

Lorde Thomas Cochrane, Primeiro-Almirante da Marinha Brasileira.

SUMÁRIO

ITAPARICA E AS LUTAS PELA INDEPENDÊNCIA NA BAHIA

Pedro Tomás Pedreira, do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia 3

O PRIMEIRO BARCO A VAPOR DA AMÉRICA DO SUL E O MARQUÊS DE BARBACENA

Pedro Tomás Pedreira, do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia 23

ALMIRANTE SALDANHA

Professor Américo Jacobina Lacombe 29

OS OFICIAIS DE COCHRANE: AS MARINHAS BRITÂNICA E BRASILEIRA

Dr. Brian Vale 47

A MARINHA BRASILEIRA DE 1900 A 1930

Malcolm Lynn Pearce, da Universidade de Liverpool 59

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

Diretor Interino: Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm.) MAX JUSTO GUEDES

Vice-Diretor Interino: Capitão-de-Fragata (IM) OSCAR MATTOSO MAIA FORTE

DEPARTAMENTO DE PUBLICAÇÕES E DIVULGAÇÃO

Chefe: Capitão-de-Corveta (AA) JOSÉ BARBOSA DA SILVA

REDAÇÃO

3º SG (MO) IVAN CORRÊA DA GRAÇA

Funcionárias: REGINA CARDOSO DE MENEZES

ZÉLIA DE OLIVEIRA MARQUES PINTO

VERA MARINHO

EXPEDIÇÃO

CB CA AVELINO CARLOS MATOS

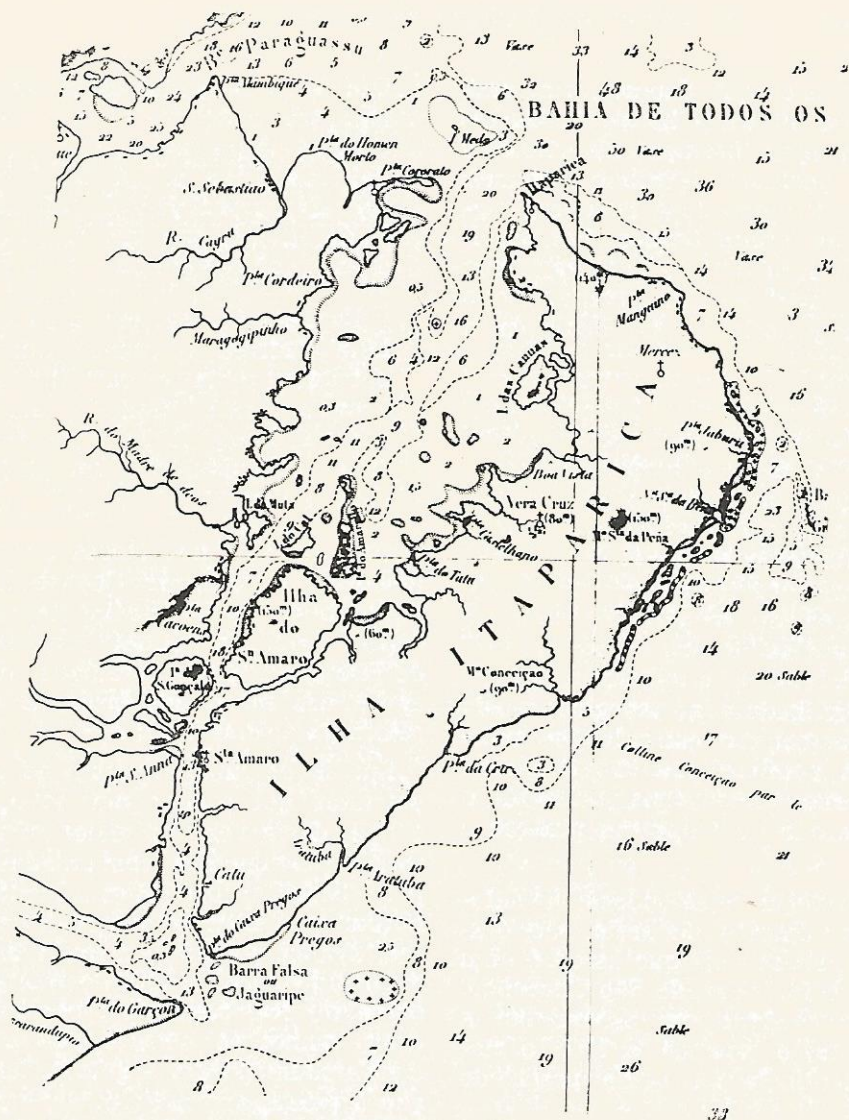
Funcionário: JOÃO ANTÔNIO REZENDE

MINISTÉRIO DA MARINHA

**SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA MARÍTIMA**

Rua D. Manoel, nº 15, Praça 15 de Novembro — Rio de Janeiro — RJ

20.000



Parte da carta particular de Ernest Mouchez, da costa do Brasil, compreendida entre o Rio Tariri e o Morro de São Paulo. (atérages da Bahia) 1869. Acervo do Serviço de Documentação Geral da Marinha.

ITAPARICA E AS LUTAS PELA INDEPENDÊNCIA NA BAHIA

PEDRO TOMÁS PEDREIRA
do Instituto Geográfico e
Histórico da Bahia

A Ilha de Itaparica foi o primeiro ponto do Recôncavo baiano a ser hostilizado pelos barcos e escunas de guerra armados pelo General luso Ignácio Madeira de Melo. Nela, eram pontos de defesa os seguintes lugares: Mutá, Encarnação, Cacha-Pregos, São Gonçalo,

Aratuba, Portinho e Barra dos Carvalhos, além da Fortaleza de São Lourenço, que eram fornecidos de *pret e etapes* pela Comissão da Caixa Militar da importante povoação de Nazaré. E, ali, na própria ilha, fundiram-se peças de artilharia, para a campanha.

O primeiro ataque deu-se na madrugada do dia 10 de julho de 1822, estando as forças lusas — 80 soldados da *Legião Lusitana* — sob o comando do Capitão Joaquim José Teixeira, cognominado de *Trinta Diabos*. Foi assaltada a Fortaleza de São Lourenço, que teve a sua artilharia encravada, sendo invadida a própria igreja, dedicada a São Lourenço.

Sobre o assunto escreve o minucioso historiador itaparicano Ubaldo Osório¹, descrevendo o infausto acontecimento:

“Na madrugada de 10 de julho de 1822 viu-se o povoado, de subito, assaltado pelas barcas portuguezas, sob o comando de Joaquim José Teixeira.

Aquadrilhadas, no surgidouro da Ponta, começa o estrugir dos morteiros e bombardetas. Os comitres, da amurada dos brigues, dirigem o desembarque da tropa em pinaças e faluas.

As palhoças e estendaes, levantadas nos cômodos de areia, são destruídos pela maruja que assalta, num ímpeto, a fortaleza de São Lourenço, encrava a artilharia, esbandalha a palamenta, e espanca, e fêre, e mata, a sentinela da velha praça de guerra.

A botica de Baptista Massa é violentamente atacada. As valvas e persianas da casa do boticario são despedaçadas à coice d'armas, enquanto um pelotão de arcabuzeiros invade a igreja de São Lourenço, despe a capa do Senhor dos Martyrios e sae badalando sacrilegamente pelas ruas a campainha dos altares”.

As casas apontadas por João de Campos não escapam á colera dos invasores.

“O archivo do velho Nazareth é, impiedosamente, reduzido a cinzas. Nem o seu oratório, uma reliquia que pertencera aos padres de Vera-Cruz, é respeitado pelos soldados em furia.

Despedaçam-no a golpes de sabre, sem attenderem a supplicas das mu-

lheres, horrorizadas de tamanha profanação.

Os habitantes da Ponta da Baleia, sem forças para resistirem á invasão, internaram se pellas mattas, deixando o povoado entregue á sanha do conquistador.

Baptista Massa, em companhia de Luiz Pedrosa e grande numero de patriotas toma o caminho da Cachoeira, onde, desde o dia 1º, se achava Souza Lima a chamado da Junta Conciliadora. Iam preparar-se para a lucta.”

Pois, na Vila de “Nossa Senhora do Rosário do Porto da Cachoeira”, prepararam se os patriotas itaparicanos, com a ajuda da “Junta Conciliatória e de Defeza”, para retomada da ilha, agora nas mãos dos lusos. E para lá retornaram, dias depois.

Em 29 de julho, tiveram os mesmos patriotas que sustar um novo ataque à ilha, desta vez por maior número de forças portuguezas, comandadas, então pelo Tenente José Maria Mendes Taborada, que, com três barcas canhoneiras, avançara para o estreito do Funil, localizado entre a Ilha de Santana e a barra do Rio Jaguaripe; perto da vila deste nome, na noite de 28 de julho e na manhã do dia seguinte, tenta forçar a passagem, que foi defendida heroicamente pelo Capitão Antônio de Souza Lima, já vindo da Cachoeira, com apenas 12 homens, coadjuvado pelo não menos heróico boticário, João Baptista Massa, e por várias intrépidas itaparicanas.

Tendo sofrido pesadas perdas, o Tenente Taborada recuou, abandonando a luta, retornando à Cidade do Salvador.

* * *

Em 4 de setembro, a *Junta Conciliatória*, de Cachoeira, resolveu determinar a evacuação da ilha, o que deu causa ao bravo Tenente Barros Galvão insurgir-se contra tal ordem, declarando à Junta que não obedeceria a essa resolução, mas lutaria até vencer ou morrer.

Nesse ínterim, os lusos prepararam outra invasão da ilha, e, em 11 de se-

tembro de 1822, Madeira de Melo faz embarcar, em 11 lanchões, uma grande força, que novamente encontrou férrea resistência por parte dos defensores da ilha, comandados por Souza Lima, coadjuvado por Barros Galvão, que impedem o desembarque na povoação da Ponta da Baleia.

Sobre o que foi tal luta, o próprio Capitão Antônio de Souza Lima escreveu, em 13 de setembro de 1822, ao Secretário do Conselho Interino de Governo da Província da Bahia, instalado em Cachoeira, a 6 de setembro, o seguinte ofício:

“Ilmos. e Exmos. Srs. — Os sucesos desta Itaparica V. Exa. está ao facto pellos officios meos a esse Exmo. Conselho, se bem que eles contem o diminuto do facto, porque como são officios não nos podemos reportar senão a factos veridicos, e nunca valermos de noticias infundadas.

Asseguro a V. Exa. que o inimigo soffreo hum terrivel destroço; e seo orgulho emprestou-lhe coragem: avançaram 11 lanchões carregados de tropas, com terrivel arrojão, os officiaes em pé, na poupa dos lanchões gritavam — avança! — cortando o vento com as espadas douradas; enfim chegaram a abicar, e eu, com 50 homens, bons atiradores, guardados em vala que fazia a praia, fiz-lhes fôgo tão terrivel que viam-se cahir aos pares, e alguns cahiam na agua, e elles sem os recolher aos lanchões; continuavamos com hum fôgo tão rápido, sem cessar, até que elles fugiram em tal desordem que não sabiam se remavam ou se se escondiam no fundo das catraias, visto que deixaram remos, croques, que se apanharam em número de 13.”²

Mesmo com tal acontecimento, a Comissão da Caixa Militar da povoação de Nazaré, responsável pela manutenção das defesas da ilha, conseguiu do Conselho Interino de Governo ficasse “velando pela ilha os seus bravos defensores”. É o que, aliás, se depreende do seguinte ofício, enviado pelos membros da mesma Comissão ao

Secretário daquele Conselho, Francisco Gomes Brandão Montezuma (depois Visconde de Jequitinhonha), em 19 de setembro de 1822:

“Ilmo. e Exmo. Sr. — Tendo sido o valente Capitão Antonio de Souza Lima encarregado pelo seo Sargento-Mór Commandante de impedir o transito do inimigo quando pelo centro da ilha de Itaparica tentasse invadir as posições de Cachapregos ou Catú, assignalou para seo abarracamento o lugar do Jaburú, e com effeito dalli tem sempre voado em soccorro de todos os pontos que têm sido atacados com hum successo quasi pasmoso, conseguindo pela muita experiêcia do paiz, e pela brava gente que o acompanha, reduzir o inimigo a hir buscar á Cidade até a propria agua para beber. A estas medidas devem grandemente a sua segurança os bons habitantes daquellas paragens, assim como os nossos postos.

Acontece agora que o dito Sargento-Mór Commandante dá ordem àquelle Official para se retirar com a sua gente, procedimento que tem causado um inteiro desgosto em toda aquella ilha, cuja população só em escravos há 8.000, que pode fornecer lenha, viveres e forragens, além de 600 cabeças de gado que tem em sí, e sobretudo reduzir a mais de 3.000 familias á pobreza horrorosa, pondo em grande risco as posições do Funil, S. Gonçalo, etc., e portanto todos os districtos de Jaguaribê e Maragogipe, villas que, nas circumstancias actuaes, devem ser mais guardadas que os outros do recôncavo, por serem o granel do povo delle, e os que o inimigo tem mais em vista, como verdadeiro lugar de fazer a guerra.

