

# Influência Portuguesa na Formação da Marinha Imperial

*Hélio Leôncio Martins\**

Resumo: Proclamada a Independência, desde logo os dirigentes do novel Império perceberam que, sem a existência de uma Marinha, seria difícil a autoridade imperial impor-se no Norte do País e definir a situação na Cisplatina. Rapidamente a necessária Marinha foi organizada, herdando navios de guerra trazidos com a Corte portuguesa, em 1808. O valor da herança recebida para a organização, as tradições e o espírito de corpo da nossa Marinha é aqui apreciado, rebatendo defeitos de que a acusam.

Palavras-chave: Marinha Imperial, herança portuguesa, participação britânica.

**O** brado da independência de 7 de setembro não ressoou por igual em todo o imenso território brasileiro. Da Bahia para o norte, as Juntas Governativas portuguesas fizeram ouvidos moucos e permaneceram em posição autoritária. Na Cisplatina, as forças que garantiam o domínio reinol cindiram-se, parte aderindo ao novo Império e parte conservando-se fiel a Portugal.

Houve reação de fracas milícias no Norte – mesmo de um exército mais organizado na Bahia sob o comando do General francês Labatut – mas com pouco êxito,

pois os lusos tinham o mar livre para serem supridos de homens e armas. E, em Salvador, mantinham forças terrestres e navais consideráveis, comandadas, respectivamente, pelo General Madeira de Melo e pelo Almirante Félix de Campos.

Desde logo, os dirigentes do Império recém-formado perceberam que só uma força naval potente, com a flexibilidade e mobilidade relativas do tempo, dominando o mar, seria capaz de solucionar o impasse, impor a autoridade imperial no Norte e definir a situação na Cisplatina. Rapidamente, a necessária Marinha foi organizada. Em novembro, já largava para Montevidéu uma divisão com fragatas e transportes ostentando o pavilhão verde e amarelo.

\* Vice-Almirante. Sócio-titular do IGHMB. Comunicação apresentada em 5 de setembro de 2000, no auditório do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.



Vice-Almirante Hélio Leôncio Martins.

A esquadra que iria completar a independência do Brasil e, em futuro próximo, garantir sua integridade, herdava a estrutura orgânica terrestre e os navios da Marinha portuguesa que haviam vindo com a Corte de Dona Maria, em 1808. Uma pergunta que ficou na história é de que maneira teria sido a criação da Marinha Imperial influenciada, negativa ou positivamente, por sua antecessora. Para se dar a essa pergunta uma resposta isenta, temos que “desbordar” – usando o significado militar do termo – o julgamento de muitos historiadores brasileiros que, por sentimentos xenófobos, fáceis de compreender no clima de rebeldia criado ao se separar o Brasil do Reino de Portugal, Brasil e Algarve, não se mostram especialmente benevolentes. Atribuem falhas na Marinha portuguesa que teriam sido tropeços em nosso desenvolvi-

mento naval, fraquezas que, para serem neutralizadas, exigiram grandes esforços dos oficiais nativos.

A distância no tempo, entretanto, não havendo a interferência de paixões, permite que se faça uma aproximação mais precisa da verdade histórica, pois a maior perspectiva liberta-a das reações do momento. Pode-se, assim, melhor inferir o que há de falso ou verdadeiro nas asserções críticas que deram vazão aos libelos levantados contra a herança imediata recebida pela Marinha Imperial. Vejamos inicialmente, para ser devidamente analisado, o que é apresentado como *fatores negativos*.

Afirmam os historiadores que, embora tenham sido transferidos o estabelecimento naval terrestre completo e uma esquadra – incluindo naus, fragatas e corvetas, com tradições e serviços prestados – tudo sofrera

um processo de decadência que obrigou nosso primeiro Ministro da Marinha, Luiz da Cunha Moreira, a fazer prodígios para pôr em funcionamento uma organização inerte e burocratizada. E reaparelhar navios não em melhor estado.

