

O QUADRO *FRAGATA ENCOURAÇADA INDEPENDÊNCIA* DE EDUARDO DE MARTINO E O DEBATE POLÍTICO E MILITAR QUE OCORREU NA IMPRENSA CARIOCA EM 1877

THE PAINTING *FRAGATA ENCOURAÇADA INDEPENDÊNCIA* EDUARDO DE MARTINO AND THE POLITICAL AND MILITARY DEBATE THAT OCCURRED IN THE RIO DE JANEIRO PRESS IN 1877

DOI 10.5281/zenodo.13856928

Bárbara Tikami de Lima¹

Resumo: Este estudo analisa a pintura a óleo "Fragata Encouraçada Independência", obra de Eduardo de Martino (1838-1912) um militar da Real Marinha do recém-criado Reino da Itália que deixou a carreira das armas para se dedicar às artes na América do Sul. A análise ultrapassa os aspectos formais da tela, abordando também seu contexto de criação e as circunstâncias envolventes. Além disso, considera o debate político e militar nos periódicos cariocas do século XIX, resultante da compra da embarcação que inspirou a imagem. Para tal análise, unimos elementos teóricos e metodológicos da História da Arte e da História Militar, integrando seus temas, fontes e abordagens. Essa abordagem nos permitiu aprofundar a biografia do artista e entender o contexto de produção da obra.

Palavras-chave: Pintura. Segundo Reinado. História Militar.

Abstract: This study analyzes the oil painting 'Fragata Encouraçada Independência,' a work by Eduardo de Martino (1838-1912), a military officer from the Royal Navy of the newly created Kingdom of Italy who left his military career to dedicate himself to the arts in South America. The analysis goes beyond the formal aspects of the canvas, also addressing its context of creation and the surrounding circumstances. Additionally, it considers the political and military debates in 19th-century Rio de Janeiro newspapers resulting from the purchase of the vessel that inspired the image. For this analysis, we have combined theoretical and methodological elements from Art History and Military History, integrating their themes, sources, and approaches. This approach allowed us to delve into the artist's biography and understand the production context of the artwork.

Keywords: Painting. Second Reign. Military History.

Introdução

O presente trabalho, oriundo de nossa dissertação de mestrado, analisa a tela a óleo *Fragata Encouraçada Independência* produzida por Eduardo de Martino (1838-

¹ Doutoranda PPGH UNISINOS, bolsista Prosup/Capes. E-mail: barbaratikami@gmail.com

1912), um napolitano que chegou à América do Sul como tenente da marinha de guerra italiana e renunciou à carreira militar para se dedicar à atividade artística. Logo, este estudo não se restringe apenas aos aspectos formais da imagem, mas também examina seus entornos e sua gênese. A qual se encontra ligada à discussão política e militar dos periódicos da época em decorrência da compra que a Armada do Império do Brasil fez da embarcação que deu nome ao quadro. Para tanto estabelecemos um diálogo entre aportes teóricos e metodológicos da História da Arte e da História Militar amalgamando seus temas, fontes e abordagens, o que nos permitiu iluminar a biografia do artista e entender o contexto de produção da obra.

Este diálogo só foi possível devido à relação que existe entre a pessoa singular denominada indivíduo e a pluralidade de indivíduos denominada sociedade (ELIAS, 1995). Assim destacamos que as obras de arte possuem uma autonomia relativa pois apesar de sobreviverem a gerações diferentes daquela em que se encontra seu autor, elas são apenas um produto da criação humana (GOMBRICH, 2012). Igualmente salientamos que a despeito de certo isolamento, as instituições militares e os indivíduos que as compõe encontram-se inseridos na sociedade como um todo (CASTRO; IZECKSOHN; KRAAY, 2004). Por fim, enfatizamos que tal qual os aspectos formais dos diferentes testemunhos figurativos, os detalhes técnicos e táticos dos eventos bélicos não devem ser ignorados pois a guerra é a atividade fim das Forças Armadas (MOREIRA, 2012).

A partir destas considerações nos aproximamos da referida pintura que se encontra na Reserva Técnica do Museu Naval sob a tutela da Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). Deste modo, problematizamos a imagem que foi transformada em objeto e simultaneamente indício para esta pesquisa. Assim, consideramos suas especificidades, sobretudo as características iconográficas, porém também cotejamos a obra com outros sinais do passado para que sua origem e seu significado pudessem ser esclarecidos (GINZBURG, 1989).

Embora não tenhamos a intenção de produzir uma historiografia laudatória e patriótica, reconhecemos que no século XIX, momento em que o quadro objeto deste

estudo foi feito, ela teve sua razão de ser pois fornecia a textura ideológica para a construção da memória dos recém fundados Estados Nacionais (TEIXEIRA, 1990). No caso do Brasil oitocentista, além da narrativa histórica, o Estado também utilizou imagens produzidas por artistas como Victor Meirelles², Pedro Américo³ e o próprio Eduardo de Martino para simbolizar a nação e fundamentar os alicerces de sua identidade (PEREIRA, 2013).

Nesse sentido, tornou-se primordial conhecer o indivíduo que esteve por trás da criação da tela e aprofundar nossa compreensão acerca do contexto histórico em que ele e sua pintura estiveram inseridos. Sobretudo porque “na relação entre forma e a função da imagem, encontra-se expressa a intenção do artista, do financiador e de todo o grupo social envolvido na realização da obra” (SCHMITT, 2007, p. 46).

Assim somos levados a apresentar, mesmo que de modo breve, a trajetória⁴ do artista. Ou seja, a progressão de Eduardo de Martino ao longo do tempo e espaço. Porém destacamos que “a biografia histórica é, antes de tudo, história, portanto, precisa se pautar pelos procedimentos de pesquisa e pelas formas narrativas próprias a essa disciplina que se propõe a explicar e/ou compreender o passado” (SCHMIDT, 2012, p. 195). Isto implica em considerar o pintor como um indivíduo inserido em um tecido social e dotado de capacidade para tornar público seu fluxo de fantasia por meio da arte de modo consonante com o padrão vigente de sua época, e não como um gênio favorecido por um dom especial (ELIAS, 1995).