Não se duvida que a ilha de Itaparica, Exmo. Sr., no caso da chegada de mais tropas europeas, talvez deva ser desamparada, porém depois de ser devastada, e as nossas posições deste lado seguras com melhor e maior artilharia.

Fazemos esta participação a V. Exa. para levar ao conhecimento dos

Exmos. Srs. do Conselho Interino do Governo, para ordenarem que o dito Capitão Lima se conserve nas suas posições com a demais gente, visto que segundo o estylo militar, quando se desocupa o lugar que se tomou, é unicamente com um ataque de força superior, e que medidas contrarias trarão, nas circumstancias actuaes, desmaios e desesperações aos habitantes deste districto. Deus guarde a V. Exa. muitos annos. Nazareth, 19 de Setembro de 1822. — Illmo. e Exmo. Sr. Francisco Gomes Brandão Montezuma, Secretário interino do Governo da Provincia. (aa) Francisco José de Araujo Franco, José Maria Costa Ferreira, Manoel do Nascimento Monteiro, João Francisco Medino.”³

Em 28 de setembro, o Capitão Souza Lima escreveu ao Conselho Interino de Governo dizendo do estado em que se encontrava a ilha, e, na noite de 30, do mesmo mês, mandou construir uma trincheira, na Ponta de Manguinhos, para defender aquele local dos ataques dos lusos, que estavam com suas lanchas de guerra perto dali. A 1º de outubro, Souza Lima iniciou uma série de ataques aos mesmos, o que tudo reportou ao Conselho Interino, no seguinte officio:

“Illmos. Srs. — Em 28 do passado me dirigí a Vs. Exs. por hum Officio em o qual lhes manifestava o estado em que se achava esta ilha, offerecendo-se-me agora participar a Vs. Exas. que no dia 30 do passado Setembro resolvi fazer huma trincheira no lugar de Manguinhos, onde se achavam ainda fundeadas as canhoneiras interceptando a passagem das canoas do Mar Grande, e tinham ido até aquelle logar por degrãos, sendo sempre batidos com artilharia, de ponto a ponto; e com effeito no dia 30 tomei todas as providencias para fazer de noite uma trincheira sem que elles o sentissem, e que de facto se concluiu, e manheceo o dia 1º de Outubro prompta e cavalgada uma boa peça, com que lhes fizemos fogo logo que amanheceo o dia, com a felicidade de empre-

garmos logo o segundo tiro na barca grande, que immediatamente levantou a vela, e poz muito ao largo, sem dar um só tiro, o que bem demonstra a impossibilidade em que achou de o fazer, pois que era de costume, ainda sem motivo, lançar muito fogo para a terra; duas pequenas ficaram sobre a vela, fazendo-nos alguns tiros, os quaes nos não offenderam, até que lhes fizemos um tiro que pegou o costado de uma, cujo estrondo socu em terra; encostou-se a outra a ella, e deram á vella e remos para o largo, e puzeram-se fóra do alcance da artilharia.

À noite ainda se puzeram mais longe, e da cidade veio um barco que fundeou junto a ellas, e assim, como amanheceu o dia, todas se fizeram á vella, e nós por terra as acompanhamos até o logar das Mercês, que fica fronteiro á cidade, e dalli ficaram todas recolhidas, e assim livre a communicação com todo o Recôncavo.

Ficam montadas nas competentes carretas as seis peças de 12 que estavam na fortaleza, e forão desencravadas, assim como tres de 36, restando tão somente tres das de 36 que tem havido sua difficuldade no tirar as ballas de dentro; e também com a occupação de montar as outras não se tem trabalhado nisso seriamente, o que farei daqui em diante. Mandeí pedir ao Commandante da Encarnação 20 barris de pólvora dos que hiam para essa Villa, e não sei se me os mandará ou não; por isso, em caso de recusa daquelle tenho de os deprecar de Vs. Exas. que assáz me são necessários para municiar as peças.

Recebí pelo Capitão José Marcelino dos Santos 160 ballas, 2.000 cartuchos, 100 pedras de fogo, e algum papel para encartuxar, e pelo Alferes Manoel Pedreira de Souza 50 ballas e 10.000 cartuxos; porém as ballas pouco me servem, porque nenhuma tinha de 12, e poucas de 36, e por isso envio a Vs. Exas. a medida de diâmetro das peças que tenho cavalgadas, advertindo que das

de 12 quasi nenhuma balla tenho, e nem folha para fazer lanternetas, que supplico a Vs. Exas m'a queirão mandar.

Ainda me aproveito desta occasião para protestar a Vs. Exas. em meu nome e das minhas forças, a firme adhesão e respeito que protestamos a Vs. Exas. como firmes columnas de que está pendente a obra da nossa regeneração. Deos guarde a Vs. Exas. por muitos annos. Quartel na Fortaleza de São Lourenço de Itaparica, 3 de Outubro de 1822. — Illmos. e Exmos. Srs. do Conselho Interino do Governo desta Provincia. (a) Antonio de Souza Lima, Commandante.”⁴

Em 12 de outubro, data do aniversário natalício de D. Pedro, foi ele aclamado, solenemente, pelos itaparicancs, na povoação da Ponta da Baleia, como Príncipe Regente e Defensor Perpétuo do Brasil, com desfile dos defensores da ilha, na *banda da Praia*, fazendo-se *luminarias*, na mesma povoação.

A esse tempo, já João Francisco de Oliveira, vulgo *João das Botas*, então 2º Tenente d'Armada Sota-Patrão, estava ao lado da causa da Independência, e, junto ao Capitão-de-Mar-e-Guerra Tristão Pio dos Santos, Intendente do Arsenal de Marinha da Bahia, e adepto da mesma causa, aliciava elementos para a luta contra os lusos. E, no Arsenal, tinham os portuguezes, no estaleiro, “uma linda fragata, de 50 portas, a Constituição, quase pronta a ser lançada ao mar”. João das Botas, com Pio dos Santos, intentou a destruição do navio, sendo, porém, denunciado pelo Mestre Construtor, que, também, havia sido convidado a tomar parte na trama. Sendo expedida ordem de prisão contra eles, enquanto Pio dos Santos conseguiu embarcar num brigue inglês para o Rio de Janeiro, onde chegou a 8 de novembro. João Francisco de Oliveira refugiou-se na Vila da Cachoeira.

* * *

A 13 de outubro, Itaparica sofreu novo ataque dos barcos portuguezes, e

a batalha, então travada, é assim contada, ao Conselho Interino de Governo, pelo Capitão Souza Lima:

“Illmos. Srs. — No dia 12 do corrente, dia dos faustissimos annos de S.A.R. o Sr. Dom Pedro de Alcântara, Príncipe Regente, Protector e Perpetuo Defensor do Reino do Brasil, celebrou-se nesta matriz do SS. Sacramento da Ponta de Itaparica a sua feliz aclamação, com aquella pompa que as circunstancias do tempo permittirão, fazendo rebentar lagrimas de alegria aos circumstantes por se verem attrahidos por um tão feliz motivo a um templo, que a tempo lhes estava interdicto por estar cercado das oppressoras baionetas inimigas.

Na vespera aqui tinha comparecido o meu Sargento-Mór para solemnizar com o resto do seu batalhão tão faustoso dia, e até hoje aqui se acha por ter sido obstado pelos motivos que vou ponderar a Vs. Exas., tendo infelizmente apparecido uma rivalidade entre a tropa estacionada nesta ilha e a do resto do batalhão, que nos ameaçava a cada passo rebentar a nossos pés a guerra civil; a tranquillidade e segurança publica que ahi tem sempre reinado, foi por mais de uma vez ameaçada; elle diz que se retira porque Vs. Exas. assim determinaram, porém sobre isso está indeciso.

No dia 13 do mesmo, pelas 11 horas, avistamos varias velas sahidas da cidade, e que seguiam a direção desta ilha; entre ellas um brigue, que depois reconhecemos ser o “Audaz”, a barca “Dez de Fevereiro”, 11 barcas canhoneiras, 3 lanchões a reboque do brigue, apinhados de povo, e tres a reboque da barca, mas sem gente. Mandeí logo tocar a rebate, reuni a gente, fazendo chegar a postos, colloquei uma peça que tirei da fortaleza em logar que poderiam tentar o seu desembarque, animei a gente, e achei-a com disposição a mais varonil, e protestamos mutuamente que elles não poriam pé em terra, enquanto circulasse sangue nas veias de um soldado brasileiro. Fi-

zeram-se todos os necessários preparativos a esperar o inimigo com todo o sangue frio, e a aproximação da esquadilha, longe de causar terror motivava alegria, e só havia receios de que algumas podessem romper por entre a fortaleza e a ponta de Guadalupe, por ali haver só uma peça, e essa má, e eu ignorar até hoje o estado em que ella se acha; porque tomou conta della o Cadete João Primo, e ainda me não participou se está ou não prompta.

Com effeito, o inimigo aproximou-se em alguns lugares da costa (isto é, a barca "Dez de Fevereiro") a fazer fôgo; e nos logares em que havião peças se lhe respondeu, e assim veio seguindo até ficar defronte desta fortaleza, porem muito encostada ao lado da ilha de Maré; dahi virou e veio ao logar da Gamelleira, onde esteve quasi a dar á costa, e talvez que pela indolencia do Commandante daquelle ponto se não verificasse o seu naufragio; no dia seguinte fez-nos nesse logar muito fôgo, tanto ella como uma pequena, que se achava alli tambem; fizemos-lhe tres tiros de peça, e ella levantou ferro e seguiu para a cidade, onde já se tinham recolhido o brigue e mais canhoneiras, ficando duas, que ainda se conservão no meio do canal, ora velejando ora fundeadas.

Agora mesmo, que estou escrevendo, recebo a participação de que ahi torna a barca grande e tres canhoneiras que se dirigem a este lugar, e por isso omitto o mais que tenho a lembrar a Vs. Exas., o que farei juntando o resultado dessa força que vem.

Não tenho ballas de 12 ou 18, e poucas de 36, para o que rogo m'as enviem, havendo-as. Por me ver de alguma forma atacado pello Commandante daquelle ponto referido, altercando razões por se ver cúmplice, passei a prendel-o á ordem de Vs. Exas. Fortaleza de S. Lourenço de Itaparica, 15 de Outubro de 1822. — Illms. e Exmos. Srs. do Conselho Interino de Governo da

Provincia. — (a) Antonio de Souza Lima, Capitão."⁵

Já em novembro de 1822, o Capitão Souza Lima procurou reforçar, ainda mais, as defesas da ilha, e, por isso, enviou ao Secretário interino do Conselho o seguinte officio:

"Illmos. e Exmos. Srs. — Em virtude do Officio de V. Exa. em que me participa haver já feito ao Exmo. General em Chefe do Exercito ver a necessidade das armas que eu havia pedido a V. Exa., e como aqui appareceram noticias de que os inimigos se apresentavão a atacar esta ilha com quanta força e empenho lhes fosse possível, officiei eu mesmo ao Exm. General mostrando as circumstancias em que me achava, e por isso necessitava de armamento, para o que dirigi-lhe o Ajudante Francisco Manoel dos Santos Barretto, e alguns soldados, em o meu barco, para serem conduzidas as armas o quanto antes; em consequencia da minha exposição dirigiu-me o Exm. General, de duzentas armas que pedí somente cinquenta, e cento e quarenta para serem divididas em Bom Jesus, Maré e Madre de Deus, das quaes eu tirei quarenta pela espera em que estou dos inimigos, e ter muito pouca gente armada para os resistir em pontos separados, e assim mesmo resta-me muita gente por armar.

Faz-se indispensável maior numero de gente armada nesta ilha, pois estou certo que o inimigo não deixará de pôr agora em execução o que há tanto projecta, e é de atacar ao mesmo tempo todos os logares que favorece desembarque em toda a costa d'esta ilha, porque elles estão prestes a tocar a meta do desespero.

Fiz intimar, á ordem de V. Exma. o Major Daltro que a executou, e me remetteu o officio incluso para o Exmo. Conselho do Governo, o qual agora remetto. Não socego um só instante em cuidar na fortificação da defesa desta tão importante ilha. Todas as peças estão montadas e divididas por todos os pontos necessá-

rios, até duas que me vierão do Morro, cujos ouvidos, carretas e mais pertences foram feitos de novo. De-sejo que V. Exa. dê providencias para quanto antes vir mais gente armada para esta ilha, pois estamos quasi na decisão de nossos trabalhos. Deus guarde a V. Exa. muitos annos. Fortaleza de S. Lourenço em Itaparica, 9 de Novembro de 1822. — Illmo. Exm. Sr. Secretario Interino do Conselho de Governo da Provincia da Bahia, Miguel Calmon du Pin e Almeida. (a) Antonio de Souza Lima, Commandante de Itaparica. P.S. — Aqui chegou o Major Moraes mandado pelo Exm. General para encarregar-se da fortaleza e artillaria desta ilha.”⁶

* * *

Como vimos, anteriormente, o 2º Tenente João Francisco de Oliveira (vulgo *das Botas*), após descoberto o *complot* para a destruição da *Fragata Constituição*, em construção no Arsenal de Marinha da Cidade do Salvador, fugira para a Vila da Cachoeira. E, a 16 de novembro de 1822, deixava ele essa vila, dirigindo-se para Itaparica, a fim de assumir o comando das barcas, já preparadas, sob os auspícios do Conselho Interino de Governo, das quais, a primeira, artilhada com peça de calibre 12, com rodízio à proa, e guarnecida por 50 homens, dos quais 35 eram itaparicados, recebeu o nome de *Pedro I*.

