

# REVISTA PORTO

---

Programa de Pós-Graduação em História da UFRN

Volume 1 | Número 2 | 2012.1



**O nascimento de um arquipélago: *São Pedro e São Paulo* e a presença do Estado brasileiro no Oceano Atlântico**

**The birth of an archipel: *São Pedro e São Paulo* and the presence of Brazilian State in the Atlantic Ocean**

***Raimundo Pereira Alencar Arrais***

*Professor Associado do Departamento de História - UFRN.*

*Doutor em História - USP.*

Revista Porto 1 (2): 44-69 [2012]

Recebido em 10/08/2012 – Aprovado em 07/11/2012

**REVISTA PORTO**

**Resumo:** O Arquipélago de São Pedro e São Paulo, por muito tempo conhecido como rochedos de São Pedro e São Paulo, cujas mais remotas notícias remetem ao início do século XVI, localizado no Oceano Atlântico equatorial, em 1998 passou a ser ocupado sistematicamente pelo governo brasileiro com a função de estação científica. Este artigo pretende reconstituir o processo de incorporação dos rochedos, por parte do Estado brasileiro, entre o século XIX e XX, considerando as forças que, em diferentes momentos históricos, intervieram sobre as atitudes do governo brasileiro em relação a esse local.

**Palavras-chave:** Arquipélago de São Pedro e São Paulo. Pesquisa científica. Século XIX e XX.

**Abstract:** The Saint Peter and Saint Paul archipelago, known for a long time as the Saint Peter and Saint Paul rocks, whose remotest news refer to the beginning of the 16<sup>th</sup> century, located in the Atlantic Equatorial Ocean, began to be systematically occupied by the Brazilian government in 1998, with the function of a scientific research station. This article intends to recompose the process of incorporation of these rocks by the Brazilian State, between the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries, considering the forces which, in different historical moments, intervened on the attitudes of the Brazilian government related to this place.

**Keywords:** Saint Peter and Saint Paul archipelago. Scientific research. 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries.

A entidade geográfica hoje designada como *arquipélago* São Pedro e São Paulo está localizada no Oceano Atlântico, distante cerca de 1.010 km (510 milhas náuticas) do porto da cidade de Natal (Rio Grande do Norte), 520 km do arquipélago de Fernando de Noronha e aproximadamente 1.824 km de Guiné-Bissau, na costa africana, situando-se nas coordenadas 00° 55,01' N e 029° 20,76' W.<sup>1</sup> A medida de sua área total emersa é de aproximadamente 17.000m<sup>2</sup> e o lugar já foi descrito como um conjunto de “seis ilhas maiores, quatro menores e várias pontas de rocha”.<sup>2</sup>

Pode-se transmitir a ideia de suas dimensões recorrendo à costumeira analogia dos conhecedores do lugar, segundo os quais a maior das ilhas apresenta a extensão de um campo de futebol. Essas rochas afloram de uma grande profundidade (cerca de 4.000 metros) e estão permanentemente banhadas pelas marés e batidas pelas ondas. Não têm solo (apenas se verifica a ocorrência de “bolsões” de solos nos extremos de uma das ilhas, provocadas pela “interferência antrópica ou processos locais de pedogênese”<sup>3</sup>) nem fornecem água doce e apresentam condições difíceis de atracagem. Distantes, diminutos, inóspitos e aparentemente sem serventia: os rochedos só perderam esses adjetivos quando o governo brasileiro, atendendo ao disposto na Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar (CNUDM), assinada pelo país em 1982 e ratificada em 1988, adotou as medidas requeridas para consagrar seu domínio sobre o lugar.

Assim, em 1998, sobre a rocha maior o governo brasileiro instalou a Estação Científica do Arquipélago de São Pedro e São Paulo, convertendo o lugar num laboratório de pesquisa privilegiado em vários domínios de conhecimento, uma vez que os rochedos compõem um ecossistema com alto grau de endemismo, em virtude do isolamento em que se

---

<sup>1</sup> Este artigo é um resultado do projeto *De rochedo a arquipélago: a emergência do Arquipélago de São Pedro e São Paulo na história da pesquisa científica brasileira*, desenvolvido com apoio do CNPq. Muitos dos pontos apresentados aqui estão sendo aprofundados. Na execução do artigo, contei com o auxílio de uma bolsista de Apoio Técnico-CNPq, Flávia Emmanuely Lima Ribeiro, dois bolsistas de Iniciação Científica, Fagner Davi da Silva e Giovanni Bentes, e a colaboradora graduada Aldenise Regina Lira da Silva.

<sup>2</sup> *O Arquipélago de São Pedro e São Paulo: 10 anos de Estação Científica*. Orgs. Danielle de Lima Viana et al. Brasília: SECIRM, 2009, p. 15; Sobre o Proarquipélago, especificamente, cf. <https://www.mar.mil.br/secirm/proarq.htm#loca> Acesso 21 out. 2012.

<sup>3</sup> SCHAEFER, Carlos Ernesto et. al. A fosfatização pela ação de aves: de Darwin às pesquisas atuais. *O Arquipélago de São Pedro e São Paulo: 10 anos de Estação Científica*. Org. Danielle de Lima Viana et al. Brasília: CERIRM, 2009, p. 275.

o lugar foi conservado. A partir da instalação da estação científica, São Pedro e São Paulo passou a ser permanentemente ocupado por quatro pesquisadores, que se revezam a cada quinze dias, com o apoio da Marinha do Brasil, que mantém uma embarcação nas proximidades.

Neste artigo indagaremos, em linhas gerais, sobre as circunstâncias que intervieram para que o Estado brasileiro adotasse uma ação decidida para a incorporação de São Pedro e São Paulo ao território nacional. A história desses rochedos é uma parte da história da projeção dos interesses nacionais brasileiros sobre o oceano Atlântico, e a parte dessa história que nos interessa especificamente neste artigo resulta do reconhecimento da legitimidade do domínio brasileiro sobre os rochedos dentro da sociedade internacional, de acordo com uma configuração em que, por volta de 1900, os Estados se relacionavam no plano global não apenas pelo estreitamento das redes econômicas e pela imposição do poder dos mais fortes, mas também agiam “unidos dentro de uma sociedade internacional pela aceitação global, na aparência pelo menos, de regras comuns e pressupostos para a condução das relações internacionais”.<sup>4</sup> Ainda que São Pedro e São Paulo não tenha figurado em tempo algum como área de litígio, entendemos que o movimento de sua incorporação no território nacional se produz sob influência de uma combinação de processos que se desenrolaram em escala das relações internacionais com os contextos brasileiros.

Os primeiros registros de contatos humanos com esses rochedos vêm do início do século XVI, quando uma nau portuguesa chamada São Pedro se chocou contra os rochedos. O batismo do lugar veio desse infortúnio comum naqueles primeiros tempos na navegação de longo curso pelo Atlântico. Foi ele que lhe conferiu o nome e o introduziu na história dos territórios de domínio colonial português. A esse primeiro contato sucederam-se séculos de silêncio. Como estavam situados na rota de navegação entre a Europa e a América e a África, é certo que os rochedos foram avistados com frequência pelas embarcações que rumavam para os domínios portugueses do Atlântico, aparecendo como um ponto minúsculo, com altura máxima de 18 metros, sendo avistado, com boas condições de visibilidade a uma

---

<sup>4</sup>WATSON, Adam. *The evolution of international society: a comparative historical analysis*. London; New York: Routledge; Taylor & Francis Group, 2005, p. 275.

distância de 8 ou 9 milhas. É provável que, por séculos, os olhos dos navegantes cautelosos tenham desfilado diante dos rochedos, e as rochas tenham sido incorporadas ao conhecimento geográfico de experimentados homens do mar, e que muitos relatos associados a eles tenham se perdido na memória dos marinheiros. Depois do acidente, os rochedos passam a figurar na cartografia (em 1529, na carta náutica do português Diego Ribeiro e, em 1538, na carta de Mercator) e aparecem num mapa espanhol de 1760, dessa vez assinalados com o substantivo que enunciava o perigo a ser evitado, “*escollo de S. Pedro*”, “*escolho*” de São Pedro.<sup>5</sup>

Durante muito tempo o contato direto com aqueles rochedos foi exclusivo de navegadores que percorriam a rota atlântica. Somente a partir do final do século XVIII aparecem as notícias elaboradas por observadores curiosos que passam ao largo dos rochedos, deixando informações mais detalhadas acerca deles. Mas é a partir do século XIX que os rochedos vêm à tona nos textos escritos, e isso num tipo específico de registro escrito, os relatórios científicos.