O artista Eduardo de Martino

2 Victor Meirelles de Lima (1832-1903) foi um catarinense que atuou como professor da Academia Imperial de Belas Artes. Ele projetou a pintura brasileira internacionalmente com a exposição da tela *Primeira Missa em Paris*. A importância de suas obras pode ser percebida no modo como elas se constituíram em parte da identidade nacional que estava sendo formulada no final do século XIX.

3 Pedro Améric de Figueiredo e Melo (1843-1905) foi um dos mais importantes pintores brasileiros do período imperial. Contemporâneo de Victor Meirelles ele também atuou na Academia Imperial de Belas Artes e realizou uma série de encomendas para o Estado que contribuíram para a formação da identidade nacional.

4 Entendemos trajetória “como série de posições sucessivamente ocupadas por um mesmo agente (ou um mesmo grupo) num espaço que é ele próprio um devir, estando sujeito a incessantes transformações.” (BOURDIEU, 1996, p. 189).

Depois destas sintéticas reflexões podemos enunciar que Eduardo de Martino nasceu em 1838 na cidade de Meta, situada no litoral da atual Itália. Neste período, marcado pela modernidade e sua face intrínseca à colonialidade (PINTO; MIGNOLO, 2015), a navegação era fundamental para a interação entre economias, ideias e sociedades tornando os oceanos, os mares e os rios importantes meios de conexão (BARREIRO, 2005).

No referido cenário, o pintor, tal qual seu pai, avô e irmãos mais velhos, dedicou-se ao trabalho náutico e ingressou em uma escola naval. Estes estudos lhe proporcionaram o domínio do desenho, posteriormente empregado no desenvolvimento de suas pinturas, já que ele era utilizado como uma das ferramentas necessárias para a navegação. Por volta de 1866, após ingressar na Real Marinha Italiana, Eduardo de Martino, que na época era tenente, veio para a América do Sul participar da Divisão Naval que se encontrava na região do Rio da Prata (PUGLIA, 2012).

A existência da Divisão Naval decorre da presença de imigrantes italianos na região, que se ocupavam de atividades ligadas a navegação e, portanto, careciam de garantias no trânsito de suas embarcações (RUGIERO, 2015); sobretudo porque a segunda metade do século XIX foi marcada por uma série de conflitos no local, dentre os quais destacamos a Guerra entre a Tríplice Aliança, composta por Brasil, Argentina e Uruguai, contra o Paraguai (1864-1870). Um importante conflito que moldou a configuração fronteiriça do Cone Sul; consolidou os Estados Nacionais da Argentina e do Uruguai; enfraqueceu a economia paraguaia tornando-a dependente da argentina; e expôs todo o poderio militar e capacidade diplomática da monarquia brasileira enquanto, simultaneamente, acirrou as contradições deste regime que posteriormente ruiu (DORATIOTO, 2012).

Assim, no ano de 1866, portanto em meio à maior guerra vivenciada pela região, Eduardo de Martino estava a bordo da fragata Ercole na qual exercia a função de oficial de rota. Na ocasião em que a embarcação se encontrava próxima ao Estreito de Magalhães e quando o artista era responsável por medir a profundidade do leito marítimo, ocorreu um acidente que gerou o encalhe do navio no Banco de Orange.

Embora o resultado do inquérito que foi aberto não tenha responsabilizado o pintor pelo sinistro, ele deixou a carreira militar e passou a se dedicar à carreira artística.

Para explicar por que o artista renunciou à atividade militar, que lhe garantiria estabilidade econômica, Luigina de Vito Puglia (2012) infere que ele poderia estar cansado das guerras e disposto a adentrar na Marinha mercante caso não obtivesse sucesso na carreira pictórica. Porém, também é válido salientar que em fins do século XIX o cenário brasileiro era muito promissor para o desenvolvimento da pintura, o que pode ter exercido forte influência na decisão tomada por Eduardo de Martino. Um dos motivos desse profícuo contexto é a própria guerra entre a Tríplice Aliança contra o Paraguai, pois ela revigorou o gênero de pintura de batalhas pela atualidade do tema já que os artistas retratavam nas telas eventos bélicos recentes (COLI, 2005). O que acontecia em um momento no qual também havia muitas encomendas de pinturas⁵ cujo objetivo era embasar a autonomia cultural e fundamentar os alicerces da identidade do recém fundado Estado nacional (BISCARD; ROCHA, 2006).

Tais informações destacam como a vivência do pintor e suas escolhas não podem ser dissociadas do contexto e espaço em que ele esteve inserido. O que associado à sua prolífica carreira artística corrobora com nossa hipótese, embora ela não exclua a ideia da influência do cansaço em relação as guerras na decisão do pintor de renunciar a atividade militar. Para validar nossa inferência destacamos alguns elementos que atestam o sucesso artístico que ele teve no Brasil como, por exemplo a participação em importantes mostras como as promovidas pela Academia Imperial de Belas Artes do Rio de Janeiro e as Exposições Universais de Viena (1863) e da Filadélfia (1876)⁶. Os elogios

5 Observamos que apesar de muitas pinturas produzidas nesta época estarem diretamente ligadas à Academia Imperial de Belas Artes, instituição oficial que regulamenta o ensino e produção artística, também houve a realização de telas que não estiveram vinculadas a esta instituição como muitas das obras de Eduardo de Martino cujo título de membro corresponde da Academia Imperial de Belas Artes lhe foi conferido apenas em 1871.

6 GOMES, Patrícia Miquilini. *A coleção Eduardo de Martino no Museu Naval do Rio de Janeiro*. 2018. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento Pós-graduação em Museologia e Patrimônio. Universidade Estadual do Rio de Janeiro, 2018.

que a imprensa carioca fez ao seu trabalho. E a grande quantidade de telas adquiridas pela Marinha Brasileira, instituição com a qual ele desenvolveu uma estreita relação⁷.

Apesar do sucesso profissional e de ter se casado com a brasileira Maria Isabel Gomes em 1875, ele se mudou para a Inglaterra onde teve uma carreira notória até falecer em 1912 (PUGLIA, 2012). Porém em janeiro de 1877, Eduardo de Martino retornou à Corte Brasileira onde permaneceu com a família até maio daquele ano⁸. A despeito de nossas pesquisas não terem esclarecido os motivos desse curto retorno identificamos que enquanto esteve no Brasil o pintor realizou exposições de suas telas na Escola Politecnica (JORNAL DO COMÉRCIO, 20 abr. 1877) e na Galeria Glace Elegante que se situava na Rua do Ouvidor (JORNAL DO COMÉRCIO, 5 mai. 1877).