Segundo Braz do Amaral⁷, João *das Botas* foi “quem fortificou a Ponta de Nossa Senhora de Guadalupe para fechar o interior da baía e artilhou barcos com peças de vaivém dos engenhos, como rodízios”. E, ali mesmo, estabeleceu ele o seu quartel, bem como, um pequeno arsenal.

Aliás, dos ataques a Itaparica, vimos o que escreveu, ao Conselho Interino de Governo, o Comandante das defesas da orla marítima santamarense (Acupe, Saubára e Bom Jesus dos Pobres), o heróico padre Manoel José Gonçalves Pereira, Vigário da Freguezia de São Domingos da Saubára, do município da, então, “Vila de Nossa

Senhora da Purificação e Santo Amaro”⁸.

Em carta de 12/11/1822, ao Coronel Comandante de Santo Amaro, Gaspar de Araujo Azcêdo Gomes de Sá, mostra ele o aparecimento de 4 barcas inimigas e 1 escaler, entre Itaparica e a Ponta de Nossa Senhora de Guadalupe, que fizeram fogo contra a parte direita daquela Ponta. Depois, na de 21/11/1822, comunica ao Conselho Interino estarem as barcas inimigas fundeadas fronteiras à barra do Rio Paraguaçu, impedindo a passagem da aludida barca. Noutra carta, de 25/11/1822, alerta ele o Conselho, de que as barcas lusas, naquela data, faziam fogo para a Ilha de Itaparica.

Entretanto, já em 19/11/1822, o Conselho Interino escrevia ao General Labatut, Comandante do Exército Pacificador, sobre os ataques dos portugueses aos vários pontos do Recôncavo, tais como, Itaparica, barra do Paraguaçu, e Costa da Saubára, o seguinte officio:

“Illustrissimo e Excellentissimo Senhor. — O Conselho Interino de Governo desta Provincia acaba de receber os incluzos officios do Coronel Commandante de Jagoaripe, e Commandante do Reducto da Barra deste Rio, e Vigario da Saubára, dos quaes verá V. Exa. quaes tem sido os ataques dos inimigos em diversos pontos do reconcavo. Aquelle da Povoação da Estiva (assaltada, segundo julgamos, pela Costa denominada — Pontinha — que lhe fica duas Legoas a LE, e nove ao N. do Morro) hé assás importante por ser caminho para a outra Povoação de Nazareth, o mais consideravel Celeiro desta Provincia: e por isso o Conselho fez marchar neste instante em soccorro desta ultima Povoação, e da primeira se necessário for, o Capitão Moncorvo com vinte quatro soldados de Cavallaria, e alguns d’Infantaria e ordenanças: E estes da Barra e Saubára são as chaves da defeza desta Villa, e o serião da nossa comunicação com Itaparica e Villa de São Francisco, se por ven-

tura ali tivessemos peças de grande calibre que impozessem ás Barcas inimigas. O Conselho participa a V. Exa. a par do que leva exposto, que por noticia dada pelo Major Costa Branco, e Capitão Manoel Joaquim, chegados da Bahia a Itaparica, consta que o infame Madeira distribuiu oitocentos marujos em pequenas flotilhas de Lanchoens e barcas para infestarem as Povoações maritimas: o que combinado com o acontecimento da Estiva, ataque em Itaparica, e Ponta da Barra e Saubára, dá-nos os mais vehementes indícios, se não provas, do plano do Bachá da Cidade. A falta de ballas em os sobreditos Pontos hé extrema, e constando ao Conselho que em Pirajá podem ser fundidas, rogo a V. Exa. que promova e favoreça com a maior efficacia e brevidade tão importante trabalho, para o qual pode applicar-se o ferro das taxas quebradas que ha nos Engenhos. E enquanto isto se não faz depreça o Conselho a V. Exa. que lhe remeta o maior numero de ballas de trez, seis, nove, doze e dezoito que pode dispensar. A penuria d'armamento hé como mais d'uma vez temos significado a V. Exa., o unico principio de fraqueza dos mesmos pontos, assim que sentindo o Conselho não haver ainda recebido as sessenta e quatro armas remetidas por V. Exa. depreça instantemente maior numero dellas para a guarnição dos Lugares ora expostos ao mais eminente perigo, e a vista do actual estado de couzas o Conselho espera toda a cooperação de V. Exa. que certo dará as providencias mais ajustadas á nossa Defeza. Deus guarde a V. Exa. Salla das Sessãoens na Villa da Caxoeira em 19 de Novembro de 1822. Illustrissimo e Excelentissimo Senhor General em Chefe do Exercito Pacificador. (a) Francisco Elesbão Pires de Carvalho e Albuquerque, Presidente — Miguel Calmon du Pin e Almeida, Secretario Interino — Antonio Jozé Duarte de Araujo Gondim — Manoel da Silva e Souza Coimbra — Manoel Jozé de Freitas — Manoel Gonçalves Maia Bittencourt

— Theodozio Dias de Castro — Jozé de Mello Varjão — Manoel dos Santos Silva — João Dantas dos Reis Portatil.”⁹

E, sobre a criação da flotilha, escreve o Secretário Interino do Conselho, o santamarense Miguel Calmon du Pin e Almeida (futuro Marquês de Abrantes), ao Capitão Antônio de Souza Lima, Comandante de Itaparica:

“O Conselho Interino de Governo, desejando armar alguns barcos para afugentar as canhoneiras que ora infestam as nossas costas, manda participar a V. Mercê que tem expedido ordens ao Capitão-Mór de Cairú e á Comissão de Valença, para remeter a essa povoação e entregar a V. Me. tres barcos de borda falsa capazes de sofrer artilharia; assim como que autoriza a V. Me. para apenas uma barca de um emigrado que se acha no Estaleiro dessa povoação para ser armada competentemente. E que para mais regular e mais breve promptificação dos sobreditos barcos, encarrega a sua armação e arranjos ao 2º Tenente da Marinha Nacional e Imperial João Francisco de Oliveira, com quem V. Me. se entenderá a respeito deste importante negocio, e a quem fornecerá os cabos, madeira, marinheiros, etc. que necessario forem. O que, de ordem do mesmo Conselho, participo a V. Me. para sua intelligencia e execução. Deus guarde a V. Me. Salla das Sessãoens na Cachoeira, 21 de Novembro de 1822. (a) Miguel Calmon du Pin e Almeida, Secretario interino — Sr. Comandante de Itaparica, Antonio de Souza Lima.”¹⁰

A partir daí, vários barcos foram preparados, com rapidez; pois, conforme Pedro Calmon¹¹, a 8 de dezembro de 1822, “um feito de valor raro iniciava o rosário de epopéias emocionantes, que é essa pequenina campanha naval de embarcações de pesca armadas de um falconete, orgulhosa de seu majestoso traquête, levando, aos arremessos ousados sobre o mar largo, meia duzia de homens tranqüilos e

primitivos, dispostos a morrerem pela Pátria querida”.

Exatamente nesse dia, foi que, no dizer de Pereira da Nóbrega, “os inimigos conheceram pela primeira vez que não era menor o valor, coragem e destreza dos itaparicanos no mar”. Devendo ser levados para Cotegipe os gêneros necessários às tropas, carregadas em 18 embarcações nacionais — barcas, lanchas e saveiros — João das Botas, com a sua Barca *Pedro 1º*, assume o compromisso de comboiá-los e protegê-los, tendo de enfrentar, ao menos, dois brigues e uma escuna¹², e duas grandes barcas portuguesas, postadas a barlavento, e mais oito canhoneiras que estavam a sotavento nas águas de Itaparica.

João das Botas, com a *Pedro 1º*, coloca-se entre as duas embarcações lusas, e, nelas atirando, faz com que fossem em sua perseguição, conseguindo, assim, as embarcações com o trem alcançarem seu destino sem sofrerem danos. Por essa façanha, foi ele cognominado de *Marinheiro da Independência*.

Por outro lado, Antônio de Souza Lima, com seus homens, sofriam fome, na fortaleza de São Lourenço, e, tanto assim é, que em 14 de dezembro de 1822, escrevera ele ao Conselho Interino:

“Illms. Srs. — Eu me vejo sacrificado no meio de uma guarnição de 1.000 homens, passando, como agora, seis dias sem ter que lhes dar de comer, e sendo elles precisos para o serviço de defesa da Pátria, são privados de todos os meios de buscarem a sua subsistencia, e nesta terrível desesperação, em que elles e eu nos vemos, não sei o que devo obrar; não sei, na verdade, como é possível impor leis militares a homens a quem falta todo o mantimento; elles clamam, e com razão, contra mim, que em todos os lugares se dá arratel e meio de carne a cada soldado, e que aqui apenas se lhes dá um, sem o auxilio de feijão, toucinho, arroz, como áquelles, e isto sempre tarde, e ás vezes nem is-

to; assim V. Exs. haja de dar as providencias que as circunstancias exigem, prescrevendo ao Inspetor das Munições de Bocca tempo certo em municiar-nos, e com numero sufficiente de gado e mais mantimentos para uma tropa que se tem feito, pelo seu comportamento, soffrimento e patriotico desvello, merecedora de todo o genero de soccorro.

Eu estou na verdadeira intelligencia de que o Exm. Governo há dados as providencias necessarias, e que talvez o Inspector, por não attender ter sido demasiado pequeno o gado que tem mandado, tenha dado logar a esta tão notavel falta. Deus guarde a V. Exa. Quartel de Itaparica, 14 de Dezembro de 1822. — Illm. e Exm. Sr. Secretario interino do Conselho Interino de Governo da Provincia da Bahia, Miguel Calmon du Pin e Almeida. (a) Antonio de Souza Lima, Sargento Mór Commandante”.¹³

Nesse ínterim, João das Botas, com a Barca *Pedro 1º*, continuava a hostilizar as barcas inimigas, que rondavam Itaparica. E, a 23 de dezembro de 1822, vaidoso com a vitória que alcançara no dia 8, “conhecendo a fortaleza e as qualidades náuticas do seu pequeno mas rijo barco a fibra e a dedicação, o valor e a galhardia dos seus 50 camaradas da tripulação”, saiu a provocar a esquadilha lusitana, fustigando-a, durante mais de três horas, e saindo incólume.

Dessa forma, terminou o ano de 1822, sem que o inimigo conseguisse grandes avanços no seu projeto de tomar a intrépida Ilha de Itaparica!

Em janeiro de 1823, os portugueses resolveram, a todo custo, e de uma vez por todas, conquistar a Ilha de Itaparica. E, para isso, prepararam uma grande esquadilha de barcas canhoneiras que, a 7 desse mês, iniciou o ataque. Em vista disso, tendo sabido de tal ataque, reporta o Conselho Interino ao General Labatut:

“Illustrissimo e Excellentissimo Senhor. O Conselho Interino de Governo desta Provincia faz presente a V. Exa. que desde ontem até hoje tem sido atacada toda a ilha de Itaparica pelas Barcas inimigas em numero de vinte duas, inclusive dois Brigues e huma Escuna, porem ainda não sabe do seu resultado, limitando-se por isso somente a fazer esta participação a V. Exa. para sua intelligencia. Deos Guarde a V. Exa. Salla das Sessoes na Villa da Caxoeira, 8 de Janeiro de 1823. — Illustrissimo e Excellentissimo Senhor General em Chefe do Exercito Pacificador. (Estavão as assignaturas dos Membros do Conselho Interino do Governo da Provincia)”¹⁴

Entretanto, na véspera, pela tarde, recebeu o Conselho notícias mais detalhadas sobre o ataque, pelo que, ainda em 8 de janeiro, dirigiu ao General Labatut este officio:

