

MARINHA DO BRASIL – 200 ANOS DA CAMPANHA DA INDEPENDÊNCIA*

JOSÉ CARLOS MATHIAS**
Vice-Almirante (RM1)

SUMÁRIO

Introdução
A Independência do Brasil e a Marinha como
garantidora da emancipação
A Esquadra na expulsão dos portugueses da Bahia
O jovem “Tamandaré” nas lutas pela Independência
A Marinha do Brasil na adesão das províncias do Norte
e Cisplatina
A Marinha do Brasil no pós-independência
Considerações finais

INTRODUÇÃO

Preponderante no contexto do processo de consolidação de nossa Independência, especialmente para a manutenção da integridade territorial do Brasil, ainda nos tempos coloniais o Poder Naval figurou como elemento de

significativa importância em um período de constantes ameaças aos interesses ultramarinos de Portugal no seu maior e mais importante território colonial, onde as lutas contra invasões e pela expansão dos limites territoriais marcaram os séculos de domínio português. Nesse sentido, no ano em que celebramos o bicentenário

*Texto da palestra ministrada pelo autor no Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, em 2 de agosto de 2022, no âmbito do Projeto 2022 – Brasil 200 anos da Independência.

** Diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

da Independência de nosso país, importa destacar o papel central da Marinha do Brasil na consolidação desse processo.

A INDEPENDÊNCIA DO BRASIL E A MARINHA COMO GARANTIDORA DA EMANCIPAÇÃO

A partir da transmigração da Família Real e da Corte portuguesa para o Brasil, e da conseqüente abertura dos portos para o comércio com as nações amigas, teve início um progressivo processo de ampliação da autonomia brasileira, que ainda se viu aumentada com a elevação do Brasil à condição de Reino Unido a Portugal e Algarves, em 1815. A aclamação de D. João como rei de Portugal, em 1818, e seu retorno a Lisboa, em 1821, elevaram a pressão das elites portuguesas pelo regresso do Príncipe D. Pedro de Alcântara

a Portugal e pela recondução do Brasil à condição de colônia, desagradando parcela importante das elites brasileiras e muitos portugueses com propriedades e negócios no Brasil, que passaram a considerar a Independência como solução para aquela crise.

Com o aprofundamento da crise entre o então Reino do Brasil e Portugal, o único caminho viável para alcançar a independência em todo o território era o mar. Esta era a percepção de José Bonifácio de Andrada e Silva, ministro da Secretaria de Estado do Interior e dos Negócios Estrangeiros do governo do Príncipe Regente D. Pedro de Alcântara. A rápida organização da Marinha Imperial, dotada de navios de guerra bem-armados, poderia impedir a chegada de reforços portugueses ao Brasil e dar combate às tropas portuguesas no litoral, além



Figura 1 – Chegada da Família Real portuguesa ao Rio de Janeiro, em 7 de março de 1808
Autor: Geoffrey Hunt/Acervo: Reprodução DPHDM

de transportar soldados e suprimentos para apoiar a luta pela independência em terra.

A relevância atribuída por José Bonifácio à formação de uma esquadra – um conjunto de navios de guerra sob comando unificado – se mostrou bastante acertada na medida em que os principais núcleos populacionais do Brasil estavam no litoral, isolados da capital do novo Império pela absoluta precariedade de uma rede de estradas e caminhos. Assim, a organização de uma Marinha se apresentava como necessidade premente para assegurar a consolidação da Independência e a manutenção da unidade territorial do Brasil.

A urgente demanda por estabelecer o Poder Naval brasileiro fez com que o Imperador e seu gabinete ministerial direcionassem suas ações para constituir uma Esquadra que pudesse atuar de modo decisivo no processo de consolidação da Independência. Uma das primeiras ações foi a imediata incorporação dos navios portugueses deixados nos portos nacionais àquela que seria a Força Naval brasileira. Entre essas embarcações estavam as fragatas *União* e *Real Carolina* (rebatizadas, mais tarde, como *Piranga* e *Paraguaiçu*, respectivamente) e as corvetas *Maria da Glória* e *Liberal*, navios da Armada Real portuguesa que permaneceram no Brasil sob o controle de Dom Pedro. Havia ainda outros navios sediados no Rio de Janeiro, como os brigues *Real Pedro*, *Real*, *Independência ou Morte* e *Leopoldina*, além daqueles com sede no Sul, como a Fragata *Tétis*, e mais seis escunas e duas canhoneiras. Em outubro de 1822, foi nomeado o primeiro brasileiro nato para a cadeira de ministro da Marinha do Brasil independente, o então Capitão de Mar e Guerra Luís da Cunha Moreira, Visconde de Cabo Frio.

