

ПОРТЫ ЮЖНОЙ БРАЗИЛИИ В НАЧАЛЕ XIX ВЕКА: АТЛАНТИЧЕСКАЯ ТОРГОВЛЯ, ИМПЕРСКИЙ КОНТРОЛЬ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ СОПРОТИВЛЕНИЯ (1822–1852)

Горбунов Игорь Олегович

Аспирант, Московский городской педагогический университет, г. Москва
gorbunovio@mgpu.ru

PORTS OF SOUTHERN BRAZIL IN THE EARLY 19TH CENTURY: ATLANTIC TRADE, IMPERIAL CONTROL, AND REGIONAL RESISTANCE (1822-1852)

I. Gorbunov

Summary: This article provides a comprehensive analysis of the role of southern Brazilian ports (the provinces of São Pedro do Rio Grande do Sul and Santa Catarina) between 1822 and 1852—an era of the formation of the Brazilian Empire, Atlantic trade, and regional armed conflicts. The paper examines the ports of Rio Grande, Porto Alegre, Desterro (now Florianópolis), and Laguna as key logistics hubs that facilitated the export of agricultural products (dried meat – charque, leather, rice, and tobacco) and the import of industrial goods, as well as instruments of imperial control over the south of the country. Their participation in the major conflicts of the first half of the 19th century is traced: the Argentine-Brazilian War of 1825–28, the Farroupilha Revolution of 1835–45, the civil wars in the Rio de la Plata region, and the Platine War of 1851–52. Attention is also paid to how ports served as arenas for social resistance among local elites, gauchos, slaves, and migrants against the centralization of power, and how external powers (Britain and others) influenced Atlantic trade and politics in the region. The findings suggest the semi-peripheral status of southern Brazil in the global capitalist system of the 19th century and draw parallels between the struggle for strategic port hubs of that time and contemporary processes of the formation of a multipolar world.

Keywords: Southern Brazil, Atlantic ports, Farroupilha Revolution, Brazilian Empire, world-systems analysis, dependency theory, critical geopolitics, postcolonialism, Atlantic trade.

Аннотация: Статья посвящена всестороннему анализу роли портов южной Бразилии (провинции Сан-Педру-ду-Риу-Гранди-ду-Сул и Санта-Катарина) в период 1822–1852 гг. – эпоху становления Бразильской империи, Атлантической торговли и региональных вооружённых конфликтов. В работе рассматриваются порты Риу-Гранди, Порту-Алегри, Дештерру (ныне Флорианополис) и Лагуна как ключевые логистические узлы, обеспечивавшие экспорт сельскохозяйственной продукции (вяленое мясо – charque, кожу, рис, табак) и импорт промышленных товаров, а также как инструменты имперского контроля над югом страны. Прослеживается их участие в важных конфликтах первой половины XIX века – Аргентино-бразильской войне 1825–1828 гг., Революции Фаррапус (Фаррупиля) 1835–1845 гг., гражданских войнах в регионе Рио-де-ла-Плата и Платинской войне 1851–1852 гг. Внимание уделяется также тому, как порты выступали аренами социального сопротивления местных элит, гаучо, рабов и мигрантов против централизации власти, и как внешние державы (Британия и др.) влияли на атлантическую торговлю и политику в регионе. Сделанные выводы позволяют говорить о полу-периферийном статусе южной Бразилии в глобальной капиталистической системе XIX века и проводится параллель между борьбой за стратегические портовые узлы того времени и современными процессами формирования многополярного мира.

Ключевые слова: юг Бразилии, порты Атлантики, Революция Фаррупиля, Бразильская империя, мир-системный анализ, теория зависимости, критическая геополитика, постколониализм, атлантическая торговля.

Введение

В первой половине XIX века Бразильская империя столкнулась с задачей интеграции обширных и разнородных регионов в единое государство. Южные провинции Сан-Педру-ду-Риу-Гранди-ду-Сул и Санта-Катарина, с их стратегическими атлантическими портами, приобрели особое значение, как для экономики страны, так и для поддержания территориальной целостности. Исследовательский вопрос данной статьи состоит в том, как порты южной Бразилии (Риу-Гранди, Порту-Алегри, Дештерру и Лагуна) выполняли двойственную роль: с одной стороны, служили воротами для трансокеанской

торговли и инструментами имперского контроля, а с другой – становились очагами регионального сопротивления центральной власти в период 1826–1852 гг. Актуальность темы обусловлена тем, что порты – это “ворота империи” и узловые пункты глобальной экономики, где пересекаются интересы метрополии, местных элит и иностранных держав. Понимание их исторической роли на периферии Бразильской империи позволяет глубже осмыслить процессы формирования национального государства, характер неравномерного включения регионов в мировую капиталистическую систему, а также истоки современных геополитических и геоэкономических реалий.