A partir de então, os rochedos são submetidos ao olhar perscrutador, o exame detido, a observação metódica, ainda que figurando como um episódio modesto na história aventurosa das expedições científicas que desde o século XVIII percorriam os oceanos. Para nos determos nas duas expedições mais célebres, citemos a expedição do HMS Beagle, em sua viagem iniciada em 1831, conduzindo o naturalista Charles Darwin, que descreve a constituição dos rochedos, as incrustações (“*singular incrustations*”) das rochas, as aves.<sup>6</sup> Posteriormente, em 1873, a corveta H.M.S Challenger, percorrendo os oceanos três anos a fio, passou pelos rochedos. Na ocasião, foi realizado “o primeiro levantamento sistemático da

---

<sup>5</sup>La America dispuesta segun las ultimas, y nuevas observations de las Accademias, y de Paris e Londres Material cartográfico Londres (Biblioteca Nacional de Portugal). Publicada em 1760. Disponível em <http://purl.pt/3460> Acessado em 29 out. 2012. O Dicionário da Real Academia de Espanha, de 1732, fornece um dos sentidos do vocábulo: “Peñasco que esta debaxo de água, o á orillas del mar.” E, no sentido metafórico: “Metaphoricamente significa embarazo, dificultad, tropiezo y à veces riesgo y ocasion peligrada, em que uno suele tropezar y caer, por no advertir los inconvenientes antes de tomar resolución. Lat. Scopulus. Quev. Romul. Naufragen en este *escollo* muchas veces los buenos Principes.” *Diccionario de la lengua castellana, em que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, com las frases o modos de hablar, los proverbios y refranes y otras cosas convenientes al uso de la lengua*. Madrid: Imprenta de la Real Academia Española, 1732.

<sup>6</sup>Journal of researches into the natural and geology of the countries visited during the voyage H. M. S. Beagle round the world. 2. ed. London: John Murray, Albemarle Street, 1845, p. 8-11. As passagens em língua inglesa e francesa foram citadas em tradução.

fauna de peixes recifais do arquipélago, quando nove espécies foram registradas e extraíram amostras de crostas fosfáticas, transportadas para o museu mineral da Universidade de Cambridge”.<sup>7</sup> Uma das últimas expedições de interesse para São Pedro e São Paulo foi a Cambridge Expedition, de 1979, “que coletou cinco exemplares de esponjas, um de cada espécie. As identificações, na maioria, restringiram-se a gêneros e famílias, publicadas num estudo de ecologia do local”<sup>8</sup>.

Desse modo, em cada fragmento de rocha, esponja, espécie de peixe recolhidos e transportados, analisados e classificados, São Pedro e São Paulo passa a integrar o corpus do conhecimento científico que se constituía sobre os oceanos. Os rochedos passam a constituir o patrimônio da oceanografia nascente e se inscrevem no circuito de construção de um conhecimento de amplitude internacional. Foi por meio desse movimento inicial, ainda que esporádico, de incorporação pela pesquisa científica, incorporados a um movimento que tem à frente, inicialmente, pesquisadores europeus, que os rochedos firmaram seu nome.

É verdade que essas expedições estavam longe de ser organizações inteiramente autônomas, movida por propósitos puramente científicos. Os governos financiavam as sociedades consagradas à pesquisa, na terra e no mar, e no mar particularmente as pesquisas requeriam altos investimentos, consistindo em embarcações, força militar, equipamentos, remoção de obstáculos diplomáticos aos percursos dos pesquisadores. Se por um lado as viagens científicas eram instigadas pelo desejo de desvendar as zonas desconhecidas da natureza, também eram impulsionadas pelo afã de fortalecer os Estados, aumentar a glória das nações, efetivar descobertas de riquezas que pudessem ser úteis à economia do Estado e aumentar as áreas de exploração colonial.

---

<sup>7</sup>MORAES, Fernando et al. As esponjas: passado, presente e futuro. BRASIL, Marinha. *O Arquipélago de São Pedro e São Paulo: 10 anos de Estação Científica*. Brasília: SECIRM, 2009. p. 160; EDWARDS, Alasdair. *General Report of the Cambridge Expedition to Saint Paul's Rocks*. Inglaterra: Cambridge, 1979; SCHAEFER, Carlos Ernesto et. al. A fosfatização pela ação de aves: de Darwin às pesquisas atuais. *O Arquipélago de São Pedro e São Paulo: 10 anos de Estação Científica*. Org. Danielle de Lima Viana et al. Brasília: CERIRM, 2009, p. 271; WINCHESTER, Simon. *Atlântico: grades batalhas navais, descobrimentos heróicos, tempestades colossais e um vasto oceano com um milhão de histórias*. Trad. Donaldson M. Garschagen. São Paulo: Companhia das Letras, 2012, p. 123-127.

<sup>8</sup>MORAES, Fernando et al. As esponjas: passado, presente e futuro. BRASIL, Marinha. *O Arquipélago de São Pedro e São Paulo: 10 anos de Estação Científica*. Brasília: SECIRM, 2009, p. 160.



Essas longas viagens sobre o oceano, se prolongando por meses ou anos, foram uma etapa essencial da pesquisa científica, desde o período das embarcações a vela, sendo incrementadas com a tecnologia dos navios a vapor. Desde o final do século XVIII, depois das viagens do sueco Linné e seus discípulos, a França e a Inglaterra passam a enviar regularmente nas grandes expedições cientistas dotados de conhecimentos em história natural e os comandantes dos navios que auxiliavam as pesquisas eram orientados com instruções muito precisas sobre os métodos de coletas de amostras.<sup>9</sup>

As viagens científicas oceânicas constituem parte desse movimento de intensificação e comunicação sobre os oceanos. De fato, além dos conhecimentos sobre geologia e espécies marinhas, as embarcações transportavam bens econômicos e passageiros, se deslocando cada vez mais intensamente entre os continentes. A expansão econômica verificada em final do século XIX se refletiu nos progressos nos meios de transportes, especialmente os transportes marítimos, com o crescimento da frota mercante, a adição de novas tecnologias (o uso do ferro em vez da madeira nos navios e o uso das turbinas permitindo aumento de velocidade e economia de carvão), a abertura de novas vias marítimas, como o canal de Suez, inaugurado em 1913, reduzindo radicalmente as distâncias.

Nesse período, segundo as palavras de Frédéric Mauro, os meios de transporte marítimos “são os mais importantes, pois a expansão tem lugar sobretudo no ultramar, até mesmo para a Ásia, que todavia se une à Europa, transformando-se numa só área. Para a França, em 1910, 60 a 70% de suas importações se fazem por mar. A capacidade de transporte de um navio de 1.000 toneladas é igual a 200 vagões de estrada de ferro”.<sup>10</sup>

Na mesma época, os oceanos estavam sendo sondados pelas expedições que mediam as profundidades do oceano, registravam a temperatura das águas, sua composição química, inventariando os seres vivos marinhos, procediam-se a cálculos de longitude, cartografavam

---

<sup>9</sup> Les instructions de voyage dans les expéditions scientifiques françaises (1750-1830). Revue d'histoire des sciences. 1998, Tome 51 n°1. pp. 65-92. [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/rhs\\_0151-4105\\_1998\\_num\\_51\\_1\\_1310](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/rhs_0151-4105_1998_num_51_1_1310) Acessado em 21 out. 2012.

<sup>10</sup> MAURO, Frédéric. *História econômica mundial, 1790-1970*. Trad. Lincoln Penna. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973, p.199.

as águas oceânicas.<sup>11</sup> Estava em curso aquela forma de apreensão do mundo que o toma como “extenso e ilimitado, contemplado por um observador que não o *habita*, no qual todos os pontos são a priori equivalentes, nenhum privilegiado pelo olhar do observador”.<sup>12</sup>

De fato, pode-se afirmar que tem início aí um processo de aplicação de uma tecnologia do saber no oceano, e essa aplicação apresentava um caráter experimental: “O mar, arquétipo do espaço liso, foi também o arquétipo de todas as estriagens do espaço liso [...] é primeiramente sobre o mar que o espaço liso foi domado e que se encontrou um modelo de gestão, de imposição do estriado, que servirá para outros fins”.<sup>13</sup> Com efeito, desde a segunda metade do século XIX o leito dos oceanos estava sendo atravessado por cabos de comunicação ligando os continentes, os cabos submarinos acompanhando as rotas dos navios, empreendimento que requeria custosas sondagens e estudos do fundo marítimo, até que em 1901, “a telegrafia sem fio ou radiotelegrafia tornou supérfluos os descobridores de rotas. Com a ajuda de mastros instalados em lugares altos, as ondas de rádio conseguiam cobrir o mundo sem serem detidas por limites climáticos e obstáculos geográficos”.<sup>14</sup>

A intensificação do tráfego marítimo no século XIX acabou exercendo pressão sobre o Estado brasileiro para que fosse criado dentro da Marinha um órgão especializado encarregado de realizar estudos coordenados sobre as porções do Atlântico sob responsabilidade do Brasil, de modo que o país acabava integrando essa operação desenvolvida de conhecimento dos oceanos desenvolvido em escala global. Efetivamente,

Com o aumento mundial do interesse pela navegação e, conseqüentemente, de sua segurança, obtida pelos estudos hidrográficos, o Brasil, de extensas costas navegáveis, recebia de muitos países inúmeras informações náuticas que modificavam roteiros, acrescentavam acidentes nas cartas, ou diretamente, ou em Avisos aos Navegantes, que eram enviados para o

---

<sup>11</sup>ROUCH, Jules. Les explorations des océans et des continents de 1815 à nos jours. *Les explorateurs: des pharaons à Paul-Émile Victor*. (dir. L.-H. Parias). Paris: Robert Laffont, 2004, P. 863-878.