O encouraçado Independência e a pintura *Fragata Encouraçada Independência*

Das obras que Eduardo de Martino expôs e que foram referidas pela imprensa durante o período em que esteve no Rio de Janeiro duas merecem ser ressaltadas: a tela a óleo denominada *Independência*, que atualmente é conhecida por *Fragata Encouraçada Independência*, portanto objeto deste nosso estudo; e o quadro *Praia de Temby em South Wales*. Segundo o periódico *Revista Ilustrada*, esse último “representa uma praia que o pintor viu em Temby, na província de South-Wales, onde esteve por alguns dias o Sr. De Martino a convite do Sr. Reed representante do parlamento d'aquella província”⁹.

Apesar de não termos notícias do atual paradeiro da pintura *Praia de Temby em South Wales* sua simples alusão em um periódico da época é muito significativa, o que nos mostra como toda informação encontrada pelo historiador não pode ser negligenciada¹⁰. Neste caso, a relevância do texto publicado se dá porque o autor do

7 TIKAMI, Bárbara. Mar de imagens. *A relação estabelecida entre Eduardo de Martino, a Marinha Brasileira e as imagens produzidas pelo pintor no final do século XIX*. 2019. Dissertação de Mestrado em História. Universidade do Vale do Rio dos Sinos, 2019.

8 Observamos que o retorno de Eduardo de Martino e sua família para a Europa foi noticiado em 16 de maio de 1877 pelos periódicos O Globo e Diário do Rio de Janeiro.

9 REVISTA ILUSTRADA, 3 mar. 1877, p. 6.

10 GRENDI, Edoardo. Microanálise e história social. In: ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. Exercícios de Micro História. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009.

escrito afirma que: “realmente o Sr. De Martino e Reed devem estimar-se muito depois d'este quadro. Um por vêr a Praia de Temby convertida em uma maravilha da arte, o outro por ter tido ocasião de alcançar mais uma victoria na pintura”¹¹. Além desta menção à amizade entre ambos ser um importante indício acerca do modo como se davam as relações sociais entre indivíduos que integravam o mundo da arte e o mundo político, ela também é relevante porque reverberou no debate político e militar brasileiro que perpassou pela imprensa do momento.

Para compreendermos a produção desta obra de arte bem como o contexto em que ela esteve inserida, ou seja a querela que envolveu a compra da famigerada embarcação cujo nome serviu de título ao quadro, é necessário entender como era a situação do Brasil em termos de desenvolvimento náutico e militar. Deste modo salientamos que, apesar do grande poder de fogo que a esquadra do país possuía, ela não conseguiu acompanhar a revolução tecnológica que ocorreu no setor marítimo durante a segunda metade dos oitocentos. Assim, mesmo com forte estímulo proporcionado pela contenda contra o Paraguai, o que gerou a construção de algumas embarcações, os empenhos para o desenvolvimento desse setor foram abandonados. Isto se deu por problemas econômicos decorrentes do próprio confronto bélico, pela carência de mão de obra capacitada e pela falta de vários outros elementos essenciais ao prosseguimento da industrialização como um todo¹².

Nesta conjuntura Joaquin Delfino Ribeiro da Luz, ministro que coordenou a pasta da Marinha de 1872 até 1874, optou por encomendar na Europa um navio encouraçado chamado Independência. Para fiscalizar sua construção ele elegeu os brasileiros Level, Argollo e Braconnot¹³ que indicaram o nome de Edward Reed como construtor naval. Assim, o representante do parlamento britânico e amigo de Eduardo de Martino ficou

11 REVISTA ILUSTRADA, 3 mar. 1877, p. 6.

12 VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A Evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil. In: *Revista Marítima Brasileira*, v. 120. Disponível em:

<https://www.Marinha.mil.br/dphdm/sites/www.Marinha.mil.br/dphdm/files/RMB%2C%20v.120%20n.1012%2C%20%28out.-dez.%202000%29%2C%20p.%20131-197_0.pdf> Acesso 2 Março de 2019.

13 Embora não tenhamos encontrado maiores informações sobre estes indivíduos acreditamos que o método onomástico pode se constituir em profícuo instrumento para esclarecer as questões que circundam estes nomes.

responsável por fazer os estudos sobre a embarcação que seria construída, bem como sobre os eventuais riscos dessa empreitada¹⁴.

Porém, quando o navio foi lançado, ocorreu um acidente que o inutilizou. Este sinistro catalisou uma série de críticas, veiculadas na imprensa, a todos aqueles que estavam envolvidos neste projeto. Dentre as apreciações feitas destacamos uma fala do senador Silveira da Motta¹⁵ na 60ª seção do senado em 24 de maio de 1877 que foi publicada no *Diário do Rio de Janeiro* em 25 maio de 1877. Nela o político afirmava que

[...] o governo cometeu o erro de mandar fazer um encouraçado de proporções desmedidas para nossas necessidades; que o governo cometeu o abuso de autorizar essa grande despeza sem prévia autorização do corpo legislativo; e que o governo, para execução dessa obra, nomeou uma comissão aparatosa de tres officiaes aliás competentes. A respeito de administração é essa a defesa única do nobre ex-Ministro, que fez a encomenda [a Joaquin Delfino Ribeiro da Luz]¹⁶.

Quando as críticas atingiram Edward Reed, Eduardo de Martino não se conteve e escreveu um texto que foi publicado a seu pedido em importantes periódicos da corte¹⁷. Nele, o artista se reconhecia enquanto estrangeiro, ou seja, segundo ele mesmo, alguém que não tem o direito de opinar em questões acerca da administração do país de outrem. Mas ao mesmo tempo ele se afirmava um grande conhecedor da história do navio sobre o qual muitas pessoas discutiam sem ter capacidade para avaliar sua verdadeira função. Isto é, sem saber se a embarcação “está ou não em condições de tomar, em um combate, a offensiva e defensiva, em uma palavra enfim, se é ou não uma machina formidavel, como o exigia o governo imperial para obrar em quaesquer circunstancias”¹⁸. Igualmente o artista declarava que

14 MOTTA, 1877, apud *Diário do Rio de Janeiro*, 25 mai. 1877.

15 José Inácio Silveira da Motta (1843 – 1914), o barão de Jaceguai, foi um militar da Marinha Brasileira que participou da campanha contra o Paraguai, de missões diplomáticas no exterior e atuou como escritor e senador.