Экономическое значение портов: экспортно-импортные потоки.

Южные прибрежные территории Бразилии, прилегающие к бассейну Рио-де-ла-Плата, с колониальных времён служили зоной животноводства и торговли продуктами скотоводства. В середине XIX в. экспорт вяленого мяса и кож составлял до 70% стоимости официального экспорта провинции Риу-Гранди-ду-Сул [4, с. 12]. Помимо *charque*, важными статьями вывоза были необработанные бычьи кожи, шерсть, талло (топлёный животный жир), некоторые зерновые (пшеница) и продукты земледелия умеренного климата, а также табак и рис, культивирувавшиеся в речных низинах. Импортировались же через южные порты главным образом промышленные товары и колониальные продукты, недоступные местному производству: ткани, одежда, металлические изделия, вино, соль и прочие товары широкого потребления, поступавшие преимущественно из Европы (в особенности из Великобритании) либо из центральных районов Бразилии. После переезда португальского двора в Бразилию в 1808 г. и объявления политики «открытия портов», порты южной Бразилии получили право вести прямую торговлю с иностранными державами. Это привело к резкому росту трансатлантической коммерции в регионе.

Особенности географии определяли специализацию портов. Порт Риу-Гранди (полное историческое название – Риу-Гранди-де-Сан-Педру) располагался у узкого прохода из Атлантики в лагуну Патос – крупный внутренний водоём, отделённый от океана косой. Риу-Гранди был главным морским выходом провинции Сан-Педру (Риу-Гранди-ду-Сул) и играл роль своего рода «ворот» как для вывоза продукции пампы, так и для ввоза импортных товаров, распределявшихся затем по территории. Из Риу-Гранди океанские парусники с осадкой могли брать курс на европейские и североамериканские порты. Однако его естественные условия были сложными: у входа в лагуну находилась песчаная отмель – барра, которая ограничивала глубину фарватера.

За естественной преградой барры скрывалась огромная лагуна Патос, вдоль берегов которой и были расположены прочие порты региона. Прежде всего это Порту-Алегри, столица провинции Риу-Гранди, лежащая на северной оконечности озера (формально – на реке Гуаиба, впадающей в лагуну). Порту-Алегри служил главным образом дистрибутивным центром, перевалочной базой для каботажных судов и речных лодок, доставлявших продукцию из внутреннего бассейна реки Жакуи и получавших импортные товары для города и окрестностей. В соседней провинции Санта-Катарина основными морскими пунктами были город Дештерру (столица, на острове Санта-Катарина) и порт Лагуна южнее. Дештерру (ныне Флорианополис) располагался на острове, образуя обширную бухту, удобную для стоянки судов.

Ещё в колониальный период здесь возникли китобойные промыслы (так называемые армации), снабжавшие порт китовым жиром и сохранившиеся до XIX в. После 1808 г. Дештерру превратился в важный пункт каботажного и трансатлантического судоходства.

Дештерру стал местом посещения целой плеяды русских моряков: ещё в декабре 1803 года здесь бросили якорь корабли «Надежда» и «Нева» под общим командованием Ивана Фёдоровича Крузенштерна и Юрия Лисянского, оставив подробные описания стоянки; их натуралист Георг фон Лангсдорф добавил к этим сведениям этнографические заметки об острове Санта-Катарина. В 1807—1809 годах город Дештерру посещала команда шлюпа «Диана», совершающая кругосветное путешествие из Кронштадта на Камчатку. Так складывался ряд регулярных контактов, превращавший небольшой провинциальный порт в узнаваемую остановку на маршрутах российских океанских экспедиций.

