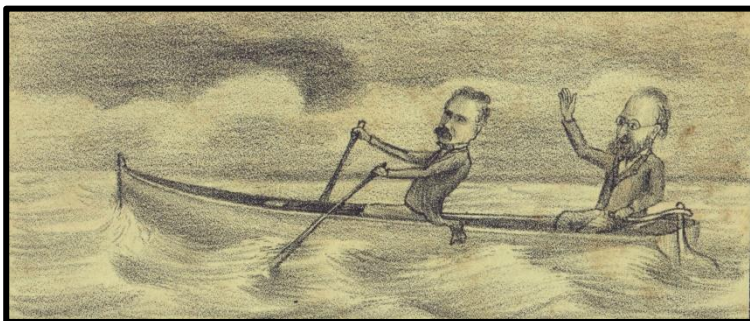
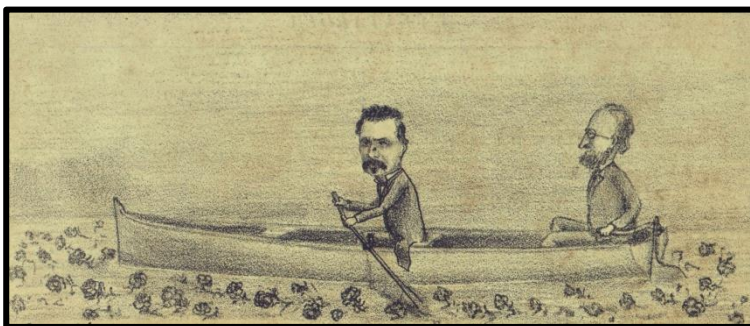
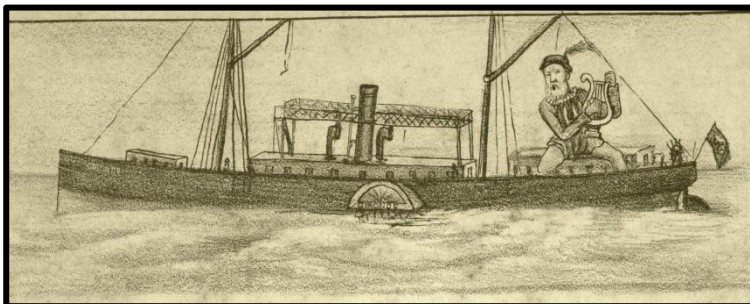
ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE



A publicação pelotense *A Ventarola* encontrou no ato de navegar um símbolo bastante propício a suas críticas. Foi o caso de uma “pescaria política”, na qual os políticos, ao invés de peixes, estavam pescando dinheiro público que deveria ser empregado na correção de um baixio em uma via fluvial (A VENTAROLA. Pelotas, 1º maio 1887). Os ataques eram dirigidos inclusive à figura imperial, que, ao invés de estar pilotando a nau do Estado, preferia agir como “poeta, tangendo a lira” (A VENTAROLA. Pelotas, 11 set. 1887). Em outra caricatura, dois agentes da política navegavam em uma canoa, felizes por estarem navegando “em mar de rosas”, entretanto observavam que a situação iria mudar, vindo “uma nuvenzinha no horizonte”, aproximando-se a tempestade e o mar agitava-se, de modo que a tal nuvem não seria “prenúncio de bonança” (A VENTAROLA. Pelotas, 4 dez. 1887).



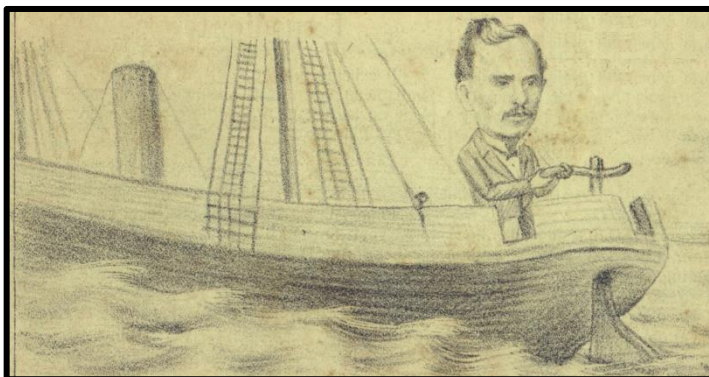
ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE

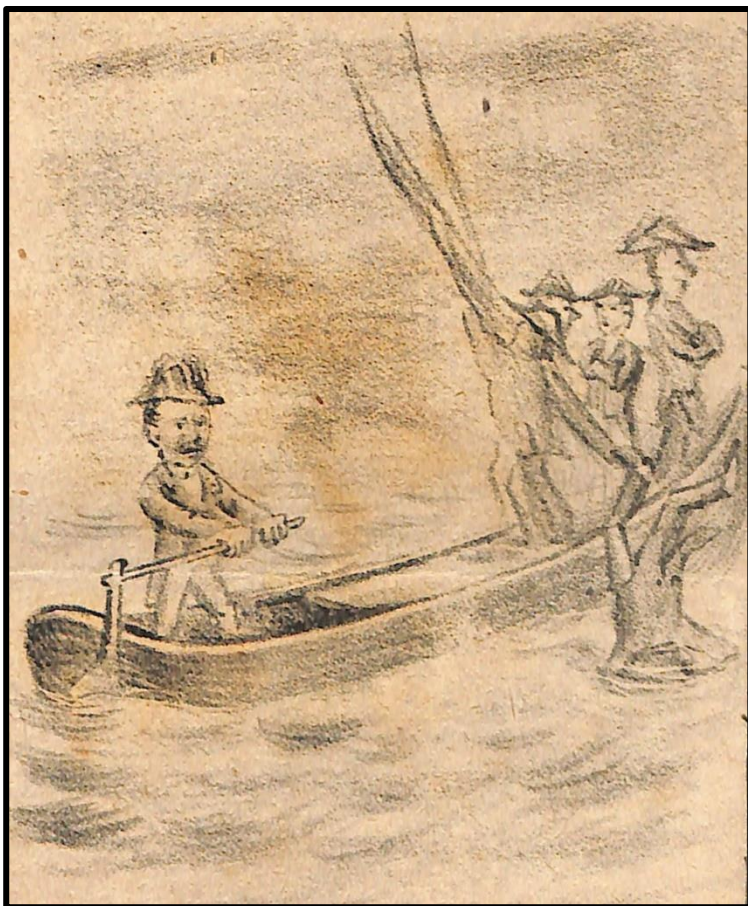


A capacidade de um “timoneiro” para “dirigir” uma “barquinha” era mais uma vez contestada por *A Ventarola*, questionando se não haveria “naufrágio certo” (A VENTAROLA Pelotas, 11 mar. 1888). Ainda sobre os últimos tempos monárquicos, o *Bisturi* trazia um ministro utilizando-se de sua pasta como se fosse um barco, enfrentando um “agitado mar” e carregando a bandeira branca da “misericórdia”, tendo em vista a ventania que enfrentava, oriunda da dama do barrete frígio, alegoria republicana, como um prenúncio da derrocada monárquica (BISTURI. Rio Grande, 22 jul. 1888). Acreditando na queda do regime, *A Ventarola* mostrava o governo tendo dificuldades na navegação, em um quadro pelo qual “o calhambeque governamental não demora a naufragar” (A VENTAROLA. Pelotas, 7 abr. 1889). Em sua capa, a folha pelotense trazia cena em que a nau do Estado monárquico estava por soçobrar, de modo que seria a última oportunidade dos políticos mamarem nas tetas na nação e escorcharem as atividades produtivas do comércio e da indústria com altos impostos (A VENTAROLA. Pelotas, 12 maio 1889). Na mesma linha, apesar de uma aparente tranquilidade dos tripulantes, ou seja, os membros do ministério, mesmo que as velas do barco estivessem se desfazendo, o mesmo periódico imaginava o pior destino para o “calhambeque” e o “timoneiro” (A VENTAROLA. Pelotas, 19 maio 1889). A previsão viria a se confirmar e *A Ventarola* mostrou a última inversão partidária imperial como uma “tempestade horrível”, que “sepultou no seio das ondas o timoneiro e mais a tripulação”, referindo-se ao ministério decaído, ao passo que, para aqueles que

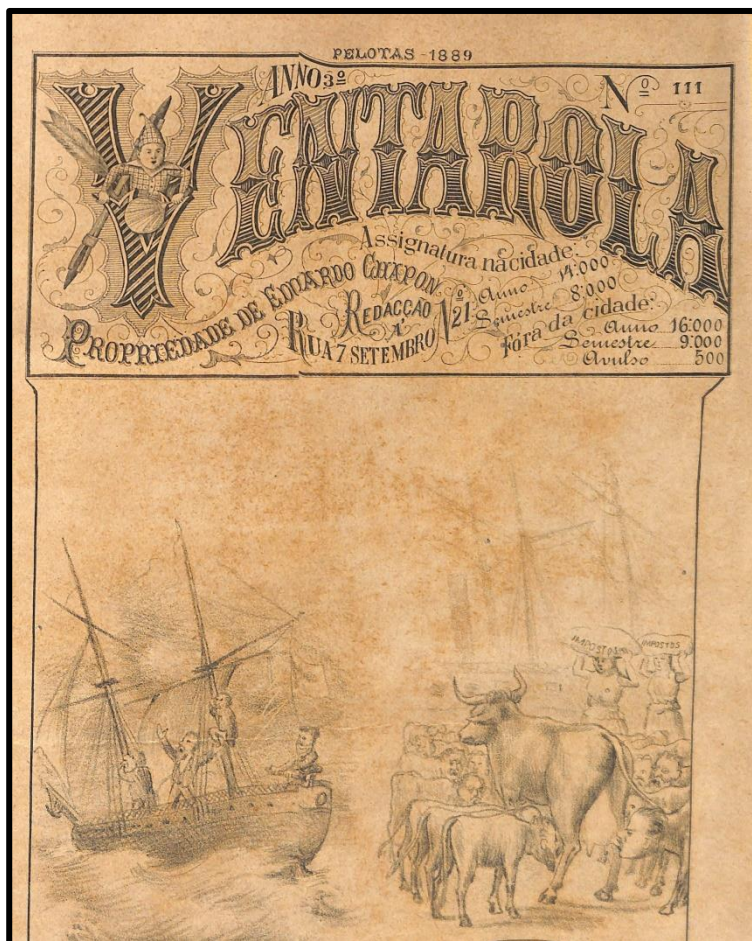
ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE

ascendiam ao poder, o céu estava limpo e “o mar sereno” (A VENTAROLA. Pelotas, 9 jun. 1889).



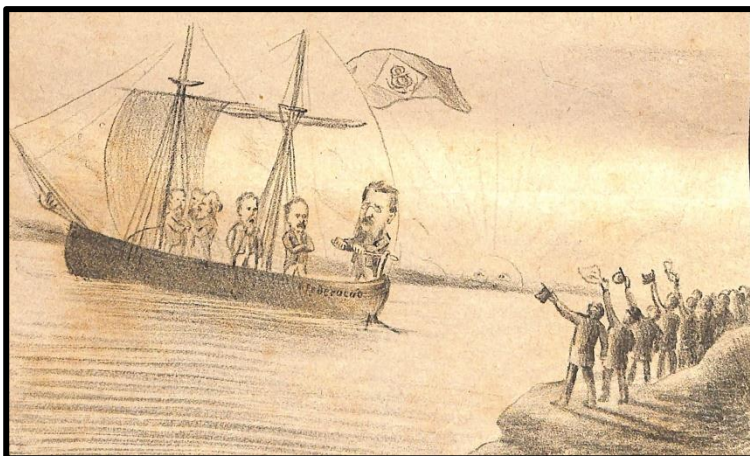


ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE



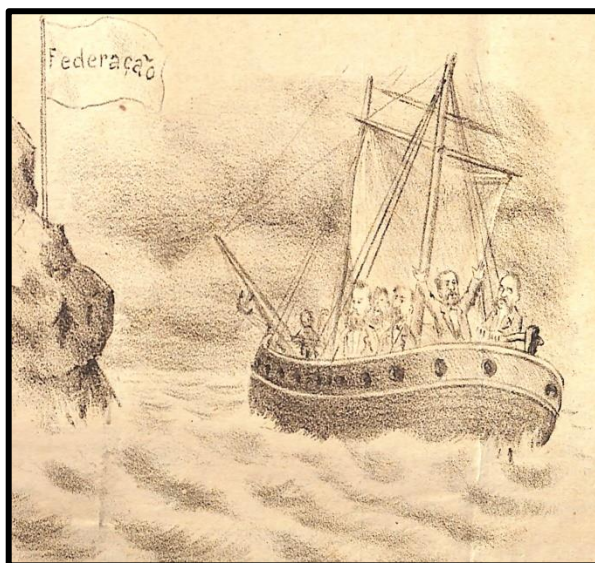
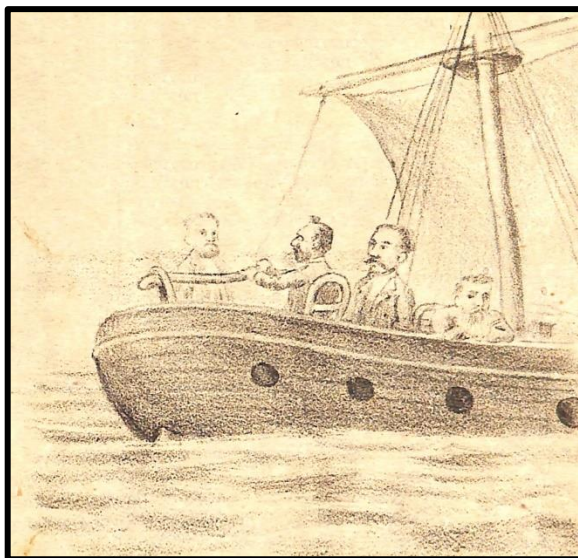


ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O SIMBÓLICO E A CONCRETUDE



Nos estertores monárquicos, *A Ventarola* apresentava o último gabinete imperial, que estaria a julgar que “a nau ministerial navega em águas tranquilas, sob um céu bonançoso”. Lançava, entretanto a perspectiva de uma mudança brusca nas condições climáticas e de navegação, aproximando-se “a tormenta”, que poderia “lançar o navio de encontro” ao “rochedo” do republicanismo. A folha acreditava na ascensão da nova forma de governo, mostrando a dama republicana a ocupar o comando de um “novo barco”, que seria “construído com os destroços” do anterior, que soçobrava, podendo “levar às praias do futuro os verdadeiros paladinos da liberdade pátria” (*A VENTAROLA*. Pelotas, 27 out. 1889).

FRANCISCO DAS NEVES ALVES



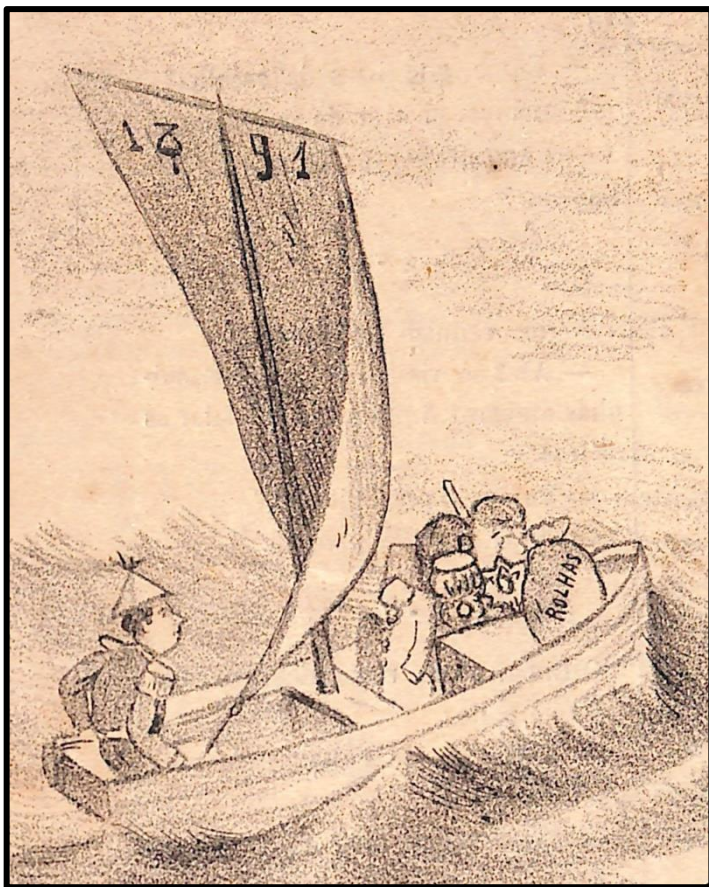
ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE



Uma vez instaurada a nova forma de governo, às críticas ao modo de condução do novel regime couberam ao *Bisturi*, que, com ironia e sarcasmo, se opunha à política econômico-financeira governamental, que vinha gerando inflação e malfeitos, como no caso da liberalização dos bancos de emissão, de modo que o

Brasil era representado por uma embarcação que tinha à proa o indígena, designando a nação, sob a argumentação de que “agora sim o país vai à vela, navegando em um mar de papel-moeda” (BISTURI. Rio Grande, 4 maio 1890). Na mesma linha, a virada para o ano de 1891 era anunciada na forma de um pequeno barco, com um “carregamento de maravilhas”, o qual seria composto por medalhas para os novos detentores do poder, impostos para sobrecarregar o povo, rolhas para amordaçar a imprensa, armas e porretes para promover a repressão (BISTURI. Rio Grande, 28 dez. 1890).

ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE

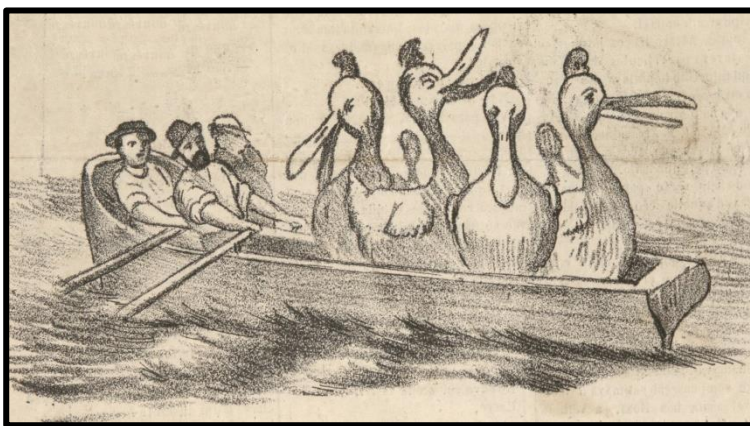


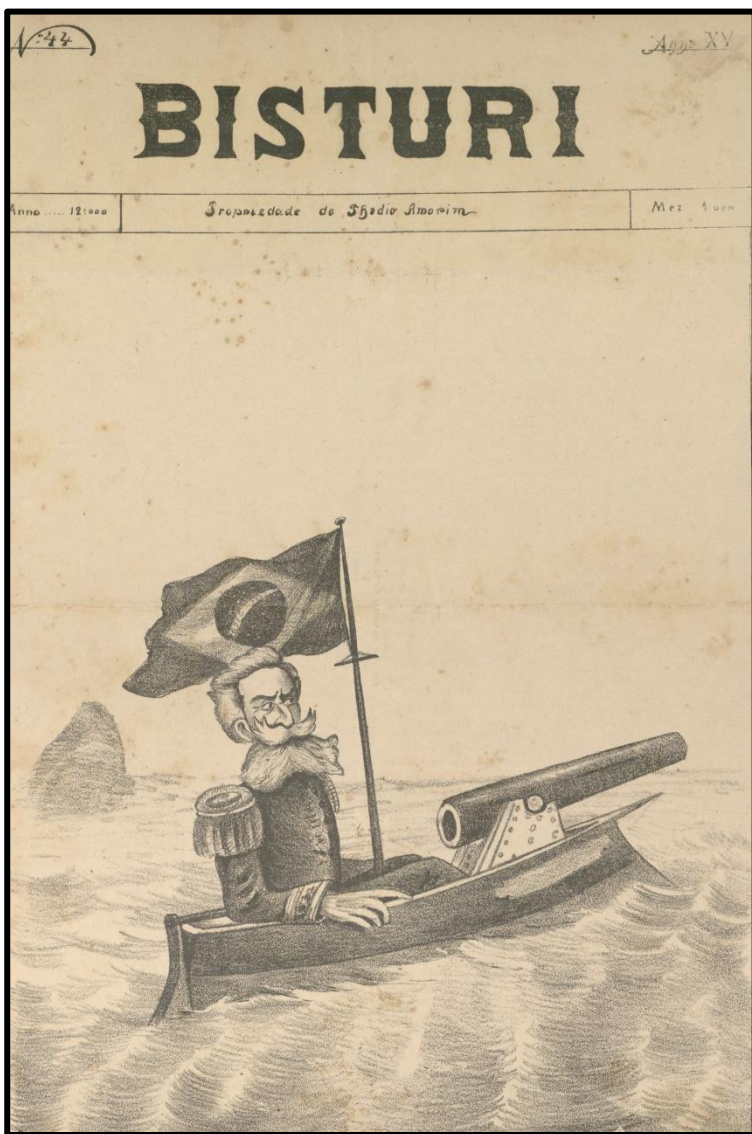
Contrário ao modelo castilhistas, o *Bisturi* associava Júlio de Castilhos e seus seguidores a patos, em alusão a um apelido de adolescência indesejado por esse líder político e no sentido pejorativo de tolo, pacóvio e idiota e, desse modo, anunciava a chegada de um barco à cidade, carregado de figuras palmípedes

com barretes frígios, em referência ao republicanismo, ou seja, os sectários do castilhismo, dizendo ironicamente que eles estariam “ufanos e triunfantes” pelos “altos serviços políticos prestados à pátria” (BISTURI. Rio Grande, 1º mar. 1891). Por ocasião do golpe de Deodoro da Fonseca, buscando fechar o parlamento e concentrar os poderes em suas mãos, o periódico se opôs a tal ato e demonstrou isso mostrando o personagem presidencial em um pequeno bote, com um canhão desproporcional em relação ao tamanho da embarcação, no sentido do autoritarismo dos atos presidenciais. A esse respeito, o semanário sentenciava: “Cuidado generalíssimo, os horizontes escurecem, anunciando próxima borrasca!... A nau do Estado é muito pequenina e nova, não vamos ter alguma desgraça...” (BISTURI. Rio Grande, 15 nov. 1891). Na mesma linha, a folha aplaudia as reações negativas para com a atitude golpista de Deodoro, como no caso da Armada que ameaçava utilizar as belonaves e os canhões para resistir à ameaça de ruptura institucional de parte do governante (BISTURI. Rio Grande, 22 nov. 1891). O recrudescimento da revolta era marcante no Rio Grande do Sul mesmo antes do início da guerra civil, tanto que o bobo da corte – representação da arte caricatural – observava no cais do porto a chegada de navios com forças repressivas no intento de conter “a população profundamente agitada” (BISTURI. Rio Grande, 14 fev. 1892). O regime vigente foi observado pela publicação ilustrada como um navio em péssimas condições, estando o velame roto e com o casco avariado pelo efeito dos focos rebeldes, além de estar indo frontalmente em direção a um rochedo que designava a restauração monárquica. Além disso, da tripulação, Deodoro já caíra

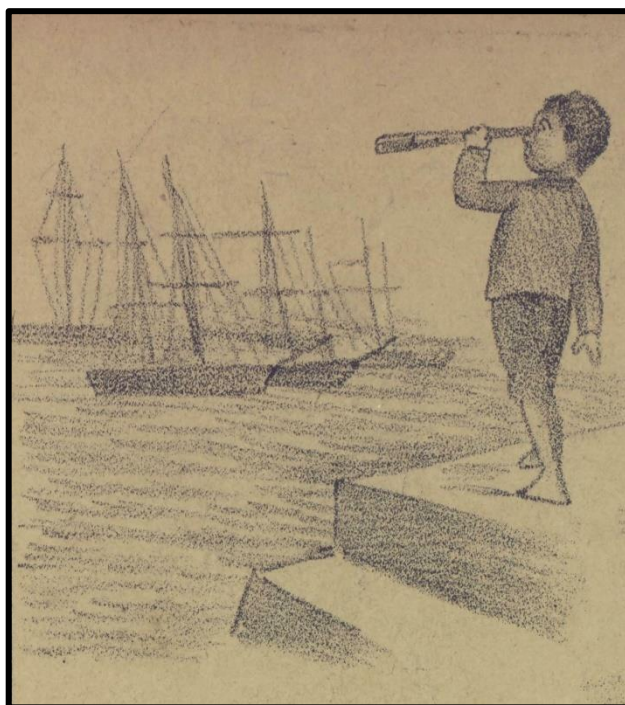
ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O SIMBÓLICO E A CONCRETUDE

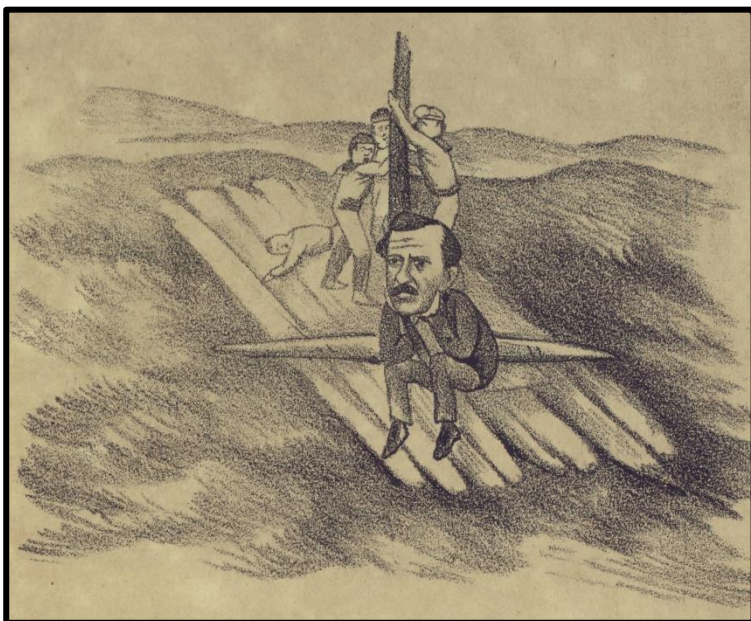
ao mar, ao passo que Floriano Peixoto mal se sustentava, agarrado ao mastro. A legenda demarcava: “A nau do Estado! Tão novinha e já tão escangalhada... No estado em que está o calhambeque, talvez não possa por muito tempo suportar os golpes do cachopo, naufragando desastrosamente”. No mesmo conjunto caricatural, tendo em vista o naufrágio previsto, surgia novamente o personagem presidencial junto de alguns marinheiros, navegando com dificuldades naquilo que restara da nau do Estado, a qual “já anda sobrenadando, sem leme e sem bússola” e “não é mais do que uma jangada de náufragos”, revelando que poderia ser pior, pois havia a possibilidade de ter sido transformada “em saveiro carregado com o lixo da atual política”, sobre o qual se encontrava os “patos castilhistas” (BISTURI. Rio Grande, 21 ago. 1892).



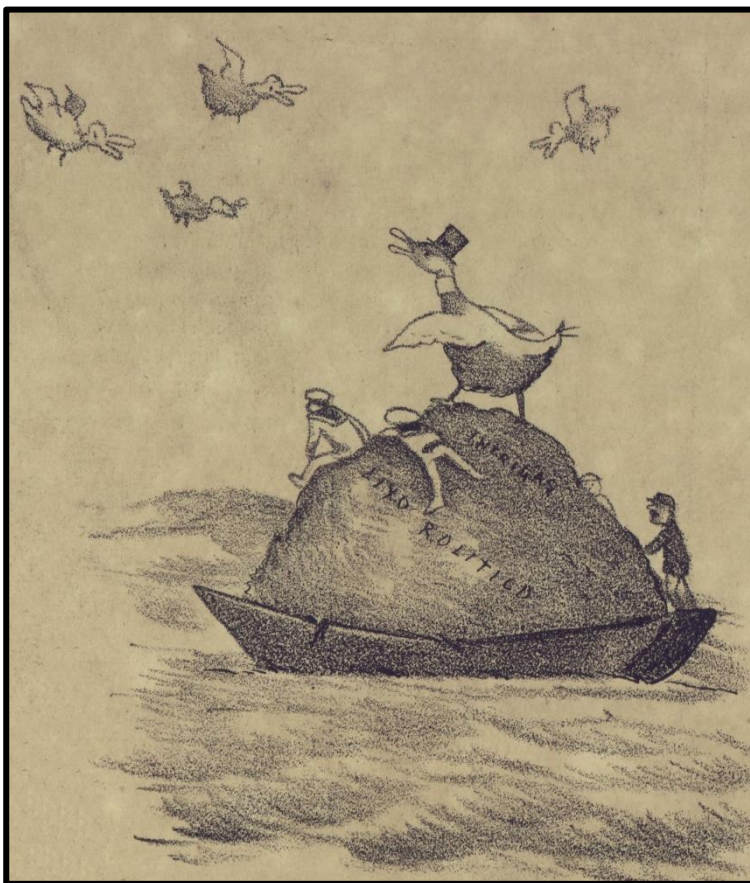


ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE





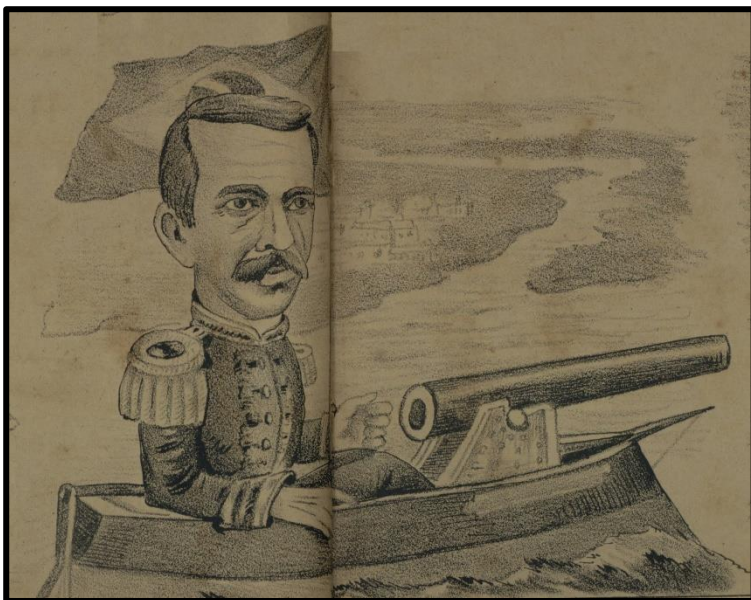
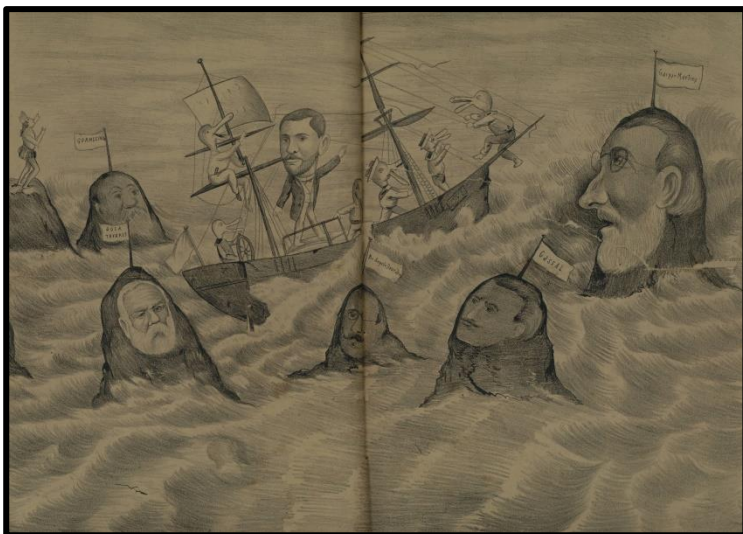
ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE

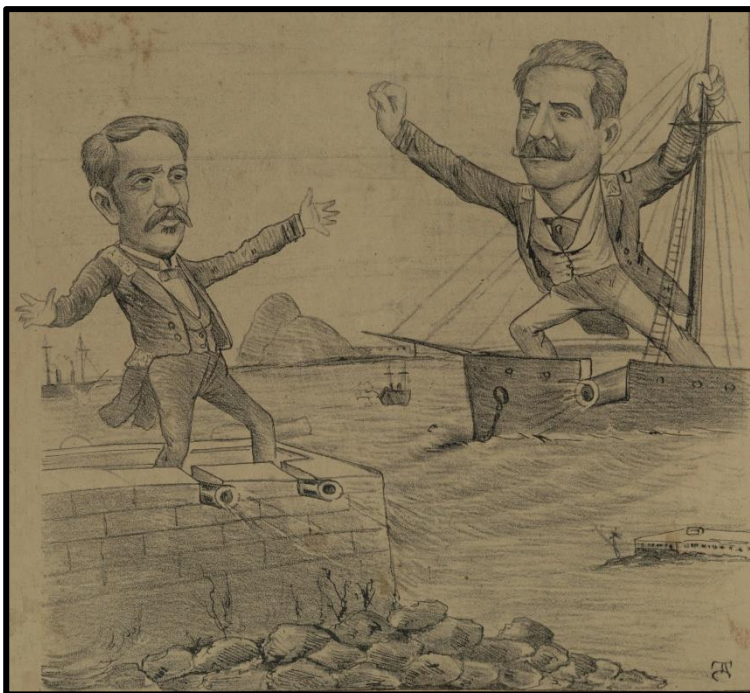


Uma vez deflagrada a Revolução Federalista, o *Bisturi* representou a guerra civil como o enfrentamento entre Júlio de Castilhos – um comandante de barco – e seus marujos “patos” contra os rochedos com as efígies dos principais líderes revolucionários. A ilustração

mostrava Castilhos tinha problemas com a tempestade e não conseguia controlar o navio, “errando a manobra”, o mandatário do castilhismo perdia o rumo. Dessa maneira, a folha previa que o “oceano revoltado” estaria pronto “a tragar o pobre calhambeque” e, “nesse andar” iria “com certeza dar de encontro aos temíveis cachopos da oposição e, sem dúvida nenhuma, o calhambeque vai à garra”. Todo esse cenário era observado por um indígena – o povo brasileiro – estupefato com situação nacional e estadual (BISTURI. Rio Grande, 12 mar. 1893). As atitudes autoritárias de Floriano Peixoto também foram alvo de crítica do semanário rio-grandino, trazendo mais uma vez a autoridade presidencial em um pequeno bote com um canhão de tamanho desproporcional. Nesse sentido, a publicação demarcava: “Desgraçado Estado! Nos parece que o nosso grande chefe da nação se compraz em navegar num oceano de sangue dos nossos irmãos” (23 abr. 1893). Já a Revolta da Armada foi representada pelo periódico como um conflito entre Floriano Peixoto, em uma fortaleza, dizendo que iria “lutar até o desespero”, tendo o Exército e o Tesouro consigo; e Custódio de Melo exigindo que o outro entregasse o governo, pois ele possuía “o patriotismo dos oposicionistas” e acreditava no triunfo de sua causa (BISTURI. Rio Grande, 10 set. 1893).

ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE





Refletindo uma prática usual em meio a seus congêneres, a imprensa ilustrado-humorística sul-rio-grandense utilizou-se de diversos símbolos na expressão da arte caricatural. Tal uso advém da perspectiva pela qual o simbolismo determina aspectos da vida da sociedade, estando ao mesmo tempo cheio de interstícios e de graus de liberdade, refletindo direta ou indiretamente características do *modus vivendi* de um determinado grupo humano²². Nesse quadro, o símbolo se torna vivo em virtude de sua ligação com uma

²² CASTORIADIS, 1991. p. 152-153.

imagem, havendo uma passagem do objeto à imagem, a partir do momento em que se acena para a experiência simbólica²³. Dentre esses símbolos o navio foi recorrente, normalmente associado à figura da nau do Estado, servindo para apreciar a atuação de seus condutores. Nesse caso, a nave é como um astro que gira em torno de um centro, a terra, e dirigida pelo homem, aparecendo também como a imagem da vida, cujo centro e direção cabe ao homem escolher²⁴. De acordo com tal perspectiva, a nau do Estado servia como fator simbólico para que os periódicos sustentassem sua crítica política, orientada pelo respectivo viés político-ideológico. *O Fígaro*, *O Diabrete* e o *Maruí* optaram pela crítica política do senso comum, demonstrando por vezes alguma simpatia pela causa liberal; *O Século* tinha um tendência conservadora; o *Cabrion* e *A Ventarola* foram adeptos do republicanismo; e o *Bisturi* aproximava-se do pensamento liberal, vindo a apoiar a nova forma de governo, mas, desde cedo, não aceitou o regime autoritário que foi estabelecido, colocando-se em ferrenha oposição contra os governos de Deodoro e Floriano, na esfera federal, e o castilhismo, na estadual. Assim, cada um deles estabeleceu estratégias imagéticas e discursivas com base no símbolo da embarcação, na maior parte das vezes para desqualificar as ações dos adversários, que, como comandantes de navios – representando o aparelho estatal – não teriam competência para vencer as intempéries e obstáculos

²³ VIDAL, Jacques. Descobrindo o símbolo. In: ELIADE, Mircea & COULIANO, Ioan Petru. *Dicionário dos símbolos*. Petrópolis: Vozes, 2024. p. 13.

²⁴ CHEVALIER & GHEERBRANT, 1991. p. 632.

antepostos à navegação, vindo a percorrer um inevitável caminho em direção ao naufrágio.

O Velho Marinheiro gaúcho, a navegação e o mar

Nascido na cidade sul-rio-grandense do Rio Grande, a 13 de dezembro de 1807, Joaquim Marques Lisboa teve uma ampla atuação militar na Armada Imperial, chegando ao almirantado, além de ter recebido títulos nobiliárquicos, tornando-se o Marquês de Tamandaré. Sua atuação abarcou significativa parte dos enfrentamentos bélicos nos quais o Brasil teve participação à época imperial. Ainda jovem, ingressou na Marinha e chegou a atuar nas lutas pela independência, em oposição aos portugueses. Também esteve ao lado das forças navais governistas na repressão às diversas rebeliões provinciais que marcaram a transição do I ao II Império. Outras frentes de conflitos nas quais o almirante Tamandaré esteve presente foram as denominadas questões platinas, nas quais, em época diferentes, o Brasil promoveu confrontos contra uruguaios, argentinos e paraguaios. Além disso, teve várias incumbências administrativas na Armada, bem como exerceu funções na casa imperial. Com a mudança na forma de governo, não chegou a se opor abertamente ao novo regime, mas deixou evidenciado que permanecia fiel à forma monárquica. Encerrada sua carreira, permaneceu residindo no Rio de Janeiro até a

sua morte, a 20 de março de 1897²⁵. Ao longo do século seguinte, a partir de um processo de mitificação e heroicização, Tamandaré seria alocado no rol dos denominados “heróis nacionais”, ficando conhecido pela alcunha de *Velho Marinheiro* e vindo a ser guindado à condição de Patrono da Marinha. Para além dessa heroificação, o militar gaúcho teve um componente de concretude em suas vivências, mais especificamente aquelas inter-relacionadas com o mar e a navegação²⁶.

²⁵ Sobre a biografia de Tamandaré, ver: BARROSO, Gustavo. *Tamandaré, o Nelson Brasileiro*. Rio de Janeiro: Cia. Editora Fon-Fon e Seleta, 1956.; BOITEUX, Henrique. *O Marquês de Tamandaré: um indígene brasileiro*. Rio de Janeiro: Zélio Valverde, 1943.; BOITEUX, Lucas Alexandre. *A Marinha Imperial e outros ensaios*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1954.; COSTA, Didio Iratim Afonso da. Almirante Marquês de Tamandaré. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, ano LVI, n. 5-6, p. 335-363, 1936.; COSTA, Dídio. *Tamandaré – Almirante Joaquim Marques Lisboa*. Rio de Janeiro: Alba, 1942.; FLEURY, Renato Sêneca. *O Almirante Tamandaré*. 2. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1930. LIMA, José Francisco de. *Marquês de Tamandaré – Patrono da Marinha: seu perfil histórico*. Rio de Janeiro: Francisco Alves; Brasília: Instituto Nacional do Livro, 1983.; MONTENEGRO, José Arthur. O Marquês de Tamandaré. In: *Almanaque Literário e Estatístico do Rio Grande do Sul para 1899*. Rio Grande: Livraria Americana, 1898. p. 83-90.; PENALVA, Gastão. *Tamandaré para aspirantes*. Rio de Janeiro: Zélio Valverde, 1942.; SILVA, J. M. Castro. Tamandaré. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, ano LXII, n. 5-6, p. 687-692, 1942.; e VILLAR, Frederico. *Almirante Joaquim Marques Lisboa: Patrono da Marinha Nacional*. Rio de Janeiro: [s. l.], 1950.

²⁶ Texto ampliado a partir de: ALVES, Francisco das Neves. *Almirante Joaquim Marques Lisboa - o bicentenário do Marquês de*

ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O SIMBÓLICO E A CONCRETUDE

O mar foi um fator essencial na formação e evolução de muitas das sociedades humanas. Algumas das mais tradicionais civilizações da antiguidade, como a dos fenícios, as cidades-Estado gregas e o Império Romano, passando pela navegação medieval, com destaque para a ação árabe, pela expansão marítimo-comercial europeia da época moderna, que levaria à formação dos grandes impérios coloniais que se espalharam pelo mundo extra-europeu, e chegando ao século XIX, quando as grandes potências preparavam uma nova divisão do mundo, com o avanço do imperialismo europeu sobre os demais continentes, e a forte supremacia britânica, todas essas sociedades e épocas tiveram na navegação um ponto de inflexão em suas histórias. No século XIX, o mar era definido como uma “imensa quantidade de água salgada, que banha as bordas da parte sólida da terra, cobrindo proximamente três quartas partes de sua superfície”, ocupando “maior espaço no hemisfério austral do que no boreal (na proporção de 8:5)”; mesmo que houvesse “um só mar, os geógrafos o dividem em cinco partes, a que dão o nome de oceano, a saber: o atlântico, o pacífico, o grande oceano, o ártico e o antártico”²⁷.

Tamandaré: história & memória. Rio Grande: Marinha do Brasil; Faculdades Atlântico Sul, 2007. p. 41-64.

²⁷ DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO. Organizado por uma Comissão nomeada pelo Governo Imperial sendo Ministro da Marinha o Conselheiro Affonso Celso de Assis Figueiredo, sob a direção do Barão de Angra. Rio de Janeiro: Tipografia e Litografia do Imperial Instituto Artístico, 1877. p. 215.

No caso brasileiro, a importância do Oceano Atlântico foi fundamental para a formação de sua sociedade, a qual se desenvolveu primeiramente no litoral para, paulatinamente, entranhar-se pelo interior de suas proporções continentais. Dono de uma costa muito extensa, o Brasil teria no mar um ponto essencial para o seu desenvolvimento socioeconômico e para as suas relações político-diplomáticas com o resto do mundo, de modo que as lides marinheiras foram fundamentais para o país, desde a sua formação colonial, passando pela edificação do Estado Nacional, até a sua afirmação, primeiro como Império, depois como República. Nesse quadro, muitas das urbes brasileiras se desenvolveriam a partir das ações marítimas, entre elas a comunidade que foi berço do Patrono da Marinha Brasileira. A interação de Joaquim Marques Lisboa com as águas e com as atividades de navegação constituíram uma relação intrínseca desde o alvorecer de sua infância, com as brincadeiras “dos primeiros anos” em que ficava ele “à beira da água lançando cada dia ao mar as suas alterosas fragatas de papel com quatro polegadas de pontal”²⁸, ou quando empunhava o remo e “em sua frágil canoa cruzava as águas lindeiras à sua Vila natal”²⁹.

Nessa linha, destacou o jornal *Rio Grande* que Marques Lisboa teria, “na infância e na adolescência, oportunidades permanentes de olhar o mar, de ver e

²⁸ APONTAMENTOS BIOGRÁFICOS para a história das campanhas do Uruguai e Paraguai desde 1864. Rio de Janeiro: Tipografia Perseverança, 1866. Visconde de Tamandaré. p. 32.

²⁹ PORTO ALEGRE, Aquiles. *Homens ilustres do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: ERUS, [s. d.]. p. 42.

admirar os homens do mar”, na comuna marítima em que nascera, a qual “formou a sua vocação” de modo que, “já nos primórdios da juventude, ingressava na vida de marujo”, sendo “corajoso, destemido e, sobretudo, suficientemente inteligente para alcançar os mais altos degraus da imensa escada das conquistas humanas”³⁰. Além disso, tendo em vista as ocupações de seu pai, o jovem Joaquim pôde acompanhá-lo “nos seus trabalhos menos arriscados”, advindo daí uma “atração irresistível que o mar passou a exercer sobre seu destino, orientando-o ao balanço carinhoso ou violento das suas vagas”³¹. A partir de sua entrada na Marinha, o contato do futuro Almirante Tamandaré com as águas seria inquebrantável.

Esteve Joaquim Marques Lisboa nas águas do Atlântico desde a Bahia até Portugal, durante a Guerra da Independência. Na Campanha da Cisplatina teve seus primeiros contatos com o Prata e com as gélidas águas da Patagônia. Nas várias ocasiões em que se ocupou em debelar as rebeliões provinciais, atravessou a costa brasileira de norte a sul, desde o frio litoral de sua província natal, passando pelas tropicais costas nordestinas e até nas grandes massas de água doce nortistas, nas quais, além de combater, praticaria o que chegou a ser denominado de “esportes amazônicos”, competindo em provas de natação, atravessando os rios que cortavam a região, tendo Tamandaré se dedicado até à “caçada de jacarés”, reproduzindo hábito de

³⁰ *Rio Grande*. Rio Grande, 13 dez. 1975, p. 2.

³¹ MAIA, João do Prado. *Através da história naval brasileira*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1936. p. 97.

moradores locais³². Atravessou o Atlântico outras vezes, na empreitada de modernização da esquadra brasileira. E voltaria ao Prata por diversas vezes, na vigilância naval àquela estratégica região, ou nas campanhas bélicas propriamente ditas do Uruguai e do Paraguai. Mesmo quando atuou em terra, Marques Lisboa se dedicava à administração ou ao estudo de temáticas marítimas, envolvendo a arte da navegação, a tecnologia naval, a geografia, a hidrografia, a topografia, entre tantas outras³³.

A respeito dessa constante relação de Joaquim Marques Lisboa com o mar, foi realizada uma comparação pela qual se criava uma identidade entre o personagem e uma “planta oceânica, que muito mal se dava se lhe trocavam o ambiente vivificador das ondas pelo enganoso bem-estar da terra firme”³⁴. Em sua vida marinha, galgaria os vários postos da hierarquia militar da Marinha Brasileira, desde o voluntário que ingressou nas Guerras da Independência até o almirante, quando se despedia das atividades bélicas, por ocasião da Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai. Conviveu com a própria evolução estrutural da Marinha nacional e com militares de variados países e as nuances hierárquicas peculiares a cada nacionalidade, embora, na maior parte, tivessem a mesma raiz. A relação seguinte corresponde a alguns dos principais postos, cargos e/ou

³² MAIA, p. 107-109.

³³ COSTA, Didio Iratim Afonso da. Barroso, Tamandaré, Inhaúma. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, ano LIII. n. 1-2, p. 44-45, 1933.

³⁴ PENALVA, Gastão. *Gente do mar*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas do *Jornal do Brasil*, 1926. p. 30.

funções que marcavam a vida marítima da época de Tamandaré e podem servir a uma melhor compreensão das graduações hierárquicas da Marinha de então³⁵:

- **Ajudante** – *Aide* – *Assistant* – Oficial que transmite ordens, etc, ou qualquer outro funcionário encarregado de auxiliar quaisquer trabalhos, substituindo às vezes o superior.
- **Almirante** – *Amiral* – *Admiral* – O mais elevado posto em todas as marinhas e título que se costuma dar a todo o comandante em chefe de grande força naval ou esquadra. Sua derivação é do termo árabe *al-emir*. Em Portugal, nos primeiros tempos, teve essa autoridade, criada pelo rei D. Diniz, mando absoluto sobre tudo que pertencia à Marinha, quer de guerra, quer mercante. Entre nós continua o mesmo posto, mas sem o mando absoluto que tinha, o qual passou a ser exercido por tribunais especiais. Criada por S. Luiz em França, tinha tal patente grandes prerrogativas, e ainda hoje é uma das primeiras dignidades do Estado. Na Inglaterra, o posto ou título de *great admiral* foi sempre dado ao mais próximo parente do rei; e, como em outras nações, lhe eram inerentes grandes prerrogativas, que depois do reinado de Guilherme IV passaram para um tribunal composto de um número ilimitado de membros (lordes do almirantado), nomeados pelo governo.

³⁵ Todos os postos, cargos e/ou funções foram citados conforme: DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO... . Esta publicação, por ser elaborada bem à época em que viveu o almirante Tamandaré, reflete a contento o contexto hierárquico dessa época. Foi mantida a ordenação alfabética e a tradução dos verbetes em francês e inglês presente na obra.

- **Aprendizes artífices** – *Apprentis* – *Apprentices* – Assim denominam-se os menores pobres ou desvalidos que, a expensas do Estado, aprendem ofícios nos arsenais de marinha, onde recebem também lições de primeiras letras, música, desenho linear e geometria prática. Do salário que percebem de 100 a 300 réis, conforme o seu adiantamento, desconta-se a metade para vencer juros em um banco, e oportunamente ser-lhes entregue. A primeira companhia de aprendizes foi mandada criar no Arsenal da Corte por Aviso de 16 de setembro de 1857. O número de menores que era de 200 foi elevado a 250. Completando 16 anos de idade passam os aprendizes para a companhia de artífices militares.

- **Aprendizes marinheiros** – *Mousses* – *Apprentices mariners* – Menores, militarmente organizados em todas as províncias marítimas do Império, formando companhias filiadas ao corpo de imperiais marinheiros, para o qual são transferidos depois de três anos, se contarem 16 ou mais de idade. O fim dessa instituição é constituir aquele corpo com mancebos que tenham passado a primeira infância em um verdadeiro noviciado da profissão de marinheiro, recebendo ao mesmo tempo a instrução primária fornecida pelo Estado aos demais cidadãos. Os aprendizes marinheiros têm quartel, alimentação, vestuário curativo e um pequeno soldo, e são obrigados a servir no corpo de imperiais marinheiros oito anos. As companhias são em geral formadas de órfãos pobres e outras crianças desvalidas das respectivas províncias, a quem assim o Estado desvia da ignorância e miséria e dá uma profissão garantidora do futuro, no exercício da qual podem chegar às mais elevadas posições, por lhes ser permitido, dadas certas condições, entrar para o corpo

dos oficiais da armada. A primeira companhia de aprendizes marinheiros foi instituída na capital do Império em 1840. Seguiram-se as do Pará e da Bahia em 1855; e desse ano em diante foram-se sucessivamente criando as das outras províncias.