16 MOTTA, 1877, apud *Diário do Rio de Janeiro*, 25 mai. 1877.

17 Os periódicos que publicaram o texto de Eduardo de Martino foram: *Jornal da Tarde* de 9 abril de 1877, *O Globo* de 10 abril de 1877 e *Gazeta de Notícias* de 17 abril de 1877.

18 MARTINO, 1877, apud *O GLOBO*, 10 abr. 1877, p.3.

se o encouraçado Independencia tivesse tido melhor sorte, isto é, se houvesse chegado ao Rio de Janeiro na época em que todos o esperavam, se tivesse tido ocasião de tomar parte em alguma acção de que sahisse victorioso, em vez de todos esses clamores que se levantam contra elle, andariam bandas de musica percorrendo a cidade, commissões iriam comprimentar o benemerito ministro que o encomendou, **far-lhe-iam retratos**, poesias, etc., etc... O proprio Sr. Reed seria immediatamente comprimentado pelo telegrapho, como o sabio constructor d'esta poderosa machina de guerra.¹⁹ [Grifos nossos].

Apesar de se contrariar opinando acerca de questões intrínsecas à política do Brasil, Eduardo de Martino também defendia seu amigo ao afirmar que ele "(...) tem uma reputação bem firmada em toda Europa, e é quasi que universalmente conhecido, não só como homem da sciencia, como tambem um espirito eminentemente pratico"²⁰. E que é detentor de grande competência e reconhecimento pois fez "construcções para Inglaterra, Russia, Turquia, Chile, Japão e ultimamente para o Brazil; o seu paiz tem-o accumulado de honras: é condecorado com as principaes Ordens cavalheirescas da Inglaterra (e não fallo das que lhe têm conferido nações estrangeiras)"²¹. Após redigir estas afirmações o pintor ainda destacava que a câmara havia atribuído à Edward Reed "algumas qualidades que elle certamente não possui" e reiterava que a finalidade de seu escrito "foi apenas salvar a reputação do meu amigo a quem, em seu paiz, só alguns anime disparate tem procurado molestar"²².

Independentemente de suas prováveis intenções, Eduardo de Martino acalorou os ânimos porque, no dia seguinte a veiculação de seu texto, Lima Campos²³ mandou publicar na edição de 11 de abril de 1877 do periódico *O Globo*, ou seja, o mesmo que divulgou a redação do artista, um escrito em resposta à missiva do pintor. Nele, Lima Campos afirmava que a despeito da admiração e amizade que ele possuía para com o artista era necessário declarar que o napolitano se enganara quando disse que ninguém

19 Ibid., p.3.

20 Ibid., p.3.

21 Ibid., p.3.

22 Ibid., p.3.

23 Observamos que a busca por mais informações sobre este indivíduo pode ser bastante proficua no que concerne à socialização do artista.

se recordava da finalidade da embarcação e que era um pleno conhecedor de sua história. Assim Lima Campos esclarecia que o Independência era um

(...) navio de natureza diversa da dos monitores: a um tempo capaz de longos cruzeiros sem queimar uma pedra de carvão, e capa de uma marcha de 14 milhas em momento dado, isto é, navio com espessa couraça, artilharia e machina poderosas, aparelhado além disso com mastreação completa de vaso puramente á vela.

Hoje que os argentinos tem encouraçados, si mesmo em paz connosco uma revolução como a de Mitre dividisse a marinha da Republica, e o Los Andes ou el Plata revoluvionado buscasse qualquer porto do Brazil para fins convenientes á revolução, mas contrarios a direito, que vaso nosso seria proprio para rondar em alto mar, ir em busca do possante rebelde e constrangel-o a respeitar a neutralidade²⁴.

Além da explicação acerca da necessidade de aquisição do navio, Lima Campos também declarou que o construtor Edward Reed havia recebido do governo brasileiro seis mil libras esterlinas para executar um parecer sobre o planejamento da construção do Independência. Todavia, este escrito também reverberou na imprensa pois, no dia seguinte à sua publicação, foi divulgado no *Jornal do Comércio*, uma nova redação afirmando que “aquelle engenheiro [Edward Reed] recebeu seis mil libras, não do governo brasileiro, mas dos construtores, pelos planos que fez do navio, antes de ser este começado”²⁵.

Além destes escritos, o periódico satírico *O Mosquito* fez um duro julgamento ao texto que Eduardo de Martino mandou publicar em defesa de Edward Reed. Entretanto a crítica não fazia menção ao conteúdo da redação do pintor e sim à sua forma, como pode ser observado no trecho seguinte:

Respeitando muito as relações de amizade que existem entre esses senhores, sentimos que o Sr, de Martino estivesse fóra de seu elemento, na defesa do amigo e que por isso, o seu estylo não seja dos mais correctos, nem os seus argumentos dos mais decisivos. Se o Sr. de Martino podesse deffender o Sr. Reed ...n'um quadro, crêmos que a defesa seria brilhante. N'um artigo, porém, revela-se-nos um curioso,

24 CAMPOS, 1877, apud O GLOBO, 11 abr. 1877, p.3.

25 JORNAL DO COMÉRCIO, 12 abr. 1877, p. 4.

escrevendo um phraseado diffuso de 142 linhas para dizer apenas, que como amigo pessoal do Sr. Reed não pôde tolerar que se diga mal d'elle. Se o Sr. de Martino quizesse aceitar um conselho, nós lhe diríamos **que fizesse uma defesa do Sr. Reed, ... em pintura** [grifos nossos]²⁶.

Acreditamos que o referido texto levou Eduardo de Martino ao desejo de interceder pela reputação de Edward Reed por meio de uma pintura. Posto que apenas cinco dias depois da provocação feita pelo periódico foi noticiada a exposição de uma nova tela do artista denominada *Independência*²⁷.