В 1817 г. для управления портом и развитием морской инфраструктуры в Дештерру была создана специальная Морская интендантская комиссия (подчинённая Министерству военно-морских сил), что говорит о стремлении властей обустроить стратегический порт. Тем не менее, к 1820–1830-м гг. масштабы торговли Санта-Катарины уступали Риу-Гранди. Экономика провинции оставалась в значительной мере экономикой местного снабжения: остров Санта-Катарина, равно как город Лагуна на материке, служили перевалочными пунктами для обеспечения продовольствием и сырьём соседних регионов (включая Северную Бразилию).

Таким образом, к 1820–1840-м гг. на юге Бразилии сложилась целая сеть портов, дополнявших друг друга: Риу-Гранди выполнял роль внешнего порта дальнего плавания, Порту-Алегри – внутреннего перегрузочного узла и административного центра, Дештерру – регионального хаба каботажного и стоянки для транзитных кораблей, а Лагуна – порта локальной торговли и «лазейки» для обхода имперского контроля. Все эти города-порты были относительно небольшими по численности населения (в середине века – от нескольких тысяч до 15–20 тысяч жителей в Порту-Алегри), но имели непропорционально большое значение благодаря своему транзитному статусу.

Централизация власти и военное присутствие

После провозглашения независимости (1822 г.) и образования Бразильской империи центральное правительство в Рио-де-Жанейро стремилось укрепить контроль над всеми провинциями, особенно приграничными. Южный регион, граничивший с нестабильными новыми государствами (провинциями бывшей Испанской империи), представлял особый интерес. Порты здесь рассматривались как ключевые опорные пункты

империи, позволяющие проецировать власть и обеспечивать присутствие администрации и армии. Непосредственно после войны за независимость (которая на юге прошла относительно спокойно) империя предприняла ряд мер по централизации: назначала на должности провинциальных губернаторов (президентов провинций) людей, лояльных Рио-де-Жанейро, часто присылаемых извне; размещала в портовых городах имперские войска; контролировала сбор налогов через таможи.

Одним из проявлений имперского контроля стало навязывание экономической политики, неблагоприятной для местных элит. После 1822 г. в Бразилии изменилась налоговая система: империя ввела новые таможенные тарифы и акцизы, которые ударили по интересам риугранденских скотоводов и торговцев *charque*. В частности, высокие ввозные пошлины на иностранные текстильные товары, выгодные для казны, означали рост цен на одежду и ткани в провинции (что раздражало потребителей), а налоги на вывоз кожи и мяса сказывались на прибыли экспортеров. Кроме того, политика свободной торговли 1820-х гг. (в рамках договоров с Британией) фактически открыла бразильский рынок для дешёвого уругвайского и аргентинского *charque*, произведённого, как тогда полагали, более эффективно, что создало конкуренцию для гаучо-производителей Риу-Гранди. Результат – накопление недовольства провинциальной олигархии по отношению к Империи.

Имперский контроль также проявлялся в кадровой и административной сферах. Столичные власти зачастую назначали на должность президента (губернатора) провинции посторонних, иногда военных, не пользовавшихся уважением местной знати. Одновременно центр пытался ограничить автономию местного самоуправления: муниципалитеты и провинциальные законодательные собрания находились под надзором, а провинциальная милиция (ополчение гаучо-землевладельцев) была частично расформирована или поставлена под контроль национальной гвардии. Для южных помещиков-гаучо, привыкших рассматривать милицию как своё привилегированное право (и как средство самозащиты в приграничье), это стало болезненным ударом.

Порты служили базами для имперских гарнизонов и флота, необходимых для удержания порядка. В Риу-Гранди и Порту-Алегри дислоцировались значительные силы армии, включая пехотные и кавалерийские части, а в самом порту Риу-Гранди постоянно находилась канонерская лодка или небольшой военный корабль, патрулировавший лагуну и побережье. Во время Аргентино-бразильской войны 1825–1828 гг. имперский военно-морской флот активно действовал в районах Рио-де-ла-Платы и использовал порт Риу-Гранди как тыловую базу для ремонта и снабжения судов, а также для высадки войск. После окончания войны военное присутствие не сократилось: наоборот, из опасения новых

конфликтов империя оставляла на юге крупные контингенты. Форты и укрепления южных портов расширялись. Например, в 1830-е гг. в Риу-Гранди был достроен Форт Тринидаде, вооружённый артиллерией, контролирующей вход в канал [3, с. 201].