Em razão do mau estado de conservação, muitos dos navios deixados pelos



Figura 2 – Luís da Cunha Moreira, Visconde de Cabo Frio

Autor: H Krunholz/Acervo: DPHDM

portugueses no porto do Rio de Janeiro não puderam ser aproveitados. Entretanto, com o intenso trabalho realizado no Arsenal de Marinha da Corte (Rio de Janeiro), foi recuperada a Nau *Martin de Freitas*, rebatizada *Pedro I* e escolhida capitânia da nova Esquadra. Foram ainda concluídos os reparos na Fragata *Sucesso*, por meio de subscrições públicas, e o reaparelhamento do Brigue *Reino Unido*, rebatizados, respectivamente, *Niterói* e *Cacique*, além do reaparelhamento dos brigues-escuna *Atlanta* e *Rio da Prata*, adquiridos por particulares. O governo também obteve alguns navios, como o brigue mercante *Maipu*, comprado pelo próprio Imperador e renomeado *Caboclo*, e o brigue britânico *Nightingale*, rebatizado *Guarani*.

Havia ainda a situação dos corpos de oficiais e praças, que, em razão da diminuta presença de brasileiros natos,



Figura 3 – Nau *Pedro I*

Autor: Eduardo de Martino/Acervo: DPHDM

forçou a negociação com marinheiros portugueses, sobretudo com os oficiais, visando conquistar suas lealdades. Pouco mais da metade dos 160 oficiais da Marinha portuguesa no Brasil se declararam leais a Dom Pedro I, e, destes, em razão de já ocuparem os últimos postos da hierarquia militar, a maioria não podia ocupar funções no mar. Assim, a contratação de europeus, sobretudo os britânicos, aparecia como solução natural, dada a grande disponibilidade de oficiais e praças da Marinha britânica no pós-Guerras Napoleônicas.

Diante desse cenário, o General Francisco Felisberto Caldeira Brant Pontes, então encarregado de equipar a nascente Marinha, recomendou a urgente contratação de ingleses para comporem as tripulações dos navios brasileiros. Assim, em março de 1823, Lord Thomas Cochrane, oficial experimentado nas Guerras Napoleônicas e com passagem pelo Chile, onde liderou a Marinha daquele país em sua guerra de independência, chegou à Baía de Guanabara para assumir o comando em chefe da Es-



Figura 4 – Lord Thomas Cochrane,
Marquês do Maranhão

Autor: Henry Meyer a partir da pintura de James Ramsay/Acervo: DPHDM



Figura 5 – A Flotilha Itaparicana
Autor: Trajano Augusto de Carvalho/Acervo: DPHDM

quadra brasileira, trazendo consigo veteranos da Marinha britânica e da Companhia das Índias, os quais foram incorporados como oficiais à Marinha brasileira, junto a outros estrangeiros contratados.

A ESQUADRA NA EXPULSÃO DOS PORTUGUESES DA BAHIA

Com o início das ações militares para a consolidação da Independência, as atenções se voltaram para as regiões onde os portugueses haviam melhor reforça-

do suas guarnições. A resistência mais forte estava em Salvador, Bahia, onde existiam grande concentração de tropas, sob o comando do Brigadeiro Inácio Luís de Madeira de Melo, e uma poderosa Força Naval, comandada pelo chefe de Divisão João Félix Pereira de Campos. Não obstante, as forças brasileiras, sob o comando do General Pierre Labatut, conseguiram cercar a cidade, enquanto o patrão-mor, Segundo-Tenente João Francisco de Oliveira Botas, estabelecido na Ilha de Itaparica, comandava uma



Figura 6 – Combate de 4 de maio de 1823
Autor: Trajano Augusto de Carvalho/Acervo: DPHDM

flotilha que fustigava as embarcações que abasteciam Salvador, contribuindo para o isolamento daquela capital.

Em 1º de abril de 1823, a Esquadra brasileira, já sob o comando do Primeiro Almirante Thomas Cochrane, embarcado na Nau *Pedro I*, deixava a Baía de Guanabara com o propósito de estabelecer o bloqueio naval de Salvador. O primeiro combate aos navios portugueses, em 4 de maio, apesar de um início promissor graças a uma ousada manobra de Cochrane, foi desfavorável aos brasileiros, que foram obrigados a recuar.