- **Aspirante** – *Aspirant* – *Naval cadet* – Aluno militar da Escola de Marinha.

- **Capitão de Fragata** – *Capitaine de frégate* – *Commander* – Oficial superior da Armada; ocupa o 4º grau de hierarquia militar.

- **Capitão de Mar e Guerra** – *Capitaine de vaisseau* – *Post Captain* – Oficial superior da Armada, o 5º na hierarquia militar. Tem por atribuição especial comandar navios de 2.ª classe.

- **Capitão do Porto** – *Capitaine du port* – *Harbour master* – É o chefe da Capitania. Este emprego, ou antes comissão, só pode ser exercido por um oficial general ou superior da Armada.

- **Capitão Tenente** – *Commandant* – *Captain* – É o primeiro posto ou patente na classe dos oficiais superiores da Armada. Outrora havia na Marinha francesa a patente de *capitaine de corvette*, correspondente à de Capitão Tenente.

- **Chefe de Divisão** – *Chef de division* – *Commodore* – Oficial general da Armada. É o primeiro posto de oficial general.

- **Chefe de Esquadra** – *Contre amiral* – *Rear admiral* – Oficial general da Armada. É o segundo posto de oficial-general. Comanda uma esquadra.

- **Comandante** – *Commandant* – *Commander* – Título do oficial que dirige e é responsável pelo governo de um navio, fortaleza, batalhão ou companhia.

- **Comissário** – *Commissaire* – *Purser* – Empregado de Fazenda, com caráter militar, a cargo de quem estavam a guarda e distribuição das provisões e outros objetos a bordo dos navios, nos quartéis, fortalezas, etc. Estas atribuições são hoje exercidas pelos oficiais de Fazenda.
- **General** – *Général* – *General* – Oficial que comanda em chefe. À classe de generais pertencem os Chefes de Divisão e de Esquadra, Vice-Almirantes e Almirantes.
- **Grumete** – *Mousse* – *Sailor boy* – Moço de navio mercante; primeira praça de marinagem nos navios de guerra.
- **Imediato** – *Second* – *First officer* – É o oficial de Marinha que a bordo dos navios ocupa o lugar de 2.º Comandante, e a quem, além de outras atribuições, incumbe fiscalizar os interesses da Fazenda Nacional.
- **Marinheiro** – *Matelot* – *Sailor* – Praça da marinagem. Os marinheiros alistados no serviço da Armada são divididos em quatro categorias: Marinheiros de Classe Superior, Primeiros Marinheiros, Segundos Marinheiros e Grumetes. Esta classificação, bem como os acessos de uma para outra dessas classes são regulados pelas habilitações que em exame oficial revelam as praças nos diversos serviços da arte de marinheiro.
- **Oficiais** – *Officiers* – *Officers* – Homens que exercem por nomeação do governo ofício de justiça, de fazenda, econômico, militar de mar ou de terra.
- **Piloto** – *Pilote* – *Pilot* – Oficial de náutica. Entre nós os há de duas precedências. Os que estudam e habilitam-se nas matérias do 1.º e 3.º ano da escola de marinha, e depois de aprovados nos trabalhos de organização de derrotas e na prática daquelas matérias, adquirida em uma ou mais viagens, obtêm carta com a nota de apto, mediante a qual podem ser admitidos ao serviço da

Marinha de Guerra e promovidos ao posto de 2.º Tenente, e os que, por exames feitos na referida escola, se mostrarem habilitados com os seguintes conhecimentos: cálculo numérico por logaritmos, geometria elementar, trigonometria esférica e as noções fundamentais da astronomia física, prática no uso da bússola, do cronômetro e do sextante, e perfeito conhecimento dos processos empregados na determinação de latitude e da longitude no mar, e finalmente, do aparelho, manobras e derrota do navio. Os pilotos desta classe, além de não terem a nota de apto, não podem ser promovidos aos postos superiores senão depois de habilitados nas matérias do 1.º e 3.º ano da escola. O piloto, na marinha mercante, toma o nome de Capitão se comanda navio em viagem de longo curso, e de Mestre se navega entre cabos. Os indivíduos que só conhecem certas costas, entradas de portos, etc., e se limitam a guiar navios em tais paragens, tomam o nome de práticos.

- **Sargento** – *Sergent* – *Sargent* – Oficial inferior do batalhão naval e do corpo de Imperiais Marinheiros. Essa graduação compete a algumas praças, tais como mestres, maquinistas de 4ª classe, etc.

- **Sota-Piloto** – *Pilote en second* – *Second mate* – Segundo piloto ou imediato ao piloto. Hoje são admitidos sota-pilotos somente nos navios mercantes.

- **Tenente** – *Lieutenant* – *Lieutenant* – Posto antigo usado no Brasil e em Portugal. Na Marinha há 1.º e 2.º Tenentes.

- **Vice-almirante** – *Vice Amiral* – *Vice Admiral* – Posto imediatamente inferior ao Almirante.

- **Voluntário** – *Volontaire* – *Volunteer* – O indivíduo que espontaneamente se apresenta para assentar praça.

• **Vogal** – Juge militaire – Member of the court martial – Juiz militar; oficial do Exército ou da Marinha que funciona nos conselhos de investigação e de guerra. No Conselho Supremo Militar de Justiça servem como vogais os oficiais que, por terem patente inferior à de Marechal ou Chefe de Esquadra, não podem gozar das honras, privilégios etc. dos conselheiros de guerra. As atribuições de uns e outros, porém, são as mesmas, com a única diferença de não poder o vogal assinar patentes de oficial.

A vivência de Joaquim Marques Lisboa no contexto marítimo deu-se também através dos mais variados tipos de embarcações que comandou e/ou em que navegou, ou ainda com que conviveu, estudou ou teve referência, tendo em vista a relevância dos mares para a intercomunicação mundial. Desse modo, nos muito díspares lugares em que esteve, as experiências com a arte náutica foram as mais variadas, perpassando os modelos de navios pelas variações geográficas e temporais que apresentavam desde a sobrevivência de antigas formas de transporte, de circuitos e de viagens³⁶ até os mais modernos navios, pela tecnologia que avançava e pelas novas rotas de navegação. O convívio cotidiano com as lides marinheiras levou a contatos constantes com o mundo da navegação, com seus termos técnicos usuais e gírias próprias. Na relação a seguir, foi destacado um microcosmo desse universo, apontando algumas das principais características de embarcações

³⁶ BRAUDEL, Fernand. *O Mediterrâneo e o mundo mediterrâneo na época de Filipe II*. São Paulo: Martins Fontes, 1983. v.1. p. 127.

conhecidas e/ou referenciadas à época em que viveu Tamandaré³⁷:

- **Almadia** – *Almadie* – *Almady* – Embarcação inteiriça cavada em um madeiro, usada na Índia e na costa da África.
- **Almiranta** – *Vaisseau-amiral* – *Admiral-ship* – Assim se chamava antigamente a nau onde o almirante içava a sua insígnia.
- **Balandra** – *Belandre* – *Galeot* – Pequena embarcação chata e de coberta, empregada particularmente nos rios, como transporte, ou armada em corso³⁸.
- **Baleeiras** – *Baleinières* – *Whale-boat* – São as embarcações miúdas do serviço dos navios baleeiros. Estas embarcações são de duas proas, muito leves e andadoras. Chamam-se também baleeiras os escalares que têm a mesma forma destas embarcações.
- **Baleeiro** – *Baleinier* – *Whaler* – Navio empregado na pesca das baleias.
- **Balsa** – *Radeau* – *Raft* – Espécie de plataforma flutuante feita de antenas ou outros quaisquer paus, de modo que possa ocasionalmente servir, já para descarregar um

³⁷ Todos os nomes de embarcações são citados conforme: DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO... . Foi mantida a ordenação alfabética expressa no citado dicionário. As ilustrações que representam algumas dessas embarcações foram extraídas da mesma referência.

³⁸ **Corso** – Navegação feita por particulares, completamente autorizados por uma nação beligerante para destruir a marinha mercante e o comércio do inimigo (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 60).

navio, já para salvar a gente de bordo, em caso de naufrágio.

- **Barca** – *Citerne* – *Water barge* – Embarcação destinada a abastecer de água os navios.

- **Barcaça** – *Ponton* – *Pontoon* – Embarcação com aparelho próprio para virar de carena³⁹ os navios; deve ter menos pontal⁴⁰ que o navio que for virar, e o lastro⁴¹ necessário. Há certas embarcações na Província de Pernambuco que conduzem diversas mercadorias de uns para outros portos da mesma província, e para os das províncias limítrofes, a que dão o nome de – Barcaças; suas velas são como as da Jangada.

- **Barco** – *Bateau* – *Vessel* – Termo genérico com que geralmente se designa qualquer embarcação.

- **Bateira** – *Barge* – *Chalan barge* – Embarcação de fundo chato, própria para navegar em rios de pouca água.

³⁹ Virar de carena – Forçar a inclinar-se o navio de modo a descobrir o fundo, a fim de que se possa limpar ou consertar (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 205).

⁴⁰ **Pontal** – É a altura da face superior da caverna (peça de madeira ordinariamente de forma curva, fixa pelo seu meio e transversalmente na quilha do navio, para servir de base aos braços de que se compõem as balizas) mestra na linha da quilha (longa peça de madeira ou ferro, que serve de base à embarcação) à face inferior do vão da última coberta [espaço compreendido entre o primeiro e o segundo pavimentos, a contar do porão; as naus têm duas cobertas, uma guarnecida de artilharia e outra destinada a alojamento da guarnição]. (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 51, 55, 160 e 168).

⁴¹ **Lastro** – Nome genérico de todo o corpo pesado que se mete no porão ou fundo da embarcação para dar-lhe a estabilidade precisa (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 114).

- **Batelão** – *Allège* – *Lighter* – Embarcação própria para transportar objetos de grande peso, como artilharia, carretame, etc.
- **Bergantim** – *Brigantin* – *Brigantine* – Dava-se este nome aos bragues antigos cuja armação era igual à dos modernos, com a diferença de não terem vela grande redonda.
- **Bombardeira** – *Bombarde* – *Bomb-morter* – É uma embarcação de sólida construção, capaz de montar um ou mais morteiros, tendo para isso a coberta ou plataforma escorada convenientemente para o fundo ou porão; é sobre esta plataforma que assentam e giram as carretas dos morteiros. É também um pequeno mastro com um latino ou bastardo⁴². Este navio é ainda hoje usado no Mediterrâneo para o comércio com o Levante.
- **Bote** – *Canot* – *Boat* – Embarcação miúda, ou pequeno escalor de sólida construção, empregada no serviço ordinário dos navios.
- **Brigue** – *Brick* – *Brig* – Navio de dois mastros com velas redondas e cestos de gávea⁴³.
- **Brigue-Barca** – *Trois-Mâts*, *Barque* – *Bark* – Navio de três mastros, sendo os dois de vante iguais aos do brigue, e o de ré com velas latinas.
- **Brigue-Escuna** – *Brig-goellete* – *Brig-schooner* – Navios com dois mastros, sendo o de vante igual ao do brigue, e o de ré igual ao de vante de uma escuna.
- **Brulote** – *Brulot* – *Fire shio* – Embarcação carregada de materiais inflamáveis e explosivos, destinada a incendiar

⁴² **Latinos**; *bastardos* – Tipos de velame (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 32 e 114).

⁴³ **Gávea** – Vela redonda de forma trapezoidal (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 96).

e destruir navios, atracando-se a estes por meio de correntes de que é guarnecida nas extremidades das vergas⁴⁴ e no gurupés⁴⁵. Põe-se fogo ao brulote por meio de uma mecha ou de um artifício, e operada a abordagem, abandona-se a embarcação, a qual, ardendo, ou fazendo explosão, comunica o incêndio e destrói o navio a que está presa. A dificuldade com que luta uma esquadra na condução do brulote limitou o seu emprego aos navios fundeados ou navegando próximo à costa.

- **Cábrea** – *Machine a mater* – *Sheer hulk* – Há em alguns portos marítimos um navio com o nome de Cábrea, mastreado e aparelhado convenientemente para tirar e meter os mastros dos navios, caldeiras dos vapores, artilharia e outros objetos de grande peso.

- **Caíque** – *Caïque* – *Kaique* – Pequena embarcação usada (nas costas de Portugal, Espanha e Mediterrâneo) na pesca e praticagem.

- **Canhoneira** – *Canonière* – *Gun boat* – Navio de pequeno calado⁴⁶, montando a mais grossa artilharia que possa comportar. Geralmente é empregado em operações de guerra em águas fluviais.

⁴⁴ **Vergas** – Longas peças de madeira de forma cilíndrico-cônica que se colocam nos mastros e mastaréus (mastreação – nome genérico que designa todas as antenas de um navio, destinadas a suportar as velas) para neles fixarem-se as velas (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 130 e 204).

⁴⁵ **Gurupés** – É o mastro do navio colocado na extremidade da proa obliquamente e no mesmo plano vertical dos outros (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 100).

⁴⁶ **Calado** – Altura vertical compreendida entre a parte inferior da quilha (..) e a linha de água (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 44).

ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE

- **Canoa** – *Canot* – *Boat* – Embarcação miúda, feita de um só pau ou peça de madeira. O escaler do serviço do comandante de um navio toma o nome de canoa.
- **Capitânia** – *Capitane* ou *capitainesse* – *Comander's galley* – O navio em que vai o chefe de maior patente de uma força naval qualquer. Este termo é hoje pouco usado.
- **Caravela** – *Caravelle* – *Caravel* – Nome que se dava a navios de boca aberta de quatro mastros e quatro velas latinas, muito usados na Marinha Portuguesa nos séculos XV e XVI.
- **Catraia** – *Catraia* – *Whale or pilot surf boat* – Embarcação miúda, de forte construção, com duas proas, empregada no serviço dos portos, na pesca e praticagem das barras.
- **Chalana** – *Chalan* – *Chaland* – Pequena embarcação de fundo chato, lados retos e proa e popa salientes, empregada no tráfego dos rios e igarapés.
- **Chalupa** – *Chaloupe* – *Shallop* – Pequena embarcação que anda a vela e a remos.
- **Charrua** – *Flute, Corvette de charge* – *Transport* – Navio de vela empregado antigamente no serviço de transporte de tropas, de munições e mercadorias.
- **Chata** – *Chatte* – *Flat bottom boat* – Embarcação de duas proas, fortemente construída, de fundo chato e pequeno calado. Na guerra entre o Brasil e o Paraguai foram usadas estas embarcações como baterias flutuantes.
- **Cliper** – *Klipper* – *Clipper* – Denominação que se dá a navios finos que por serem de grande comprimento, e terem muita superfície de pano, são de ordinário excelentes veleiros.
- **Corsário** – *Corsaire* – *Privateer* – Nome dado aos navios armados para o corso e aos seus capitães.

- **Corveta** – *Corvette* – *Corvette* – Navio de guerra de três mastros como as naus e fragatas, mas de uma só bateria⁴⁷, coberta ou descoberta.
- **Cutter** – *Cutter* – *Cutter* – Embarcação de coberta, e de um só mastro armado à latina, em que espiga⁴⁸ um mastaréu para o gafetope⁴⁹. O aparelho destas embarcações varia; em uns notam-se no mastro enxárcias⁵⁰ enfrechadas, noutros, apenas amantes⁵¹ que se tesam à vontade. O mastaréu só tem um brandal⁵² de cada bordo, e tanto este como o mastro tem os competentes estais⁵³ e as respectivas velas de proa, bem como uma única verga, chamada do redondo, que se iça quando há vento largo ou à popa. Geralmente estas embarcações são boas de bolina⁵⁴, veleiras e excelentes para o mar.

⁴⁷ **Bateria** – Um certo número de bocas de fogo assestadas em lugar conveniente (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 33).

⁴⁸ **Espigar** – Abicar mastaréus – Enfiar pelas pegas ou aros os mastaréus (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 2 e 78).

⁴⁹ **Gafetope** – Pequena vela triangular ou quadrangular (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 96).

⁵⁰ **Enxárcias** – Grossos cabos que aguentam os mastros e mastaréus (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 75).

⁵¹ **Amantes** – Cabos de grossa bitola empregados para pôr os mastaréus (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 12).

⁵² **Brandal** – Tipo de cabo (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 38).

⁵³ **Estais** – Cabos que servem de segurança à mastreação no sentido de popa à proa (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 81).