<sup>12</sup>MOLES, Abraham e ROHMER, Élisabeth. *Psychosociologie de l'Espace*. Paris: Éditions l'Harmattan, 1998, p. 31.

<sup>13</sup>DELEUZE, Gille et GUATTARI, Félix. *Mille plateaux: capitalisme et schizophrénie*.2. Paris: Minuit, 1980, p. 599.

<sup>14</sup>FERNÁNDEZ-ARMESTO, Felipe. *Os desbravadores: uma história mundial da exploração da Terra*. Trad. Donaldson M. Garschagen. São Paulo: Companhia da Letras, 2009, p. 467.

Quartel-General da Marinha, onde possivelmente se perdiam, pois não haviam quem deles se encarregasse.<sup>15</sup>

Finalmente, em 1876, foi criada a Repartição Hidrográfica, e desde o seu início essa instituição alimentou o desejo de realizar o grande trabalho de elaboração da carta geral das costas do Império, mas o programa ambicioso não pode ser mantido e a repartição se limitou à realização de trabalhos parciais.<sup>16</sup> Entretanto, mesmo antes da Repartição de Hidrografia, embarcações da marinha, tendo à frente engenheiros militares brasileiros, foram encarregadas de missões destinadas a hidrografar as costas e os portos brasileiros. Elas estabeleceram as coordenadas geográficas da costa, realizaram desenhos do litoral, fizeram sondagens da costa, definindo os “regimes da maré”, a velocidade das correntes.

Temos conhecimento de que pelo menos uma dessas missões chegou até os rochedos. Em 1860, quando se iniciaram os estudos para lançamento do cabo submarino entre o Brasil e a Europa, o Brasil foi encarregado de sondar o Atlântico Sul, entre o Cabo de São Roque e a ilha de São Vicente, no arquipélago de Cabo Verde. Sob o comando do capitão-de-fragata Torres e Alvim, a corveta Beberibe estava navegando em torno dos rochedos de São Pedro e São Paulo entre o final de dezembro e os primeiros dias de janeiro de 1862. Foi abordado o maior dos cinco rochedos, e a equipe realizou observações astronômicas em terra e no mar, tirou latitude e longitude e procedeu a medidas de profundidade em alguns pontos.<sup>17</sup>

Mas o pequeno conjunto de rochas permaneceu durante muito tempo alheio à ação dos governos, sem que se cogitasse em estudo científico de seu ambiente nem na exploração dos recursos das águas nas proximidades dos rochedos. Apenas na segunda década do século XX o assunto rochedos figurou no debate do parlamento, ecoando na imprensa. A primeira vez que o governo brasileiro mobilizou forças para incorporar os rochedos ao seu patrimônio foi num contexto de acirradas pretensões imperialistas das nações europeias sobre o Atlântico.

---

<sup>15</sup>MARTINS, Helio Leoncio. *Abrindo estradas no mar: hidrografia da costa brasileira no século XIX*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006, p. 82-83.

<sup>16</sup>Idem, p. 88-89.

<sup>17</sup>Idem, p. 71.

Nos primeiros anos do regime republicano, a Ilha de Trindade, um conjunto de ilhas situadas ao sul de São Pedro e São Paulo, situada a 1.160 quilômetros do litoral brasileiro, foi objeto de litígio entre a Grã-Bretanha e o Brasil.

Desde o ano de 1895 o governo da Grã-Bretanha pretendeu apoderar-se da ilha, apoiados no argumento de que, segundo os britânicos, tratar-se de “território abandonado e nela não haver vestígio algum de posse de qualquer outra nação”, chegando a fixar ali o pavilhão britânico. O governo brasileiro entrou na contenda mobilizando os meios diplomáticos ao mesmo tempo em que providenciou estudos que pretendiam demonstrar juridicamente a continuidade histórica da posse luso-brasileira, e tratou de dar utilidade ao local. Assim, a ilha de Trindade foi utilizada para o confinamento de presos na República Velha, manteve no local uma guarnição militar durante a Segunda Guerra Mundial até que em 1956 foi instalado nela o Posto Oceanográfico da Ilha de Trindade, subordinado ao Ministério da Marinha.<sup>18</sup>

No que diz respeito a São Pedro e São Paulo, ainda na segunda década do século XX o governo brasileiro não lhes havia atribuído nenhuma utilidade. Não passava pelo pensamento dos homens da época explorar de algum modo aquele lugar ermo, perdido no oceano, longe dos olhos dos brasileiros. As primeiras alusões aos rochedos associam a posse brasileira à ideia de obrigações do Estado com uma larga extensão costeira diante do tráfego internacional marítimo. Assim, em 1914 o jornal *A noite*, do Rio de Janeiro, compreendendo que um “sinal de posse e domínio” sobre o local podia ser estabelecido com a medida simples de fixação de um farol, denunciava o erro duplo da negligência do Estado brasileiro em relação a uma área que lhe pertencia e o descuido em relação às obrigações nacionais relativas ao tráfego marinho nas proximidades nos rochedos:

---

<sup>18</sup>CAMINHA, Herick Marques. *História administrativa do Brasil: organização e administração do Ministério da Marinha da República*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989, p. 13; ARRAES, Virgílio Caixeta. A República insegura: a disputa entre o Brasil e a Grã-Bretanha pela posse da Ilha da Trindade (1895-1896). *Revista Cena Internacional*. 2 (1), p. 54-78 [2000]. [http://cafemundorama.files.wordpress.com/2011/11/cena\\_2000\\_1.pdf](http://cafemundorama.files.wordpress.com/2011/11/cena_2000_1.pdf) Acessado em 21 out.2012.

O mais importante (...) é que esses penhascos, que pertencem ao Brasil, não têm a assignala-los um pharol, uma lanterna, uma simples lamparina... que é ao mesmo tempo um signal de posse e domínio. (...) O facto de ainda não se ter dado nenhum desastre ali não justifica o desleixo, porque, no dia em que se der algum, não haverá como eximir nossa administração da tremenda responsabilidade.”<sup>19</sup>

O contencioso entre o Brasil e a Grã-Bretanha em torno da ilha de Trindade, que teve um desdobramento favorável ao Brasil, ecoou entre a população da Capital Federal e ainda em 1935 a sombra do imperialismo britânico parecia rondar as imaginações, porque uma revista dedicada a assuntos aeronáuticos, *Asas*, trouxe à luz um artigo publicado na revista britânica *The aeroplane*, de 2 de junho de 1935, o qual aplicava a São Pedro e São Paulo termos semelhantes aos que haviam sido empregados pelos britânicos em relação à ilha de Trindade. A revista *The aeroplane* apontava a limitada presença do governo brasileiro no arquipélago, ignorando a soberania brasileira sobre o local. “Sob aqueles rochedos paiz algum exerce soberania”, afirmava o artigo. O Departamento de Aeronáutica Civil brasileiro respondeu prontamente, invocando exemplos históricos da presença brasileira nos rochedos e exibindo a fotografia dos trabalhos de montagem do farol, que havia sido fixado cinco anos antes, junto com o pavilhão nacional tremulando no alto dos rochedos.<sup>20</sup> O fantasma dos rochedos sem dono vez por outra rondava os artigos de jornal. O engenheiro Morales de Los Rios declarava numa entrevista que teria lido em autores [não mencionados por ele] a afirmação provocadora, segundo a qual “essas ilhotas não têm dono e não é certo que pertençam ao Brasil”.<sup>21</sup>

Até boa parte do século XIX as fronteiras dos estados nacional eram as fronteiras terrestres e, em alguns casos, também as fronteiras marítimas. Mas a configuração dessas fronteiras iria adquirir nova complexidade no início do século XX com o aparecimento de um meio de deslocamento revolucionário, o aeroplano. É inegável que, em termos de impacto

---

<sup>19</sup>UM GRUPO de rochedos ao norte de Fernando de Noronha que é um perigo para a navegação. *A Noite*. Rio de Janeiro, 01 out. 1914, p. 4.