O fator de maior peso para o insucesso brasileiro naquele combate foi a indisposição de marinheiros de origem portuguesa de lutar contra sua bandeira, o que foi claramente verificado na capitânia, quando marujos portugueses chegaram a impedir momentaneamente o fornecimento de pólvora durante o combate. Outros navios estiveram próximos ao motim, tendo a Corveta *Liberal* e o Brigue *Guarani* se retirado da ação com receio de que suas guarnições entregassem os navios às Forças portuguesas. Contudo, em 13 de maio, após a chegada de reforços de marinheiros estrangeiros, Cochrane reorganizou suas Forças e estabeleceu, efetivamente, o bloqueio naval sobre Salvador.

Pressionadas pelo desabastecimento, em 2 de julho as tropas de Madeira de Melo abandonaram Salvador em um comboio de aproximadamente 70 embarcações escoltadas pelos navios de Félix de Campos. A Esquadra brasileira foi então incumbida de perseguir o comboio português para capturar o maior número de navios, tropas e equipamentos militares, além de impedir que desembarcassem em outras localidades do território brasileiro.

A Esquadra acompanhou por alguns dias os navios portugueses. Porém logo Cochrane incumbiu o Capitão de Fragata

John Taylor, comandante da Fragata *Niterói*, de seguir com a perseguição, o que este cumpriu até as proximidades da foz do Rio Tejo, onde foi informado sobre a chegada dos navios remanescentes da Força Naval de Félix de Campos a Lisboa. Nessa missão, a Fragata *Niterói* foi responsável pela captura de cerca de dois mil soldados e mais de uma dezena de navios.

O JOVEM “TAMANDARÉ” NAS LUTAS PELA INDEPENDÊNCIA

Nascido em 13 de dezembro de 1807, em Rio Grande (RS), filho do patrão-mor e prático da barra daquela localidade, aos 15 anos de idade Joaquim Marques Lisboa iniciou sua trajetória na Marinha do Brasil ao apresentar-se como voluntário, em 1823, durante as lutas pela Independência.

Ainda muito jovem, a bordo da Fragata *Niterói* e sob o comando do Capitão de Fragata John Taylor, o futuro Marquês de Tamandaré exerceu a função de ajudante



Figura 7 – O jovem oficial Joaquim Marques Lisboa. Acervo: DPHDM

de navegação e participou dos combates na costa da Bahia e do bloqueio a Salvador contra as forças de mar portuguesas comandadas pelo Chefe de Divisão Félix de Campos. Ainda nesse cenário, tomou parte também da histórica perseguição empreendida pela Fragata *Niterói* ao comboio português que seguiu para Portugal após abandonar Salvador.

Em 1824, Joaquim Marques Lisboa foi matriculado na Academia Imperial de Marinha. Já experimentado em combate, foi convocado pelo comandante em chefe da Esquadra brasileira, o Primeiro Almirante Thomas Cochrane, para participar da campanha contra a Confederação do Equador.

Certamente a experiência em combate acumulada na Guerra de Independência e nas posteriores campanhas da Confederação do Equador e da Cisplatina contribuiu sobremaneira para a formação pessoal e militar-naval daquele que seria o maior marinheiro do Brasil e patrono de nossa Marinha.

A MARINHA DO BRASIL NA ADESÃO DAS PROVÍNCIAS DO NORTE E CISPLATINA

Após submeter Salvador, o governo brasileiro direcionou suas forças para outras províncias do Norte e a Cisplatina. No Maranhão, uma Junta Governativa se mantinha leal a Portugal, e a cidade de São Luís estava sitiada por tropas favoráveis à Independência. Cochrane, utilizando-se de um hábil artil, informou ao comandante das tropas portuguesas

que a Nau *Pedro I* estava estabelecendo um bloqueio à cidade e que seria a ponta de lança de uma grande Força Naval que viria próxima, transportando um grande contingente militar, uma inteligente manobra para levar à deposição da Junta Governativa e submeter o Maranhão à Independência, o que de fato ocorreu em 27 de julho de 1823.

Por ordem de Cochrane, a mesma estratégia foi adotada no Pará, para onde foi enviado o Capitão-Tenente John Pascoe Grenfell, no comando do Brigue *Maranhão – ex-Infante Dom Miguel*, apresado por Cochrane em São Luís –, com cartas do Primeiro Almirante comunicando à

Junta Governativa a adesão do Maranhão à Independência e o bloqueio naval a Belém. Em 15 de agosto de 1823, a Província do Pará também declarava sua adesão ao Império.