“Illustrissimo e Excellentissimo Senhor. Em consequencia das participaçoes que hontem tivemos do Commandante das Forças avançadas da Caxoeira o Sargento mor Antonio Maria da Silva Torres, que já fizemos presente a V. Exa., e igualmente a vista dos Officios que agora recebemos do Coronel Commandante da Força de Jaguaripe, e Nazareth, refferindo-se a hum Officio do Major Antonio de Souza Lima, cujo original nos remetteo, e finalmente pella informação que dão todas as pessoas que d’hontem para hoje tem chegado da costa fronteira a Itaparica pella sua parte meridional, conhece este Conselho que as intenções do inimigo não são outras senão attacar a ilha de Itaparica, e igualmente os pontos de defeza do Funil, Mutá, Encarnação (hoje Celheiro do Exercito), e a Ponta d’esta barra e costa do lado do sul da bacia do Reconcavo, afim de por esta forma não só poder ter um ponto de apoio no Reconcavo, no caso ultimo seguindo a marcha já tomada pellos Hollandezes em outros tempos, como encommodar o mais possível, e mesmo impedir de todo o transporte de

viveres, que deste lado, o mais fertil da Provincia, passam a esse, onde se acha reunido o Exercito, e n’isto muita vantagem ganham elles, pela impossibilidade que há em transportar por terra os viveres, não só pellas más estradas, do que se acha muito falta esta Provincia, e em geral todo o Brazil, como pelo miserimo estado em que temos toda cavalgadura, bois e carros. Permitta V. Exa. que o Conselho faça esta observação, abrazeado como V. Exa. no amor da Santa Causa que por timbre, honra e gloria do Imperador deffendemos, com as vidas e as propriedades. Assim, rogamos a V. Exa. que, tomando muito em consideração a defeza de Itaparica e destes Pontos, mande já duzentos homens armados d’armas, e ballas de todos os calibres para as Artilharias, sendo a maior porção de seis, nove, doze e dezoito, para ser empregados nos pontos mencionados, que quasi nenhuma guarnição tem, nem munições, o que julga o Conselho se acabará no combate que dura d’hontem até hoje, sem ter para os soccorrer. D’aqui temos já mandado todo o armamento e gente, e só nos restam quarenta lazarinas pouco boas, necessarias á manutenção da boa ordem, pois que não he facil nem prudente contar com todos os Europeos residentes nas Povoações, e mormente nesta Villa, não sendo igualmente prudente tiral-os d’ellas. Deos guarde a V. Exa. Salla das Sessoes na Villa da Caxoeira, 8 de Janeiro de 1823. — Illm. e Exm. Sr. General em Chefe do Exercito Pacificador. (a) Francisco Elesbão Pires de Carvalho e Albuquerque, Presidente — Miguel Calmon do Pin e Almeida, Secretaria interno”.¹⁵

Sobre o combate iniciado no dia 7 de janeiro, Rio Branco, nas suas *Efemérides Brasileiras*, nos faz ciente de que uma esquadilha lusa, comandada pelo Capitão-de-Fragata Joaquim José da Cunha, tentou desembarcar na ilha, para tomar o forte de São Lourenço, então sob o comando do Major de Artilharia Luiz Corrêa de Moraes, estan-

do, no comando geral das tropas da ilha o Major Antônio de Souza Lima, e as trincheiras próximas.

Iniciado às 9, o fogo terminou às 18 horas; uma divisão entrou em combate com as trincheiras da Ponta das Amoreiras, Isidoro e São Pedro, e com o Forte de São Lourenço, enquanto outra travava luta, também, com o forte, com a Barca *D. Pedro 1º* (comandada pelo 2º Tenente João das Botas) e, ainda com a *Dona Leopoldina* (sob o comando do Sargento André Avelino Pereira), e mais as trincheiras de Quitanda, Mocambo, Alambique do Lima, Fonte da Bica, Engenho da Boa Vista, Porto Santo e Manguinhos.

Às 7 horas da manhã, as forças lusas fizeram um reconhecimento, aproximando-se da Fortaleza de São Lourenço, e, finalmente, às 9 horas, a esquadilha avançou em linha de batalha, seguindo as ordens do seu Comandante Geral, o Chefe-de-Divisão João Felix Pereira de Campos. E, dessa hora em diante, começou renhido fogo, respondido pelas baterias de terra, que arrefeceu ao meio dia, por parte dos heróicos defensores da ilha, pensando os portugueses ser aí a ocasião certa para o assalto às posições brasileiras. Entretanto, talvez por desconfiança no êxito do combate, o Comandante João Felix retornou à Cidade do Salvador, entregando o comando da esquadilha aos seus lugares-tenentes.

É digno de nota, ser a esquadilha brasileira formada apenas pelas duas Barcas *Pedro 1º* e *Dª Leopoldina*, e mais 10 baleeiras; assim mesmo, os portugueses, com uma mais numerosa, não conseguiram sequer, aproximar-se da praia.

Tendo os lusos atacado a trincheira do Maranhão, João das Botas, ajudado por seu Imediato, e, depois, 2º Tenente da Marinha, José Antônio Gonçalves, e pelo Tenente Avelos, comandante da trincheira, repeliu os invasores, destroçando-os.

Diz Inácio Accioly (nas suas *Memórias Históricas e Políticas da Bahia*) que “a barca portuguesa “Constituição” — mais conhecida por “Vovó” — foi

a primeira a separar-se das linhas, pelo grande destroço que sofreu do fogo da fortaleza de São Lourenço e da barca “Pedro 1º”, comandada pelo Tenente Botas”.

Os dias 8 e 9 de janeiro passaram-se em duras refregas e tentativas dos lusos de invadirem a ilha, sendo que, nesse último dia, resolveram eles, de uma vez, retornar ao Porto de Salvador, com inúmeras perdas.

Do lado itaparicano, o Oficial Francisco Xavier de Barros Galvão teve a sua mão decepada por um tiro de uma barca portuguesa.

Após a heróica batalha, o Major Antônio de Souza Lima foi nomeado Governador da ilha e promovido Tenente-Coronel, pelo General Labatut, e seus defensores receberam uma boa gratificação.

Tais lutas foram reportadas ao Ministro José Bonifácio de Andrada e Silva, pelo Conselho Interino, através do seguinte ofício:

“Nº 13 — Ilustríssimo e Exceletíssimo Senhor. O Conselho Interino de Governo da Província da Bahia aproveitando a demora do Portador dos Ofícios, que ora dirige a Vossa Excelência, tem a honra de participar a Vossa Excelência a satisfatória notícia do resultado do ataque feito pelos nossos bárbaros inimigos à Ilha de Itaparica nos dias 7 e 8 do corrente. Com a força de 39 Barcas Canhoneiras inclusive 2 Brigues, 1 Escuna e 1 Sumaca, além de inúmeros Lanchões de desembarque peçados de mais de 1.500 homens, segundo se calcula, atacou o infame Madeira a Povoação de Itaparica pelos dois flancos, que lhe oferecia à espécie de Cabo, em que está situação a Fortaleza, e Casas da mesma Povoação; e bem que a Guarnição da Ilha, composta dos nossos bravos Milicianos, e alguns Soldados de 1ª Linha, e constante de pouco mais de 700 homens, fosse por isso obrigada a dividir as suas forças, contudo depois de todo um dia (7 do corrente) de fogo conseguiu repelir completamente o inimigo, cuja perda foi grande, não

passando a nossa de 3 feridos, inclusive o valente Capitão Galvão, que perdeu a mão esquerda. E continuando na sua tentativa em a noite do dia 8, e ainda em o seguinte, e nada podendo alcançar, o inimigo retirou-se finalmente para a Cidade, deixando apenas as Barcas que dantes conservavam no cruzeiro da Ilha. Supõe-se que pretendem atacar de novo pelos preparativos que já fazem. Esta boa ação, e a que lhe precedeu no dia 29 do passado dezembro, em que o General atacou as Linhas da Cidade para inquietar o inimigo na ocasião mesmo em que jurava a Constituição de Portugal, e cujo resultado nos foi favorável, tem de algum modo enfraquecido o ânimo dos fardados Lobos, que já estariam acovardados em extremo, se não esperassem cada dia os 2 Batalhões, que de Lisboa partiram com o destino de ocuparem Angola, e Moçambique, devendo tocar a Bahia.

Deus Guarde a Vossa Exce!ência. Sala das Sessões na Vila da Cachoeira aos treze de janeiro do ano de mil oitocentos e vinte e três, Segundo da Independência e do Império. (a) Francisco Elesbão Pires de Carvalho e Albuquerque, Presidente — Miguel Calmon du Pin e Almeida, Secretário — Manuel da Silva e Sousa Coimbra — Manuel Gonçalves Maia Bittencourt — Manuel José de Freitas — Teodósio Dias de Castro — José de Melo Varjão — Francisco José de Miranda — Manuel dos Santos Silva. — Ilustrissimo e Excelentissimo Senhor José Bonifácio de Andrada e Silva.”¹⁰

Em memória desse feito, o General Labatut ofereceu a Itaparica a primeira Bandeira Brasileira que foi içada, festivamente, na fortaleza de São Lourenço. Outra foi, igualmente, ofertada aos itaparicanos, pelo Conselho Interino de Governo.

Um reporte da luta foi feito pelo próprio General Labatut, em Offício de 8/2/1823, ao então Ministro dos Negócios da Guerra, Coronel João Vieira de Carvalho, do qual transcrevemos o seguinte trecho:

“Participa a V. Exa. para levar á Augusta Presença do nosso amabilissimo Imperador, a completa derrota que soffreo a Marinha inimiga nos memoraveis dias 7, 8 e 9 de Janeiro passado, a qual se propunha a tomar decididamente a ilha de Itaparica, circumdada com 40 barcos e lanxas canhoneiras, além de 2 brigues de guerra, e tentou repetidas vezes desembarcar em varios pontos, com especialidade em Amoreiras; mas, graças ao intrepido Major Antonio de Souza Lima, commandante da ilha, e tropa que a deffende, que os reppelio com denodo e bizarría nos 3 dias supramencionados. A perda dos vandalos luzitanos, segundo a ingenua confissão de muitos emigrados da Cidade, e cartas escriptas a parentes e amigos do Reconcavo, e mesmo pela disposição dos marinheiros e soldados desertores, montou a 500 e tantas praças de tropa e maruja — mortos e feridos; morrerão alguns Officiaes da Marinha, que commandavão barcas, duas das quaes foram metidas a pique pelos acertados tiros que contra ellas fez o intrepido 2º Tenente João Francisco de Oliveira (conhecido pelo nome de João das Bottas), commandante das nossas duas canhoneiras “Pedro 1º” e “Leopoldina”, ao qual Oliveira promovei ao posto de 1º Tenente da Marinha Brasileira. Iguualmente, em nome de S. M. o Imperador promovi a Tenente-Coronel de 1ª Linha, governador de Itaparica, o bravo Major Lima, que tantas vezes tem malogrado os ataques dos Luzitanos, aos quaes, além de os destruir, põe sempre em desesperação, illuminando toda a ilha e dando salvas de alegria, depois dos combates, zombando, com estes procedimentos, de seos inuteis esforços. Os Luzitanos seguem os planos dos Batavos que, tomando outr’ora Itaparica, tantos danos causarão ao Reconcavo da Bahia; mas, em quanto existir Lima e a brava tropa do seo commando. ha de ser custosa a tomada da ilha. Apenas soube das gloriosas accções dos Itaparicanos, os animei, premiando, como disse, os commandantes de

terra e mar, e mais alguns Officiaes que se distinguirão nos 3 ataques, como também lhes mandei uma proclamação de S. M. em que dizia: — Rodeados de vossas espozas e filhos, vos direis um dia: “Eu também, com D. Pedro I fui salvador da Pátria.” Nesta mesma ocasião foi outra proclamação minha, que remetto copia, e uma bandeira nacional, com que muito exultarão, e mandei ao Governador 1:000\$000 réis para repartir pela tropa... (a) Labatut, General.”¹⁷

* * *

Até essa data, a flotilha de João das Botas se compunha, como verificamos, de 2 barcas canhoneiras e mais outras embarcações menores.

E, como já lemos em officios acima transcritos, Madeira de Melo planejava, por inconformado, novo ataque a Itaparica, o qual efetivamente executado, posteriormente, foi, no entanto, frustrado pela presença do assim chamado *bloqueio do Rio*, que fechara a Baía de Todos os Santos, e ali chegara, em 21 de agosto de 1823, sob o comando do Chefe-de-Divisão De Lamare.

Quanto à flotilha, já em 22 de abril, o Conselho Interino de Governo julgava conveniente confirmar a nomeação do Tenente José de Sousa Castro para comandar uma força marítima reunida na Ilha de Itaparica, nomeando-o, ainda, comandante da Barca *Dona Januária*; e, dois dias depois, a 24 de abril, nomeava comandante da Barca *Maria da Glória* o 1º Piloto Manoel Pereira da Silva.

Posteriormente, outras barcas passaram a integrar a flotilha. Mas, antes de tudo, devemos dizer que a Barca *Dona Leopoldina* tinha uma tripulação de 68 homens, sendo 46 itaparicanos; a *Dona Januária* possuía 67, sendo 40 da ilha; e a *Maria da Glória*, 50 homens, sendo 42 da ilha. As demais foram: a *25 de Junho*, com 88 homens (60 itaparicanos), a *Dona Paula Mariana*, com 62 homens (50 de Itaparica), a *Vila de São Francisco*, com 55 homens (30 da ilha), a *Preza*, com

70 homens (50 da ilha), a escuna *Cachoeira*, com 109 homens (70 da ilha), e várias baleeiras e bombardeiras, tripuladas, estas, por 51 homens, todos itaparicanos.