Esta obra, cuja exposição perdurou até o fim da temporada em que o pintor e sua família estiveram na cidade do Rio de Janeiro, foi noticiada em diversos periódicos²⁸. Porém ela causou uma nova querela que também pode ser percebida na análise dos textos veiculados na imprensa da época. Assim, identificamos que além das críticas quanto aos prejuízos que a Marinha Brasileira teve devido à demora na entrega do navio e à dificuldade em obter valor do seguro referente ao acidente da embarcação, o então ministro da Marinha, Luiz Antônio Pereira Franco, passou a ser acusado de esbanjar quatro contos de réis com a compra do quadro feito por Eduardo de Martino²⁹.

Estas duras acusações ao ministro da Marinha foram consideradas infundadas, porque segundo a já mencionada fala do senador Silveira da Motta, na 60ª seção do senado de 24 de maio de 1877, Eduardo de Martino “fez o quadro e quiz vende-lo ao governo por 4:000\$, isto é, um facto; mas o governo não quis compra-lo, disse que bastava já de tranca [apelido pejorativo que o navio recebeu]”³⁰. Mas ao mesmo tempo em que o congressista defendia o ministro da Marinha ele também o criticava pois afirmava que “a bondade de S. Ex. não chegou ao ponto de dar os 4:000\$ ao homem [Eduardo de Martino]”³¹. Para concluir sua explanação, Silveira da Motta se valeu de uma bem-humorada anedota que destacava a falta de competência dos integrantes da

26 O MOSQUITO, 14 abr. 1877, p. 6.

27 JORNAL DA TARDE, 19 abr. 1877.

28 Os referidos periódicos são: Jornal do Comércio de 20 de abril de 1877, Jornal da Tarde de 4 de maio de 1877, Jornal do Comércio de 5 de maio de 1877, O Globo de 5 de maio de 1877, Ilustração do Brasil de 10 de maio de 1877, Gazeta de Notícias de 17 de maio de 1877 e A Reforma de 18 de maio de 1877.

29 A REFORMA, 18 maio 1877.

30 Ibid., p. 10.

31 Ibid., p. 10.

comissão fiscalizadora do navio e a habilidade de Eduardo de Martino em desenhar embarcações. Assim o político afirmava que

O Sr. De Martino encontrou-se casualmente com algum ou alguns dos membros da comissão, que estavam vendo se o *tranca* se parecia com o que elles mandaram fazer; e um delles interroga a De Martino dizendo: «Oh! De-Martino, que diabo foi você fazer? Pintou o *tranca* com dous canudos e elle tem um canudo só!» O artista, que tem amor pelas suas produções, ficou pelas nuvens e disse: «Venho de Londres, lá foi que tirei o desenho, o vapor tinha dous canudos e eu quero pôr isto a limpo. Os senhores foram da comissão do Independencia, hão de ter os desenhos desse navio, quero verificar se elle tem dous ou um canudo» Elles concordaram nisto e não sei se apostaram que o navio tinha só um canudo; foram fazer vistoria nos desenhos e verificaram que com effeito o *tranca* tinha dous canudos!³²

Os “dous canudos”, mencionadas na historieta são as duas saídas de fumaça que podemos observar no centro do navio que possui propulsão mista, isto é, vela e vapor e se encontra no primeiro plano da obra que hoje é conhecida como *Fragata Encouraçada Independência* e encontra-se apresentada na imagem 1³³.

Nessa cena

a agua do rio, sua côr e movimento estão reproduzidos com toda a naturalidade, e, entre os accessorios destaca-se uma high bark, cujas velas pintadas de vermelho contrastam maravilhosamente com o fundo do quadro. O céu de Londres, em uma de suas mais bellas manhas, o despedaçado das nuvens por onde penetra a luz do sol nascente e o rebocador que, ao lado do Independencia, deixa avaliar as suas dimensões, tudo revela o bom gosto e a arte do pintor, já tão conhecido por suas Marinhas³⁴.

32 MOTTA, 1877, apud Diário do Rio de Janeiro, 25 mai. 1877.

33 Embora acreditamos que a referida pintura foi feita por Eduardo de Martino em 1877 optamos por não introduzir sua data de execução porque ela não consta no inventário da Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).

34 JORNAL DA TARDE, 5 mai. 1877, p. 3.



Imagem 1 – Fragata Encouraçada Independência. Eduardo de Martino. Óleo sobre tela, [s.d], 123 cm x 181 cm. Reserva Técnica da Diretoria de Patrimônio História e Documentação da Marinha (DPHDM) - Rio de Janeiro. Fonte: reprodução fotográfica do acervo da autora.

Após toda a polêmica que envolveu a compra do navio encouraçado Independência e do quadro de mesmo nome não poderíamos deixar de mencionar que elogios à tela de Eduardo de Martino também figuraram na imprensa da época. Assim destacamos que em meio a toda a querela anteriormente apontada, o *Jornal do Comércio* escrevia que

Tem este artista um colorido tal, que quem tiver visto um quadro, um só que seja, não se enganará para o futuro. E isto nada é ainda. As marinhas de De Martino são, permita-se-me a phrase, mais bellas que o natural. Não é exageração de diletante, é o que sinto. O artista observa a natureza e surpreendendo-a nos momentos de sua mais esplendida

belleza, fixa na tela, no mármore, ou no bronze a verdade que lhe esta patente, dando-lhe á auréola do ideal que tem na imaginação. A poesia do mar, compreende-a De Martino, pintando-a, como Michelet descreveno-a³⁵.

Afora os elogios que indicam o modo positivo, ao menos do ponto de vista da crítica de arte, sobre como o quadro *Independência* foi recebido também merece destaque a maneira como o texto se utilizou da obra para justificar a compra do navio. Posto que afirmava que “póde agora o Independencia ser um baluarte da marinha nacional, póde ficar posto a margem por franca, dou por bem empregado os milhões que custou, pois inspirou a De Martino o fazer-lhe o retrato”³⁶. A despeito de possível exagero e/ou ironia, esta afirmação nos leva a uma série de indagações sobre a relação do autor do texto com o pintor e os indivíduos que estiveram envolvidos na querela da compra do navio. Sobretudo quando consideramos que a autoria do escrito é curiosamente assinada com a palavra “Nessuno” que em italiano, língua nativa do artista, significa “ninguém”.