A estratégia adotada por Cochrane para submeter as elites de maioria

portuguesa em São Luís e Belém à Independência brasileira não se consolidou tão facilmente quanto um exame superficial desse evento histórico permite concluir. Nesse sentido, a disputa pelo poder regional entre brasileiros e portugueses levou o contingente da Marinha naquelas cidades a atuar de maneira diplomática, de modo a trazer a paz e a ordem por meio da força das armas.

Na Província Cisplatina, último reduto da resistência portuguesa, as tropas comandadas por D. Álvaro Macedo se encontravam isoladas na cidade de Montevidéu, cercada por tropas leais ao Imperador e submetida a um bloqueio

A Guerra de Independência e as campanhas da Confederação do Equador e da Cisplatina contribuíram para a formação pessoal e militar-naval do patrono da Marinha

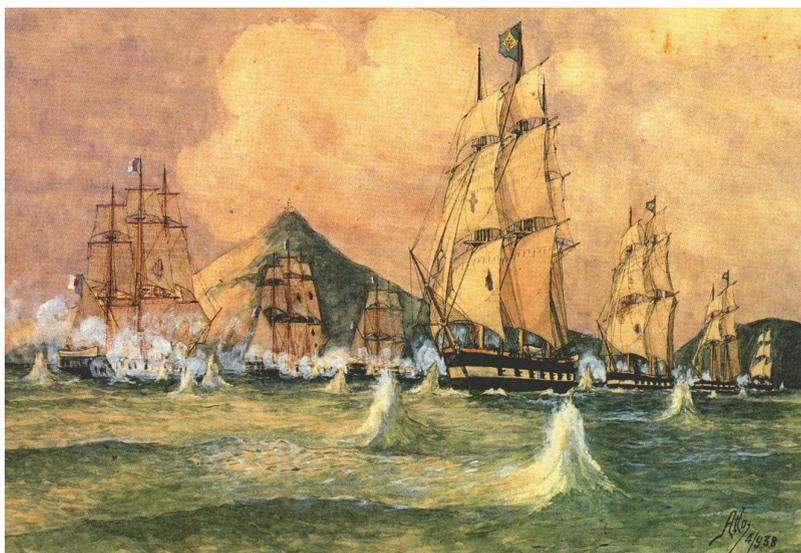


Figura 8 – Combate de Montevidéu
 Autor: Trajano Augusto de Carvalho/Acervo: DPHDM

imposto pela Força Naval brasileira naquelas águas, sob o comando do Capitão de Mar e Guerra Pedro Antônio Nunes. Em março de 1823, essa Força Naval foi reforçada por navios vindos do Norte do Império, o que intensificou o bloqueio a Montevidéu a tempo de frustrar a tentativa em rompê-lo, em 21 de outubro.

Após intensa batalha naval entre brasileiros e portugueses, culminando em uma vitória estratégica das Forças brasileiras que conseguiram manter o bloqueio, o desabastecimento provocado pelo cerco resultou na rendição do efetivo lusitano, em 18 de novembro de 1823, e na consequente evacuação de todo o contingente português do território brasileiro.

A MARINHA DO BRASIL NO PÓS-INDEPENDÊNCIA

Desde as Guerras de Independência até a atualidade, a Marinha do Brasil tem figurado como instituição essencial para o País, atuando de modo decisivo em alguns

dos principais episódios de nossa história, com destaque para a Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870), a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) e a Segunda Guerra Mundial (1939-1945).

No contexto da Guerra da Tríplice Aliança, quando Brasil, Argentina e Uruguai aliaram-se para enfrentar as forças paraguaias de Francisco Solano López, a Esquadra brasileira figurou como elemento fundamental para o triunfo aliado. Nesse quadro, a vitória da Força Naval brasileira, sob o comando do Chefe de Divisão Francisco Manoel Barroso da Silva, na Batalha Naval do Riachuelo, travada no Rio Paraná, foi decisiva. Além de praticamente aniquilar a Marinha paraguaiá, o controle daquele rio, conquistado após a vitória, comprometeu seriamente o abastecimento e a logística das tropas de Solano López.