Контроль над портами позволял империи регулировать торговлю: устанавливать государственные монополии или ограничения, взимать таможенные сборы, бороться с контрабандой. Так, в середине 1830-х гг., когда назревали беспорядки в Риу-Гранди, центральная власть увеличила налоговую нагрузку на экспортёров мяса и владельцев портовых концессий. Одновременно она постаралась пресечь неофициальные доходы местной администрации: были отменены практики, позволявшие провинциальным чиновникам оставлять себе доли сборов. Эти меры, хотя и нацеленные на централизацию финансов, вызвали сильное раздражение у региональной элиты, привыкшей веками к определённой автономии и даже анархичной свободе действий на фронтире.

Стратегическая роль в региональной политике и международных конфликтах

Южные порты имели и внешнеполитическое значение для Империи. В первой половине XIX в. регион Рио-де-ла-Плата был ареной соперничества новых государств – Бразилии, Аргентины, Уругвая, а также внешних великих держав (прежде всего Британии и Франции). Контроль над портами и побережьем означал контроль над коммуникациями и торговыми путями. Правящий в Бразилии реалистский подход (ещё не сформулирован теоретически, но практикуемый инстинктивно) диктовал удержание сильных позиций на Атлантике. Бразильская империя, владевшая протяжённым побережьем, стремилась не допустить доминирования какой-либо другой державы в Южной Атлантике и, в частности, обезопасить подходы к устью Ла-Платы. Для этого нужно было иметь надёжные опорные порты на крайнем юге.

Во время Аргентино-бразильской (*Cisplatina*) войны 1825–1828 гг. порт Риу-Гранди стал главной базой снабжения для бразильской армии, действовавшей на территории современного Уругвая. Через него шли подкрепления, вооружение и провиант. Потеря или блокада Риу-Гранди поставила бы армию под угрозу. Аргентинский флот делал попытки блокировать Риу-Гранди, а аргентинские войска вторгались на территорию провинции, пытаясь отвлечь бразильские силы. Хотя основные сражения войны произошли на уругвайской земле, значение южных бразильских портов как тыла было очевидно [5, с. 176].

Внутренняя нестабильность в самой Бразилии в 1830-е гг. (период регентства после отречения императора Педру I в 1831 г.) также сказалась на управлении портами. Власть в Рио ослабла, и провинции получили

некоторую автономию по закону 1834 г. («Акт о дополнительном регламенте»). Однако к тому времени в провинции Сан-Педру-ду-Риу-Гранди накопилось столько противоречий, что это вылилось в вооружённое восстание Фаррупиля (1835–1845 гг.) [7, с. 134]. Империя, столкнувшись с мятежом на юге, опиралась прежде всего на свои портовые крепости: имперский флот сразу же блокировал побережье мятежной провинции, чтобы восставшие не могли получить поддержку извне. Портовый город Риу-Гранди с самого начала восстания остался под контролем лояльных империи войск и превратился в главный плацдарм имперцев, откуда они постепенно отвоёвывали побережье и затем внутренние районы у повстанцев. Столица провинции Порту-Алегри в 1835 г. первоначально пала в руки революционеров, но уже через несколько месяцев была отбита имперским десантом и удерживалась весь период войны. Таким образом, владение портовыми городами стало решающим фактором, предопределившим исход десятилетнего конфликта: *ragamuffins* (фаррапус, как называли повстанцев) контролировали сельскую глубинку, но были отрезаны от внешнего мира, не имея морских ворот. Империя смогла задействовать против восставших две трети своего национального войска и флот, в то время как восставшие испытывали постоянный дефицит оружия, так как блокада препятствовала торговле.

В более широком международном контексте южные порты Бразилии оказались вовлечены в череду конфликтов вокруг гегемонии в регионе Рио-де-ла-Плата. После подавления Фаррупиля (1845 г.) имперское правительство во главе с императором Доном Педру II перешло к активной внешней политике: оно стремилось устранить угрозу, исходившую от аргентинского диктатора Хуана Мануэля де Росаса, который поддерживал уругвайских бланкос и мог дестабилизировать юг Бразилии [8, с. 465]. Бразильские войска при поддержке уругвайских и анти-росистских аргентинских сил в 1851 г. перешли в наступление – так началась Платинская война (1851–1852). Опять-таки, порты Риу-Гранди и Порту-Алегри сыграли роль тыловых баз. Через Риу-Гранди производилась высадка и снабжение экспедиционного корпуса под командованием генерала Луиша Алвиса де Лима и Силва (будущего герцога Кашиаса) [6, с. 301].