<sup>20</sup>Revista ASAS. Órgão Oficioso da Aviação de Terra e Mar, ano IV, n. 79, 16 maio de 1935.

<sup>21</sup>O ARCHIPELAGO de S. Paulo e seus penhascos:um verdadeiro estudo do professor Morales de los Rios. *A Noite*, Rio de Janeiro, 20 abr. 1922. p.1-2.

sobre a sensibilidade do homem moderno, pode-se dizer que “somente o avião dá o sentido do planeta. Um sentido cósmico, uma vista da Terra a partir de um ponto exterior, que descobre um planeta perdido, em movimento, nos espaços imensos”, e que “nesse movimento de planetarização, onde se acredita ver o mundo de um só golpe, a velocidade aérea transborda o plano nacional”.<sup>22</sup> Todavia, num período de forte competição internacional, a realidade dos Estados-nação é persistente e as forças nacionalistas estavam demasiado enraizadas, opondo restrições ao livre trânsito nos espaços aéreos sob o domínio de cada nação. Já em 1909, se estabelece o Comitê Jurídico Internacional da Aviação, em Paris, mas é no esforço de reorganização da convivência mundial do entre-Guerras, em 1919, também em Paris, que ocorre a primeira das quatro conferências internacionais sobre o Direito do Ar<sup>23</sup>. A obtenção de licenças de aterrissagem nos solos estrangeiros, numa época em que a autonomia de vôo enfrentava grandes limitações, requereu negociações, muitas vezes intrincadas, entre governos e companhias privadas. Assim, pode-se dizer que a corrida desencadeada no início dos anos 20 se dava nos céus como na terra.

Entre 1920 e 1930 as linhas aéreas europeias tiveram grande evolução. Em 1920, entre Londres e Paris, foram transportados 6.500 passageiros, pelos serviços aéreos britânicos e franceses. Em 1930, chegaram a transportar mais de 48 mil pessoas. Nesse período, ingleses, franceses e alemães, sobretudo, haviam espalhados linhas por todos os continentes e a partir de 1925 a Companhia francesa Latecoère, logo depois convertida na Aéropostale, tinham aberto uma linha do correio aéreo que se estendia ao longo de toda a América do Sul ligando Paris à Patagônia, lutando incessantemente, tendo no seu calcanhar a concorrência de alemães e norte-americanos, para substituir o trecho feito por navios (entre Dakar e Natal) por trajetos inteiramente aéreos.<sup>24</sup>

---

<sup>22</sup>STUDENY, Christophe. *L'invention de la vitesse: France, XVIII<sup>e</sup> –XX<sup>e</sup> siècle*. Paris: Gallimard, 1995, p. 349-350.

<sup>23</sup>SANGUIN, André-Louis. Géographie politique, espace aérien et cosmos. *Annales de Géographie*. Année 1977, v. 86, n. 475, p. 262.

<sup>24</sup>CROUCH, Tom D. *Asas: uma história da aviação: das pipas à era espacial*. Trad. Alexandre Martins e Antônio Braga. Rio de Janeiro: Record, 2008, p. 231-232. Especialmente sobre franceses e alemães, cf. DE BURE, Guillemette. *Les secrets de l'Aéropostale*. Les années Bouilloux-Lafont 1926-1944. Toulouse: Editions Privat, 2006.

Sobre as fronteiras nacionais e os espaços internacionais, de modo intenso a partir dos anos 1920, franceses, ingleses, italianos, alemães e norte-americanos, principalmente, enfrentavam o desafio dos *raids* internacionais e logo estavam ensaiando a travessia do Atlântico a partir da costa da África ou das ilhas portuguesas do Atlântico, na direção do ponto mais próximo no litoral brasileiro, o Rio Grande do Norte. Aviadores, mecânicos, construtores e capitalistas, que fizeram da aviação nas décadas de 1920 e 1930 um grande negócio e uma aventura vertiginosa, eram estimulados por paixões nacionalistas, busca de glórias pessoais, vultosos investimentos privados e apoios governamentais.

Foi num dos grandes lances de ousadia que os aviadores deram pela primeira vez projeção aos rochedos de São Pedro e São Paulo. Nas comemorações do centenário da Independência em 1922, as celebrações que tiveram lugar na Capital Federal e nos vários estados ganharam uma nota de aventura e heroísmo com o *raid* realizado por dois portugueses, o contra-almirante Gago Coutinho e o navegador capitão-de-fragata Sacadura Cabral. Eles pretenderam realizar a primeira travessia aérea entre a Europa e a América do Sul. Gago Coutinho e Sacadura Cabral levantaram vôo de Lisboa em 30 de março de 1922, num hidroavião biplano de 350 HP, o *Lusitânia*.

Depois de várias escalas, em 18 abril o hidroavião amerissou nos rochedos e os flutuadores revelaram sua fragilidade. Transportados de navio para Fernando de Noronha, lá aguardaram outro hidroavião. Decolaram novamente de Fernando de Noronha até os penedos para retomar a rota. No retorno a Fernando de Noronha sobreveio outro pouso de emergência e Gago Coutinho e Sacadura Cabral foram recolhidos e após mais de nove horas de espera reconduzidos a Fernando de Noronha. Num segundo avião cedido pelo governo de Portugal, realizam o percurso Recife, Salvador, Porto Seguro e Vitória, alcançando finalmente o Rio de Janeiro, em 17 de junho, quando foram recebidos triunfalmente, após terem percorrido oito mil quilômetros. Para brasileiros e portugueses, a travessia se revestiu de dimensões épicas.<sup>25</sup>

A imprensa (pelo menos a imprensa que não se enfileirava do lado do anti-lusitanismo, num período marcado por vivos conflitos entre nacionalistas brasileiros e portugueses),

---

<sup>25</sup>*História Geral da Aeronáutica Brasileira: de 1921 às vésperas da criação do Ministério da Aeronáutica*. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica; Belo Horizonte: Itatiaia, 1990, p. 131.

recorreu comumente ao jargão do elogio da colonização portuguesa, exaltou a obra de conagração que uma nação viril realizara e que dera nascimento ao novo mundo, celebrou os laços que uniam Portugal e Brasil. Em abril, *O Paiz*, do Rio de Janeiro, aludindo à descida do *Lusitânia* nos rochedos, informava que os portugueses haviam chegado ao “primeiro posto avançado de nossa Pátria, a primeira porção do nosso território”.<sup>26</sup> Circulou a ideia, não concretizada, de se celebrar a amizade entre os dois povos fazendo uma doação dos rochedos a Portugal, afinal de contas as forças que irmanavam as duas nações eram tantas, segundo o jornal paulista *A Folha*, que entregar os rochedos para o domínio de Portugal “era o mesmo que ficar comnosco”.<sup>27</sup>

O vôo dos portugueses dissemina o nome dos rochedos entre o grande público. Apontando a presença dos rochedos na Carta Geral do Brasil, publicada em 1922, como parte das atividades da comemoração do centenário, *O Paiz* traz o seguinte comentário: “Percebe-se nitidamente o planalto submarino em que assentam a Trindade, Martins Vaz, Fernando de Noronha, e esses rochedos de S. Pedro e S. Paulo, celebrizados pelo voo de Gago Coutinho e Sacadura Cabral”.<sup>28</sup> Oito anos depois, seria recordada a importância do voo de 1922 para os rochedos: “desde aquele dia, os Rochedos dos Apostolos entraram na cogitação científica dos povos, alertando o Brasil”.<sup>29</sup> Naquele dia, igualmente, o Estado brasileiro, por iniciativa de oficiais e marinheiros do “República”, e presença de tripulantes e passageiros do “Bagé”, fixou, ao que tudo indica pela primeira vez, uma placa comemorativa da descida dos aviadores nos rochedos, estabelecendo um marco da memória associada à história nacional, fortemente associada não à ruptura mas à continuidade da nacionalidade brasileira em relação à história de Portugal.<sup>30</sup>

Os rochedos passam a figurar como um pequeno ponto no desenho das rotas que atravessavam os oceanos e ligavam os continentes. O grande interesse se orientava para a

---

<sup>26</sup>PORTUGAL-BRASIL, os mensageiros de Portugal chegam a terras do Brasil. *O Paiz*, Rio de Janeiro, 19 ab. 1922.

<sup>27</sup>OS ROCHEDOS S. Pedro e S. Paulo: a ideia de sua doação a Portugal e a opinião das autoridades. *Correio Paulistano*, São Paulo, 9 Jun. 1922.