A coragem de Barroso ao lançar a Fragata *Amazonas*, sua capitânia, contra os navios paraguaios para colocá-los a pique e sua arrojada convocação às

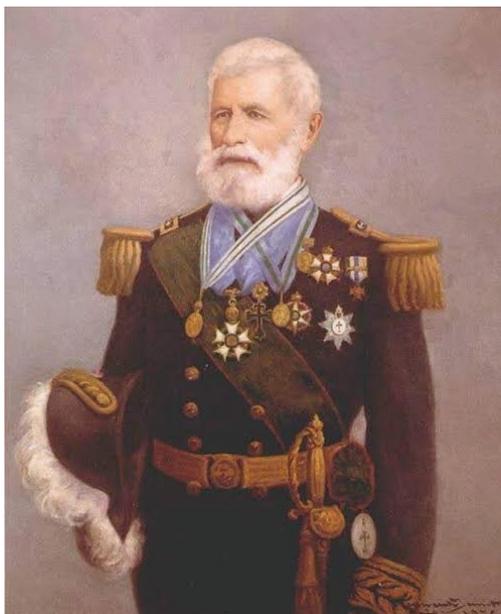


Figura 9 – Almirante Francisco Manuel Barroso.
Acervo: DPHDM

tripulações brasileiras para combater o mais próximo possível dos inimigos, a fim de anular a vantagem dos canhões paraguaios postados nas margens, levaram à vitória brasileira. Somam-se a isso os incontáveis atos de bravura e heroísmo observados naquele combate, como o sacrifício do Imperial Marinheiro Marcílio Dias, mortalmente ferido em luta contra quatro oponentes no convés da Corveta *Parnaíba*.

Em relação ao quadro de beligerância que se estabeleceu no continente europeu a partir de 1914, após adotar um posicionamento de neutralidade, somente em outubro de 1917 o Brasil passou ao estado de guerra contra o Im-

pério alemão, após o afundamento de quatro navios mercantes brasileiros por submarinos alemães.

Couberam então à Marinha do Brasil o preparo e o envio de uma Divisão Naval para atuar junto às Marinhas aliadas que combatiam nas costas da África e no Mediterrâneo. Sob o comando do Contra-Almirante Pedro Max Fernando de Frontin, em 1º de agosto de 1918 a Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG) deixou as águas de Fernando de Noronha rumo a Freetown, em Serra Leoa. A DNOG, mesmo duramente atingida pela gripe espanhola durante a passagem pelos portos africanos de Freetown e Dakar, vitimando parte das tripulações, cumpriu seu papel, apoiando as forças de mar aliadas até o Armistício, em novembro de 1918.

No contexto das hostilidades atinentes à Segunda Guerra Mundial, o Brasil manteve uma postura de neutralidade até agosto de 1942, quando, diante dos diversos torpedeamentos de navios mercantes brasileiros por submarinos alemães, inclusive em águas nacionais, o País declarou guerra à Alemanha e à Itália.

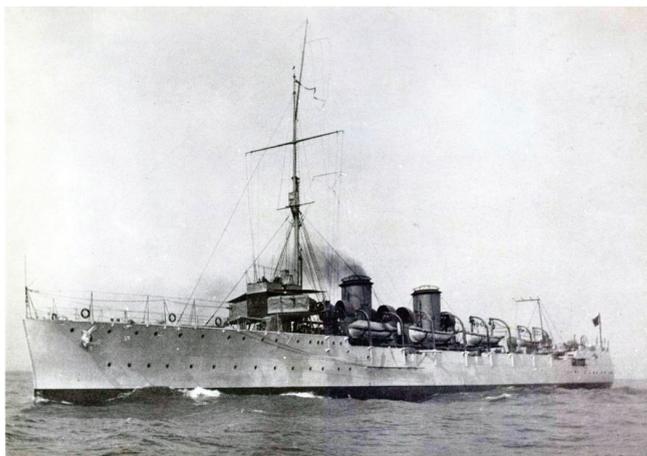


Figura 10 – Cruzador *Bahia* em Gibraltar – 1918. Acervo: DPHDM



Figura 11 – Navio-Museu *Bauru*, que atuou na Segunda Guerra Mundial, em exposição no Espaço Cultural da Marinha. Acervo: DPHDM

Nesse quadro, além de escoltar os navios que transportaram a Força Expedicionária Brasileira (FEB) para o *front* europeu, a missão da Marinha do Brasil foi patrulhar o Atlântico Sul e proteger os comboios de navios mercantes que trafegavam entre o Mar do Caribe e o litoral sul brasileiro contra a ação dos submarinos e navios germânicos e italianos.