С внешнеполитической точки зрения, можно говорить, что стратегическая логика империи проявилась в контроле над портами: осознание того, что обладание ключевыми узлами логистики даёт геополитическое преимущество. Имперские власти в Рио-де-Жанейро фактически предвосхитили некоторые классические положения морской геополитики (аналогичные идеям Мэхэна об «морской мощи»): они понимали, что флот, опирающийся на свои гавани, способен проецировать силу и обеспечивать коммуникации. Эту позицию ярче всего сформулировал уже упомянутый Параньос-стар-

ший, который в серии газетных статей «*Cartas a um amigo ausente*» (1851 г.) прямо назвал Риу-Гранди «мечом империи». Через четверть века Альфред Т. Мэхэн повторит тот же образ, рассуждая о базах ВМС США.

Заключение

В период 1826–1852 гг. порты Южной Бразилии сыграли важную роль в истории страны, став одновременно оплотами имперского присутствия и очагами противоречий. Проведённый анализ позволяет сделать ряд выводов.

Во-первых, экономическая функция портов определила их стратегическое значение. Будучи воротами атлантической торговли, они обеспечивали интеграцию южной периферии в мировую капиталистическую систему на полуколониальных условиях, порты выступали ключевыми логистическими узлами, вокруг контроля над которыми велась борьба между различными группами – от местных элит до иностранных держав.

Во-вторых, имперский контроль над южными портами был необходимым условием для сохранения единства и безопасности государства. Бразильская империя, используя эти порты как опорные пункты, смогла отразить внешние угрозы (в войне 1825–1828 гг.), а впоследствии – активно вмешиваться в дела сопредельных стран (в Платинской войне 1851–1852 гг.). Но централизация через порты вызвала ответную реакцию: региональная элита Риу-Гранди попыталась отстоять свою автономию и экономические интересы, что вылилось в восстание Фаррупиля. Уроком стало осознание необходимости компромисса: после 1845 г. центральная власть пошла на частичное удовлетворение требований провинции, интегрировав местную элиту в имперский проект.

В-третьих, южные порты Бразилии в начале XIX века были не пассивными объектами, а динамичными узлами пересечения экономики, власти и общества, и их судьба во многом предопределила траекторию развития как региона, так и Бразильской империи в целом. Они обеспечили экономическое процветание юга и одновременно стимулировали политическую консолидацию – через конфликт к новому равновесию центра и региона. Опыт Фаррупиля можно рассматривать как раннюю пробу сил в формировании многополярности на Южно-американском континенте: Бразилия вынуждена была учитывать интересы соседей и договариваться.

Порты – это артерии истории. Через них текут не только товары и люди, но и идеи, власть, сопротивление. История портов юга Бразилии – яркое тому свидетельство. Изучая её, мы лучше понимаем не только одну страницу национальной истории, но и общие механизмы, связывающие центр и периферию, империю и регион, экономику и политику.

ЛИТЕРАТУРА

1. Доратиото Ф. Малдита Guerra: Nova história da Guerra do Paraguai. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
2. Кардозу Ф.-Э., Фалетто Э. Зависимость и развитие в Латинской Америке. Пер. с исп. М.: Прогресс, 1978.
3. Лоренс К. Британцы в Платинском регионе: торговля и дипломатия (1808–1865). Лондон: Imperial Press, 1988.
4. Arquivo Histórico do RS (Porto Alegre). Relatório do Presidente da Província de S. Pedro do Rio Grande do Sul, 1838. Manuscrito, cód. 117.
5. Carneiro David. História da Guerra Cisplatina. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1958.
6. Machado da Silva, Juremir. História Regional da Infâmia: O Destino dos Negros Farrapos e outras iniquidades brasileiras. Porto Alegre: L&PM, 2010.
7. Slemian Andréa. Regência e Revolução: experiência política no Brasil (1831–1835). São Paulo: Hucitec, 2006.
8. Welle Stefan. Vom Rio Grande do Sul zur Republik Juliana: Der Farrapenaufstand (1835–1845) in Brasilien. Mainz: Grin Verlag, 2011.

© Горбунов Игорь Олегович (gorbunovio@mgpu.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»