

INFLUÊNCIA PORTUGUESA NA FORMAÇÃO DA MARINHA IMPERIAL

HELIO LEONCIO MARTINS
Vice-Almirante (Ref^o)

SUMÁRIO

Introdução

Os fatores negativos

As Peculiaridades

A incompreensão de Lorde Cochrane

Os almirantes e os tenentes "portugueses"

A Marinha de 1808

Os primeiros compromissos

A criação da Marinha Brasileira

A Herança Portuguesa

INTRODUÇÃO

O brado da independência de 7 de setembro de 1822 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 Feliz dos Campos.

Desde logo, os dirigentes do Império recém-formado perceberam que só uma for-

ça 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.

A Esquadra que iria completár 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 esta 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 troços em nosso desenvolvimento 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.

Fatores negativos

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, corvetas e com tradições, 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 os 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 I 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.

Desde logo, os dirigentes do Império recém-formado perceberam que só uma força naval potente, dominando o mar, seria capaz de solucionar o impasse

Também os navios que largaram em novembro de 1822, sob o comando do norte-americano David Jewett, tendo como missão retirar de Montevidéu as forças portuguesas que não aceitavam o Império, viraram-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 disponibilidade com o fim das guerras napoleônicas, e convocar a liderança de Lorde Thomaz Cochrane¹, afamado por suas proezas no Mediterrâneo e nas lutas para independência do Chile, mas polêmico em muitos outros aspectos. Já com tripulações reforçadas por ingleses, os navios, agora imperiais, saíram a 1^a de abril de 1823 para enfrentar a Esquadra de Feliz dos Campos na Bahia.

A 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 do capitânia

e amotinaram-se nos navios que o seguiam, obrigando Cochrane a retirar-se, não sendo perseguido por Feliz dos Campos.

Escoimada 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 surpimentos, caçou-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 marinhagem adésista.



Almirante Cochrane

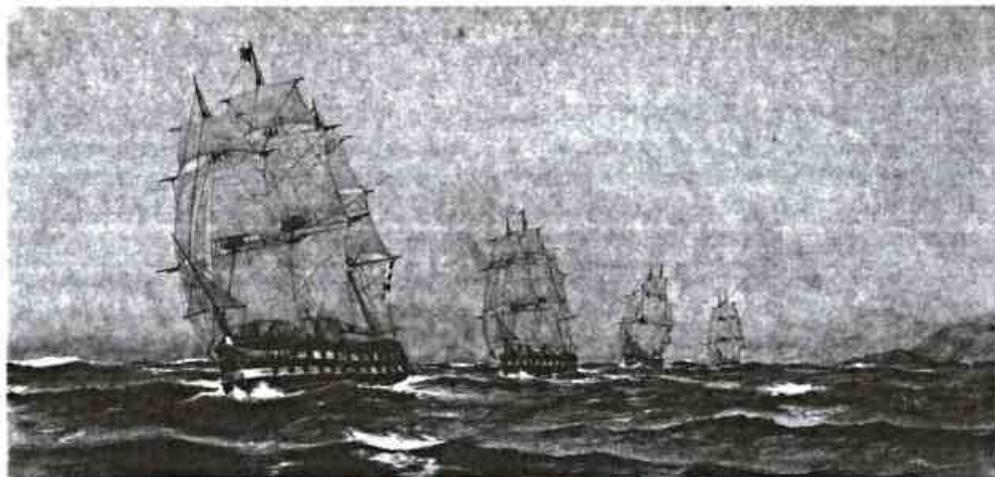
AS PECULIARIDADES BRASILEIRAS

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,

¹ N.R.: Ver comentário sobre o livro *Almirante Lord Cochrane – Uma figura polêmica*, do mesmo autor, na RMB do 2^o trim./1997, p. 259-261.



Primeira esquadra brasileira largando do Rio de Janeiro em 1/4/1823 para socorrer a Bahia: Nau D. Pedro I, F. Ipiranga, Cv. Maria da Glória, Cv. Liberal e B-Esc. Real (Aquarela de Alte. Trajano – Nossa Marinha – Pág. 13)