⁵⁴ **Bolina** – Cabo que serve para chamar mais para vante a

ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE

- **Embarcação** – *Embarcation* – *Ships and boats* – Vulgarmente dá-se este nome a qualquer navio de grandes ou pequenas dimensões ou a qualquer barco movido a vapor, a vela ou a remos.
- **Encouraçado** – *Cuirassé* – *Iron-clad* – Navio de guerra cujos lados são revestidos de grossas chapas de ferro para protegê-lo dos projéteis inimigos. À reunião das chapas dá-se o nome de couraça.
- **Escaler** – *Canot* – *Boat* – Pequena embarcação movida a remos ou a vela. Há escaleres da palamenta e de voga; os primeiros são aqueles em que há dois remeiros no mesmo banco, remando um de cada bordo; os outros, aqueles em que há um só remeiro em cada banco alternadamente. Os escaleres a bordo dos navios são classificados por número; sendo o primeiro para o serviço da pessoa mais graduada de bordo, e assim por diante até o último escaler que é empregado nas compras, e em outros serviços ordinários de bordo. *Canot de provision* – *Jolly Boat*.
- **Escuna** – *Goele* – *Schooner* – Embarcação cujas velas principais são latinas, tendo somente vergas no mastro de proa. Há escunas com vergas no mastro grande a que se dá o nome de escunas de duas gáveas.
- **Fragata** – *Frégate* – *Frigate* – Navio de três mastros, como as naus, e de uma e meia ou de duas baterias.
- **Galé** – *Galère* – *Galley* – Embarcação antiga armada com remos e velas. Por extensão designava-se também com este nome o sentenciado a trabalhos a bordo destas embarcações.

testa do pano a fim de que este receba melhor o vento (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 36).

- **Galeão** – *Galion* – *Galleon* – Antiga embarcação de alto bordo, armada em guerra, que transportava em comboio ouro e outros gêneros das Índias para Espanha e Portugal.
- **Galeota** – *Galiote* – *Yacht*, *Galiot* – Embarcação de pouco calado e fundo chato, muito usada pelos holandeses no comércio da cabotagem. No Brasil há embarcações com este nome, destinadas ao serviço particular do Imperador.
- **Galera** – *Trois mâts* – *Full rigged ship* – Navio mercante, armado com três mastros ao serviço e velas redondas.
- **Goleta** – Vide escuna.
- **Iate** – *Yacht* – *Yacht* – Embarcação de dois mastros e velas latinas, tendo apenas a verga do redondo.
- **Lancha** – *Chaloupe* – *Launch* – A maior das embarcações miúdas empregadas no serviço de qualquer navio, e que dentro dele seguem viagem; serve para espiar⁵⁵ âncoras, conduzir carga e aguada, tendo para este fim adequada construção.
- **Lúgar** – *Lougre* – *Lugger* – Navio fino de três mastros, com latinos e gafetopes, podendo o do traquete⁵⁶ ter vergas. Alguns destes navios têm uma pequena gávea e joanete⁵⁷ no mastro grande.

⁵⁵ **Espiar** – Fazer um navio mover-se por meio de espias. Espia – nome que se dá a qualquer cabo que tem uma das extremidades fixas fora do navio para imprimir-lhe a direção conveniente (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 78).

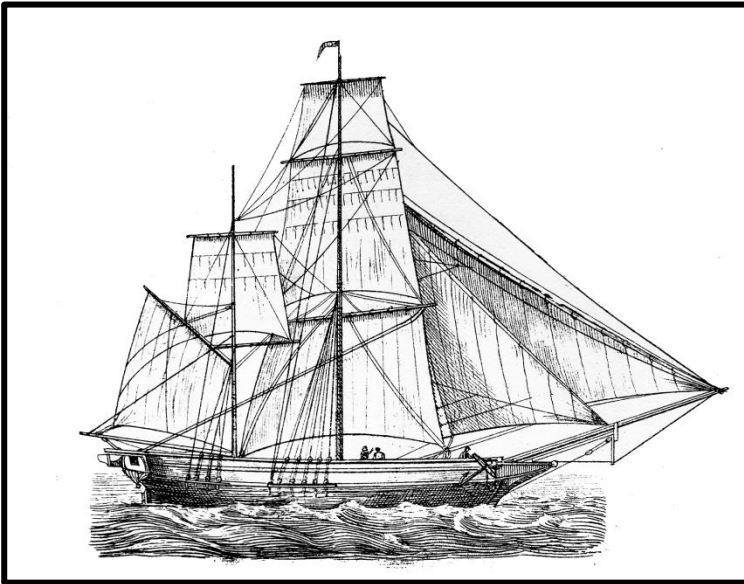
⁵⁶ **Traquete** – Nome que se dá ao mastro de proa, à verga inferior do mesmo mastro e ainda à vela que aí enverga (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 195).

⁵⁷ **Joanete** – Vela imediatamente superior às gáveas (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 109).

ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE

- **Monitor** – *Moniteur* – *Monitor* – Navio blindado, raso e com torre. Tal foi o nome do primeiro navio deste tipo, e por isso hoje adotado para designar os encouraçados construídos por semelhante forma.
- **Nau** – *Vaisseau* – *Line of battle ship* – Navio de Guerra de 2 e ½ até 3 e ½ baterias, com três mastros munidos de cestos de gávea e velas redondas.
- **Navio** – *Batiment* – *Vessel* – Nome genérico dado às construções de madeira ou ferro destinadas à navegação. Na Marinha de Guerra os navios se dividem, segundo o modo por que estão mastreados e artilhados, em Naus, Fragatas, Corvetas, Brigue-Barcas, Brigues, Brigue-Escunas etc. Hoje, a divisão ou classificação dos navios se faz tendo em vista a sua tonelagem combinadamente com a artilharia, a velocidade e a espessura da couraça.
- **Pangayo** – *Pangayo* – *Pangaia* – Embarcação de um só mastro com vela de palha de palmeira, empregada no comércio costeiro da Índia.
- **Patacho** – Navio de dois mastros, armados o da proa à redonda, e o da ré à latina.
- **Pirata** – *Pirate*, *Forban* – *Pirate* – Nome dado ao navio ou ao marinheiro que exerce a pirataria à mão armada. Não se deve confundir o pirata com o corsário; este tem autorização ou carta de marca, dada por uma nação beligerante, para apoderar-se da fazenda inimiga, aquele rouba indistintamente a amigos e inimigos, e por conta própria.
- **Polaca** – *Polacre* – *Palacre* – Navio de mastros e mastaréus de gáveas inteiriços, mas sem os respectivos cestos.
- **Presiganga** – *Ponton* – *Hulk* – Navio que antigamente servia de prisão às praças da Armada.

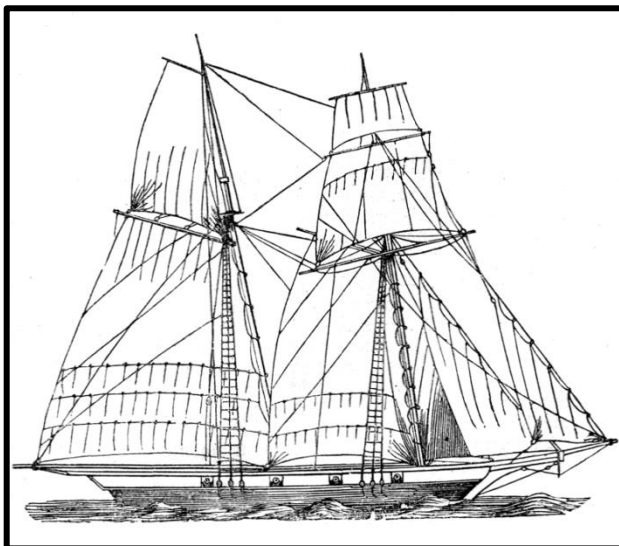
- **Sumaca** - *Semaque* - *Smack* - Pequeno navio de cabotagem, armado em patacho, com a diferença porém de ser inteiriço o seu mastro com o mastaréu do velacho⁵⁸, pelo que não tem cesto de gávea.
- **Transporte** - *Transport* - *Transport* - Navio que se emprega na condução de tropas e material de um ponto para outro.
- **Urca** - *Hourque* - *Urca* - Embarcação antiga, de fundo chato, tendo um mastro a meio, outro quase sobre a popa, empregada pelos holandeses no serviço de transporte.



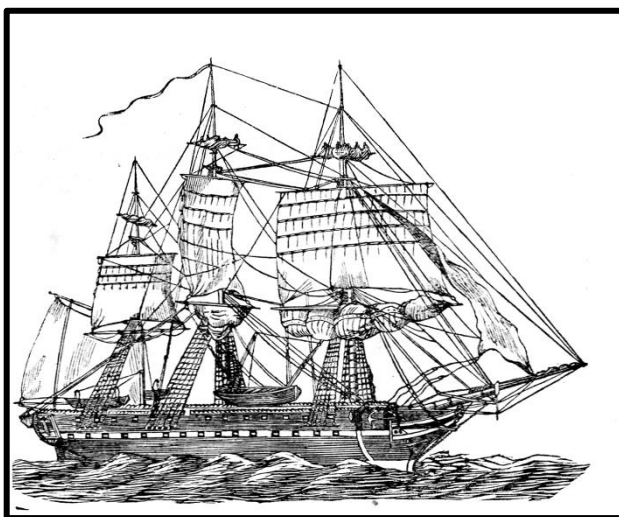
- bombardeira -

⁵⁸ Velacho - Vela do mastro de proa, imediatamente superior ao traquete (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 203).

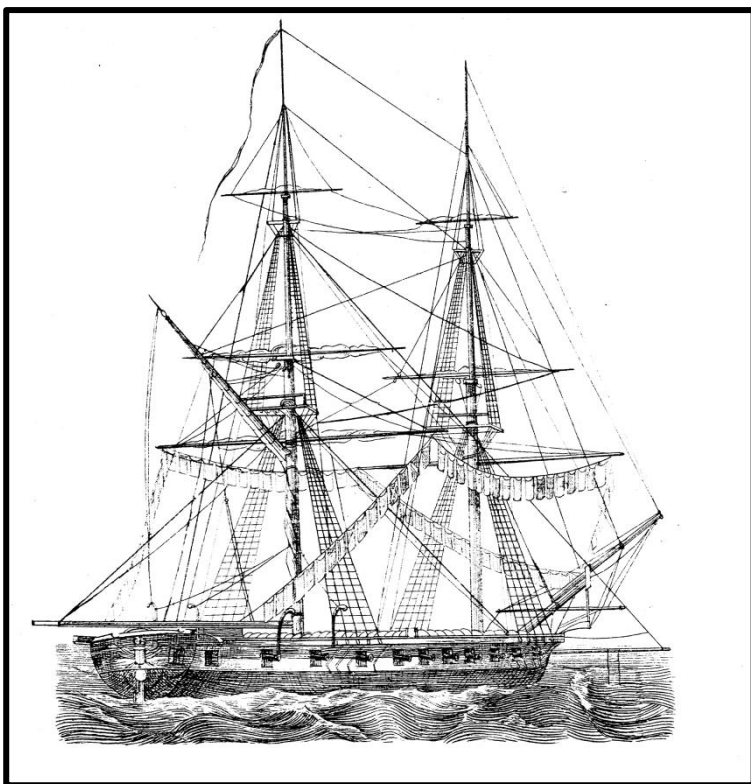
ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE



- escuna -

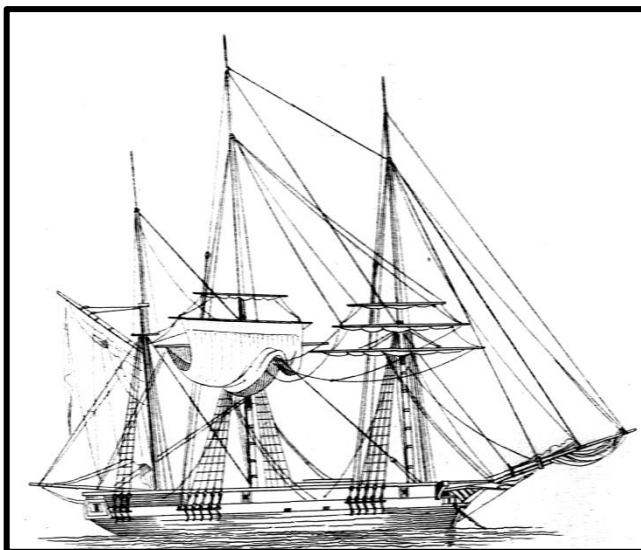


- fragata -

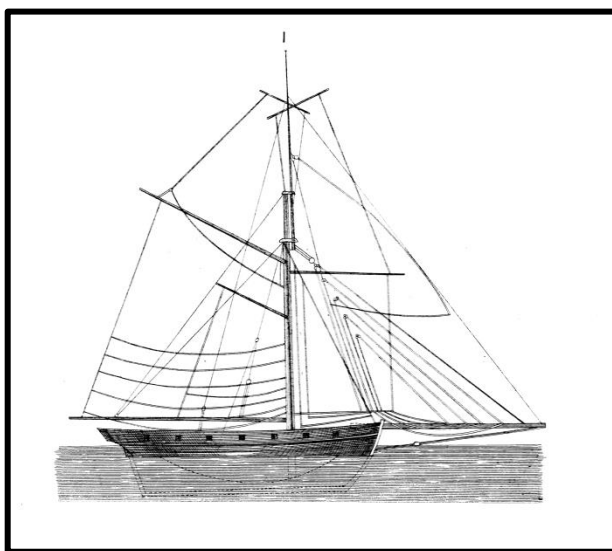


- brigue -

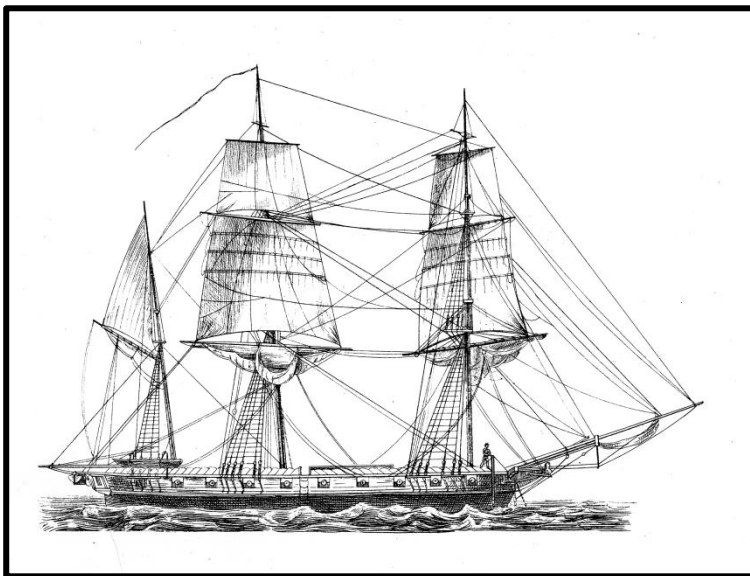
ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE



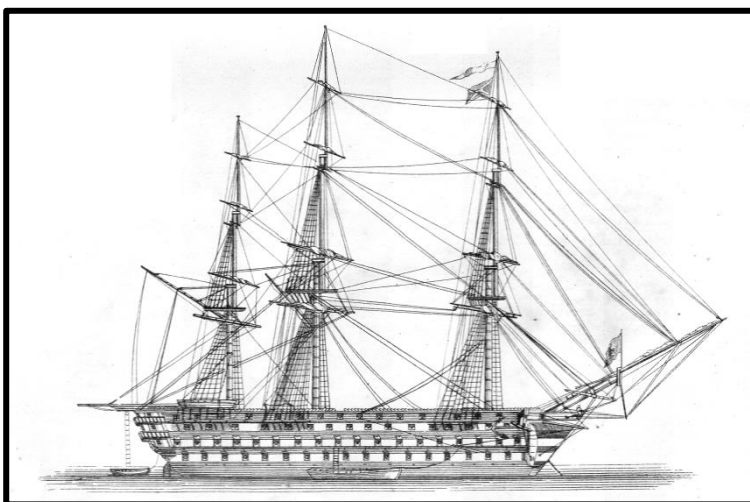
- poloca -



- cutter -

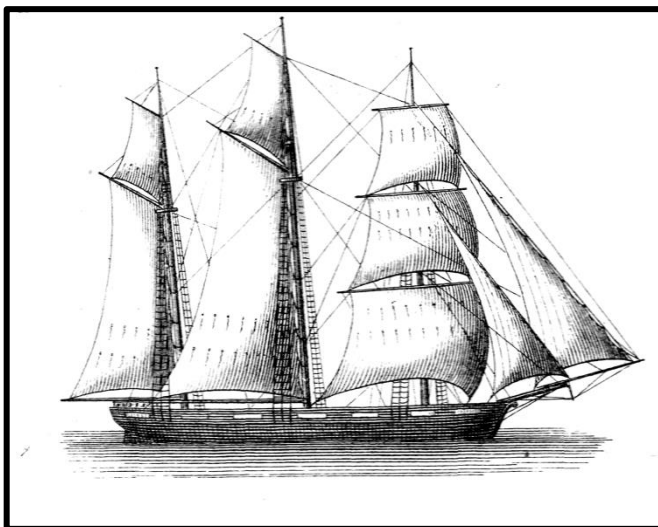


- brigue-barca -

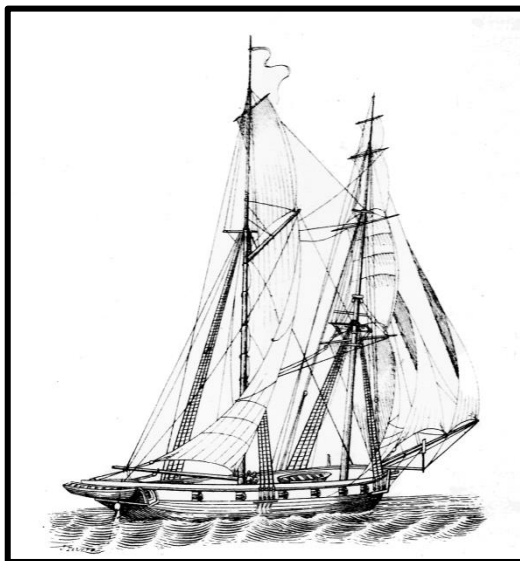


- nau -

ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE



- nau -



- patacho -

Finalmente, um outro ponto de intersecção que bem demarcou a intrínseca relação do Marquês de Tamandaré com o mar pode ser observado a partir do seguinte rol, que traz brevíssimas notas históricas e várias das principais características de algumas das embarcações nas quais Joaquim Marques Lisboa esteve no comando e/ou embarcado. Essa relação não contempla todo o conjunto dos navios em que Tamandaré se fez presente, até porque, durante muitos de seus comandos, esteve à frente de divisões que se compunham de um grande número de belonaves, bem como participou ativamente da construção de muitas das embarcações da esquadra brasileira, de modo que, mais uma vez, a intenção é revelar um restrito microcosmo do conjunto de navios com os quais o personagem conviveu⁵⁹.