No que toca à Barca *Vila de São Francisco*, construída e armada sob a responsabilidade dos sanfranciscanos, há, do Conselho Interino, o seguinte officio:

“Para o Coronel Bento d’Araujo Lopes Villas Boas. — Foi presente ao Conselho Interino de Governo o officio que V. S. lhe dirigiu em data de 30 de janeiro passado, e ficando certo em lhe mandar o papel. Ordena a V. S. que em quanto ao Official de Marinha para commandar o Barco que se está ali armando, apresentado pelo Exmo. Sr. General que lhe não dê V. S. o Commando, sem que elle se apresente a este Conselho, e delle tenha a competente nomeação. Salla das Sessões na Villa da Caxoeira, 2 de Fevereiro de 1823. (a) Miguel Calmon du Pin e Almeida, Secretario interino.”¹⁸

Foi o Barco *Vila de São Francisco* artilhado pelo Mestre Claudio de Santa Rita com uma peça de calibre 18, em rodízio à proa.

Para formar a tripulação da flotilha, o Conselho Interino de Governo fez publicar e distribuir, o seguinte:

“B A N D O

O Conselho Interino de Governo da Provincia da Bahia, Faz publico que não convindo poupar um meio só de constituir irresistivel e na maior guarnição esta Provincia ameaçada por mar e terra das armas fraticidas de Portugal ambicioso e tirano, e igualmente da maior consideração depois de organizar o Exercito que em terra vai rechassando o inimigo para de um golpe restaurar a malfadada Capital ainda vítima da sanha e prepotência do primeiro Monstro Lusitano, que passe o Conselho a organizar a Força marítima que de acordo com o Bloqueio

que Sulca já impávido os mares desta Província, deve na Costa e na baía do Recôncavo abrigar o nosso Comércio, e repelir com a maior derrota a sua flotilha com que o inimigo pensa incomodar-nos: Portanto, o Conselho mais do que certo do exaltado Patriotismo que abraçea todo o Coração Brasileiro por um lado ameaçado dos ferros infames da Recolonização e por outro lado tendo em frente a Independência e a Liberdade, Manda por este Bando convidar a todos os Cidadãos que quiserem servir na Marinha desta Província, apresentem-se nesta Vila ao Capitão do Pôrto José Carlos de Almeida, e em Itaparica ao Comandante Geral da Flotilha da mesma, o Senhor Tenente João Francisco de Oliveira, que estão encarregados de fazer tais alistamentos. Declarando outrossim o Conselho que vencerão logo depois dos seus alistamentos oito mil réis por mês, recebendo cinco mil réis e ficando o mais debitado á Fazenda Nacional desta Província, para ser pago em tempo competente, e logo que melhorarem as circunstâncias. E para que a todos conste se publicará por Bando na forma do estilo. Dado sob o Selo das Armas Imperiais e assinado pelos Membros do Conselho, Manuel da Silva Baraúna o fez na Vila da Cachoeira aos quatorze dias de março de mil oitocentos e vinte e três, segundo da Independência e do Império. O Oficial Maior José Albino Pereira o fez escrever.”¹⁹

Tais providências foram comunicadas ao Ministro José Bonifácio de Andrada por Ofício de 16/4/1823 do Conselho Interino, constando do seguinte trecho:

“Tentando o inimigo cortar a comunicação por mar do recôncavo do Sul com o do Norte, onde se acha o Exército, procurando dificultar ali a abastança dos víveres, principalmente de farinhas, que em grande porção se plantam no daquém: considerou o Conselho de importância equipar uma flotilha de barcos, que têm sido já comprados, já doados. Esta flotilha tem de alguma forma

aterrado o inimigo; e para mais aumentá-la, o Conselho fez publicar o Bando cópia nº 15 pelo qual convida os Cidadãos a sentarem ali praça de marinha, com o soldo ali mesmo exarado. Outra consideração levou o Conselho a obrar assim, e veio a ser, desenvolver a coragem brasileira naquêle gênero de guerra, e prepará-la a entrar na grande Esquadra, que tem de fechar os mares do Sul da Equinocial dados pela Providência ao Rico Império da Terra Santa Cruz. E se não fôra a falta de petrechos navais e mais gêneros próprios ao aparelho das Embarcações, hoje teríamos já uma força não pequena.”²⁰

Outra ação contra os lusos, foi a efetuada por João das Botas, em 30 de abril de 1823. Nela, estando ele protegendo quatro barcos, que iam para Cotegipe levando munições de guerra e boca, e reforços vindos das Vilas de Boipeba e Valença, foi o comboio acometido por uma escuna e oito canhoneiras inimigas; estas, entretanto, sofreram cerrado fogo das Barcas *Vila de São Francisco, Pedro Iº, D. Leopoldina e 25 de Junho* (na qual estava o 1º Tenente João das Botas), das 13 às 20 horas. Nesse combate, os lusos perderam duas canhoneiras, fugindo as demais embarcações.

A 24 de abril de 1823, chega à Baía de Todos os Santos a Esquadra, enviada pelo governo imperial, sob o comando do Primeiro Almirante Lorde Alexander Thomas Cochrane, que saíra do Rio de Janeiro em 1º do mesmo mês. Tal acontecimento faz com que Madeira de Melo desista de nova invasão da Ilha de Itaparica, embora continue ele a mandar hostilizar a orla marítima do Recôncavo e as ilhas.

Logo chegada a Esquadra, o Conselho Interino de Governo toma as providências iniciais, para prover a sua manutenção; e, assim, é que baixa, de imediato, a seguinte:

“C I R C U L A R.

Havendo chegado felizmente à Barra da Bahia a Esquadra de Sua

Majestade Imperial Comandada pelo Primeiro Almirante Lord Cochran, que se vem unir às nossas Forças, e auxiliar o nosso Exército para repelir da Cidade as Tropas Lusitanas que a oprimem, e sendo necessário agora mais do que nunca que os nossos Concidadãos acrisolando ainda mais o seu Patriotismo em socorro da Pátria, e consumação da grande obra da Independência Política do Brasil se esforcem à prestação de quanto convém para manutenção e fornecimento da referida Esquadra, o Conselho Interino do Governo desta Província encarrega a José Joaquim Muniz e a José Maria de Pina e Melo, não só de promoverem na Vila de São Francisco com a maior eficácia, energia, e brevidade, possível um Donativo de creações em grosso e miúdo, como sejam de Capados, Leitões, Carneiros, galinhas e frangos, como de fazerem depósito nos seus Engenhos de tudo que arrecadarem, e do que lhes foi enviado por outras pessoas encarregadas de semelhante diligência, para dos ditos depósitos fazerem as competentes remessas quando lhes fôr ordenado, para fornecimento da referida Esquadra, devendo de quinze em quinze dias enviarem pela Secretaria do Governo uma Relação de tudo quanto receberem com individuação das quantidades, espécies, qualidades, e nomes dos Oferentes, para que mandando se fazer publico pela Imprensa conste à Nação, e ao Imperador quais foram os que se distinguiram com a prestação de seus Donativos em momento tão difficil. O mesmo Conselho confia do zelo, atividade e Patriotismo dos sobreditos encarregados desta diligência que a promoveram como cumpre a bem do Serviço Publico.

Sala das Sessões na Vila da Cachoeira aos vinte e oito de Abril de mil oitocentos e vinte e três, segundo da Independência e do Império. (Assinados os Membros do Conselho interino).²¹

Outro ato, provê um empréstimo público, para a despesa com o Exército e Esquadra, no seguinte teor:

“P O R T A R I A .

Sendo urgente e notória a falta de fundos publicos, e dinheiros provenientes das rendas Nacionais, no momento que vão pesar sobre o Tesouro Provincial, as extraordinárias despesas da recém-chegada Esquadra Nacional e Imperial comandada pelo Excelentissimo Almirante Lord Cochran, além da ordinária e crescente despesa de um Exército já numeroso. E cumprindo lançar-se mão de um meio proficuo e compatível com o sistema Político e Financeiro do Império, qual seja a abertura de um Empréstimo, que oferecendo por uma parte prêmio e segurança aos beneméritos Cidadãos que o contrairem, assegure por outra parte a verdadeira aplicação das somas emprestadas: Em presença destes motivos, e prevalecendo-se das facultades outorgadas pelo Decreto do primeiro de agosto, o Conselho Interino de Governo desta Província, em Nome de Sua Majestade o Imperador, há por bem ordenar que na Junta da Fazenda Publica se estabeleça uma Caixa separada para arrecadação de um Empréstimo Publico contraído em ações de cem mil réis, com o prêmio de meio por cento ao mês. Para o Conselho também em Nome do Mesmo Augusto Senhor e da Pátria aflita, e opressa, convida a todos os Nacionais e Estrangeiros residentes nesta Província, a que entrem para a mencionada Caixa com as Ações, que puderem dispensar de suas próprias despesas, assegurando-lhes que fará publico por meio da Imprensa os seus nomes, para que a Nação e o Imperador, a cuja Presença serão levados, conheçam os filhos beneméritos, e Leais Súditos, e amigos do Brasil que nesta crise concorreram com os seus bens para a Salvação da Bahia.

Sala das Sessões na Vila da Cachoeira aos vinte e nove de abril de mil oitocentos e vinte e três, segun-

do da Independência e do Império. (Assinados os Membros do Conselho Interino da Provincia).”²²

No dia seguinte, o Conselho Interino fazia ao povo a seguinte Proclamação:

“O Conselho Interino de Governo da Provincia da Bahia

Aos seus Habitantes.

BAIANOS! O Deus da Justiça, que preside ao andamento da Causa da Independência e do Império Brasileiro, tem Decretado a salvação da sitiada e infeliz Bahia. Órgão da Eterna verdade o Nosso Augusto Imperador Pedro I o Grande, assim nô-lo íntima; e assim nô-lo prometem as Virtudes Políticas do Ministério Imperial, a Energia, Atividade, Prudência e Sabedoria, que Ele há desenvolvido em todas as fases da Regeneração do Brasil. Filha destas Virtudes, e da Paternal solicitude do nosso Magnânimo Defensor, acaba de surgir nas aguas da Bahia a Esquadra Nacional Imperial, destinada a cicatrizar nossas feridas, e a despedaçar as enfraquecidas Cadeias, que o orgulho e só o orgulho Portuguezes pretendia lançar nos incautos pulsos dos briosos descendentes de Caramurú. Lord Cochrane, um dos Conquistadores dos Loiros, que enramam o Cetro e o Tridente da gloriosa Albion, um dos Guerreiros que há pugnado no Campo de Nelson pela Independência da América Austral, é o Comandante daquela Esquadra, e o Precursor do Triunfo da malfadada Provincia da Bahia. Não hesiteis Bahianos em aceder à veracidade do que ora vos afiança o Conselho Interino de Governo. Às operações Navais, combinadas com as do brioso, patriótico e bravo Exército Pacificador: os Excellentissimos Cochrane e Labatut, de mãos dadas, animados ambos pelo amor da Glória, e possuidos de Valor e Prudência, vão decidir gloriosamente em mui curto período de tempo a porfiosa lide, que nos armara os braços. É estes, Bahianos, é este o momento em que se faz de mistér o emprego de nossas vidas e bens, pa-

ra de um golpe derribarmos a Árvore Colonial, que as pérfidas e demagógicas Cortes de Lisbôa desejavam que vegetasse entre nós, para assombrar e esterilizar nosso fecundo Solo. O Conselho Interino tem já tomado enérgicas medidas, para que não faltem os recursos pecuniários, víveres, e outros misteres aos bravos Filhos de Marte, que por mar e por terra insultam a morte, e arrotam as inimigas Falanges dos novos Canibais, desses monstros que em vão se medem com o Brio, e Coragem dos habitantes do Equador. Da vossa cooperação pronta e certa, depende a eficácia, Bahianos, daquelas medidas. Na Guaíba, em Nazaré e nesta Vila Capital acham-se estabelecidos Depósitos de víveres para a Esquadra e Exército: correi para eles, depositai alí quanto puderdes dispensar do vosso próprio consumo. Uma Caixa separada, e colocada na Junta da Fazenda Publica, recebe a prêmio de 6 por 100 um empréstimo em ações de 100\$ réis; recolhei nela o dinheiro que tiverdes amortizado. Bahianos, o Conselho não duvida declarar-vos segunda vez; é chegado o momento em que cumpre e urge defender com esforço nossa cara Pátria; ela o exige, é quanto basta, a Causa é vossa, sustentai-a. Mas o Conselho vos declara também que quem conhece a crise da moléstia da Pátria, e lhe não applica o remédio consentâneo e heróico, é assassino da mesma Pátria, e réu das penas que a Natureza e a Cidade tem estatuido e fulminado contra os Parricidas. Demos fim, Bahianos, demos fim à sagrada luta, que os nossos Atletas no Campo da Glória, e todos nós havemos travado, com os implacáveis inimigos da Nação Brasileira. Viva o Imperador, Viva a Assembléia Geral Legislativa e Constituinte, Vivam os Defensores da Bahia.

Sala das Sessões na Vila da Cachoeira, 30 de Abril de 1823, Segundo da Independência e do Império.