Acrescentam: o pessoal que, por escrito, havia preferido continuar no Brasil, chamado adesista, além da ineficiência, era pouco confiável. As guarnições portuguesas haviam provado tal falta de confiabilidade mesmo antes da Independência, quando o Regente D. Pedro enviara uma divisão naval, sob o comando do Almirante Rodrigo Delamare, transportando as tropas do General Labatut para combater a facção que, na Bahia, o queria de volta para o Reino. Possivelmente iria enfrentar navios reinóis baseados em Salvador. Motins, entretanto, explodiram em diversas unidades, obrigando as tropas a serem desembarcadas em Alagoas e a força a regressar para o Rio de Janeiro.

Também os navios que largaram em novembro de 1822, sob o comando do norte-americano David Jewett, tendo como missão retirar de Mondevideu as forças portuguesas que não aceitavam o Império, viram-se a braços com insubordinações, alguns deles passando-se para o lado de D. Álvaro Costa, o comandante português que, com este reforço, decidiu continuar a luta contra Lecor. Só posterior derrota naval fê-lo abandonar a Cisplatina.

A falta de confiança, não só na lealdade em geral do pessoal português como na capacidade militar e marinheira dos oficiais de maior patente, teria levado José Bonifácio a contratar mercenários na Europa, em dis-

ponibilidade com o fim das guerras napoleônicas, e convocar a liderança de Lorde Thomas Cochrane, afamado por suas proezas no Mediterrâneo e nas lutas pela independência do Chile, mas polêmico em muitos outros aspectos. Já com tripulações reforçadas por ingleses, os navios, agora imperiais, saíram em 1º de abril para enfrentar a esquadra de Félix de Campos na Bahia. No dia 4 de maio, encontraram-se. Cochrane, repetindo a manobra nelsoniana de Trafalgar, já rompia a linha de batalha adversária, com a nau *D. Pedro I*, e gravemente avariara uma unidade inimiga, quando as guarnições portuguesas trancaram os paióis de pólvora da capitânea e amotinaram-se nos navios que o seguiam, obrigando Cochrane a retirar-se, não sendo perseguido por Félix de Campos. Escoimadas as guarnições dos elementos mais perigosos, Cochrane manteve o bloqueio de Salvador e, quando os portugueses retiraram-se para a Europa, não mais podendo resistir sem suprimentos, perseguiu-os e capturou-os até o Tejo.

Em resumo, deixam bastante a desejar as notícias que ficaram do mau estado material e orgânico do que nos foi passado da Marinha portuguesa e da ineficiência e confiabilidade da oficialidade e marinagem adesista.

É regra elementar de análise histórica, nem sempre seguida com fidelidade, especialmente quando envolve paixões e interesses que se transformam em preconceitos, não se considerar acontecimentos do passado sem se levar em conta as circunstâncias que os provocaram, tais como a

moral vigente, os hábitos e interveniências políticos, as situações locais. E não devem, assim, sofrer julgamentos baseados em sentimentos atuais, referências genéricas ou conclusões desejadas previamente.

No caso em questão, por isso, devemos considerar inicialmente as peculiaridades que marcaram a independência brasileira, realmente *sui generis*, sem terem muitas semelhanças na história mundial, se é que haja alguma. Depois de o Brasil ser, não mais colônia, mas componente de um Reino por treze anos, seu próprio monarca que, a contragosto, regressava para a antiga sede de governo, previu a separação e aconselhou ao filho que a apoiasse e assumisse a coroa do novo país, antes que outro o fizesse. O irrequieto príncipe, fascinante em seus defeitos e qualidades, aceitou o conselho. Junto-se não só aos elementos brasílicos como a uma facção portuguesa, reagiu à tentativa de recolonização e proclamou a independência. A guerra que se travou a seguir, sem ser exatamente uma guerra civil, também não adquiriu aspectos de conflito internacional. Nossos “inimigos”, palavra que merece ser posta entre aspas, obedeciam àquele volumoso rei no qual, acertadamente, os historiadores já perceberam que, sob o invólucro enxundioso, revestido de roupagens não muito limpas, os bolsos plenos de franguiños, haviam habilidade e visão políticas, espírito progressista, energia disfarçada em teimosia. A ele devemos nosso nascimento como nação. E um amor a esta terra como poucos a amaram. Era este o nosso “inimigo”.