- **AFONSO (Dom)** - Vapor (fragata de rodas) construído na Inglaterra. Lançado ao mar em 23 de dezembro de 1847, com 900 toneladas de deslocamento⁶⁰, 190 pés de comprimento, 31 de boca⁶¹ e 20 de pontal; 300

⁵⁹ Todas as referências a esses navios foram extraídas de: MENDONÇA, Mario F. de; VASCONCELLOS, Alberto. Repositório de nomes dos navios da Esquadra Brasileira (1822-1940). In: *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1942. v. 4. p. 211-417. Foi mantida a ordenação alfabética proposta pelos autores.

⁶⁰ **Deslocamento** - É o volume de água separado pela parte imersa do navio. O peso da porção de água assim separada é igual ao peso total do navio (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 67).

⁶¹ **Boca** - a maior largura do navio, incluindo a grossura do costado (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 35).

HP, II peças de calibre⁶² 68 e IV de calibre 32. Primeiro comandante Capitão de Mar e Guerra Joaquim Marques Lisboa. Participou na campanha contra os praeieiros e na Guerra contra a Argentina de Rosas. A 9 de janeiro de 1853, naufragou na Praia de Massambaba, 7 milhas a oeste de Cabo Frio.

- **BAIANA** – Fragata construída na Bahia, em 1830, com 156 pés de comprimento, 46 de boca e 31 de pontal. XXX colubrinhas⁶³ e XX caronadas de calibre 18. Primeiro comandante John Taylor (Chefe de Divisão Graduado). Chegou ao Rio de Janeiro em 2 de agosto de 1831, sendo designada para estacionar em Pernambuco. Chegou ao Recife em 22 de dezembro do mesmo ano, sob o comando do Capitão de Fragata James Inglis, trazendo o 17º Batalhão de linha e mais 125 praças de outros corpos. Em 20 de abril de 1835 voltou à Bahia, onde foi desarmada em 29 de abril de 1836.

- **BELA-MARIA** – Escuna construída em Gênova. Adquirida e armada em 1827, com 67 pés de comprimento, 19 de boca e 8 de pontal. I colubrina e IV caronadas de calibre 12. Em 30 de maio de 1828, sob o comando do 2º Tenente Joaquim Marques Lisboa, tomou parte no combate do Arregui (Guerra do Rio da Prata), apresando o brigue-escuna argentino *Ocho de Febrero*, que fora o brasileiro *Januária*, tomado em 8 de fevereiro de 1827 (Combate do Juncal). Sob o comando do 1º

⁶² **Calibre** – Diâmetro das bocas de fogo. Peso dos projéteis em quilogramas ou libras (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 45).

⁶³ **Colubrina** - Peça de artilharia (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 55).

Tenente Joaquim Manuel de Oliveira Figueiredo, tomou parte da reação contra os cabanos.

- **BERTIOGA** - Corveta. Antiga galera portuguesa *Aristides*, comprada a João Batista Moreira por 56:000\$000, em outubro de 1827. Com 140 pés de comprimento, 29 de boca, 18 de pontal e 15 de calado. Foi armada com II colubrinhas de calibre 18 e XVIII caronadas de calibre 32. Primeiro comandante Capitão Tenente George Broom. Em 24 de agosto de 1828 tomou parte no combate de que resultou o apresamento do corsário argentino *General Dorrego*. Esteve em ação em Pernambuco, no Pará, no Rio da Prata, na costa da África. Atuou na Guerra contra a Argentina de Rosas. Em 17 de outubro de 1852 seguiu para a Bahia, comandada pelo Capitão de Mar e Guerra João Maria Wandenkolk. Desarmada na Bahia em 21 de dezembro de 1854, passando a servir de quartel da Companhia de Aprendizes Marinheiros e dos navios em fabrico. Desmanchada em 1860.

- **CACIQUE** - Brigue, com 100 pés de comprimento, 39 de boca e 24 de pontal. II colubrinhas de calibre 9 e XIV caronadas de calibre 18. Primeiro comandante 1º Tenente Joaquim Marques Lisboa. Mostra de armamento em 23 de agosto de 1833. Em 1834, comandando pelo Capitão de Fragata James Inglis, seguiu em expedição ao Rio Acará. Em 20 de setembro de 1836 tomou parte no ataque à vila de Oeiras, no Pará. Desarmado no Pará em virtude do Aviso de 20 de agosto de 1838.

- **CONSTANÇA** - Escuna de VI canhões. Sob o comando do 2º Tenente Joaquim Marques Lisboa, fez parte da expedição à Villa del Carmen, na Patagônia, comandada pelo Capitão de Fragata James Sheperd, e foi

aprisionada pelos argentinos em 7 de março de 1827. Passou a chamar-se *Juncal*, na Marinha portenha.

- **CONSTITUIÇÃO** - Fragata, ex-*Amazonas* e ex-*Isabel*, construída na América do Norte em 1826; 1.768 toneladas, 177 pés de comprimento, 46 de boca, 30 de pontal e 20 de calado. XXX colubrinas de calibre 32, II de calibre 24 e XXX caronadas de calibre 42. Por Aviso de 13 de maio de 1831, passou a denominar-se *Constituição*. Mostra de armamento em 21 de novembro de 1842. Primeiro comandante Capitão de Mar e Guerra John Pascoe Greenfell. Em 1843, em divisão, sob o comando do Capitão de Mar e Guerra José Inácio Maia, transportou para o Brasil a Imperatriz D. Teresa Cristina. Sob o comando do Capitão de Fragata Joaquim José Inácio, capitaneou a esquadra que conduziu o Imperador Pedro II e comitiva, em visita às províncias do sul, partindo do Rio de Janeiro em 6 de outubro de 1845. Em 1851, incorporada às forças ao mando do Chefe Greenfell, interceptou a retirada das forças do uruguaio Oribe, assistindo a sua capitulação (11 de outubro). Em 1º de julho de 1867 passou a servir de quartel da Escola de Marinha.

- **DEZESSEIS DE MARÇO** - Escuna, ex-*Caboclo*, tomada aos revolucionários da Bahia, em 1838. Foi seu comandante desde a incorporação à esquadra até ser desarmada (18 de maio de 1838) o Capitão Tenente Joaquim Marques Lisboa.

- **DOIS DE JULHO** - Corveta, construída pelo Arsenal de Marinha da Bahia. Construção iniciada em 5 de janeiro de 1832. Lançada ao mar em 15 de julho de 1835. Com 140 pés de comprimento, 34 de boca e 19 de pontal; 750 toneladas de deslocamento. X canhões de calibre 30 e XIV de calibre 42. Custo total 177:085\$443. Mostra de

armamento em 18 de novembro de 1835. Primeiro comandante Capitão Tenente Camilo Caetano dos Reis. Em 1843, comandada pelo Capitão de Fragata Pedro Ferreira de Oliveira, partiu do Rio de Janeiro a 3 de março, em divisão, com destino à Itália, a fim de conduzir a futura Imperatriz do Brasil, D. Tereza Cristina. Desarmou na Bahia em 26 de março de 1863.

- **DONA FRANCISCA** – Corveta, construída na Bahia. Quilha posta no estaleiro em 18 de julho de 1843. Lançada ao mar em 16 de setembro de 1845. Deslocamento 637 toneladas. Custo da construção 214:042\$876. Primeiro comandante Capitão de Fragata Joaquim Marques Lisboa. Em 1847 fez uma viagem ao Cabo da Boa Esperança, sob o comando do Capitão de Fragata Francisco da Silva Lobão. Fez parte da esquadra comandada pelo Chefe John Greenfell, que partiu do Rio de Janeiro em março de 1851, assistiu à capitulação de Oribe, cuja retirada por mar fez fracassar (11 de outubro) e forçou a passagem de Toneleros (17 de dezembro). Comandava-a nessas comissões o Capitão de Mar e Guerra Guilherme Parker.

- **DONA PAULA** – Fragata de XXXVI canhões, antiga *Surat Castle*, comprada na Inglaterra em 1825. Sob o comando do Capitão de Mar e Guerra João Carlos Pedro Pritz, fez parte da 1ª Divisão da Esquadra em Operações de Guerra no Rio da Prata. Compondo a divisão naval comandada pelo Capitão de Fragata James Norton, atacou a esquadra Argentina em frente a Buenos Aires, a 11 de junho de 1826. Naufragou em Cabo Frio em 2 de outubro de 1827, sendo seu comandante o Capitão de Mar e Guerra Cândido Francisco de Brito Vitória.

- **LEAL PAULISTANA** – Barca-canhoneira, também chamada *Paulistana*, construída em Santos, em 1825. Em

1826, sendo seu comandante o 1º Tenente Antônio Carlos Ferreira, esteve no bloqueio de Buenos Aires. Tomada pelo corsário argentino César Fournier, que a vendeu ao governo de Buenos Aires (21 de setembro de 1826) por 23.000 pesos. Passou a chamar-se *Maldonado*.

- **LEGALIDADE** – Escuna, tomada aos rebeldes denominados sabinos, da Bahia, em 16 de maio de 1838. Era ex-portuguesa e de construção cubana. Com 87 pés de comprimento, 20 de boca e 10 de pontal. I colubrina de calibre 9 e IV caronadas de 12. Armada em 17 de março de 1838, na Bahia. Primeiro comandante Joaquim Solano Ramos de Azevedo. Em 1847 foi transformada para brigue-escuna, passando a estacionar em Pernambuco. Cooperou na derrota da Revolta Praieira (2 de fevereiro de 1849) e a 17 de novembro de 1850 aprisionou no Rio São Francisco a escuna *Inocente*, que se entregava ao tráfico de africanos. Era então seu comandante o Capitão Tenente Lourenço da Silva Araújo Amazonas. Por Aviso de 14 de abril de 1855, foi mandada alienar, sendo desarmada em maio seguinte. Passou a substituir o patacho *Pirapama*, que tivera baixa, no serviço de transporte para a Ilha de Fernando de Noronha (setembro de 1855).

- **MACEIÓ** – Corveta de XVIII canhões, construída em Jaraguá (estaleiro de Pajussara), Alagoas, sob a direção do mestre-construtor Ângelo Dias Gomes. Quilha posta no estaleiro em 22 de janeiro de 1821. Lançada ao mar com o nome de *Rainha Carlota*. Seguiu para o Rio de Janeiro, em setembro de 1823, já denominada *Maceió*. Em 1824 esteve no bloqueio do Recife, sob o comando do Capitão de Fragata Antônio José de Carvalho. Em 1826, tomou parte no bloqueio de Buenos Aires, participando de outros combates na Guerra da Cisplatina. Naufragou

em Ponta Rubia (costa da Patagônia) em 21 de setembro de 1827, sendo seu comandante o Capitão Tenente Alexandre Reid.

- **NITERÓI** - Antiga fragata portuguesa *Sucesso*, incorporada em 1823. Armava XLII canhões. Foi seu primeiro comandante, sob bandeira brasileira, o Capitão de Fragata John Taylor. Depois de vários combates com navios da esquadra portuguesa do Almirante Félix de Campos, perseguiu a mesma esquadra desde a Bahia até a foz do Tejo, causando-lhe elevadas perdas por presa e destruição. Tomou parte no bloqueio do Recife, em abril de 1824. Sob o comando dos Capitães de Fragata James Norton e Frederico Mariath, fez toda a campanha do Rio da Prata. Em 1834, já desarmada e condenada, servia de cábrea no Rio de Janeiro.

- **NITERÓI** - Corveta construída pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Construção iniciada em 4 de maio de 1857. Plano de Napoleão Level. Lançada ao mar em 8 de abril de 1862. Deslocamento 1.819 toneladas; 58,38 metros de comprimento, 12,19 metros de boca, 6,60 metros de pontal e 5,30 metros de calado. Máquina de 200 HP. XIV canhões de 68 e II rodízios⁶⁴. Velocidade 7 milhas. Mostra de armamento em 6 de abril de 1863. Em 1864 transportou ao Rio da Prata Joaquim Marques Lisboa, nomeado comandante em chefe das forças navais destinadas a apoiar as reclamações diplomáticas do Brasil junto ao governo oriental. Em janeiro de 1867, conduziu Tamandaré e Barroso para o Rio de Janeiro.

⁶⁴ **Rodízio** - Boca de fogo que pode girar em todos os sentidos, aumentando assim o plano horizontal ou o campo de tiro (DICIONÁRIO MARÍTIMO BRASILEIRO..., p. 175).

Viria a empreender várias expedições a diversos lugares do mundo.

- **ONZE DE JUNHO** – Vapor-auxiliar, *ex-Era*, de rodas 30 HP. II peças de artilharia, adquirido na Argentina (1865) por Tamandaré, a quem serviu de navio capitânia nas operações do cerco de Uruguaiana e depois no Rio Paraná. Posteriormente transformado em navio-hospital. O pessoal da esquadra em operações no Paraguai cognominou-o de “Universidade de Salamanca”.

- **PATAGÔNIA** – Brigue-escuna. Fora o ex-argentino *Patagones*, ex-brasileiro *Escudeiro I* (antigo corsário argentino *Escudero*), perdido em Carmen de Patagones (7 de março de 1827) e represado em 23 de setembro de 1827 pelo brigue *Imperial Pedro*, do comando do 1º Tenente Leal Ferreira. Foi depois armado em patacho. Com 84 pés de comprimento, 19 de boca e 10 de pontal. I colubrina de calibre 18 e IV caronadas do mesmo calibre. Após várias ações, em 1843, já desarmado, figurava no serviço do Socorro Naval.

- **PEDRO I** – Nau, antiga portuguesa *Martim de Freitas*, que aderiu à independência do Brasil e entrou na organização da Marinha nacional, içando a bandeira brasileira em 11 de novembro de 1822. Armava LXXIV canhões. Foi seu primeiro comandante, nessa fase, o Capitão de Fragata João Batista Lourenço, que passou o comando ao Capitão de Mar e Guerra Tomaz Sackville Crosbie, companheiro de Cochrane, cujo pavilhão foi arvorado a seu bordo em 21 de março de 1823, sendo assim a primeira capitânia da esquadra nacional. Primeira viagem sob bandeira brasileira, em 3 de abril de 1823, saindo do Rio de Janeiro para dar combate à força naval portuguesa estacionada na Bahia. Primeiro contato com os portugueses em 4 de maio. A 26 de julho chega

ao Maranhão e aprisiona o brigue *Dom Manuel* (que passou a chamar-se *Maranhão*), a escuna *Emília* (denominada *Pará*) e mais seis navios transportes. Em 2 de agosto de 1824 inicia o bloqueio do Recife e a 13 do mesmo mês aporta a Jaraguá. Capitaneou a divisão que partiu do Rio de Janeiro em 24 de novembro de 1826, conduzindo o Imperador para o Rio Grande do Sul.

- **PRÍNCIPE IMPERIAL** – Fragata, mandada construir nos Estados Unidos, por portaria da Secretaria da Marinha datada de 13 de setembro de 1824. Quilha batida em julho de 1825. Lançada ao mar, em Baltimore, em maio de 1826. Com 1.768 toneladas de deslocamento, 177 pés de comprimento, 45 de boca e 30 de pontal. XXX colubrinas de calibre 32, II de calibre 24 e XXX caronadas de 42. Chegou ao Rio de Janeiro a 25 de dezembro de 1826, com o nome de *Baltimore*, passando a denominar-se *Príncipe Imperial* por Aviso de 22 de janeiro de 1827. Mostra de armamento em 5 de janeiro de 1827. Primeiro comandante Capitão de Mar e Guerra James Thompson. Tomou parte nas operações finais da Guerra da Cisplatina e, em 1838, foi o navio-chefe da divisão naval enviada à Bahia para operar contra os sabinos. Em maio de 1841 passou a servir de quartel do Corpo de Imperiais Marinheiros.

