



MARINHA DO BRASIL

Formação dos militares da Marinha do Brasil NA GUERRA DA INDEPENDENCIA

CMG (RM1) Alberto Barbosa Nascimento

“Instituição natural por excelência, entidade garantidora da soberania da nação, liame entre o governo central e o das províncias, entre o povo da Capital do Império e os caboclos da Amazônia, os praianos do Nordeste, os gaúchos desempenados dos pampas sulinos, a genuína Marinha brasileira surgiu em tal momento – resultado de esforços coletivos – não apenas para o amparo e defesa da Nação, mas, dir-se-ia, providencialmente, para que se tornasse uma realidade, de norte a sul do Brasil, o brado enérgico de D. Pedro às margens do Ipiranga.”

Almirante Prado Maia ⁽¹⁾

“Como é para o bem de todos e felicidade geral da nação, digo ao povo que fico.”

No dia 9 de janeiro de 1822, D. Pedro, então Príncipe Regente e Lugar-Tenente de El Rei de Portugal no governo provisório do Reino Unido do Brasil, resiste às pressões de regressar para a Corte em Lisboa. Segundo o Almirante Prado Maia: “E a 9 de janeiro de 1822, recebendo as delegações provincianas, pronunciou D. Pedro o célebre Fico – primeira demonstração ostensiva de desobediência às determinações arbitrárias das Cortes portuguesas”.



Os dias subsequentes à decisão de D. Pedro levaram ao necessário e inevitável processo de formação de uma marinha de guerra como fator de força do governo brasileiro, na imposição e manutenção de seus interesses junto à metrópole.

Os navios portugueses que se encontravam fundeados na Baía da Guanabara juraram lealdade ao Príncipe Regente e, a partir daí, fizeram-se ao mar apenas para a defesa dos interesses brasileiros, e mais tarde, na consolidação da separação definitiva de Portugal.

No dia 7 de setembro de 1822, às margens do Rio de Janeiro, na província de São Paulo, D. Pedro proclamou a Independência do Brasil.

Constituintes de Portugal. A partir daí iniciaram-se os movimentos de resistência a favor de Portugal.

Na Marinha herdada pelo Império brasileiro em 1821, a presença de portugueses natos gerava a desconfiança do governo quanto à lealdade a D. Pedro I. Havia entre os remanescentes um sentimento de incerteza quanto ao rumo dos acontecimentos e nas implicações nas suas condições de reinóis a serviço do Brasil.

Segundo o Almirante Prado Maia, “o momento era de transição. O Brasil ainda não se desligara oficialmente



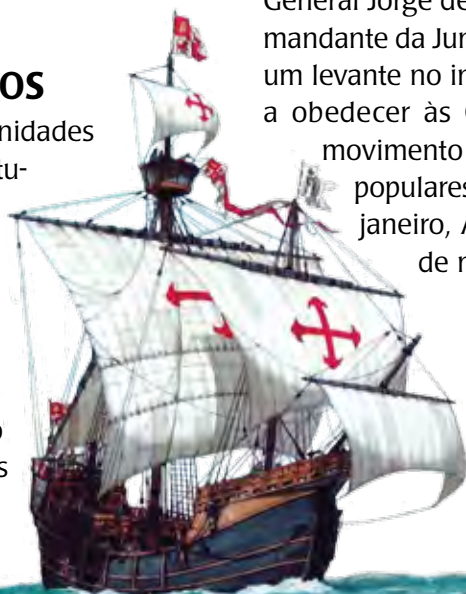
Para um país já de proporções continentais, com sua larga faixa litorânea e uma topografia que dificultava o estabelecimento de linhas de comunicações terrestres que permitissem a ligação entre as diversas regiões do território, era imprescindível para o Império que a questão da Independência fosse resolvida no mar. Urgia a necessidade de navios e pessoal para pôr em prática tal intento.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Os portugueses integrantes das unidades militares que vieram com a Corte portuguesa para o Brasil em 1808 e não retornaram com D. João VI para a Europa em 1821, encontravam-se inconformados com o processo de independência iminente que surgia na Corte brasileira, após a decisão do Príncipe Regente de permanecer no Brasil e negar a submeter-se às Cortes

de Portugal, e D. Pedro continuava como delegado da confiança de el-Rei D. João VI”.