(aa) Francisco Elesbão Pires de Carvalho e Albuquerque, Presidente — Miguel Calmon du Pin e Almeida,

Secretário — Manuel da Silva Cahy — Manuel Dendê Bus — Teodósio Dias de Castro — Simão Gomes Ferreira Veloso — Francisco Ayres de Almeida Freitas.”²³

E, para manutenção dos navios da Esquadra, com os materiais de que viesse a necessitar, mandou o Conselho Interino a Pedro Gomes, proprietário de uma cordoaria, na Ilha de Maré, o seguinte ofício:

“Sendo felizmente chegado às nossas Praias a Esquadra Nacional e Imperial destinada a salvar a opressa Capital da Bahia, e comandada pelo Excelentíssimo Almirante Lord Cochrane: E convindo preparar de antemão quaisquer aprestos e misteres de que a mesma Esquadra, ora sujeita à sorte dos Combates possa carecer: Ordena o Conselho Interino de Governo ao Administrador interino dos Cortes Nacionais Pedro Gomes, que tenha prestes, para uso da sobredita Esquadra, Vergas, Mastaréis, e todas as outras madeiras que servem, debaixo do nome de Antenas, e bem assim todo o aparelho que lhe fôra encomendado pela Ribeira da Bahia para a matreação da Fragata nova, atualmente incorporada à Esquadra inimiga: de maneira que, à ordem do Excelentíssimo Almirante, a quem se comunica esta Providência, se forneça prontamente a qualquer vaso da nossa Esquadra a madeira que lhe fôr necessária. O que cumpra, dando parte pela Secretaria do Conselho não só do recebimento desta, senão do que fizer em observância dela.

Sala das Sessões na Vila da Cachoeira, aos doze de maio de mil oitocentos e vinte e três, segundo da Independência e do Império. (Assinados os Membros do Conselho Interino de Governo da Província).”²⁴

Tais providências foram comunicadas ao Ministro José Bonifácio, através Ofício de 28 de maio de 1823, no qual faz ciente, ao mesmo da prisão

do General Labatut, conforme consta do seguinte trecho:

“Cumpre agora ao Conselho Interino participar a Vossa Excelência que o Exército pacificador acaba de prender à Ordem do Imperador ao General Labatut, pelas razões ponderadas nos Termos, que em Conselho Militar, fizeram as diferentes Brigadas do mesmo Exército, os quais devem de subir ao Alto Conhecimento de Sua Majestade Imperial pela respectiva Secretaria de Estado; por onde conhecerá também Vossa Excelência qual fora em tão melindrosa crise a conduta deste Conselho, a cujo alcance não esteve, nem o prevenir por sua officiosa mediação aquele acontecimento, operado em breves instantes a 30 léguas de distância da Sede do mesmo Conselho, nem tampouco o restintuir o preso General a seu Posto. E porquanto não deva omitir-se meio algum tendente ao conhecimento exato da verdade dos fatos que produziram aquele acontecimento no Exército, e o mais que ocorrerá por ocasião dele a fim de que Sua Majestade Imperial seja plenamente informado; mandou o Conselho pela Portaria n. 17 proceder a uma Devassa; assim como mandou pela Portaria n. 18, executar a outra que em janeiro passado expedira para se devassar sobre a invenção do Tesouro dos Teixeira Barbosa...”²⁵

Por força de sua prisão, foi Labatut substituído, no comando do Exército Pacificador, pelo Coronel Joaquim de Lima e Silva, Comandante do Batalhão do Imperador (depois Brigadeiro e Visconde de Magé).

* * *

A 22 de maio de 1823, em Olaria, duro combate naval ocorreu, conforme Rio Branco (op. cit.), “entre três canhoneiras da flotilha de Itaparica ao mando de João “das Botas”, e sete canhoneiras portuguesas”. A ação durou das 14 às 17 horas, retirando-se os adversários com a perda de uma

canhoneira, de cinco peças tomada pela 25 de Junho, na qual tinha a sua insígnia o Comandante João das Botas. Os outros barcos brasileiros, que neste combate tomaram parte, foram: o Vila de São Francisco (comandado por Fortunato Alvares de Souza), e a Dona Januária (do comando de Filipe Alvares dos Santos).

O Almirante Lorde Cochrane promoveu, então, o 1º Tenente João Francisco de Oliveira (das Botas) ao posto de Capitão-Tenente da Marinha Brasileira, e deu mil pesos fortes, para serem distribuídos às guarnições dos três navios.

Entretanto, apesar da chegada da Esquadra Imperial, a flotilha de João das Botas continuou a pelear contra os lusitanos, não conseguindo estas, apesar dos inauditos esforços, tomar a Ilha de Itaparica, cuja sede, povoação de São Lourenço (antes Ponta da Baleia), devido à brilhante e heróica participação nas lutas da Independência, foi elevada à categoria de Vila, e criado o Município, com o nome de *Denodada Vila de Itaparica*, pelo Decreto da Regência, datado de 13 de novembro de 1832, sendo sua instalação, a 4 de agosto de 1833.

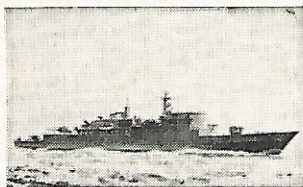
E, sobre Itaparica e a criação da flotilha de cachoeiras, Miguel Calmon du Pin e Almeida, Secretário do Conselho Interino, a 18 de junho de 1823, no seu "Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino...", assim se manifesta:

"Não foi menos solícito o Conselho Interino em crear, augmentar e sustentar uma Flotilha de Canhoneiras no vantajoso Porto de Itaparica. A ruinosa e afflictiva guerra, que nos movia o infame Madeira, por meio de Barcas ligeiras, postadas em os diferentes canaes do nosso mar interior, cortando assim a comunicação entre as Villas, como (o que mais que tudo nos dava penhas e gravissimos incommodos) o transportes dos viveres para o Exercito; aquella guerra, diziamos, mostrou a necessidade de uma For-

ça maritima, que affrontasse e repellisse a inimiga. A armação do Barco — Pedro Primeiro — por um distincto Patriota deu origem áquella Força, que hoje consta de oito Barcas, a saber, a mencionada — Pedro Primeiro — Leopoldina, Maria da Glória, Januária, Paula Marianna, São Francisco, Cachoeira e Vinte e Cinco de Junho — as quaes montam 19 peças de diferentes calibres, e occupam 373 praças, entre soldados e marinheiros. Mil benções sejam dadas a esta Flotilha! Sua utilidade, sobre rapida e potente, ha sido transcendental. Desde o primeiro até o ultimo cidadão do Recncavo, productores e consummadores, proprietarios e proletarios, ricos e pobres, todos em geral hemos saboreado os bens que ella nos ha prodigalizado pela franqueza do trajecto por mar. Uma só Canhoneira do inimigo acobardado já não ousa ultrapassar as pontas de Guadalupe e Manguinhos, que são hoje para os Luzitanos, que foram para os primeiros Nautas do Mediterraneo as Columnas de Hercules. Os soldos e etape desta Força absorveram no mez d'Abril penultimo (não entrando na folha as Bascas Cachoeira, que se achava em concerto, e Paula Mariana, que sendo a mais veleira Barca inimiga, foi apresada pela nossa Flotilha no dia 22 de Maio ultimo), a quantia de 794\$200 em dinheiro, 424 arrobas de carne verde, e 229 1/2 alqueires de farinha. Os jornaes do respectivo Arsenal importaram no mesmo mez 272\$070. A despesa subsequente deve ser maior, não só pelo crescimento presente da Força, senão pelo futuro augmento, que promette. E com quanto seja difficil sustental-a commodamente nas actuaes circumstancias, recommendamos que, ainda á custa de sacrificio, ella seja protegida e favoneada pelo Governo da Provincia, pois que, além da sua utilidade no momento d'agora, vemos na mesma Flotilha um pequeno viveiro e escola de summa vantagem no porvir."

NOTAS

- 1) ITAPARICA nas lutas da Independência. *D'ário Oficial do Estado da Bahia*, Salvador, 2 jul. 1923. Edição Especial.
- 2) MELO MORAES. Brasil Reino e Brasil Imperio.
- 3) CORRESPONDENCIA do Conselho Inter-no. *Arquivo do Estado da Bahia*.
- 4) CORRESPONDENCIA... cit.
- 5) CORRESPONDENCIA... cit.
- 6) CORRESPONDENCIA... cit.
- 7) HISTÓRIA da Independência na Bahia. *Ed. da Câmara Municipal da Cidade do Salvador*.
- 8) PEDREIRA, Pedro Tomás. A Orla Marítima do Recôncavo e a Campanha da Independência na Bahia. *Navigator*, (10): 29-43, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1974.
- 9) ANAIS do Arquivo do Estado da Bahia, Salvador, 41, 1973.
- 10) CORRESPONDENCIA... cit.
- 11) HISTÓRIA da Bahia.
- 12) ERAM ELES: Os Brigues *Audar* e *Promptidão*, e a Escuna *Emilia*.
- 13) CORRESPONDENCIA... cit.
- 14) ANAIS do Arquivo... cit.
- 15) ANAIS do Arquivo... cit.
- 16) A JUNTA Governativa da Bahia e a Independência. Rio de Janeiro, Ed. do Arquivo Nacional, 1973.
- 17) ARQUIVO do Estado da Bahia. Vide documentos.
- 18) ARQUIVO do Estado da Bahia. Vide documentos.
- 19) A JUNTA Governativa... cit.
- 20) A JUNTA Governativa... cit.
- 21) A JUNTA Governativa... cit.
- 22) A JUNTA Governativa... cit.
- 23) A JUNTA Governativa... cit.
- 24) A JUNTA Governativa... cit.
- 25) A JUNTA Governativa... cit.





Cidade de S. Salvador, Bahia de Todos os Santos (1826)

Cidade de S. Salvador, Bahia de Todos os Santos. Gravura de Salathé, 1826. Acervo do Serviço de Documentação Geral da Marinha.

O PRIMEIRO BARCO A VAPOR DA AMÉRICA DO SUL E O MARQUÊS DE BARBACENA

PEDRO TOMÁS PEDREIRA
do Instituto Geográfico e
Histórico da Bahia

No ano passado de 1976, o Instituto do Açúcar e do Alcool, através do seu Departamento de Informática, Divisão de Informações-Documentação, lançou, com o nº 21, na sua *Coleção Canavieira*, um volume contendo as cartas do Marquês de Barbacena, Felisberto Caldeira Brant Pontes, de 17 de outubro de 1819 a 6 de fevereiro de 1821, todas do *Copiador*, hoje pertencente ao Arquivo Nacional e, anteriormente, ao Dr. João Maurício Wanderley de Araújo Pinho, por legado de um dos seus avós.

Na carta que inicia o aludido *Copiador*, editado com o título de Economia Açucareira do Brasil no Século XIX, o Marquês de Barbacena, homem dinâmico e empreendedor, militar hábil e de brio, grande patriota, também o in-

trodutor da caldeira a vapor na indústria açucareira do Brasil, em 1913¹, fala na primeira viagem do seu barco a vapor, aliás o 1º do Brasil e da própria América do Sul.

Entretanto, devemos declarar que tal empreendimento teve o seu princípio, quando, desejoso de estabelecer uma linha de navegação “a vapor nas costas e rios da Província da Bahia”, solicitou o Marquês a D. João VI tal privilégio, que recebeu, através do seguinte:

“Decreto de 3 de Agosto de 1818.

Havendo-me representado o Marechal de Campo Felisberto Caldeira Brant Pontes, o Commendador Pedro Rodrigues Bandeira, e o Capitão-mór das Ordenanças da Villa de

Jaguaripe Manoel Bento de Souza Guimarães, o projecto que têm de introduzir na Província da Bahia no futuro anno de 1819 embarcações movidas por vapor, para navegação dos rios do seu Reconcavo e tentarem mesmo o estabelecimento de Paquetes para esta Côrte e Pernambuco, e com o duplicado fim de augmentarem consideravelmente a industria d'aquella Província, e darem exemplo ás outras, para a mesma introduccão, requerendo me por este respeito varias graças e isenções; e tomando em consideração a conhecida utilidade d'este evento, e os beneficios que d'elle devem resultar a este Reino, sendo empregado em muitos de seus Rios, que até o presente, pellas difficuldades que se encontram na sua navegação, não prestam ao commercio, á agricultura e á civilisação aquelles proveitos que lhe são próprios, quando offerem facil communicacão aos povos e ao producto do seu trabalho: Hei por bem defferir-lhes com o privilegio exclusivo por tempo de 14 annos, para que na supradicta Província, e até onde chegam as suas costas de mar, e os seus rios, ninguém e só elles possam ter semelhantes embarcações, com as prerrogativas de serem descarregadas immediatamente que fundearam em qualquer porto, sem esperarem o termo estabelecido por algumas administrações, e de serem consideradas como embarcações da Corôa, para que possam sahir para o alto mar somente com o despacho dado pelo Governo, independentemente de quaesquer actos das estações subalternas, ficando os supplicantes obrigados a realizar este projecto no decurso de todo o anno proximo futuro, como prommettem.

Palacio da Real Fazenda de Santa Cruz, em 3 de Agosto de 1818.