Para adequar-se à situação do conflito, foi então necessário um rápido e intenso processo de preparo de material e pessoal e, em especial, de reorganização das forças navais. Foi nesse quadro que se deu a criação da Força Naval do Nordeste, em outubro de 1942, quando navios constituíram a Força-Tarefa 46 da 4ª Esquadra da Marinha dos Estados Unidos da América. Durante todo o conflito, os navios da Marinha do Brasil comboiaram 3.164 navios, entre nacionais e estrangeiros, em um total de 575 comboios. Nesse confronto, 1.456 brasileiros perderam suas vidas no mar, sendo 982 da Marinha Mercante e 474 da Marinha de Guerra, entre os quais estavam

três civis e dois oficiais mortos a bordo do submarino USS R-12, da Marinha dos Estados Unidos da América.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Preponderante para a manutenção da integridade territorial e para a própria consolidação do processo de Independência do Brasil, o Poder Naval foi elemento de significativa importância em um período marcado por constantes ameaças aos interesses brasileiros.

Em condições de atuar com mobilidade e flexibilidade em um curto espaço de tempo, a nascente Esquadra brasileira cumpriu sua missão de consolidar a Independência, promulgada em 7 de setembro de 1822, mantendo a soberania brasileira sobre todo o território.

A Marinha, por meio de sua Esquadra, foi, e continua sendo, capaz de negar o uso do mar às Forças Navais inimigas e proteger as linhas de comunicação marítimas que interligam os diferentes pontos

do nosso extenso litoral com o exterior, permitindo o trânsito seguro dos navios mercantes responsáveis pela maior parcela do comércio internacional brasileiro.

Atualmente, a Marinha do Brasil se mantém fiel à memória da Esquadra da Independência, assegurando a soberania sobre a nossa Amazônia Azul e figurando como elemento essencial para a defesa nacional. A MB contribui também para

o desenvolvimento do País por meio da produção de conhecimento científico e de tecnologias nacionais, além de atuar em diversas ações de caráter cívico e humanitário.

Desde o alvorecer de nossa jovem nação independente até os dias atuais, a invicta Marinha de Tamandaré e Marcílio Dias segue defendendo os interesses do Brasil e dos brasileiros.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS>; Campanha da Independência; Guerra da Independência; Luta pela Independência;

<HISTÓRIA>; Descobrimto do Brasil; História da Independência do Brasil; Independência do Brasil;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, Guilherme Mattos de (Org.). *Marinha do Brasil: Uma Síntese Histórica*. Rio de Janeiro: SDM, 2018.
- ALONSO, Wladimir; SCHUCK-PAIM, Cynthia; SHANKS, G. Dennis; e ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. “A alta mortalidade da pandemia espanhola na Divisão Naval em Operações de Guerra em 1918”. *Revista Navigator*, vol. 9, nº 17, 2013, pp. 11-21.
- CASTRO, Robert Wagner Porto da Silva e FERREIRA, Moisés Mendes. *Vultos, Patronos e Ex-Ministros da Marinha do Brasil nascidos nos estados de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul*. Itajaí: Univali, 2019.
- GUEDES, Max Justo (Coord.). *Nossa Marinha – Seus Feitos e Glórias (1822-1940)*. Almirante Trajano Augusto de Carvalho. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha/ Fundação Emílio Odebrecht, 1986.
- LEITE, Jorge da Silva. “Aspectos da participação da Marinha de Guerra brasileira na Primeira Grande Guerra”. *Revista Marítima Brasileira*, jul./dez., 1987, pp. 9-40.
- MAIA, João do Prado. *DNOG, uma página esquecida da história da Marinha brasileira*. Rio de Janeiro: SDGM, 1961.
- SALDANHA DA GAMA, Arthur Oscar e MARTINS, Helio Leoncio. “A Marinha na Segunda Guerra Mundial”. In: BRASIL; Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira*. 5º Volume, Tomo II. Rio de Janeiro: SDGM, 1985.
- VALE, Brian. “A ação da Marinha nas Guerras da Independência”. In: BRASIL; Marinha do Brasil. *História Naval Brasileira*, 3º Volume, Tomo I. Rio de Janeiro: SDM, 2002.
- VÉRAS, Francisco Accioli. *DNOG*. Rio de Janeiro: A Noite, 1920.