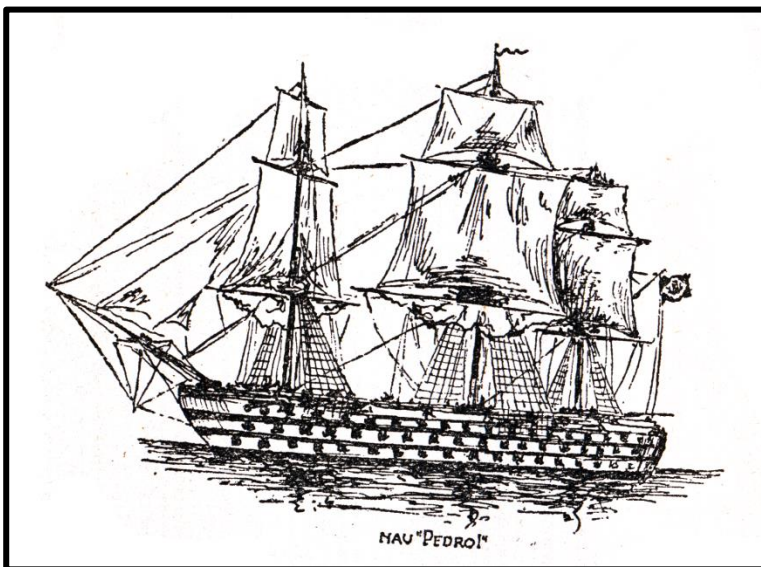
- **REGENERAÇÃO** – Corveta, ex-*Maria Isabel*, que era o antigo navio americano *Robert Fulton*, adquirido em outubro de 1827, por 152:000\$156. Com 156 pés de comprimento, 34 de boca e 16 de pontal. XXVIII colubrinas de calibre 18. Passou a chamar-se *Regeneração* em 1831. Combateu contra os cabanos do Pará e os sabinos da Bahia. Teve baixa no Pará, em 1839.

- **RIO DA PRATA** – Escuna, antiga americana *Shillelah*, presa da esquadra do Rio da Prata, em 30 de dezembro

de 1827. Com 76 pés de comprimento, 21 de boca e 10 de pontal. X caronadas de calibre 12. Ajudou a sufocar a revolta pernambucana de abril de 1832 (“Abrilada”), sendo seu comandante o Tenente Joaquim Marques Lisboa. Em 1836 operou contra os revolucionários do Pará.

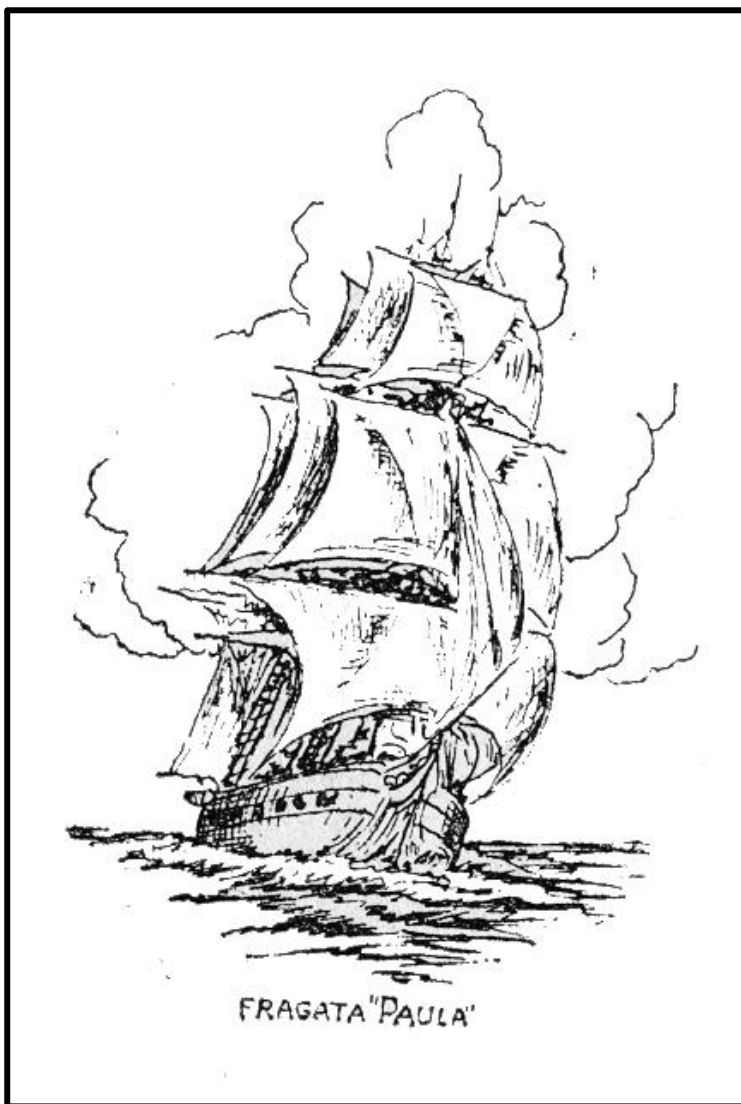
- **TRÊS DE MAIO** - Brigue americano de nome ignorado adquirido na Bahia em 1827, pela quantia de 18:000\$000. Com 212 toneladas de deslocamento, 99 pés de comprimento, 21 de boca e 15 de pontal. II colubrinhas de calibre 8 e XII caronadas de calibre 18. Esteve no Pará em 1836, integrando a divisão do Chefe Mariath, em operações contra os cabanos, e em 1839-1840, no Maranhão, onde serviu de navio-chefe da divisão do Capitão de Fragata Joaquim Marques Lisboa, na repressão da Balaiada. Desarmado no Pará em abril de 1846, passando a servir de depósito.

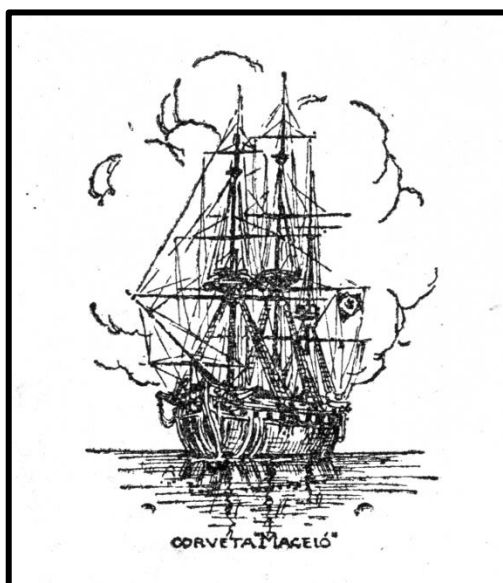
- **VINTE E NOVE DE AGOSTO** - Brigue-barca, ex-bergantim *Cerqueira*, comprado em 3 de setembro de 1825 a José de Cerqueira Lima, por 17:322\$540. Com 110 pés de comprimento, 23 de boca e 16 de pontal. IV colubrinhas de calibre 12, II de calibre 9 e X caronadas de calibre 18. Mostra de armamento em 6 de setembro de 1825. Primeiro comandante 1º Tenente João Rogers Glidon, que faleceu em combate contra os argentinos, na Batalha de Corales (9 de fevereiro de 1826). Sob o comando do 1º Tenente Rafael José de Carvalho, destacou-se nos combates navais de Lara Quilmes (29 e 30 de julho de 1826) e de Monte Santiago. Em 1831 era comandado pelo 1º Tenente Pedro da Cunha e estacionava em Pernambuco.



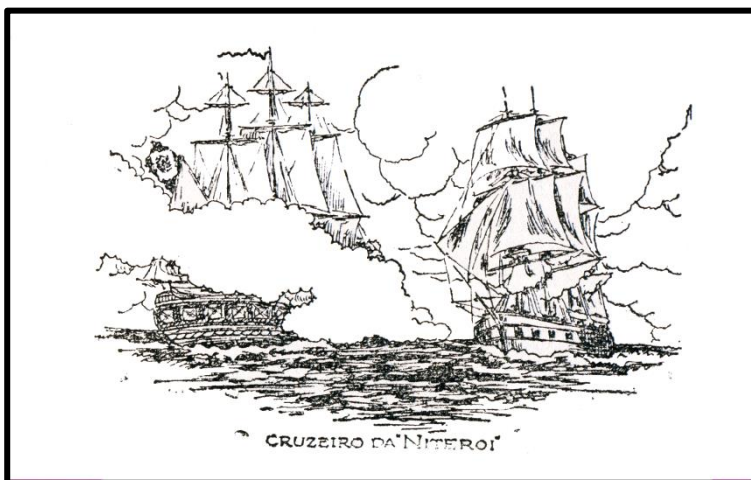
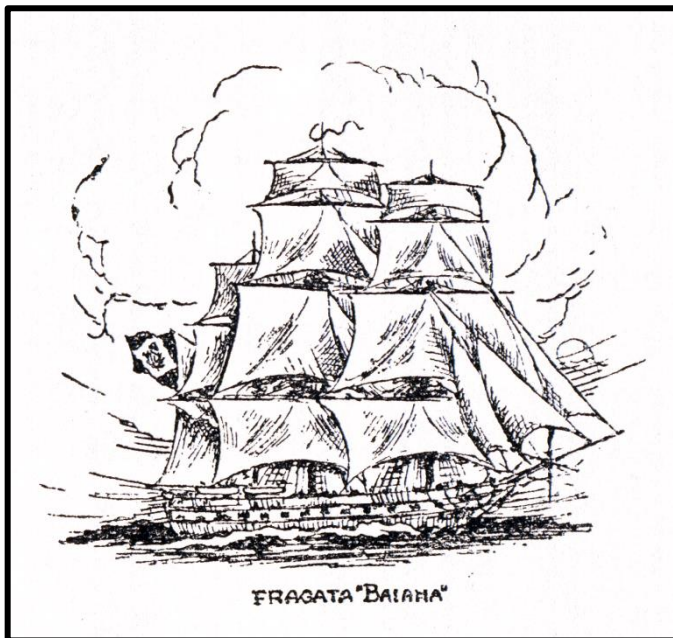
- Pedro I -

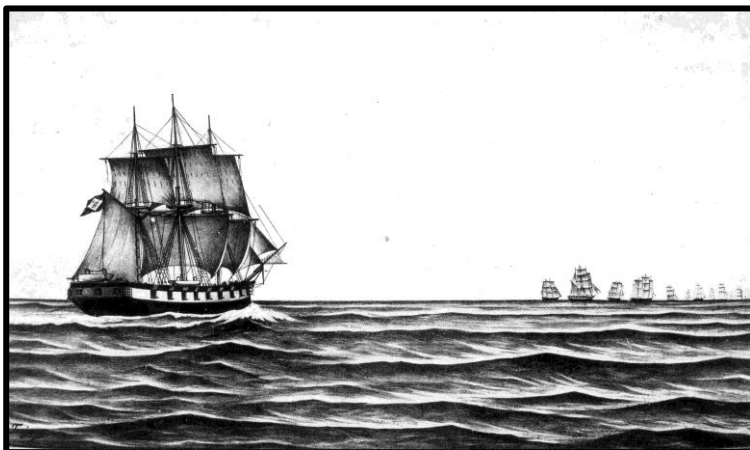
ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE





ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE



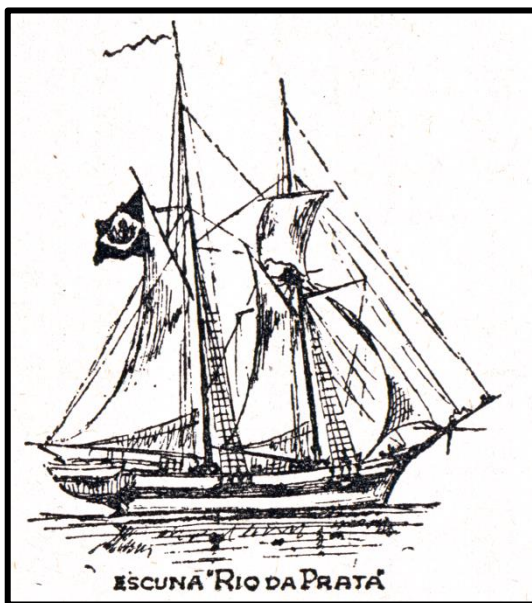
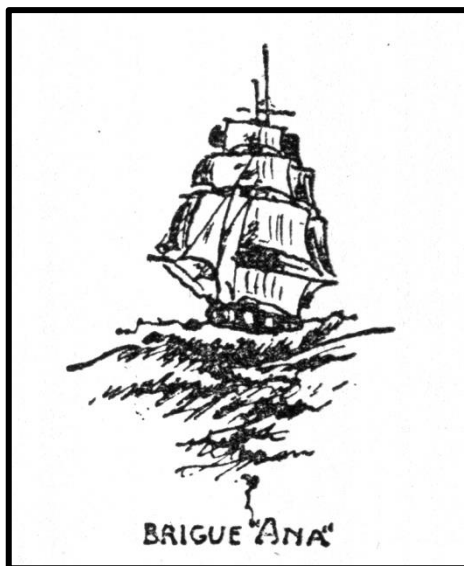


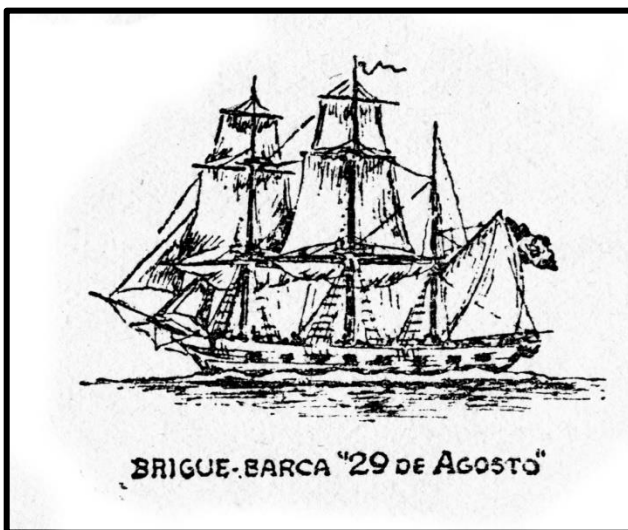
- Niterói -



- Niterói -

ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE

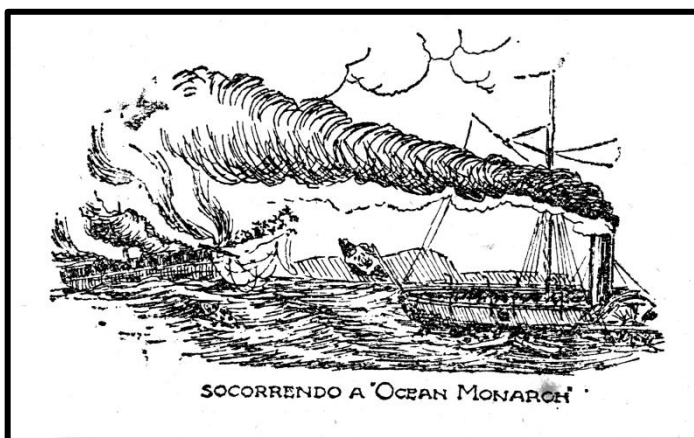
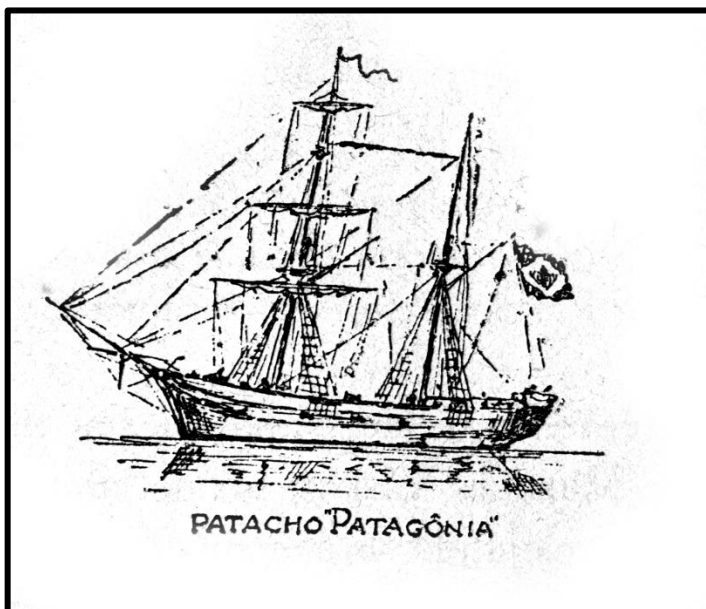




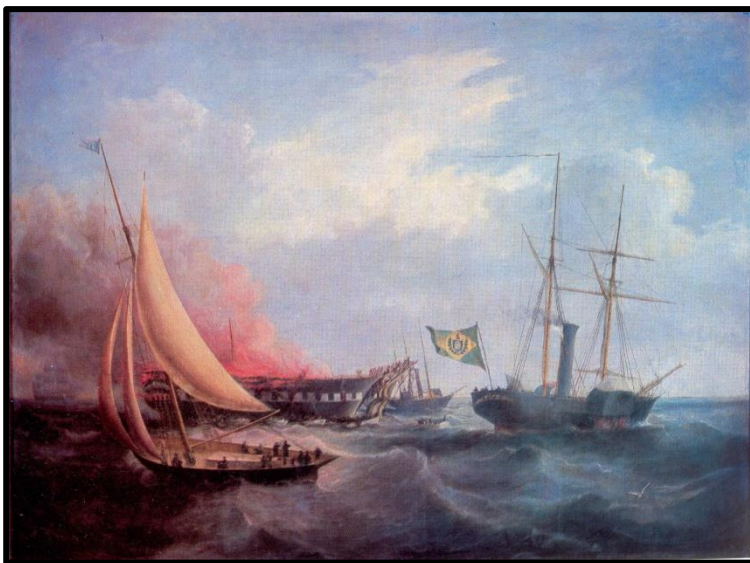
ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE



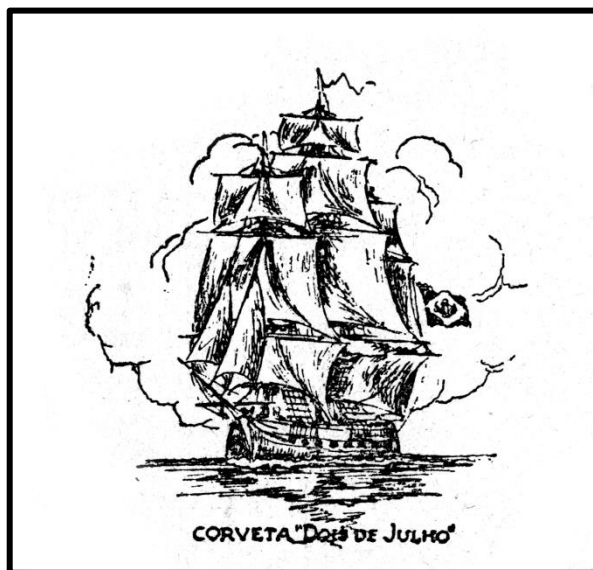
- Vasco da Gama -

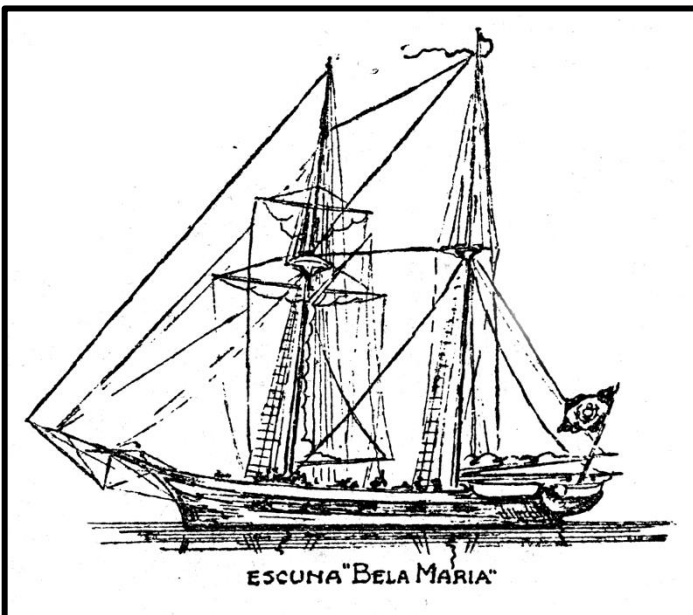
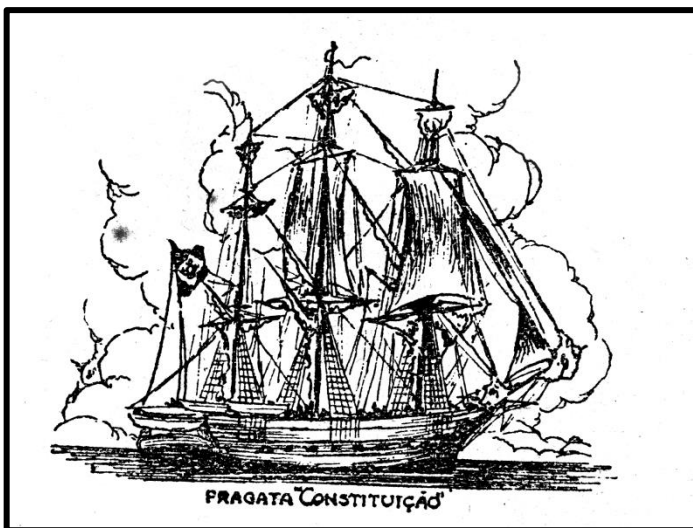


ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE



- Ocean Monarch -

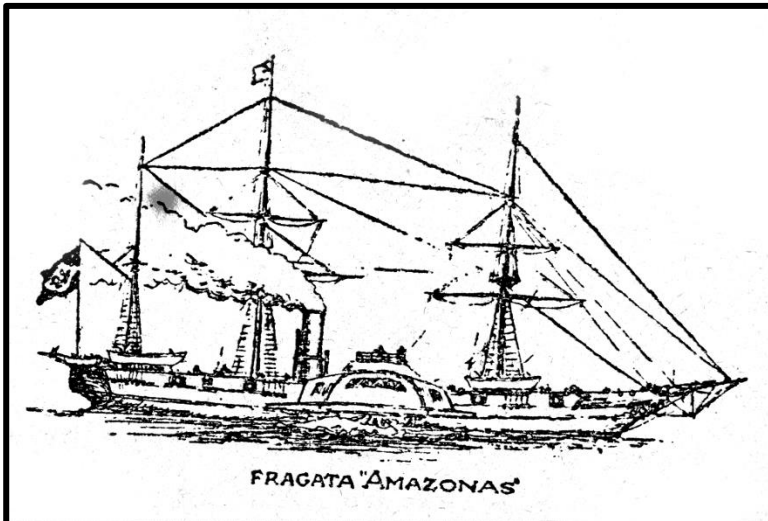


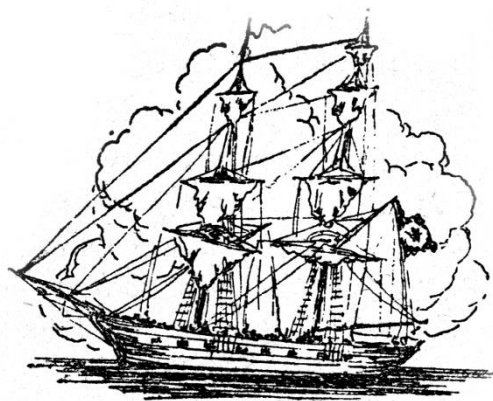


ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE

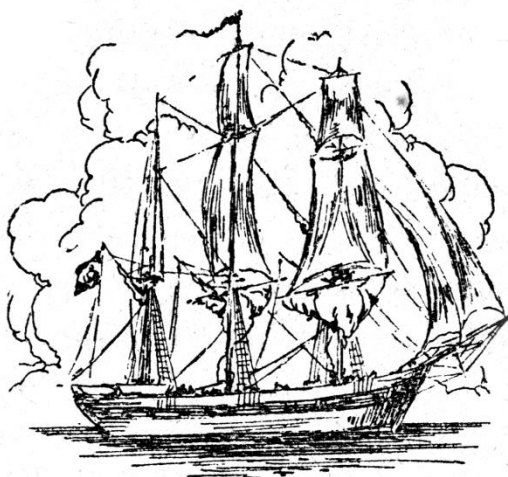


- Bela Maria -



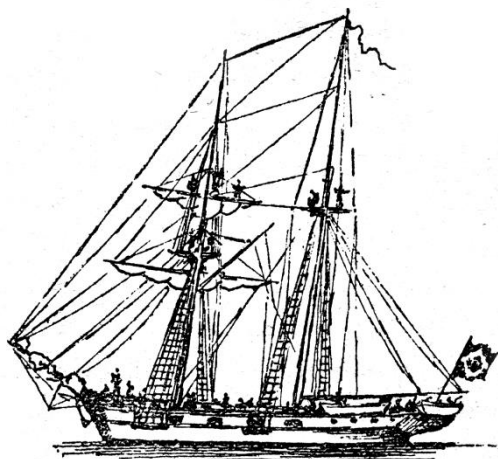


BRIGUE 'CACIQUE'

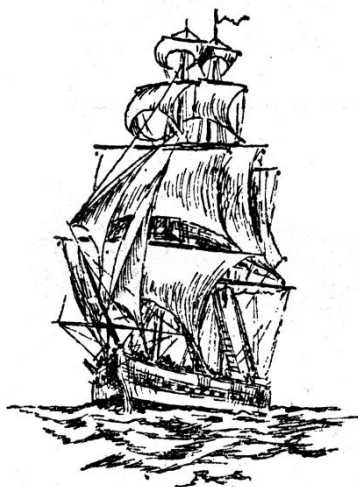


CORVETA '16 DE MARÇO'

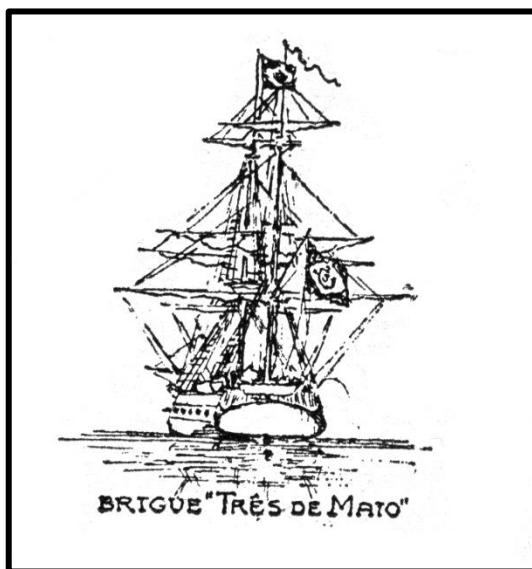
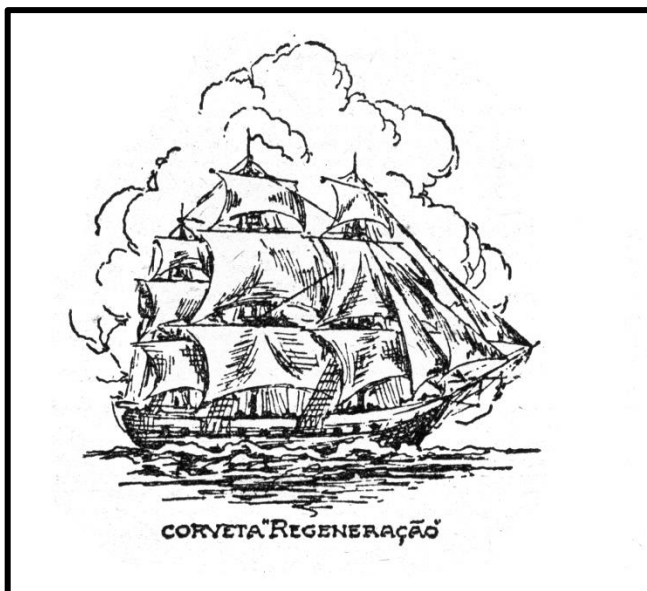
ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE



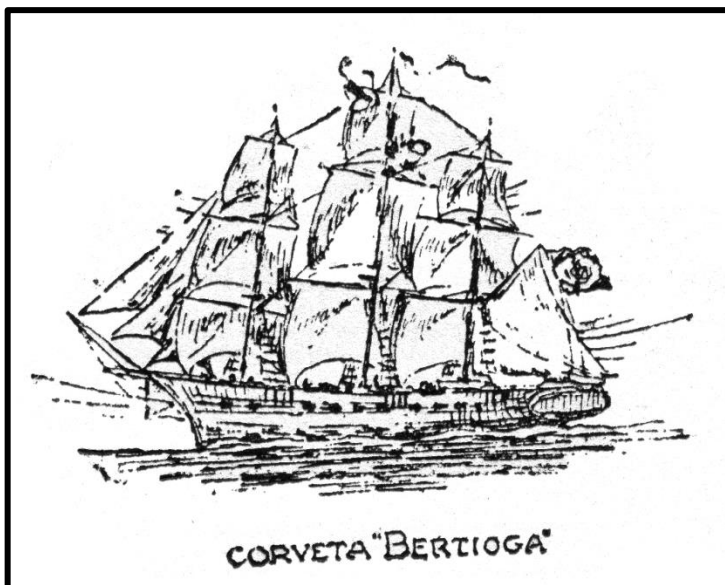
CANHONEIRA "LEAL PAULISTANA"



CORVETA "DONA FRANCISCA"

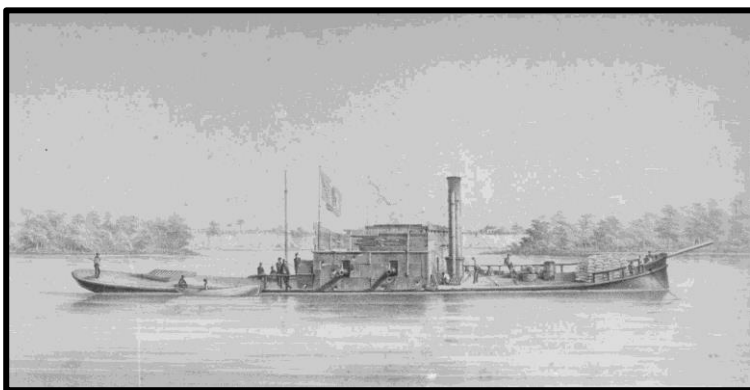


ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE



Assim, desde o nascimento na Vila do Rio Grande circundada por águas, passando pelas várias campanhas em que atuou no combate a focos rebeldes ou contra inimigos estrangeiros, pelas operações de salvamento, pelas funções administrativo-militares, chegando aos estertores de sua existência na cidade do Rio de Janeiro e seu contato epidérmico com o Atlântico, a vida de Joaquim Marques Lisboa foi marcada pela indelével relação com a navegação e o mar. Os navios fizeram parte de sua existência e a própria Marinha viria a homenageá-lo, batizando belonaves com seu nome. A ação de Tamandaré viria a confundir-se com a própria atuação da Marinha Imperial Brasileira, tendo participado dos momentos mais decisivos dessa na evolução do Estado Nacional Brasileiro. Como o Brasil

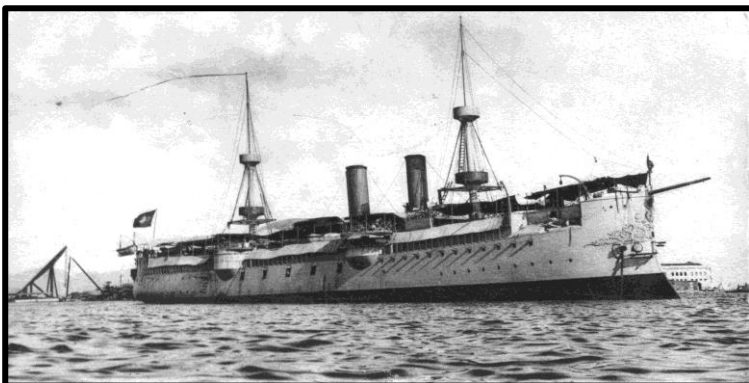
acabaria por se constituir em um “prolongamento” e até a “coroação” de uma “admirável aventura marítima”, a Armada teria uma participação essencial na formação do país, quer seja, na configuração de uma “imensa linha de costa” que corresponderia “à hipotenusa na triangulação continental”, a “base e condição da conquista subsequente da terra”. Também atuaria como força armada na consolidação da independência, na manutenção da integridade institucional e territorial do Império e na afirmação nacional diante do quadro continental e mundial⁶⁵. Dessa forma, a história brasileira esteve profundamente integrada à presença do mar, demarcando-se a ação do almirante Tamandaré como um significativo ponto de intersecção nesse quadro de interações.



- Encouraçado Tamandaré -

⁶⁵ CALMON, Pedro. Introdução: a Marinha e o Brasil. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1975. v. 1. t. 1. p. 13-18.

ABORDAGENS HISTÓRICAS ACERCA DA NAVEGAÇÃO: O
SIMBÓLICO E A CONCRETUDE



- Cruzador Almirante Tamandaré -



- Cruzador Tamandaré -



COLEÇÃO RIO-GRANDENSE

A **Cátedra CIPSH (Conseil International de la Philosophie et des Sciences Humaines/UNESCO) de Estudos Globais da Universidade Aberta** e a **Biblioteca Rio-Grandense** reuniram esforços para editar a *Coleção Rio-Grandense*. Mais meridional unidade político-administrativa brasileira, o Rio Grande do Sul, tem uma formação preñe em peculiaridades em relação às demais regiões do Brasil, estabelecendo-se uma sociedade original em vários de seus fundamentos. Da época colonial à contemporaneidade, a terra e a gente sul-rio-grandense foram edificadas a partir da indelével posição fronteiriça, resultando em verdadeira amálgama entre os condicionantes luso-brasileiros e platinos. A *Coleção Rio-Grandense* tem por intento fundamental a divulgação da produção intelectual acerca de variadas temáticas versando sobre o Rio Grande do Sul, com preferência para as abordagens de natureza cultural, histórica e literária.



UNIVERSIDADE
AbERTA
www.uab.pt

**Cátedra CIPSH
de Estudos Globais**
2020-2025



ISBN: 978-65-5306-113-2