Com a rubrica de S. Magestade."²

Com a autorização do Rei, os sócios Caldeira Brant, Pedro Bandeira e Manoel Bento Guimarães, com a ajuda de mais um outro, João José de

Souza e Azevedo, da Vila de Cachoeira, deram início à empresa, tendo o próprio Caldeira Brant, no princípio de 1819, encomendado na Inglaterra uma caldeira a vapor, mandando logo construir um barco, que recebeu o nome de *Santa Maria*. A construção se deu nos estaleiros da Preguiça, da Cidade do Salvador.

Finalmente, aprontou-se o barco. E, a 4 de outubro de 1819, largou ele da mesma Cidade, tendo a bordo o então Governador e Capitão-General da Bahia D. Francisco de Assis e Mascarenhas, Conde da Palma (empossado naquele cargo, em 26 de janeiro de 1818), o Marquês de Barbacena e seus sócios no empreendimento e outras autoridades e pessoas gradas, seguindo em direção à Vila da Cachoeira, à qual chegou, após uma viagem que levou 8 horas e 20 minutos, navegando contra a maré, sob a direção e orientação do técnico inglês John Falconer, e tendo saído da Capital da Província às 11 horas da manhã, conforme veremos adiante. Seu retorno deu-se no dia 6 de outubro.

* * *

Houve certos defeitos na montagem da caldeira do barco. E tanto assim foi que, em carta, datada de 17 de outubro de 1819, escrita à firma inglesa Graham & Buxton, na qual a caldeira fora adquirida, diz Caldeira Brant:

"Tenho retardado os meus agradecimentos, pelas vossas cartas de 11 de maio e 13 de junho, mui de propósito para dar a Vs. Mercês ao mesmo tempo notícias do meu Barco de Vapor que finalmente navega nesta Bahia com geral admiração, pela rapidez e segurança e exatidão de suas viagens.

Nunca ví obra mais perfeita do que a máquina que Vs. Mercês mandaram, e tal crédito tem ganhado entre os proprietários deste paiz as obras de qual genero de suas fábricas, que indubitavelmente serão Vs. Mercês preferidos em todas as encomendas.

Pena foi que João Falconer se enganasse na colocação do canudo que conduz agua fria para o condensador e tambem no que lança agua quente para o mar, porque isto retardou dois meses o Barco, dando motivo a algumas calúnias contra a máquina, mas felizmente o Senhor Matheus Falconer poz tudo a caminho.

A velocidade é de 5 milhas, e às vezes 5 milhas e meia por hora, e posto que para os usos ordinários e comunicações da Capital com as Villas situadas em diferentes rios seja esta velocidade sufficiente, quereria antes máquinas, para as subsequentes embarcações, de 20 cavalos.”³

Mesmo assim, bastante satisfeito com a proeza, escreveu Caldeira Brant ao Conde dos Arcos:

“Ilmo. Exmo. Sr. Conde dos Arcos.
Bahia, 17 de Outubro de 1819.

Meu Senhor:

Navega finalmente nesta Bahia um Barco de Vapor, excedendo na rapidez, segurança e exatidão de suas viagens o quanto esperava o Publico desta Cidade. A primeira experiência foi honrada com a presença do Exmo. Sr. Conde da Palma, com viagem á Cachoeira contra a maré, não excedendo a 8 horas e 20 minutos.

Temos pois já demonstrado que se pode fazer agora em 18 horas a comunicação que nas outras embarcações custa 5 dias, e transportar em um só Barco, por semana, o que presentemente é transportado em 12. Tudo isto havia V. Excia. previsto quando concebeu o projeto da introdução dos Barcos de Vapor, e portanto, não pode deixar de ser agradável a V. Excia. a certeza do feliz resultado.

O nosso espirito não está satisfeito, e quizera realizar o projeto em toda a extensão, estabelecendo Paquetes desde o Amazonas até ao Rio de Janeiro, viagem esta que se faz em muitos meses, e pode agora não exceder a 20 dias, mas sinto-me aba-

tido e precisando de algum descanso para cuidar de partilhas e inventários.

Todas as minhas pretensões se resumem nisto, e só espero a certeza official do desmancho da expedição de Cadix para dirigir a minha súplica a S. Magestade, na qual serei mais afortunado do que fui na pretensão de obter um testemunho de meus serviços por ocasião do delírio de Pernambuco. Não dou a V. Excia. notas do meu filho porque ele me diz haver escrito a V. Excia.

Desejo a V. Excia. a melhor saúde, e sou com o maior respeito,

(a) Felisberto Caldeira Brant Pontes.”⁴

Eis, agora, a carta do Governador Conde da Palma ao Ministro Tomás Antônio de Vila Nova Portugal, na qual manifesta ele o seu entusiasmo e satisfação:

“Ilm. Exm. Sr. — Tenho a honra de participar a V. Excia. que no dia 4 do corrente mez de Outubro se fez o ensaio, em grande festa, da Barca de Vapor mandada construir pello Marechal de Campo Felisberto Caldeira Brant Pontes, e Comendador Pedro Rodrigues Bandeira, e o Capitão-mór Manoel Bento Guimarães, os quaes, para esse fim, têm o privilégio que Sua Magestade lhes concedeu.

Eu mesmo assistí a este ensaio, e fui na Barca, que tomou a direcção da Villa da Cachoeira, onde chegou das 8 para as 9 horas da noite, havendo partido desta Cidade às 11 horas da manhã do mesmo dia.

Muito me satisfez a commodidade, a elegancia, e a segurança da dita Barca, devidas ao esmero de seus donos, que se empenharão em unir á novidade da Embarcação todos os commodos e belleza admissíveis em taes vasos: o arranjo e assento da machina e a boa disposição de todos os mistéres para o serviço da embarcação, e arranjo dos passageiros, junto ao seu regular andamento, deve offerecer tão grande

commodidade ao publico, que me parece deverem continuar estas construções, ainda não vistas no Brasil; as quaes quanto mais se aperfeiçoarem e mais hábeis se fizerem os trabalhadores na manobra da Barca, e da machina que a move, tanto mais deverão crescer as vantagens que esta primeira nos offerece sobre os nossos antigos barcos.

Determinei-me a tomar a direcção da Villa da Cachoeira não só para ver provadas em uma viagem mais longa as superiores qualidades daquella Barca, mas principalmente por hir ver o Rio da Cachoeira em que S. Magestade ordenou a construcção de huma Ponte, devendo-se dar principio immediatamente a huma fluctuante pelo systema moderno, que talvez possa concluir-se no limitado tempo de cinco mezes, e que possa franquear o transito á consideravel concurrencia de pessoas e efeitos que passam naquella Villa, a mais importante desta Capitania, emquanto depois se constroe a outra com a segurança e durabilidade recommendadas.

Desejava eu ser mais extenso e circunstanciado ácerca desta obra, mas a brevidade com que sahe a fragata "Successo" m'o não permite; reservo, pois, para melhor occasião dar a V. Excia| mais clara e miuda conta a este respeito. Deus guarde a V. Excia. muitos annos.

Bahia, 19 de Outubro de 1819. — Illmo. Exmo. Sr. Tomaz Antonio de Villa Nova Portugal. (a) Conde da Palma."⁵

Barbacena, ante o successo da primeira viagem, desejou, com os demais sócios, ampliar o número de embarcações, e tanto assim é que, em carta a Bernardo José Ferreira de Barros, datada de 19 de outubro de 1819, afirmava: "No fim do ano terei outro Barco e pode ser que empreenda a navegação desde o Amazonas até o Rio de Janeiro, se conseguir a dispensa do serviço militar, com o qual não posso."⁶

Nesse ínterim, vários contratempores surgiram com o primeiro barco.

Em carta de 11 de novembro de 1819, ao seu sócio João José de Souza e Azevedo, de Cachoeira, comunicava Barbacena: "Despedi o Mestre e encarreguei ao Prático do governo do Barco, Parece homem inteligente e ativo..."⁷

Ao outro sócio, o Capitão-mor Manoel Bento de Souza Guimarães (então residente na povoação de "Nazaré das Farinhas"), dizia, em carta de 21 de novembro de 1819: "Seria preciso escrever muitas páginas para contar a V. Senhoria uma pequena parte dos trabalhos e encommodos que tenho sofrido com o Barco de Vapor, e comissão nenhuma me obrigaria a carregar semelhante cruz."

A esse tempo já chegara à Bahia o inglês Joseph Bigg, que havia sido contratado por Barbacena para pilotar e cuidar do barco, e deste diz o missivista, na mesma carta citada:

"O Barco fica parado supponho que 10 ou 12 dias para conserto da máquina, e depois continuará na carreira de Cachoeira. O inglês não admite mais de duas viagens por semana, porque diz que precisa tempo para dormir e limpar a máquina, ou gente dobrada. Aonde haveremos de buscar? Não atino como fez V. Senhoria o cálculo pelo qual conheceu ser a nossa perda de cem mil réis por mes, pois admitindo que o Barco só ganhe cem mil réis, por semana, que é pouco, seria preciso que as despesas excedessem a quinhentos mil réis por mes para se verificar o cálculo de V. Senhoria. Parece-me, pois, haver engano!"⁸

Na mesma data (21 de novembro), escrevia Barbacena para Londres, a Custódio Pereira Carvalho, anunciando-lhe a chegada do inglês Joseph Bigg, dizendo-lhe: "Parece-me inteligente, e o ajuste do ordenado razoável, mas a condição vaga de comer e beber dá motivo a contestações, ou a muita despesa." Isto, porque o dito inglês, ao que parece, comia e bebia muito, pois que "a despesa que fez em uma casa de pasto é mui considerável."⁹

Ao mesmo Custódio Pereira Carvalho (em carta de 26 de novembro de

1819) fez ciente de que estava aborrecido com Joseph Bigg, porque “pediu, pois, este homem, quando eu propunha reduzir o artigo comida e dinheiro, que deveria eu dar-lhe 100 Libras para móveis, roupa lavada, médico, e uma criada para servir sua mulher... e juntou que do contrário se retirava, e se fôsse obrigado a ficar nada faria em meu benefício”¹⁰

Ao próprio Custódio, em 29 de novembro, avisava: “Novamente voltam os dias azules da alegria com a navegação regular do Barco, se bem que com pequenos contratempos.”¹¹

Uma das principais queixas de Barbacena contra o inglês Joseph Bigg era a das suas constantes “bebedeiras e impertinências”. E, a Custódio Pereira de Carvalho (Londres) escrevia (em 21 de fevereiro de 1820):

“Já não posso aturar as bebedeiras, impertinências e despesas do maquinista José Bigg. Resolvo definitivamente despedi-lo hoje do meu serviço, tanto por não desempenhar suas obrigações como por faltas as condições no ajuste, e tão enfasiado me tem deixado a comunicação com este e outros serventes, que se achára comprador aos bens que possui no país, com boa vontade e alguma perda tudo venderia para acabar em mais descanso os poucos dias que me restam de vida.”¹²

A Joseph Bigg escreveu Barbacena (em 3 de março de 1820), sobre as causas da sua despedida dos serviços do Barco:

“Lógo que V. Mercê tomou conta do Barco de Vapor, a titulo de fazer vários consertos no ajustamento da máquina, e consertos que não passariam de 5 dias, desmontou completamente a máquina, e, supondo-me então em absoluta dependência, teve o arrôjo de pedir aumento de ordenado, e até uma creada para servir sua mulher, dizendo-me que do contrário não trabalhava... Foi indispensável, á vista do exposto, despedi-lo imediatamente, mas V. Mercê vendo-se obrigado a pagar-me a condenação de 500 Libras, estipulada na

escritura, fingiu arrependimento, e apoiado pela recomendação do sr. Fallet pediu-me para seguir ao menos um ano, desistindo de todas as pretensões.”

Barbacena apenou-se do inglês Bigg e aquiesceu, prometendo dar-lhe, “além das 100 Libras do ordenado, mais 100 Libras para casa e mesa do dia 6 de dezembro em deante”. E afirma que “ficou o Barco sem navegar por um mes, no qual tive considerável prejuizo, e a máquina ficou, depois do conserto como dantes, o que acabou de manifestar a má fé do seu procedimento.” Alega ele, ainda, os desmandos praticados por Bigg contra os práticos e os próprios passageiros do barco, que “desertaram dando motivos que V. Mercê bebia duas garrafas de aguardente lógo ao romper do dia, e se fazia insuportável.”¹³

Em carta de 28 de maio de 1820 a Antônio da Costa (Londres), comunica o Marquês de Barbacena, entre outras coisas, o naufrágio do barco, nas pedras de Montesserrate:

“Tenho presente a sua estimadíssima de 23 de Março, e andou V. Mercê, com a sua costumada discreção, pagando a Graham & Buxton e remetendo as peças que se haviam quebrado na máquina do primeiro Barco, o qual jaz nas profundas porque Falconer, em momento de bebedeira, pretendia passar por cima de Montesserrate, mas os recifes eram tão duros que ali ficou o Barco por 20 dias. Vae consertar-se para ser entregue a outro bebado, e eis aqui como se gasta a minha paciência e dinheiro.”¹⁴

Barbacena fez recuperar o Barco e, em 2 de setembro de 1820, comunicava à firma Joaquim Ferreira de Almeida & Cia: “O meu Barco de Vapor torna a navegar neste mes, entregue a um Português que talvez faça peor do que o Inglês. Estou com madeira e máquina pronta para outro, mas sem ânimo por falta de quem ande nele.”¹⁵

* * *

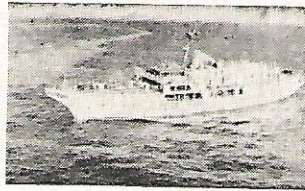
Finalmente, iniciadas na Bahia as lutas pela nossa Independência, Caldei-

ra Brant, então no cargo de inspetor das tropas lusas, passou-se para o lado dos patriotas, ficando o barco a vapor ao abandono, terminando por ser destruído junto aos demais navios tam-

bém destruídos por ordem do Brigadeiro Madeira de Melo, antes de 2 de julho de 1823, data em que os portugueses deixaram, em definitivo, a Cidade do Salvador.