Os portugueses que aqui ficaram – ou adesistas –, e foram muitos, o fizeram ou por simpatia pela terra que os acolhera em

situação difícil ou porque desejassem crescer com um novo e diferente império que nascia nas ainda primitivas plagas sul-americanas, ou por qualquer outra razão que tivessem. Mas, embora envolvidos nas lutas e nos interesses locais, não deixaram de ser portugueses. Não se tratava de nativos revoltados contra seus dominadores, como acontecia em outros países libertados. Poderiam participar dos movimentos de separação de Portugal, ter opiniões não-concordantes com as dos compatriotas de além-Atlântico, mas talvez reagissem de forma diferente quando se tratasse de pugnas cruentas, de destruição ou apresamento de propriedades portuguesas, de perseguições indevidas.

Lorde Cochrane e seus ingleses não podiam compreender aqueles inimigos ligados por laços antigos aos dirigentes da nação que os combatia. Acostumados com as polpudas receitas obtidas com os apresamentos nas guerras contra a França e a Espanha, entusiasmaram-se com as perspectivas financeiras ao capturarem dezenas de navios e propriedades portuguesas no Maranhão e no Pará. Mas, em seguida, ficaram surpresos, desiludidos e indignados, quando o Tribunal de Presas, que devia julgá-las, ou as ignorava ou as considerava más presas. A explicação simples era serem, dos onze membros do Tribunal, nove portugueses. E chegaram os ingleses a receber indenizações do Tesouro a fim de as presas serem restituídas a seus donos. Assim, com a dubiedade de serem os portugueses, ao mesmo tempo, amigos e inimigos, o crime de alta traição que, indiscutivelmente, foi negar o fornecimento

de munição em meio ao combate, é, de certo modo, atenuado. Nas lutas que se seguiram, contra a Confederação do Equador e as Províncias Unidas do Rio da Prata, praticamente com as mesmas guarnições, não há registro de motins.

Relativamente à ineficiência dos adesis-tas existem detalhes a considerar. Quando Luiz da Cunha Moreira exigiu que os oficiais portugueses declarassem suas preferências sobre permanecerem no Brasil ou acompanharem a Corte, houve forte adesão à primeira delas nos postos mais elevados, e mais baixas nas primeiras graduações, pelo que os quadros da Marinha brasileira ficaram repletos de almirantes e capitães-de-mar-e-guerra e pobres de tenentes, substituídos esses por ingleses. A razão disso não é difícil de explicar. Os limites de idade não eram levados em conta na época, e o envelhecimento dava-se bem mais cedo. Comandantes e almirantes cinquentões ou sessentões, há muitos anos no Brasil, postos em sossego, não mais estavam dispostos a iniciar nova fase da carreira em um perturbado Portugal, que renascia após o furacão napoleônico, com disputas, atritos, partidos que se formavam, prometendo árduos tempos, que aconteceram. Os mais novos aceitaram o desafio. Os mais velhos preferiram continuar em repouso. Dois almirantes portugueses, entretanto, como chefes na Marinha Imperial, participaram com realce em nossa história – Rodrigo Lobo e Pinto Guedes. A fé de ofício brasileira do primeiro, com faltas que o fizeram ser demitido do comando do bloqueio do Rio da Prata na Guerra Cisplatina, apenas confirma a de sua anterior carreira portuguesa, da mesma forma cheia de

falhas, perdendo um navio por ineficiência, com má atuação em combate com piratas argelinos, e manifestação de brutalidade na luta contra os insurretos republicanos de 1817, em Pernambuco. Pinto Guedes, porém, ex-partícipe da divisão naval portuguesa que lutou subordinada a Nelson, no Mediterrâneo, substituiu muito bem Rodrigo Lobo no Rio da Prata, orientando criteriosamente os comandos táticos do bloqueio e salientando-se ao enfrentar as interferências políticas, e mesmo militares, das grandes potências – França, Estados Unidos e Grã-Bretanha – que, com o bloqueio, sentiam prejudicado seu comércio. Também podem ser considerados representantes da Marinha portuguesa os elementos nativistas que nela se formaram e tiveram papel elogiável na história da Marinha brasileira, tanto nas campanhas da Independência e Cisplatina como na administração, nomeadamente, entre outros: Diogo Jorge de Britto, Tristão Pio dos Santos, Luiz da Cunha Moreira, Roque Senna Pereira, Barroso Pereira, os primeiros, que chegaram a ser ministros da Marinha, e o último, sacrificado ao repelir o assalto de dois navios argentinos à fragata *Imperatriz*, de seu comando.