Considerações parciais

Embora existam inúmeras questões abertas em torno do quadro *Independência* ou hoje denominado *Fragata Encouraçada Independência*, pois a pintura é sempre inesgotável e lancinante³⁷, toda a querela ao seu redor nos confirma como

a linguagem e o tipo de relação documentada valem como documentos históricos no sentido pleno da expressão: além de revelarem as relações entre dois ou mais sujeitos, têm, também por isso, um sentido cultural, na medida em que atestam um costume ou uma tipicidade³⁸.

35 JORNAL DO COMÉRCIO, 6 maio 1877, p. 2.

36 JORNAL DO COMÉRCIO, 6 maio 1877.

37 DIDI-HUBERMAN, Georges. Diante da imagem. São Paulo: Ed. 34, 2013.

38 GRENDI, Edoardo. Microanálise e história social. In: ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. Exercícios de Micro História. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009, p. 24.

Além das questões políticas e militares que perpassaram o debate ocorrido na imprensa da época podemos perceber um outro sentido cultural na linguagem expressa por Eduardo de Martino em sua tela se nos debruçarmos sobre seus aspectos formais. Porém mesmo que “diante de qualquer obra, o olhar que interroga é sempre mais fecundo do que o conceito que define”³⁹ somos levados a tecer algumas considerações sobre o gênero de pintura de marinha, especialidade que tornou o artista famoso⁴⁰, para que possamos compreender sua escolha em retratar o famigerado navio.

Nesse sentido destacamos que a história da arte ocidental tem tratado as pinturas de marinha como um fragmento do gênero de pintura de paisagem no qual a caracterização costuma ser exclusivamente associada à representação do mar. No caso brasileiro – cuja taxonomia é bastante imprecisa devido ao forte e longo vínculo que a arte teve com os aspectos religiosos, sobretudo no período colonial – Carlos Roberto Maciel Levy (1982) destacou a importância de se considerar por pintura de marinha “todo e qualquer assunto que, no âmbito do paisagismo do século XIX até meados do século XX, faça referência primordial (e não necessariamente explícita) ao elemento água”⁴¹. Para nós, essa classificação mais abrangente proposta pelo autor é bastante relevante pois nos permite incluir o quadro produzido por Eduardo de Martino já que nele o encouraçado Independência encontra-se fundeado no rio Tâmisia.

Outrossim, Helder Manuel da Silva de Oliveira (2007) salienta a complexidade do gênero de pinturas de marinha devido à gama de motivos que elas abarcam como: os grandes navios, as batalhas navais, os pequenos barcos pesqueiros, os altos-mares tempestuosos, a calma das praias, o luxo das chegadas principescas, o lazer burguês realizado à beira mar, as paisagens na beira dos rios e os grandes barcos. Sobre esse último, o autor afirma que o navio é apresentado como personagem de retrato, muitas vezes de modo heroico. Isto nos leva a inferir sobre os motivos que levaram Eduardo

39 COLI, Jorge. Como estudar a arte brasileira do século XIX? São Paulo: Editora Senac, 2005, p. 11.

40 Observamos que apesar de existir muita imprecisão na taxonomia dos gêneros de pintura a imprensa carioca de fins do oitocentos adjetivou como “pinturas de marinha” a maioria das telas de Eduardo de Martino que estavam ligadas à Marinha Brasileira embora o adjetivo “pinturas histórica” também tenha sido utilizado pelos periódicos.

41 LEVY, Carlos Roberto Maciel (Org.). Cento e cinquenta anos de pintura de Marinha na História da Arte brasileira. Rio de Janeiro: Museu Nacional de Belas Artes, 1982, p.16.

de Martino a pintar o quadro depois de afirmar que, se o navio Independência tivesse tido melhor sorte, “far-lhe-iam retratos”⁴².

Desta maneira é bastante provável que, além das razões pessoais ligadas à defesa de seu amigo, Edward Reed, e da provocação de *O Mosquito*, Eduardo de Martino resolveu pintar o retrato do encouraçado Independência por esta ser uma das modalidades do gênero de pinturas de marinha que era praticada na época. Para corroborar com nossa hipótese, de que ele fez a obra hoje conhecida como *Fragata Encouraçada Independência* tal qual um retrato do navio encouraçado, há um texto veiculado no *Jornal do Comércio* em 30 de setembro de 1882 sobre a realização deste tipo de pintura pelo artista para o governo japonês. No escrito o periódico afirmava que o imperador nipônico havia presenteado Eduardo de Martino com bronzes e sedas devido à gratidão para com ele após realizar vários quadros dos navios que seu governo encomendara da Inglaterra.

Além de trazer mais validade a nossa hipótese, esta notícia também indica a amplitude e complexidade da circulação das obras do pintor cujos estudos podem indicar uma história da arte que extravasa a esfera local. Igualmente este escrito tem relevância quando nos voltamos para a comercialização de navios de guerra. O que indica que a arte pode ter sido usada para difundir o poder naval, uma fase das armadas que teve início em meados do século XIX e foi amplamente fundamentada na revolução tecnológica, essencial para a construção e manutenção de esquadras eficazes e modernas⁴³.

No que diz respeito à Marinha Brasileira, encontramos outras obras de Eduardo de Martino cujos aspectos formais às aproximam de retratos de grandes barcos⁴⁴. Tais

42 MARTINO, 1877, apud O GLOBO, 10 abr. 1877, p.3.

43 VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A Evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil. In: Revista Marítima Brasileira, v. 120. Disponível em:

<https://www.Marinha.mil.br/dphdm/sites/www.Marinha.mil.br/dphdm/files/RMB%2C%20v.120%20n.1012%2C%20%28out.-dez.%202000%29%2C%20p.%20131-197_0.pdf> Acesso 2 Março de 2019.