<sup>28</sup>A CARTA geographica do Brasil: um trabalho notavel e de alta precisão. *O Paiz*, Rio de Janeiro, 28 abr. 1923.

<sup>29</sup>O APROVEITAMENTO dos rochedos dos apóstolos: do vôo do “Lusitania” a colocação do pharol. *Diário de Notícias*. Rio de Janeiro, 4 out. 1930.

<sup>30</sup>PLACA comemorativa na ilha de S. Pedro. *Correio Paulistano*, São Paulo, 08 de maio de 1922.



exploração da posição dos rochedos nesse meio caminho do Atlântico. Cogitava-se utilizar os rochedos como uma das escalas no vôo entre Dakar ou São Luís e Buenos Aires.<sup>31</sup> O comandante Gago Coutinho, pronunciando-se com base na experiência de quem sucumbiu e ao mesmo tempo foi salvo nos rochedos de São Pedro e São Paulo, calculando distâncias e medindo a capacidade de combustível dos aviões, traçou um esquema do trajeto da África até o Brasil. No seu roteiro parece providencial a posição dos rochedos, oferecendo uma parada estratégica para os aviões que se lançavam naquelas travessias.

Essa possibilidade despertaria os entusiasmos, mesmo que por pouco tempo. Constituindo as travessias sobre o Atlântico Sul um tremendo desafio para a aviação daquele tempo, os rochedos São Pedro e São Paulo ocupavam uma posição estratégica que, se devidamente explorada, poderia servir de apoio aos aviões e navios, nas operações de abastecimento, transmissão telegráfica e socorros. Falou-se em construção de uma ilha artificial, de um ancoradouro para os navios postados nos rochedos, carregados de combustíveis para abastecer os aviões. Desde outubro de 1928 uma missão de estudo francesa havia se dirigido ao local, fixando nos rochedos uma bandeira brasileira e uma francesa, mas logo constatou a impossibilidade de fixar ali uma torre de emissão de telégrafo<sup>32</sup>.

O jornal *A noite*, em abril de 1922, trazia um estudo do professor Adolpho Morales de Los Rios, entusiasmado com os meios técnicos que podiam ser mobilizados para dar utilidade aos rochedos:

Para a moderna engenharia, não será problema insolúvel utilizar essas megalíticas columnas submersas e graníticas, para que nos penedos de S. Paulo, venham a existir uma estação radiográfica, um pouso aviatorio, um deposito de combustiveis para estes, uma officina de reparações, com o mesmo fim luzes que lhe determinam a posição para a navegação marítima, como para a aerea.<sup>33</sup>

<sup>31</sup>AVIAÇÃO: companhia geral das empresas aeronauticas. Correio Paulistano. São Paulo, 26 jul. 1927.

<sup>32</sup>DAURAT, Didier. *Dans le vent des hélices*. Paris: Éditions du Seuil, 1956, p. 147.

<sup>33</sup>O ARCHIPELAGO de S. Paulo e seus penhascos: um verdadeiro estudo do professor Morales de Los Rios. Carta à Noite. A noite. Rio de Janeiro, 20 ab. 1922.

O entusiasmo foi ardente, mas durou pouco. Impôs-se a aspereza das rochas, a violência do mar, a dificuldade de abordar as rochas. Com o fim dos sonhos do aproveitamento dos rochedos, restou apenas a convicção na necessidade de fixar no local um farol para a orientação dos navegantes. Em 1927 ainda havia gente que apostava na possibilidade de se instalar ali, junto com um farol, uma “estação oceânica”, entendida como um posto de abastecimento de aviões, e em 1929 uma companhia de rádio havia solicitado ao Ministério da Marinha autorização para instalar ali uma estação radiotelegráfica para a navegação aérea.<sup>34</sup> Rendendo-se aos fatos, o próprio Gago Coutinho escreve em 1932 na *Revista Marítima Brasileira*, sustentando que ali seria possível apenas um farol.<sup>35</sup> A realidade das condições dos rochedos acabou se impondo de modo definitivo, e tantos planos de instalar equipamentos caíram por terra.

A sinalização marítima e a partir dos anos 20, aérea, passava a ser uma exigência do tráfego intenso realizado no Atlântico. Um autor afirmou em 1929, na *Revista Marítima Brasileira*, que o serviço de comunicação para o Brasil, “É o nosso problema máximo, depois da instrução publica”. O autor expunha seus argumentos a favor da superioridade dos faróis radiogoniométrico sobre os faróis óticos, sendo que os primeiros deveriam obedecer aos cumprimentos de ondas padronizados pelas convenções internacionais.<sup>36</sup>

Em julho de 1930, um jornal do Rio afirmava que o governo brasileiro, com a iniciativa de instalação do farol nos rochedos demonstrava uma “visão perfeita da importância das viagens transnacionais aéreas e marítimas em demanda de nosso paiz”.<sup>37</sup> Com a missão de instalar o farol aéreo-marítimo nos rochedos, foi enviado aos rochedos o tender Belmonte, largando da Capital Federal em setembro de 1930, mas os trabalhos foram suspensos em razão do movimento político de Outubro. Um ano depois, o Belmonte realizou a viagem de

---

<sup>34</sup>OS ROCHEDOS de São Pedro e São Paulo: o cruzador Barroso irá percorrer os pontos atingidos por Saint Roman. O Paiz, Rio de Janeiro, 13 de maio 1925; A CRESCENTE navegação ao longo do nosso litoral. O Paiz, Rio de Janeiro, 18 maio 1927; ESTAÇÃO rádio nos rochedos S. Pedro S. Paulo. O Paiz, Rio de Janeiro, 26 mar.1929.

<sup>35</sup>O PAPEL dos rochedos São Pedro e São Paulo na aeronautica moderna. Diário de Notícias, 07 jan 1932.

<sup>36</sup>RADIOPHAROES. *Revista Marítima Brasileira*, n. 48, n. 17/12, jan; juh. 1929, p. 1248.

<sup>37</sup>O PHAROL aero-marítimo dos rochedos S. Pedro e S. Paulo. O Paiz, Rio de Janeiro, 16 jul. 1930.

volta aos rochedos, e finalmente o farol foi aceso no primeiro dia de janeiro de 1932.<sup>38</sup> O farol foi levado pelo mar bravio, que ao longo das décadas desfez bandeira nacional e aluiu placas comemorativas. Há informações de que o farol foi inspecionado o Farol e recolhido os destroços, em 11 de junho de 1933, pelo navio faroleiro Calheiros da Graça.<sup>39</sup>

As travessias aéreas desempenham importante papel na operação de esquadramento do Atlântico pelas linhas de comunicação, ao mesmo tempo em que difundem entre os brasileiros o nome dos rochedos atlânticos. Em maio de 1930, no vôo que realizava a primeira ligação postal inteiramente aérea entre a França-Brasil, a Compagnie Générale Aéropostale estendeu uma rede de mecanismos de segurança, de Dakar até Natal, incluindo um navio dispendo de aparelho de emissões do telégrafo sem fio nas proximidades das rochas, para auxiliar no vôo do piloto Jean Mermoz.<sup>40</sup> A partir do dia 7 de janeiro de 1931, os jornais acompanharam a travessia da esquadrilha do italiano Italo Balbo na direção de Natal. Os jornais associam a viagem do ministro de Mussolini à façanha realizada em 1927 por Ferrarin e Del Prete. Mais uma vez estava sendo celebrada a “façanha latina”. Os jornais de vários estados transmitiam informações diárias, dando conta do percurso dos aviões. A esquadrilha de Balbo sofreu duas perdas, uma delas nos rochedos de São Pedro e São Paulo.

Durante a travessia, a Repartição Geral dos Telégrafos ia fornecendo informações à imprensa. A rede de comunicações estabelecidas entre Europa, América e África ligando pondo em ligação as estações transmissoras, grandes embarcações, aviões e a imprensa, dava os horários de partidas, chegadas, horários em que os aviões eram avistados, dados de temperatura e condições de tempo. Desse modo, as notas enviadas informam passo a passo a evolução da esquadra de Balbo, acompanhadas da indicação da hora precisa: o cruzador Nicoso da Recco avista os aviões 0h27minutos, hora brasileira; o cruzador Tarigo, às 3h10; em seguida o cruzador Moricello (3h28), e o cruzador Vivaldi (3h54). Notícias meteorológicas enviadas de Natal informam que “durante toda a noite choveu

---

<sup>38</sup> *Notas de viagem do primeiro tenente Miguel Magaldi*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1933; A MONTAGEM e a inauguração do aero-farol de S. Pedro e S. Paulo. *Diário da noite*, 11 fev. 1932.