Em janeiro de 1822, na cidade do Rio de Janeiro, o General Jorge de Avilez Zuzarte de Sousa Tavares, Comandante da Junta Auxiliadora Portuguesa, organizou um levante no intuito de prender D. Pedro e obrigá-lo a obedecer às Cortes Constituintes de Portugal. O movimento foi rapidamente dissolvido por forças populares e tropas leais ao Príncipe e, em 15 de janeiro, Avilez e suas tropas partiram a bordo de navios brasileiros para Lisboa.



Na Bahia, em 19 de fevereiro, o Brigadeiro Inácio Luís Madeira de Melo, Comandante das Armas da Província⁽²⁾, reuniu tropas e após conflitos contra patriotas brasileiros, conseguiu o domínio da cidade de Salvador. Ao sul, a resistência portuguesa comandada pelo Brigadeiro D. Álvaro da Costa Sousa de Macedo fora sitiada em Montevideu por uma força comandada pelo General Carlos Frederico Lecor. No norte do país, as províncias do Maranhão e do Pará se negaram a aderir à causa brasileira e declararam lealdade à Corte portuguesa.

Os conflitos e movimentos sediciosos que antecederam a proclamação da Independência conduziram o Império Brasileiro à conscientizar-se da formação de uma força militar que garantisse a sua sobrevivência, e principalmente a formação de um poder naval capaz de sobrepujar as distâncias que separavam as províncias, sufocar e expulsar os portugueses revoltosos e, fundamentalmente, garantir um esforço de guerra que permitisse a manutenção da unidade nacional. A sorte do Brasil estava nas mãos de sua Marinha, e o seu futuro seria decidido no mar.

A CONSTRUÇÃO DA MARINHA IMPERIAL BRASILEIRA

Em 12 de outubro de 1822, o Príncipe Regente foi nomeado Pedro I, Imperador Constitucional e Defensor Perpétuo do Brasil. No dia 22 do corrente mês, assumia o cargo de ministro da pasta da Marinha Imperial o Capitão de Mar e Guerra Luís da Cunha Moreira.

A substituição do Chefe de Esquadra Manuel Antônio Farinha, português de nascimento, por um brasileiro nato para a pasta da Marinha, demonstrava não só a relevância dada à arma, como também ao cargo, em que seu chefe deveria executar fielmente as determinações do Império na defesa dos interesses nacionais.

A Marinha brasileira contava com os navios herdados em 1821, deixados por ocasião do regresso da família Imperial para Portugal e alguns tantos navios aprisionados durante o processo de Independência. A sua oficialidade e guarnições eram, quase em sua totalidade, compostas por portugueses que vieram com a Corte em 1808 e aqui permaneceram, e por portugueses pertencentes às embarcações aprisionadas que juraram lealdade a D. Pedro. O Brasil também herdava de Portugal um corpo de marinheiros e de soldados de Artilharia da Marinha.

O grande número de militares portugueses de



Acima, a batalha de 4 de maio de 1823, na Bahia.

Ao lado, a Fragata Nitheroy persegue os navios portugueses que se afastaram



nascimento remanescentes na Marinha Imperial brasileira alimentava a desconfiança do governo. As inúmeras ocorrências de insubordinação e o espírito de rebeldia e indisciplina presentes nas guarnições dos navios brasileiros, sob o comando do Chefe de Divisão Antônio Delamare, incumbido de bloquear a entrada de Salvador em 1822, fundamentavam essa desconfiança. Aos brasileiros natos não lhes era dado o direito de ingresso na Academia de Marinha⁽³⁾, salvo os bem apadrinhados, bem como não eram aceitos nos serviços de marinhagem da Esquadra.

Coube ao Ministro Cunha Moreira a tarefa de construir o poder naval brasileiro de acordo com as necessidades vigentes. A tarefa foi acompanhada de perto pelo próprio Imperador e por José Bonifácio, que ocupava a pasta de Ministro do Império e dos Negócios Estrangeiros.