Com Dona Maria e o Regente D. João, em 1808, instalaram-se no Rio de Janeiro os órgãos máximos de direção da Marinha portuguesa: Intendência, Contadoria, Auditoria, Hospital, Academia, Conselho do Almirantado, Tribunal, Arsenal de Marinha, e aportara na Guanabara grande parte da esquadra, com naus, fragatas, corvetas, canhoneiras e transportes. Nas províncias, arsenais e intendências davam apoio aos navios.

Como vimos, os comentários tanto em relação aos estabelecimentos quanto ao material flutuante não são exatamente elogiosos. Falam no abandono, na negligência, na qualidade inferior dos equipamentos, no estado lamentável dos navios. Possivelmente a mudança apressada em 1808, as dificuldades por que passava o novo reino, os poucos recursos disponíveis no Brasil tenham prejudicado um tanto a manutenção da Marinha. Mas os fatos subseqüentes não confirmam o radicalismo desses julgamentos.

Dois meses depois da declaração da Independência já largavam, ostentando o pavilhão imperial, duas fragatas e uma corveta, escoltando cinco transportes, rumo a Montevidéu. Em 1º de abril de 1823, seguiam para a Bahia uma nau, três fragatas, duas corvetas e três brigues. E o número de unidades da Marinha continuou aumentando rapidamente. Ao deflagrar a Guerra Cisplatina, em 1825, já eram 121 os navios de guerra brasileiros. A estrutura naval, sem grandes modificações, foi capaz de suportar esse crescimento e apoiar as difíceis operações no combate à Confederação do Equador, movimento republicano e separatista que eclodiu em 1824, no bloqueio do Rio da Prata de 1825 a 1828, e na caça às dezenas de corsários que, cobertos pela bandeira das Províncias Unidas do Rio da Prata, talaram nossas costas, afundando 406 sumacas e brigues mercantes, fato pouco comentado pelos historiadores. Mais de quarenta veleiros mantinham o cerco no Prata, afrontando a guerrilha naval desencadeada pela audácia do Almirante Brown, em meio a condições meteorológicas e hidrográficas adversas. Não seria assim tão

deficiente o estabelecimento naval herdado pela Marinha Imperial, além das acusações que existem de pesado e lento, não de estranhar com a amplidão da área controlada em época anterior às comunicações hertzianas. E em três anos, também não seria possível ter havido melhora tão substancial que lhe permitisse atuar como atuou.

A criação da Marinha brasileira foi, com certeza, decisão política e militar, sem a qual não se faria ouvir o grito da independência em todo o território nacional. Para criá-la, contou-se com a vontade e a capacidade dos dirigentes do novo Império, com o esforço dos chefes que a comandaram, com a experiência britânica dos marinheiros contratados e, também, inevitavelmente, com o fato de já dispormos da estrutura terrestre e marítima portuguesa vinda em 1808, a despeito de todos os defeitos de que a acusam.

De Portugal, herdamos algo mais importante. Um de meus primeiros comandantes afetava grande indignação quando falhavam as comunicações de seu navio. E, ironicamente, afirmava que tempos bons eram aqueles nos quais se enviava o telegrama por uma caravela. Se se obtemperava que as caravelas também às vezes não chegavam, respondia com segurança: com um português no leme só não chegava se ele morresse. É este português que, no leme, sempre cumpria a missão recebida, pacífica ou bélica; que afrontava o mar mesmo chamando-o de tenebroso; que é lembrado gratamente em nossas tradições, e que nos ensinou a fazer do oceano campo de trabalho ou de luta. A Marinha brasileira a ele só tem que agradecer.