<sup>39</sup> SILVA, Eliane Alves da. Levantamentos hidrográficos do capitão-de-fragata Manoel Nogueira da Gama- um herói da Diretoria de Hidrografia e Navegação-DHN. *Anais do Primeiro Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica*. Parati, 10-13 maio 2011, p. 1-5.

<sup>40</sup> MERMOZ, Jean. *Mes vols*. Paris: Flammarion, 1937, p. 35-36.

abundantemente, continuando a reinar mau tempo”. Precisamente a 1h45, a esquadilha foi avistada nos céus de Fernando e Noronha; às 2 horas foi avistado mais um avião sobre Fernando de Noronha e às 2h45, dois outros. O cabo francês emitiu a informação segundo a qual “A estação do Arpoador comunicou a esta estação que a estação radio telegráfica de Olinda está em contato com os hidroaviões da esquadilha italiana”. Um telegrama do Recife transmitiu as seguintes informações provenientes de Natal: “Antes de chegar aos rochedos São Pedro e São Paulo, um aparelho baixou ao mar devido a defeito no motor, sendo logo acolhido por um navio de guerra ali estacionado.” Parte um telegrama do Recife informou que às 4h05: “Foi captada uma comunicação segundo a qual os aviões da esquadilha Balbo estariam na altura de Rocas a cerca de 300 kilometros de Natal.”<sup>41</sup>

Devido ao temporal, cinco desses aviões vinham lutando contra a falta de visibilidade. Às 4h15 cinco deles amerissam em Natal. O relato do jornal carioca afirmava que mais tarde, às 9h40, três aviões haviam passado sobre os rochedos, e um deles enviara a mensagem de que não poderia continuar porque estava com um furo no radiador. A estação central do Arpoador enviou um telegrama para um dos aviões, no momento em que ele se encontrava a 2.500 milhas, às 7 da noite.<sup>42</sup>

Do mesmo modo, quando em 1937, Amelia Earhart, vindo de escada em Fortaleza na direção de Natal, organizava os preparativos para sua travessia de volta para a África, auxiliada pelas estações da Air France e da Condor, estava estudando cuidadosamente

os pontos sujeitos a borrasca e chuvas constantes, entre Fernando de Noronha e os rochedos São Pedro e São Paulo. Foram também fornecidos á aviadora dados meteorológicos procedentes de Fernando de Noronha, São Luiz de Senegal, e dos navios-avisos escalonados ao longo de Fernando de Noronha, rochedos São Pedro e São Paulo o Equador e Dakar.<sup>43</sup>

---

<sup>41</sup>UM BREVE relato da travessia feita pelo general Balbo. Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 7 jan. 1931.

<sup>42</sup>Idem.

<sup>43</sup>AMELIA Earhart fez com sucesso a travessia do Atlantico. Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 08 jun. 1937.

O nome e a imagem dos rochedos entram efetivamente em circulação nesse período e os rochedos já podiam ser contemplados do alto por passageiros privilegiados. Em fevereiro de 1933, o *Correio da Manhã* traz o reclame do filme documentário “A última viagem do Graff Zeppelin”, um “film falado em portuguez”, apresentado como um “Maravilhoso espectáculo que nos mostra a Alemanha, França, Espanha, Portugal, Gilbraltar, Dakar, ilhas canárias, Cabo verde, Rochedos de S. Pedro e São Paulo, e toda a costa brasileira, desde Fernando de Noronha ao Rio de Janeiro!”.<sup>44</sup>

Todavia, os rochedos não haviam se desapegado da longa tradição de história de acidentes. Ainda no período das comemorações do Centenário os leitores ficaram informados numa nota do *Paiz*, que um mergulhador no trabalho de instalar um porto para amarração de aviões sofreu o ataque de um polvo.<sup>45</sup> Anos antes, outro jornal havia estampado uma fotografia dos rochedos, trazendo abaixo da fotografia o comentário: “Por sua situação, exatamente no caminho em que é mais intensa a navegação, por sua pouca altura acima do nível do mar, que o torna pouco visível, mesmo em dias claros, esse grupo de rochedos constitue um verdadeiro perigo para a navegação, sendo o terror de todos os comandantes que por ahi são obrigados a passar”.<sup>46</sup>

De fato, prosseguiram os acidentes de repercussão provocados pelos rochedos. Em 04 abril de 1939 o *Diário da Noite*, do Rio de Janeiro, trouxe uma matéria intitulada “Perdido no oceano, sem água e sem alimento”, oferecendo as “primeiras fotografias do naufrago achado nos rochedos de São Pedro e São Paulo”. O nome do navegador solitário era Michele Formosa, e ele era levado ao Rio a bordo de um transatlântico, depois que seu barco despedaçou contra os rochedos, “Quando voltei a mim, estava nas pedras”, declarou o naufrago. Depois disso, ele passou “cinco dias de angústia e de terror”. Formosa era mecânico e técnico de rádio e vivia em Paris. Começara seu raid na ilha de Malta, no início de outubro, e pretendia dar a volta ao mundo.<sup>47</sup>

---

<sup>44</sup>A ULTIMA viagem do Graffa Zeppelin. *Correio da manha*, Rio de Janeiro, 7 fev. 1933.

<sup>45</sup>UM POLVO monstro nos rochedos de S. Pedro e S. Paulo. *A noite*, Rio de Janeiro, 27 set. 1922.

<sup>46</sup>UM GRUPO de rochedos ao norte de Fernando de Noronha que é um perigo para a navegação. *A noite*, Rio de Janeiro, 01 out. 1914.

<sup>47</sup>PERDIDO no oceano, sem água e sem alimento. *Diario da Noite*, Rio de Janeiro, 04 ab. de 1939.

Outras notícias de acidentes chegarão. Seis anos depois, sobreveio a tragédia do cruzador Bahia, que, no dia 4 de julho de 1942, em missão de apoio às tropas aéreas norte-americanas, sofre uma explosão na popa e afunda.<sup>48</sup> O episódio obteve larga publicidade, comovendo o país. Os jornais divulgaram as notícias da procura por naufragos. No Rio de Janeiro. O *Correio da Manhã* de 11 de julho de 1945 trouxe matéria intitulada “O desaparecimento do cruzador Bahia nos rochedos de S. Pedro e S. Paulo”. No dia 14 o jornal voltou à tona, com matéria intitulada “O decimo dia do sinistro do ‘Bahia’ e o sexto de sua publicidade oficial”, informando a suspensão das pesquisas nas proximidades dos rochedos e fornecendo os números finais: dos cerca de 400 tripulantes, haviam sido salvos 36. Passadas as comoções daqueles dias, o nome dos rochedos foi assimilado à rotina da capital federal. Numa breve nota de jornal o encontramos no nome de um estabelecimento comercial situado na rua Senador Pompeu, o “Café Rochedo S. Pedro e S. Paulo”.<sup>49</sup>

Passados os tempos heróicos da aviação e o período de ameaças imperialistas britânicas sobre os rochedos, tendo sido reconhecido internacionalmente o direito brasileiro sobre eles, impõe-se por um breve momento se impõe no período do imediato pós-Guerra a seguinte questão: qual era o estatuto jurídico desses rochedos na federação? Justamente nesse período foi desencadeada a questão entre alguns parlamentares, ecoando na imprensa. No período imperial, o texto do projeto de Constituição de 1823, no título I, “Do território do Império do Brasil”, artigo 2, mencionava as dezenove províncias, mais “as ilhas de Fernando de Noronha e Trindade e outras adjacentes; e por federação o Estado Cisplatino”. O lugar dos rochedos, portanto, deveria ser compreendido entre essas “outras” ilhas “adjacentes”.<sup>50</sup>

Pelo disposto na constituição de 1946, as ilhas oceânicas não pertenciam aos estados, Distrito Federal ou territórios. Fernando de Noronha fora convertido em território federal por decreto-lei de quatro anos antes. Mas e as “outras ilhas”? Um deputado paulista, interrogado pelo *Correio da Manhã* sobre elas, ou seja, o Atol das Rocas e os rochedos de São Pedro e São

---

<sup>48</sup> SALES, André Valério. 2ª. *Guerra Mundial: o torpedeamento do Cruzador Bahia pelos nazistas e a História de um Herói Potiguar*. João Pessoa: Editora Universitária, 2009, p. 98-104.

<sup>49</sup>O DESAPARECIMENTO do cruzador Bahia nos rochedos de S. Pedro e S. Paulo. *Correio da Manhã*, de 11 de julho de 1945; ESTABELECEMENTOS inspecionados. A noite, Rio de Janeiro. 25 set. 1948.

<sup>50</sup>Diário da Assembléia Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil. Brasília: Senado Federal, 1972 (edição fac-similar). V. 3.