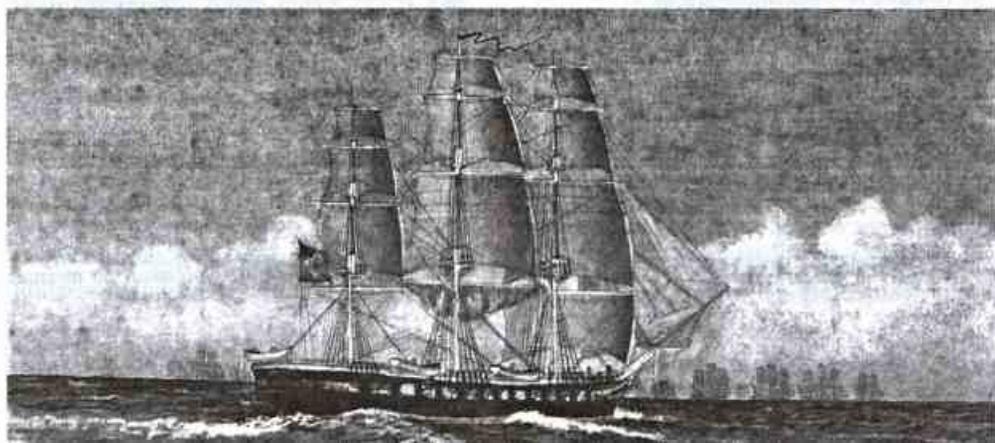
realmente *sui generis*, sem terem muitas semelhanças na história mundial, se é que haja alguma. Depois do Brasil ser não mais colônia, mas componente de um reino por 13 anos, seu próprio monarca que, a contragosto, regressava para a antiga sede de governo previu a separação e aconselhou ao filho que 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, juntou-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 envólucro enxudioso, revestido de roupagens não muito limpas, os bolsos plenos de franguinhos, 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

A Fragata *Niterói*, sob o comando de Taylor, perseguindo o grande comboio dos portugueses que abandonaram a Bahia – (Aquarela do Alte. Trajano – Nossa Marinha – Pág. 17)



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 apreensão de propriedades portuguesas, de perseguições indevidas.

A incompreensão de Lorde Cochrane

Lorde Cochrane e seus ingleses² não podiam compreender aqueles inimigos ligados por laços antigos aos dirigentes da nação que os combatia. Acostumados com as pulpudas receitas obtidas com os apre-samentos 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, ficavam 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 11 membros do Tribunal nove portugueses. E chegaram os ingleses a receber indenizações do Tesouro a fim das presas serem restituídas a seus donos. Assim, com a dubieda-

de 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 existe registro de motins.

Os almirantes e os tenentes "portugueses"

Relativamente à ineficiência dos adesistas, há 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

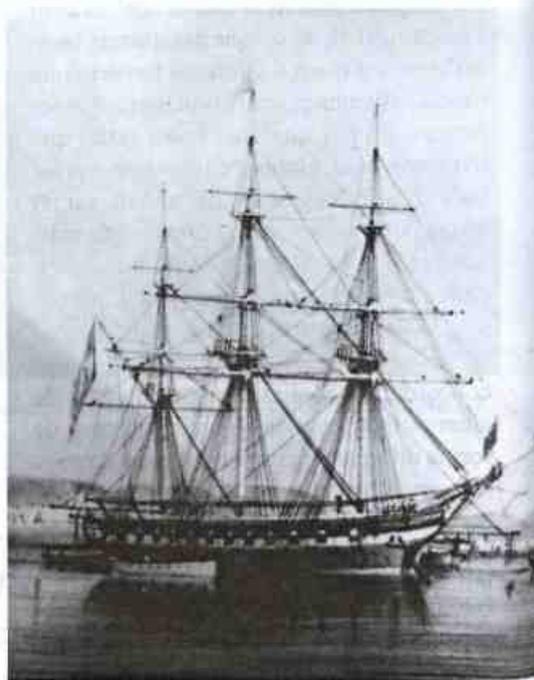
que os quadros da Marinha brasileira ficaram repletos de almirantes e capitães-de-mar-e-guerra e pobres de tenentes, substituídos estes por ingleses. A razão disto não é difícil de explicar. Os limites de idade não eram levados em conta na época e o envelhecimento dava-se bem mais cedo. Comandantes e 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.

A D. João VI devemos nosso nascimento como nação. E um amor a esta terra como poucos a amaram

2 N.R.: Ver *Marinheiros ingleses na Marinha do Brasil*, RMB do 2º trim./1999, p. 101-118.



Almirante Luiz da Cunha Moreira



Fragata *Imperatriz*

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 Frigate *Imperatriz*, de seu comando.

A Marinha de 1808

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 e Arsenal de Marinha – e aportara na Guanabara grande parte da Esquadra, com naus, fragatas, corvetas, canhoneiras, transportes. Nas províncias, arsenais e intendenções davam apoio aos navios. Como vimos, os comentários tanto em relação aos estabelecimentos quanto ao material flutuante não eram 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 subsequentes não confirmam o radicalismo desses julgamentos.

Os primeiros compromissos

Dois meses depois da declaração da Independência, já largavam, ostentando o pavilhão imperial, duas fragatas e uma corveta escoltando cinco transportes, rumo a Montevidéu, prontos para operar. A 1^a 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 das 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 historiadores³. Mais de 40 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 amplitude 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

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

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

3 N.R.: Ver *O curso nas costas do Brasil (1826-1828)*, do mesmo autor, na RMB do 1^o trim./2000, p. 53-78.

contratados e, também, inegavelmente, 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.

A HERANÇA PORTUGUESA

De Portugal, também 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

“Com um português no leme só não chegava se ele morresse”

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.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>/ História do Brasil; História da Marinha; Esquadra brasileira;

Cada idade nos dá papel diferente.

Napoleão