44 Acreditamos que as pinturas Nau Pedro, Divisão de Destroyers, Encouraçado Minas Gerais, Corveta Parnaíba, La Pátria Me Ricorda Il Nome E Lê Gesta Almirante Barroso e Riachuelo, Encouraçado Minas Gerais, Encouraçado Deodoro, Brigue-Russo e Fragata Encouraçada Independência pertencentes à

imagens, que atualmente fazem parte do acervo que está sob a guarda da Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), ainda carecem de estudos. Principalmente quando nos voltamos para os usos e funções da obra que neste caso podem trazer uma infinidade de questões acerca do poder naval brasileiro; do emprego da arte em sua difusão; das relações entre a instituição militar, o artista e a produção de embarcações; entre tantas outras.

Porém, além destes retratos de grandes embarcações, o Museu Histórico Nacional também abriga uma tela pintada por Eduardo de Martino que pode ser entendida como um retrato do famigerado encouraçado Independência. Nesta pintura em óleo sobre tela que hoje recebe o nome de *Fragata Independência* (imagem 2) o navio aparece no centro do quadro, com suas velas claras abertas e dispostas em três mastros. No convés há figuras antropomórficas. Porém, diferente da tela anteriormente analisada, nesta outra imagem a embarcação não é retratada fundeada, mas sim navegando. Desta maneira é possível ver a potência da propulsão mista – vento e combustão – na violenta colisão que ocorre entre a parte dianteira do navio e a água, cuja espuma sobe em contraste com a cor escura e acinzentada do casco e do fundo do quadro. A força de tal choque é desinente da velocidade com que a embarcação corta o mar que se encontra em primeiro plano, agitado por ondas bastante angulares, cujos diferentes tons de azul escuro contrastam com as finas linhas brancas da espuma marítima. A velocidade da embarcação, que apenas no quadro navegou com a bandeira do Brasil – já que depois dos vários infortúnios foi vendida à Inglaterra e rebatizada como Neptune – também é percebida no movimento da fumaça negra que sai das duas chaminés e se dissipa no sentido contrário à sua direção. No fundo do quadro, vemos um cenário no qual o céu, dotado de nuvens com formas bastante arredondadas, é claramente diferenciado do mar pela precisa linha do horizonte e tonalidade de cores. Esta graduação parte, da esquerda para a direita, de um azul claro – que se associado ao voo das gaivotas denota tranquilidade meteorológica – em direção a tons acinzentados

Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha DPHDM podem ser consideradas retratos de grandes barcos.

que culminam no lado direito, onde há uma embarcação quase fantasmagórica navegando sob um vão de luz entre as nuvens chuvosas.



Imagem 2 – Fragata Independência. Eduardo de Martino. Óleo sobre tela, 18---, 72 cm x 122 cm. Museu Histórico Nacional, Rio de Janeiro. Fonte: reprodução fotográfica do acervo da autora.

Ao associar esta imagem à detalhada descrição feita pelo *Jornal da Tarde* em 5 de maio de 1877 sobre o quadro que foi denominado como *Independência*, podemos perceber que a tela que perpassou o debate político e militar daquele ano é a obra que se encontra atualmente sob a guarda da Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). Posto que as características iconográficas de ambas as imagens são muito distintas. O fato de o artista ter realizado um segundo retrato do navio Independência nos leva a uma série de interrogações que ainda carecem de resposta, principalmente quando consideramos que, embora atualmente estes quadros estejam em locais distintos, ambos estiveram expostos no Museu Naval

até 1932 quando a obra *Fragata Independência* (imagem 2) foi transferida para o Museu Histórico Nacional ⁴⁵.

Esta afirmação decorre do exame de três edições do *Catálogo Histórico e Descritivo* que foram publicadas em 1901, 1905 e 1910⁴⁶. Nesses documentos a seção de quadros a óleo registra duas obras que versam acerca do referido navio. A primeira refere-se ao “N.12. - Couraçado Independencia navegando em alto mar. Foi este navio construído na casa Samuda Brothers, e vendido ao governo inglês que deu-lhe o nome de Beptune. - Pintor E. de Martino”⁴⁷. Já a segunda ao “N.16. - Couraçado Independencia, fundeado no Tamisa. - Pintor, E. de Marino”⁴⁸. Esta exposição dos quadros da famigerada embarcação nos mostra como uma imagem não representa um significado a priori, mas sim que ela participa da construção de diferentes significados ao longo do tempo⁴⁹ o que nos leva a perguntar quais significados foram produzidos em torno das imagens que estiveram a mostra no Museu Naval, ou seja, no lugar de memória da Marinha Brasileira⁵⁰.

Referências

BARREIRO, José Carlos. Os relatórios do ministério da Marinha como fontes para a análise da formação da disciplina de trabalho na Marinha do Brasil (1780 – 1850). *Patrimônio e Memória*, v. 1, n. 2, p. 2-9, 2005. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/107987/ISSN1808-1967-2005-1-2-2-9.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

45 MUSEU HISTÓRICO NACIONAL. Biblioteca Virtual. Rio de Janeiro, 1927. Processo 24. Disponível em:

<<http://docvirt.com/docreader.net/docreader.aspx?bib=MHN&pasta=Processos%20de%20Entrada%20de%20Acervo\1927&pesq=proc.%2024.27>>. Acesso: 9 ago. 2018.

46 A primeira edição do *Catálogo Histórico e Descritivo* do Museu Naval foi escrita por Leão Amzalak em 1901, em 1905 o documento foi atualizado pelo 1º tenente Collatino Ferreira Valle e, em 1910, pelo Capitão de Corveta, Eduardo Justino de Proença. Nessas revisões foram apenas inseridos novos itens adquiridos pelo museu, o que nos levou a adotar a primeira edição da obra como referência.

47 AMZALAK, Leão. *Catálogo Histórico e Descritivo* do Museu Naval. Typographia Leuzinger, 1901, p. 11.

48 Idem.

49 SCHMITT, Jean-Claude. *O Corpo das Imagens. Ensaio sobre a cultura visual na Idade Média*. São Paulo: Edusc. 2007.

50 NORA, Pierre. “Entre Memória e História: a problemática dos lugares”. In: *Projeto história*. São Paulo: PUC, 1993, p. 7-28.

BISCARDI, Afrânio; ROCHA, Frederico Almeida. O Mecenato Artístico de D. Pedro II e o Projeto Imperial. 19&20, v. I, n. 1, mai. 2006. Disponível em: http://www.dezenovevinte.net/ensino_artistico/mecenato_dpdedro.htm.