Paulo, afirmou: “Tambem elas se encontram, digamos, ‘administrativamente abandonadas’”. E, seis anos depois, em 1956, o jornal notava a continuidade desse vazio em torno da existência dos rochedos no território nacional, observando que “A Ilha da Trindade, o Arquipélago formado pelos Penedos São Pedro e São Paulo, o grupo Martinz Vaz e o das Rocas não estão incluídos em qualquer das unidades da Federação. A Constituição, a respeito, foi silenciosa”.<sup>51</sup>

A busca dos recursos pesqueiros, que poderia impulsionar os brasileiros ao alto mar, não motivara da parte do governo brasileiro, até então, investimentos decididos no oceano. Em 1910, o ministro da Agricultura havia mencionado a concorrência estrangeira em mares brasileiros, “com prejuízo da piscicultura natural”, tendo sido criada em 1912 uma Inspetoria de Pesca, extinta em 1914 e substituída por uma *Estação de Biologia Marinha*, que deveria ter atribuições mais voltadas para a produção e sistematização do conhecimento científico das espécies de plantas e meio ambiente marinho, nas palavras do Ministro, “atendendo a uma orientação científica e economica”.<sup>52</sup> Todavia, a incerteza da organização administrativa não contribui para o progresso da pesca, que em 1918 passa para o Ministério da Marinha e em 1933 volta para o Ministério da Agricultura. O ministro insistia na importância da pesca marítima, embora poucas ações concretas tenham dirigidas para fomentar a atividade. Nesse ano ocorre a tradução e ratificação da Convenção Internacional da Pesca da Baleia, e se fala da necessidade da criação de um Instituto de Oceanografia Brasileiro.<sup>53</sup>

Na década de 1940 crescem as exportações de pescado, principalmente a sardinha, mas a maior parte das pesquisas e dos investimentos relativos à pesca ainda giravam em torno da atividade em água doce. Na segunda metade da década, intensificou-se a comercialização de espécies marinhas, inclusive crustáceos. Em 1960, cresce o interesse nas espécies

---

<sup>51</sup>ZELO pela geografia. Correio da manhã, 17 fev. 1950; ILHAS oceânicas. M. Paulo Filho. Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 15 jan. 1956.

<sup>52</sup>TOLEDO, Pedro de. *Relatório do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio: Pesca*. In: BRASIL, Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. 1910-1911, p. 203-204. CAVALCANTI, José Rufino Beserra. *Relatório do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio: Estação de biologia marinha*. In: BRASIL, Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. 1914, p. 123.

<sup>53</sup>TAVORA, Juarez. *Relatório do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio: Departamento nacional de produção animal*. In: BRASIL, Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. 1933-34, p. 38-39.

marinhas, como a lagosta, o atum e a baleia.<sup>54</sup> Nos anos 1960 a atividade pesqueira é subsidiada pelo governo federal, e a partir de 1967 a lagosta e o camarão figuravam no primeiro plano das exportações, mesmo que na balança final o país continuasse na condição de importador de pescado.<sup>55</sup>

Os interesses nacionais nos recursos estratégicos da pesca aparecerão fortemente nos anos 1950. Em 1958 as Nações Unidas firmaram a Convenção de Genebra sobre a Plataforma Continental, a Pesca, a Conservação dos Recursos Biológicos do Alto Mar, o Mar Territorial, e o Alto Mar, que estabelecia: “o Estado ribeirinho exerce direitos soberanos sobre a plataforma continental com vistas a sua exploração e utilização de seus recursos naturais”. A ordem jurídica internacional segmentava as águas oceânicas em linhas invisíveis que se formavam a partir do uso costumeiro e das convenções resultados da combinação entre consenso e força das nações. Os oceanos serão divididos em zonas, no sentido horizontal como vertical, às quais estão associados direitos e deveres nas nações: águas interiores, mar territorial, zona contígua, alto mar, plataforma continental, grandes profundidades marinhas, zona de conservação dos recursos biológicos do alto mar, zona de segurança nacional, zona de pesca<sup>56</sup>. No início dos anos 1960 o governo brasileiro adotava o mar territorial de 3 milhas; zona contígua, 12; e até 200 milhas de plataforma continental, Decreto-lei de 1966 amplia o mar territorial para seis milhas marítimas. Outro decreto, de 1969, ampliava o mar territorial para 12 milhas; e no ano seguinte, promulgado outro decreto-lei, que ampliava esse mar para 200 milhas.

Foi nesse contexto de partilha do oceano, com fins de exploração dos seus recursos econômicos estratégicos, entre eles a pesca, a navegação e o petróleo, que a partir de 1961 se

---

<sup>54</sup>COSTA, Fernando. *Relatório do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio: Caça e pesca*. In: BRASIL, Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. 1941-1941, p. 280; CLEOPHAS, João. *Relatório do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio: Caça e pesca*. In: BRASIL, Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. 1952, p. 213-216; DOENELLES, Ernesto; MENEGHETTI, Mário David. *Relatório do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio: Caça e pesca*. In: BRASIL, Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. 1956, p. 63-66; MENEGHETTI, ET AL. *Relatório do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio: Caça e pesca*. In: BRASIL, Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. 1960, p. 69.

<sup>55</sup>SILVA, Paulo de Castro Moreira da. O problema da pesca no Brasil. *Estudos do mar brasileiro*. Série Problemas Brasileiros. Rio de Janeiro: Editora Renes, 1972, p. 07-44.

<sup>56</sup>MELLO, Celso Duvié de Albuquerque. O mar territorial brasileiro. *Estudos do mar brasileiro*. Série Problemas Brasileiros. Rio de Janeiro: Editora Renes, 1972, p. 117-138.



desenrolou um conflito em torno dos recursos pesqueiros em águas brasileiras. Barcos lagosteiros franceses, para prejuízo de pescadores e armadores nordestinos, estavam praticando a técnica de arrasto na captura da lagosta, o que acabou por desencadear um forte estado de tensão entre os governos francês e brasileiro, a que alguns estudiosos, em linguagem superlativa, chamam de “guerra da lagosta”.<sup>57</sup>

Em 1979 o farol dos rochedos estava em ruínas e provavelmente há muitos anos. Enquanto isso, a ordem jurídica internacional tinha produzido mudanças sobre o direito do mar. A Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar (CNUDM), assinada pelo Brasil em 1982 e ratificada em 1988, estabelecia no “regime de ilhas” que “os rochedos que por si próprios não se prestam à habitação humana ou à vida econômica não devem ter Zona Econômica Exclusiva nem Plataforma Continental”.<sup>58</sup> Essas eram as exigências para conservar São Pedro e São Paulo como parte do território brasileiro e, desse modo, aplicando o cálculo do mar territorial em torno dos rochedos, assegurar a projeção oceânica do país sobre uma área de 450.000 km<sup>2</sup> ao redor deles.

Em 1986 os rochedos finalmente haviam sido integrados ao território da preservação ambiental brasileira, inseridos na Área de Proteção Ambiental (APA), criada naquele ano, que incluía igualmente os arquipélagos de Fernando de Noronha e Rocas. Já em 1979, um decreto lei havia criada a reserva biológica do Atol das Rocas, a primeira unidade de conservação marinha do Brasil, embora só tenha sido implantada mais de dez anos depois. Assim, “O país já havia começado a se movimentar no sentido de proteger ambientes naturais, mas pela primeira vez reconhecia a importância de um ambiente marinho”.<sup>59</sup> Em 1993 a UNESCO reconheceria o Arquipélago de São Pedro e São Paulo, o Arquipélago de Fernando de Noronha e o Atol das Rocas como integrantes da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica.

A Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), criada pelo Decreto-Lei nº 74.557 de 12 de setembro de 1974, modificado por decretos posteriores, sendo o último

<sup>57</sup>BRAGA, Cláudio da Costa. *A guerra da lagosta*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2004.

<sup>58</sup>United Nations Convention on the Law of the Sea. Part VIII, REGIME OF ISLANDS, Article 121, p. 66. [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf) Acessado em 25 ago. 2012.

<sup>59</sup>SILVA, Maurizélia de Brito. A Reserva Biológica do Atol das Rocas. *Atol das Rocas, 3<sup>o</sup> 51' S 33<sup>o</sup> 48' W*. Texto: Alice Grossman, Laura Aguiar; Fotografias, Marta Granville e Zaira Matheus. São Paulo: Be! Comunicação, 2012, p. 13.

de outubro de 2009, orienta-se para a finalidade de “coordenar os assuntos relativos à consecução da Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM). Uma resolução da CIRM cria em 1996 o Proarquipélago, um programa conduzido pela Marinha do Brasil, tendo como objetivo “Manter um programa contínuo e sistemático que visem à exploração, ao aproveitamento, à conservação e à gestão dos recursos naturais existentes no arquipélago e no seu entorno.”<sup>60</sup> No ano de 2004, a coordenação científica do Proarquipélago foi assumida pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), absorvendo, por meio do Programa Arquipélago e Ilhas Oceânicas, os 24 projetos de pesquisa que estavam em andamento.