Para o seu cumprimento, foram adotadas as seguintes linhas de ação: reparar e reativar os navios e embarcações que haviam permanecido no Brasil por ocasião do regresso de D. João VI a Portugal; adquirir novas unidades navais que atendessem aos propósitos do Império; e guarnecer os meios navais com militares experientes, por intermédio da contratação de oficiais de marinha e o recrutamento de pessoal subalterno.

Assim como os meios navais, a aquisição de pessoal experiente, capaz e principalmente leal a D. Pedro, era



fator primordial para a construção de uma força naval que garantisse a consecução dos objetivos nacionais. Segundo o Contra-Almirante João Carlos Gonçalves Caminha, “a par dos problemas da compra, construção e equipamento de material flutuante, havia um outro problema talvez ainda mais sério: o do pessoal. Falavam marinheiros e oficiais para guarnecer com eficiência mesmo os poucos navios

já disponíveis. Em particular, a falta de oficiais era a mais sentida. Homens para guarnecerem as enxárcias e os canhões nas cobertas ainda seria possível procurar nas praias e nos portos do Brasil, mas oficiais com cabedal e experiência capazes de navegar, manobrar e comandar navios de guerra, estes eram bem poucos nos limites do país”.

Naquela época, o sistema de recrutamento empregado em quase todas as marinhas do mundo baseava-se em duas modalidades: o recrutamento forçado e o voluntariado. Na primeira, os próprios integrantes das tripulações realizavam incursões noturnas em bares, vielas e prostíbulos próximos às zonas portuárias, e traziam para bordo os elementos considerados fisicamente aptos aos serviços náuticos. A segunda maneira de recrutamento era o voluntariado, onde eram estabelecidos contratos com duração de 5 e 10 anos, e oferecidos soldo e vantagens pré-estabelecidas aos que se apresentassem voluntariamente e possuíssem condições físicas adequadas aos serviços de bordo.

Descartada a hipótese do recrutamento forçado, em setembro de 1822, o Ministro Cunha Moreira lançou mão do voluntariado para marinheiros e grumetes de 1ª e 2ª classes, com o pagamento de soldo mensal acrescido de uma gratificação equivalente a um soldo, pago no ato do engajamento. O governo brasileiro também recorreu ao voluntariado indígena e escravo, aceitando-os como marinheiros e grumetes.

Infelizmente a medida não surtiu o efeito desejado junto à população. De acordo com o Almirante Herick

Marques Caminha “(...) não havia espírito marinheiro na população; os empregados no comércio costeiro eram, na sua maioria, portugueses ou escravos, e os pescadores dedicavam-se a uma pesca rudimentaríssima, sendo por isso de muito baixo nível marinheiro”.

Por determinação do Governo Imperial, foi enviado ao Quartel General da Marinha um ofício destinado a todos os oficiais, consultando-os sobre a adesão à Causa do Império, garantindo aos que não desejassem permanecer no serviço militar no Brasil, o seu transporte e dos familiares até Portugal. Permaneceram a serviço do Brasil 4 oficiais-generais, 9 capitães de mar e guerra, 21 capitães de fragata, 18 capitães-tenentes, 15 primeiros-tenentes, 28 segundos-tenentes, 14 guardas-marinha e 19 aspirantes. Também optaram por servir ao Brasil o Cirurgião-Mor da Armada Francisco Júlio Xavier e 7 primeiros-cirurgiões, dando origem ao núcleo inicial do Corpo de Saúde Naval.

No início de 1823, o número de oficiais superiores era suficiente para guarnecer os navios existentes, porém havia a carência de 25 oficiais subalternos. Para o guarnecimento dos navios existentes e os novos navios, eram necessários 430 soldados e 1.700 marinheiros, sendo 1.250 homens do mar e bem adestrados. Possuía a Marinha, à época, 230 soldados e 900 marinheiros, dos quais 650 possuíam experiência no mar.