CASTRO, Celso; IZECKSOHN, Vitor; KRAAY, Hendrik. Da História Militar à “nova” História Militar. In: CASTRO, Celso; IZECKSOHN, Vitor; KRAAY, Hendrik (Orgs.). *Nova História Militar brasileira*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2004, p. 9-56.
COLI, Jorge. Como estudar a arte brasileira do século XIX? São Paulo: Editora Senac, 2005.

DIDI-HUBERMAN, Georges. Diante da imagem. São Paulo: Ed. 34, 2013.

DORATIOTO, Francisco Fernando Monteoliva. *Maldita Guerra. Nova história da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

ELIAS, Norbert. *A sociedade dos indivíduos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1994.

_____. Mozart: sociologia de um gênio. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1995.

FOCHESATTO, Cyanna Missaglia de. Os retratos de Juan Manuel Blanes: Algumas considerações. *Estudios Históricos*. Rivera. v. 18, n. 18, p. 1-19, 2018. Disponível em: <<http://www.estudioshistoricos.org/18/eh1824.pdf>>. Acesso 10 jan. 2019.

GINZBURG, Carlo. De A. Warburg a E. Gombrich, notas sobre um problema de método. In: *Mitos, emblemas, sinais. Morfologia e história*. São Paulo: Cia das Letras, 1989, p. 41-94.

GIULIANI, Matteo. “Morfologia social e contextualização topográfica: a micro-história de Edoardo Grendi”. *Revista Brasileira de História*, n. 76, 2017.
file:///C:/Users/Maíra/Documents/Livros%20PDF/história%20local/Morfologia_social_e_contextualizacao_topografica_A.pdf.

GOMBRICH, Ernst Hans. *A História da Arte*. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos Ltda, 2012.

GOMES, Patrícia Miquilini. *A coleção Eduardo de Martino no Museu Naval do Rio de Janeiro*. 2018. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento Pós-graduação em Museologia e Patrimônio. Universidade Estadual do Rio de Janeiro, 2018.

GRENDI, Edoardo. Microanálise e história social. In: ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. *Exercícios de Micro História*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009.

GRIBAUDI, Maurizio. “Percursos individuais e evolução histórica: quatro trajetórias operárias na França do século XIX”.

LEVY, Carlos Roberto Maciel (Org.). *Cento e cinquenta anos de pintura de Marinha na História da Arte brasileira*. Rio de Janeiro: Museu Nacional de Belas Artes, 1982, p. 15-19.

LIMA Júnior, Carlos; SCHWARCZ, Lilia Moritz; STUMPF, Lucia Klúck Stumpf. *A Batalha do Avaí. A beleza da barbárie: a Guerra do Paraguai pintada por Pedro Américo*. Rio de Janeiro: Sextante, 2013.

MORAIS, Frederico. *Gêneros da Pintura*. São Paulo: Itaú Cultural, 1995.

MOREIRA, Luiz Guilherme Scaldaferrri. Os múltiplos olhares sobre a História Militar. *História Unisinos* v. 16, n. 3, 2012. Disponível em: <http://revistas.unisinos.br/index.php/historia/article/view/htu.2012.163.01>.

NORA, Pierre. “Entre Memória e História: a problemática dos lugares”. In: Projeto história. São Paulo: PUC, n. 10, páginas 07-28, dezembro de 1993.

OLIVEIRA, Helder. *Olhar o mar*. Um estudo sobre as obras ‘Marinha com Barco’ (1895) e Paisagem com rio e barco ao seco em São Paulo “Ponte Grande” (1895) de Giovanni Castagneto. 2007, v.1. Dissertação de mestrado em História da Arte apresentada ao Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, 2007.

PEREIRA, Walter Luiz. *Óleo Sobre Tela, Olhos Para a História*. 1. ed. Rio de Janeiro: 7 Letras/ FAPERJ, v. 01. 180p. 2013.

PINTO, Júlio; MIGNOLO, Walter. A modernidade é de fato universal? Reemergência, desocidentalização e opção decolonial. *Cívitas, Revista de Ciências Sociais*, v. 15, n. 3, p. 382 -402, 2015. Disponível em: <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/civitas/article/view/20580>.

PUGLIA, Luigina de Vito. *Eduardo de Martino. Da ufficiale di marina a pittore di corte*. Monghidoro: Com-fine edizioni, 2012.

ROMANO, Roberto Vittorio. *Eduardo de Martino*. Roma: Ufficio Storico della Marina Militares, 1994.

RUGGIERO, Antonio de. Os italianos nos contextos urbanos do Rio Grande do sul: perspectivas de pesquisa. In: VENDRAME, Maíra Ines; KASBURG, Alexandre; WEBER, Beatriz; FARINATTI, Luis augusto (Orgs.). *Micro-história, trajetórias e imigração*. São Leopoldo. Oikos: 2015, p. 162-181.

SCHMIDT, Benito Bisso. “História e biografia”. In: CARDOSO, Ciro F.; VANIFAS, Ronaldo. *Novos Domínios da História*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012, p. 187-205.

SCHMITT, Jean-Claude. *O Corpo das Imagens. Ensaios sobre a cultura visual na Idade Média*. São Paulo: Edusc. 2007.

TEIXEIRA, Nuno S. A História Militar e a historiografia contemporânea. In: *Revista A Nação e a defesa*, ano XVI, nº 59, pp. 53-71, 1990.

TIKAMI, Bárbara. *Mar de imagens. A relação estabelecida entre Eduardo de Martino, a Marinha Brasileira e as imagens produzidas pelo pintor no final do século XIX*. 2019. Dissertação de Mestrado em História. Universidade do Vale do Rio dos Sinos, 2019.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A Evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil. In: *Revista Marítima Brasileira*, v. 120. Disponível em: <https://www.Marinha.mil.br/dphdm/sites/www.Marinha.mil.br.dphdm/files/RMB%2C%20v.120%20n.1012%2C%20%28out.-dez.%202000%29%2C%20p.%20131-197_0.pdf> Acesso 2Março de 2019.

Recebido em abril de 2024
Aceito em agosto de 2024