No dia 13 de junho de 1998 chega ao arquipélago o navio-faroleiro Graça Aranha, com “pessoal e meios do comando do Terceiro Distrito naval, Diretoria de Hidrografia e Navegação, Diretoria de Obras Civas da Marinha e do Comando da Força Aeronaval mais IBAMA e empresa especializada em construção civil.” A inauguração da estação científica se deu em 25 de junho, com uma comemoração cívica. Naquele dia, de acordo com as palavras do Ministro da Marinha, “Pela primeira vez tremulou o Pavilhão Nacional naquelas ilhas”, ressaltando o papel do CIRM, dos ministérios, universidades e comunidade científica. Em Bono de 29 de junho, o ministro ressaltava “o rigoroso caráter científico da Estação, em especial o de proteção e preservação ambiental da área”, complementando: “A partir desta data, os Arquipélagos [sic] de São Pedro e São Paulo passam a ser habitados por cientistas brasileiros, marcando, juntamente com a bandeira nacional, permanentemente içada, a presença brasileira naquele ponto longínquo do Brasil no nosso Atlântico setentrional”.<sup>61</sup> Nesse ponto, São Pedro e São Paulo assume sua configuração dentro do processo de territorialização do espaço oceânico brasileiro associado a decididos investimentos na atividade científica.

Os investimentos no Proarquipélago alcançam a soma de R\$ 2,5 milhões por ano com a logística necessária para levar e manter os pesquisadores nas ilhas e mais R\$ 800 mil com o

---

<sup>60</sup> <http://www.mar.mil.br/secirm/proarq.htm>. Acessado em 29 out. 2012.

<sup>61</sup> Inauguração da Estação Científica do Arquipélago de São Pedro e São Paulo. *Revista Marítima Brasileira*, v. 118, n. 7/9, jul/set.1998, p. 313.

financiamento dos projetos selecionados através de edital do CNPq.<sup>62</sup> Atualmente (2012) existem 23 projetos de pesquisa em andamento no arquipélago, em áreas como climatologia, geologia e engenharia de pesca.<sup>63</sup>

A operação de apropriação dos rochedos compreendeu igualmente a reorganização da toponímia dos rochedos. Os nomes das rochas vinham sendo aplicados a cada expedição científica que aportava a São Pedro e São Paulo, em alguns casos ignorando nomes anteriores, crismando algumas rochas como se se tratasse de um ato inaugural.<sup>64</sup> Em 1979, a expedição Cambridge, que permanecera dez dias nos rochedos, procedera ao renomeação das rochas, sob a seguinte justificativa:

Visto que as autoridades brasileiras não haviam denominado as ilhotas de São Pedro e São Paulo e que esta ausência de denominação causava confusões entre os nomes usados pelos vários cientistas que visitavam o local, o grupo da Expedição Cambridge nomeou as rochas individuais e ilhotas”.<sup>65</sup>

Insuficiência de tratamento classificatório sistemático dado aos rochedos, desconhecimento mesmo das suas coordenadas precisas – esse foi o argumento lançado pelos pesquisadores britânicos para justificar a renomeação dos rochedos. Assim, os britânicos atribuíram-lhes nomes como: rocha Erebus, ilha Challenger, rocha Cambridge, rocha Beagle.

A incorporação efetiva dos rochedos pelo Estado brasileiro, conforme as novas regras internacionais, foi completada com outra iniciativa, a redefinição toponímica de cada uma de

---

<sup>62</sup>Marinha do Brasil. Disponível em <[http://www.mar.mil.br/hotsites/sala\\_imprensa/marinha\\_na\\_midia/jornal\\_revista/Coletaneamarinhanamidia2011/07%20julho/38.pdf](http://www.mar.mil.br/hotsites/sala_imprensa/marinha_na_midia/jornal_revista/Coletaneamarinhanamidia2011/07%20julho/38.pdf)> Acessado em 23 Out. de 2012.

<sup>63</sup>Marinha do Brasil. Disponível em <[http://www.mar.mil.br/hotsites/sala\\_imprensa/marinha\\_na\\_midia/jornal\\_revista/coletaneamarinhanamidia2012/marco/11.pdf](http://www.mar.mil.br/hotsites/sala_imprensa/marinha_na_midia/jornal_revista/coletaneamarinhanamidia2012/marco/11.pdf)> acessado em 23 out. de 2012

<sup>64</sup>Reconstituir o sistema de nomeação requer pesquisa demorada, que continua sendo realizada.

<sup>65</sup> O'BRIEN, Susan Roberta Mello e AMARAL, Fernanda Maria Duarte do. Histórico. *Arquipélago de São Pedro e São Paulo: histórico e recursos naturais*. Teodoro Vaske Junior et al. Fortaleza: NAVE/LAMOMAR UFC, 2010, p. 20.

suas unidades, retirando os nomes em língua inglesa, a não ser nos casos que se reportavam às duas expedições do século XIX. Assim, tiveram seus nomes conservados a rocha Coutinho, a ilha Belmonte, rocha Cambridge e a rocha Beagle. A ilha Sul passou a chamar-se ilha Sirius. A designação ilha Challenger foi desdobrada em duas, adotando-se aquela que havia servido, tradicionalmente, para nomear todo o conjunto: ilha São Paulo e ilha São Pedro. Não temos como assegurar, por ora, a data ou a ocasião em que foram decididas as mudanças, mas elas aparecem na carta náutica número 11, da Diretoria de Hidrografia e Navegação<sup>66</sup>.

A operação prossegue em 1996. A resolução nº 001 do CIRM alterou a designação dos “rochedos” de São Pedro e São Paulo para “arquipélago” de São Pedro e São Paulo. Passa-se da nomenclatura em que uma parte (rochedo; São Pedro e São Paulo) é empregada para designar o todo. Os rochedos agora estão enfeixados numa unidade agregadora, o arquipélago. Abandona-se a nomenclatura que reproduz a se vale da realidade empírica imediata (rochedos, penedos), e adota-se o conceito globalizante de “arquipélago”. Na renomeação dos rochedos ultrapassa-se aquela “experiência primeira” que o espírito científico precisa superar.<sup>67</sup> Opera-se a distinção entre “efeito de modo e nova modalidade de apreensão das realidades sócio-espaciais, entre facilidade imaginária e emergência de uma problemática científica.”<sup>68</sup>

Cumpriria examinar o enquadramento científico desse conceito e as circunstâncias que levaram à modificação dessa reclassificação. Por ora, para finalizar, é suficiente considerar que essa operação de enquadramento de São Pedro e São Paulo ao domínio brasileiro foi acompanhada da construção de uma série de demarcações espaciais, sob o controle do Estado brasileiro, inscrevendo o lugar em modalidades de pertencimento histórico (assinalando dentro dele a ocorrência dos eventos da história nacional), ecossistêmico (a Área de Proteção Ambiental), científico (A Estação Científica), linguístico (as designações em língua

---

<sup>66</sup>EDWARDS, Alasdair. *General Report of the Cambridge Expedition to Saint Paul's Rocks*. Inglaterra: Cambridge, 1979; Arquipélago de São Pedro e São Paulo: histórico e recursos naturais. Teodoro Vaske Junior et al. Fortaleza: NAVE/LABOMAR UFC, 2010, p. 32-33.

<sup>67</sup>BACHELARD, Gaston. *La formation de l'esprit scientifique: contribution à une psychanalyse de la connaissance*. Paris: Librairie philosophique J. Vrin, 2011, p. 23.

<sup>68</sup>ARRAULT, Jean-Baptiste. Du toponyme au concept: usages et significations du terme *archipel* en géographie et dans les sciences sociales. Belin. *L'Espace géographique*, 2005/4 - Tome 34, p. 315. Disponível em <http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2005-4-page-315.htm>. Acessado em 14 ago. 2012.

portuguesa, remetendo a eventos do passado coletivo brasileiro), geográfico (a inscrição precisa de “arquipélago”), dentro de um sistema de leis internacionais que conferem legitimidade inquestionável e que permitirão designar esse arquipélago distante como *brasileiro*.

Efetivamente, o arquipélago de São Pedro e São Paulo, colonizado e povoado pelos militares e pesquisadores brasileiros, configura-se como o domínio de intersecção entre uma história recente de territorialização do espaço oceânico e a história da pesquisa científica brasileira consagrada ao mar.