O plano de metas do Ministro Cunha Moreira expressou a real necessidade da Marinha Imperial brasileira, porém demonstrou a preocupação qualitativa apenas com os meios navais e a oficialidade. Ao acreditar que um corpo de oficiais leais e experientes seria capaz de coibir os possíveis levantes dos reinóis remanescentes, hipótese tão temida pelo governo e que poderia pôr em risco as operações brasileiras, relegou a segundo plano o fato de que, independentemente do círculo hierárquico em que se formasse as lideranças de um levante, era na guarnição que esta encontrava a força necessária para se concretizar. Um quantitativo de marinheiros despreparados e de origem duvidosa não seria suficientemente capaz de sufocar um motim em uma unidade naval em pleno fragor da batalha.

Face à necessidade do reacompanhamento de seus efetivos e da imprevisibilidade da reação dos portugueses natos incorporados à Marinha ao entrarem em combate com Portugal, restava ao Brasil partir para a contratação de oficiais e marinheiros estrangeiros como forma de superar os obstáculos que se apresentavam para a formação do pessoal militar naval.

A CONTRATAÇÃO DE OFICIAIS E MARINHEIROS ESTRANGEIROS

A contratação dos oficiais e marinheiros estrangeiros realizou-se basicamente por dois processos: o primeiro realizado diretamente pelo governo brasileiro, e o outro por meio de seu agente nomeado na Inglaterra, Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta, o futuro Marquês de Barbacena.

O contrato estipulava que cada oficial deveria servir por 5 anos à Marinha brasileira. Se no final do exercício este permanecesse no serviço ativo, receberia 50% a mais sobre seu soldo; caso optasse pela exclusão do serviço ativo, receberia meio pagamento vitalício.

Em 13 de setembro de 1822, por ordem de José Bonifácio, foi entregue ao Lorde britânico Alexandre Thomas Cochrane o convite em nome do governo de lutar pela causa brasileira, sendo este aceito em novembro do corrente ano. Também foram contratados para o posto de capitão de mar e guerra o norte-americano David Jewet e, no posto de capitão de fragata, John Taylor, antigo oficial da Marinha britânica.

Lorde Cochrane foi nomeado Primeiro Almirante da Armada Nacional e Imperial em 21 de março de 1823, e comandou a esquadra brasileira de 1823 a 1825. Participou da guerra da Independência e da represão à Confederação do Equador, em 1824. Ainda em novembro de 1823, recebeu o título de Marquês do Maranhão e a grã-cruz da Ordem do Cruzeiro do Sul.

Caldeira Brant encontrava-se em Londres e compreendendo a importância do fato e vislumbrando as futuras consequências, percebeu que sua presença na Europa seria de grande valia para a captação de recursos e aquisição de armas, bem como no envio de informes sobre a repercussão dos fatos e intenções de Portugal.

Nas cartas endereçadas a José Bonifácio, desde o início alertava para a necessidade de se estabelecer frequentes comunicações marítimas com as províncias, como fator de aproximação e integração entre si.

O sentimento de desconfiança existente entre o Governo e os portugueses adesistas também se fazia presente nas cartas de Caldeira Brant. Coube a ele alertar para a mistura das guarnições portuguesas com

marinheiros estrangeiros, como forma de minimizar as desconfianças do governo com os portugueses e de controlar os possíveis levantes lusos nas unidades

brasileiras, no calor da batalha contra as forças portuguesas. Escreveu ele: “o recrutamento de marinheiros britânicos converteria uma força portuguesa em um leal e efetivo esquadrão”.

A meta inicial de Caldeira Brant para o recrutamento consistia na contratação de 600 estrangeiros. Para auxiliá-lo, designou Antônio Meirelles Sobrinho como Vice-Cônsul em Liverpool, sendo este autorizado a contratar 150 marinheiros.

Em Londres, contou ele com os serviços de James Thompson como agente de recrutamento. Thompson foi nomeado capitão de fragata da Marinha do Brasil, e recebeu ordens para contratar 5 oficiais e 50 marinheiros.

Apesar de Caldeira Brant não ter atingido sua meta, a contratação na Europa foi considerada um sucesso, levando-se em conta a necessidade da velocidade e do sigilo em que fora realizada. Para burlar a lei de alistamento inglesa, os marinheiros foram contratados para trabalhar no Brasil como colonos, e os oficiais como feitores. Em janeiro de 1823 foi embarcada para o Brasil a primeira leva de estrangeiros composta de 170 marinheiros e 6 oficiais.

Porém, as notícias recebidas, nas quais persistiam as necessidades de oficiais inferiores e marinheiros para guarnecerem os navios brasileiros, fez com que Caldeira Brant reiniciasse o recrutamento. Durante os meses de março e abril, o recrutamento deu-se tão rápido e sigiloso quanto o anterior.

Ao final de todo o recrutamento, foram enviados para o Brasil 18 oficiais e 435 marinheiros. A primeira leva participou efetivamente na Guerra da Independência. A segunda não chegou em tempo de participar das batalhas, mas foram de suma importância nas campanhas de consolidação do processo de emancipação brasileira e nos conflitos externos.

A CONSOLIDAÇÃO DA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL

O primeiro grupo de oficiais e marinheiros estrangeiros contratados por Caldeira Brant chegou ao Brasil



Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta, o Marquês de Barbacena

em meados de março de 1823, na mesma época que os oficiais que vieram do Chile com a contratação de Cochrane. O programa de formação da Marinha planejada por Cunha Moreira tinha sido cumprido em um curto espaço de tempo e a contento.

Uma vez completado os seus efetivos, o Império brasileiro considerava seu poder naval pronto para defender e garantir sua posição de condição de nação independente. A Marinha do Brasil fazia-se ao mar e tomava a iniciativa das ações. Estava ela apta para sufocar os levantes portugueses, retomar o controle das províncias do Maranhão, Pará, Bahia e Cisplatina, e bloquear a chegada de um possível reforço enviado por Portugal em auxílio aos sediciosos.

A importância do fator humano na formação do Poder Naval, que garantiu a independência e a consolidação do Brasil como uma nação livre e soberana, foi comprovada pela forma de condução da Guerra da Independência. Em um curto espaço de tempo, viu-se a sua formação, prontificação, ação e consecução dos objetivos a que se destinou: a expulsão dos portugueses de seu território, garantia da integridade e unidade nacional e consolidação do processo de independência de Portugal.



Lordes Cochrane

A Marinha Imperial brasileira em muito deve seu processo de formação à visão estratégica e a consciência da importância do Poder Naval como fator decisivo para a sobrevivência da causa brasileira do Ministro Cunha Moreira e de José Bonifácio, mas principalmente ao espírito patriótico e à iniciativa de Caldeira Brant, o Marquês de Barbacena. ■

NOTAS

(1) Ver referência bibliográfica nº 4.

(2) O decreto de 18 de abril de 1821 baixado pela Corte de Portugal reconhecia como legítimos os governos estabelecidos ou por se estabelecer nos territórios portugueses de além-mar e ilhas adjacentes que abraçassem a causa da Revolução Constitucionalista Portuguesa. Tal medida permitiu que os governadores das províncias do Brasil mantivessem relações diretamente com o Governo de Lisboa, o que favoreceu a dissidência das províncias dos ideais separatistas brasileiros, e o isolamento da Corte no Rio de Janeiro.

(3) A Academia de Marinha foi transferida para o Brasil em 1808, com a chegada da Corte portuguesa, instalando-se provisoriamente no Mosteiro de S. Bento. Em 1822, a Academia recebera a ordem de regressar para Lisboa, porém, devido a morosidade das comunicações e o transcorrer dos fatos que sucederam a Independência do Brasil, esta ficou por funcionar indefinidamente no Rio de Janeiro, sendo atendida por muitos guardas-marinha e aspirantes brasileiros de nascimento

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Caminha, Herick Marques. *História Administrativa do Brasil; organização e administração do Ministério da Marinha no Império*, v. 15. Rio de Janeiro. Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986.

2. Caminha, João Carlos Gonçalves. *Formação da Marinha Imperial*. NAVIGATOR, Rio de Janeiro, n. 10, p. 6 – 28, dez. 1974.

3. Vale, Brian. *Estratégia, Poder marítimo e a Criação da Marinha do Brasil*. NAVIGATOR, Rio de Janeiro, n. 4, p. 5 – 21, dez. 1974.

4. Maia, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. Rio de Janeiro. Livraria José Olímpio Editora, 1969.