NOTAS

- 1) A primeira máquina a vapor (caldeira), de moer cana, foi, como vimos, em 1813, introduzida por Caldeira Brant, no Engenho Ingá-assu, na Ilha de Itaparica, pertencente ao seu cunhado, o Coronel Antônio Cardoso dos Santos, sendo a sua inauguração feita com grandes festas, e banquete, às quais compareceram, além de altas personalidades da Capitania, o seu Governador, Conde dos Arcos.
- 2) In *Coleção da Legislação Portuguesa* — Delgado.
- 3) In *Copiador*, p. 7.
- 4) Idem, p. E.
- 5) In *Correspondência dos Governadores* — Arquivo do Estado da Bahia.
- 6) In *Copiador*, p. 11.
- 7) Idem, p. 24/25.
- 8) Idem, p. 26/27.
- 9) Idem, p. 28/30.
- 10) Idem, p. 37/37.
- 11) Idem, p. 43/44.
- 12) Idem, p. 78/79.
- 13) Idem, p. 86.
- 14) Idem, p. 139/140.
- 15) Idem, p. 184/185.





Corveta Parnaíba na Patagônia, (óleo s/tela de G. Gomes).
Acervo do Museu H. Nacional.

ALMIRANTE SALDANHA

AMÉRICO JACOBINA LACOMBE
Professor

Quando se procura reduzir a um esquema a biografia de um grande vulto, o estudioso é inevitavelmente impressionado pelo desfecho. O final sangrento da vida de Saldanha domina a mente do pesquisador, circunda de uma atmosfera angustiosa uma existência que tudo fazia crer fadada a um êxito espetacular. Nunca pude contemplar o retrato do Almirante, que dominava a mesa de trabalho de meu pai, sem que me ocorressem, imediatamente, as cenas finais da trajetória percorrida pelo herói. Sua figura aparecia, então, nimbada por uma luz rubra, misteriosa, derivada de uma fatalidade trágica da catástrofe.

O destino parecia preparar para Saldanha uma trajetória estelar. Em pri-

meiro lugar, moldara-lhe um berço de ouro. Neto do Conde da Ponte, descendente direto do Marquês de Pombal, Dom Luís Filipe, como teria direito de tratar-se, o que equivaleria a uma categoria de duque,¹ pertencia à mais distinta aristocracia portuguesa. Ao passar por Lisboa, entrou em contato com a mais alta nobreza, que nele reconheceu um expoente da boa cepa, que dominara outrora a nação. Mas esta aristocracia de raça não gozava mais de privilégios, em nosso império democrático. Seu pai, que lhe modelou o espírito, com a arte de um oleiro, revestiu-o, ainda, de outra espécie de aristocracia: a formação moral e intelectual, que lhe daria entrada na camada da sociedade capaz de assumir

os postos de direção, conforme os princípios de um novo mundo.

Ele pertencia a essa classe de homens que, pela formação e pelo preparo, está disponível para “vencer essa obra letal de indistinção de idéias e valores”. A seleção de competências é o único autêntico espírito aristocrático. “O século XIX foi o da alfabetização das massas. O século XX será o da seleção cultural das elites. E, ainda nisso, se mostra um século essencialmente aristocrático, no verdadeiro sentido da expressão”. São palavras insuspeitas de Amoroso Lima².

Foi nessa segunda e autêntica forma de aristocracia *par droit de conquête*, que ele ingressou, através de uma cuidadosa formação. É essa conquista que nos faz, inicialmente, reconhecer no seu pai a figura de um autêntico educador. Uma vez inclinado à carreira naval, ele se tornou, por um longo e pertinaz esforço, “o próprio molde, a forma de fundição do oficial de marinha, como o tipo universal do profissional que, acima de todos os seus deveres e reconhecimentos técnicos, tem a responsabilidade de significar a cultura e a civilização do povo que representa”. Quem o diz, é J. E. de Macedo Soares, em livro clássico. Tornou-se, em pouco tempo, “a mais alta representação do espírito militar”.³

Pela sua cultura geral, ele ingressou na classe dos intelectuais, com a maior naturalidade. Quando Capistrano de Abreu e Vale Cabral resolveram traduzir e adaptar ao Brasil a obra clássica de J. E. Wappaeus, *A geografia física do Brasil* recorreram a uma equipe de especialistas: Orville Derby, Homem de Melo, Pimenta Bueno, Álvaro de Oliveira, Ramiz Galvão, Pizarro e Rodrigues Peixoto. Aparece aí, o especialista, nos capítulos sobre a costa e seus acidentes — o Capitão de-Fragata *conselheiro Saldanha da Gama*. Ombreava, portanto, com especialistas famosos. É que, ao lado da carreira militar, rápida e luminosa, ele se destacava pelas comunicações ao Instituto Politécnico, instituição que, então, congregava, não só engenheiros, mas numerosos matemáticos e técnicos civis e militares.

Em pouco tempo, sua fama se espalhou por toda a sociedade. Acresce que, além de militar distinto e estudioso respeitado, o jovem oficial era um perfeito homem de sociedade, exímio enxadrista, frequentando o Teatro Lírico, os clubes musicais, e executando, ele próprio, ao piano, as peças de sua preferência. O Conde de Afonso Celso registra a impressão que lhe ficou da presença de Saldanha, numa festa de um dos grandes clubes do Rio de Janeiro, quando ele marcava uma quadrilha, que era um dos mais belos espetáculos de coreografia das festas de antigamente, mas exigia amplo espaço e uma direção firme. A título de curiosidade, mencione-se que o almirante tinha um rival perigoso, como marcador de quadrilha: chamava-se Manuel Deodoro da Fonseca.

O homem que galgara os seus primeiros postos na carreira, à custa da sua bravura pessoal; que conquistara uma posição respeitável, nos meios culturais, e que era aclamado como um elemento expressivo da nossa sociedade, alcançou, no final do Império, um conceito generalizado de expoente de sua classe. Rui Barbosa dizia dele, que era “o homem mais completo, o caráter mais extraordinário, que já conheci nesta terra”. Gago Coutinho, que com ele lidou, como secretário do Almirante Castilho, proclamou-o “a personalidade mais forte com que entrou em contato na era revolucionária”.⁴

O próprio Tamandaré, espécie de homem símbolo da Marinha, declarava-o “o primeiro nome da sua classe”. Seria fácil alinhar os conceitos que sobre ele emitiram Nabuco, Patrocínio, Pedro Lessa, Veríssimo e até adversários, como Felisbelo Freire.

Tudo fazia crer que ele estava destinado a ser o grande reformador da nossa Força Naval.

É um desses paradoxos de nossa história: o homem revestido de tão nobres e raros atributos morais, intelectuais e sociais; que passou a existência a pregar o completo afastamento das forças militares da política, e que fez mesmo do antimilitarismo a sua bandeira, vai ter a sua maior atuação na história,

chefiando uma revolta contra o poder civil. O apaixonado de sua farda e de sua posição vai perecer, em terra, lutando como cavalarião e vestido à paisana.

Sua ação luminosa na vida militar, tem sido várias vezes resumida: a atuação em Paissandu e Uruguaiana, em que combateu em terra, à frente dos fuzileiros; a ação pessoal em Humaitá; seu juízo, em face da visão de Caxias; e a nobreza de suas referências à extraordinária bravura paraguaia; suas contribuições científicas, registradas nos anais do citado Instituto Politécnico; sua ação na Biblioteca Naval, introduzindo os modernos métodos bibliográficos; e seus imensos serviços à nossa promoção no estrangeiro, como representante do Brasil em Lisboa, em Montevidéu, em Viena e nos Estados Unidos, onde conquistou a amizade pessoal e íntima do nosso Cônsul-Geral, Salvador de Mendonça, como se demonstra, pela correspondência hoje divulgada. Quem poderia prever, que esse famoso e hábil diplomata iria ser, mais tarde, elemento dos mais eficientes para a derrocada do Poder Naval dos revoltosos?⁵

Sua posição, no seio das forças militares, ficou bem comprovada, por ocasião da reação contra a política adotada pelos liberais em 1879, de cortes no orçamento dos Ministérios da Guerra e da Marinha. As medidas propostas tiveram, como consequência, a venda do Couraçado *Independência*, ansiosamente esperado, e um plano de organização do quadro de oficiais, que tornaria ainda mais retardado o ritmo das promoções, que já era lento, no Império.

Constituiu-se uma comissão de oficiais de terra e mar, para estudar a questão. Eram os prelúdios do movimento, que passou a ser conhecido, depois, como *Questão militar*, e, como tal, aparece em nossos compêndios. O que há de curioso é que Saldanha foi considerado cabeça do movimento, a tal ponto, que foi preciso que ele se afastasse da comissão, para que serenasse o ambiente, e o Senado pusesse termo à agitação, negando

aprovação aos cortes propostos. Saldanha deixou de figurar, assim, na lista dos precursores do movimento que terminou por derrubar a monarquia, o que representaria, evidentemente, um paradoxo, em sua límpida vida de militar devoto da disciplina.

Uma série de missões técnicas no estrangeiro, na China; na observação da passagem de Vênus, e na Patagônia, com uma estada em Buenos Aires, que fez época, firma seu prestígio como homem de ciência. É nomeado membro efetivo de Conselho Naval, ao mesmo tempo que funda e preside o Clube Naval, modelo de associação de classe.

Estava no estrangeiro, numa conferência nos Estados Unidos, quando se proclamou a República.

Se estivesse no Rio, talvez não tivesse assistido aos acontecimentos, como a maior parte de seus companheiros. Mas, ao chegar ao País, considera a mudança de regime um fato consumado. Recusa, conforme depoimento expressivo de Lafayette, qualquer entendimento com os monarquistas, para uma conjura, mesmo com o oferecimento da Regência do Império. Deodoro promove-o a almirante, o mais moço do Brasil, e dá-lhe o comando do Corpo de Marinheiros Nacionais.

Abre-se, então, para Saldanha, a agonia, no sentido exato da palavra — luta entre dois sentimentos contraditórios: o respeito profundo à hierarquia militar e a convicção de que a monarquia fora deposta sem o beneplácito da opinião pública. Na crise entre Deodoro e o Congresso, não hesita em apoiar o chefe de Estado. Acima de tudo, está a manutenção da ordem e da unidade, de que o primeiro presidente era a garantia. O apoio da quase totalidade dos governadores era a segurança da manutenção da unidade nacional, — a grande obra secular da construção de um país, em nível de primeira grandeza.

Logicamente, não participou do contragolpe, que entregou o poder ao vice-presidente. E isso Saldanha temia acima de tudo. Gabava-se de conhecer a fundo a psicologia de Flo-

riano: sua fibra de inamalgável resistência, seus ideais de governo forte e sua capacidade de defender-se à custa do sacrifício dos mais caros sentimentos pessoais.

Dispõe-se a lutar em defesa de Deodoro e elabora um plano completo de ação. Sua coerência torna-o digno de respeito. Custódio de Melo, o homem forte, vitorioso com a ascensão de Floriano, não parece guardar-lhe ressentimento. Demonstra-lhe, nobremente, extraordinária consideração apesar do ostracismo a que é naturalmente condenado.

O motim do sargento Silvino horroriza-o. Vê, com pavor, a participação das forças armadas na política interna. Em carta ao Almirante Coelho Neto, datada do retiro a que se impusera em Campos, nas terras de sua família, sustenta a necessidade do afastamento, cada vez mais necessário, dos militares, nas questões políticas do momento. O seu modelo é o da força armada da França, *la grande muette*, na expressão consagrada.

Em abril de 1892, Floriano confia-lhe o posto em que se revelaram, em todo o seu esplendor, as qualidades de Saldanha: o de Diretor da Escola Naval. O que foi a extraordinária ação do enérgico disciplinador, que se revelou então, um excepcional educador, tem sido descrito por todos os que estudaram esse capítulo brilhante de sua vida. A Escola Naval tornou-se, não somente um sério centro de estudos, mas um modelo de formação de uma elite capaz de representar o País em qualquer missão. Saldanha queria alunos competentes, cultos, com capacidade de exercer não importa que missão no País e no estrangeiro e, além disso, capazes de freqüentar os salões e a sociedade de qualquer país do mundo. Não há nenhuma divergência em relação à obra educativa de Saldanha. São unânimes os depoimentos acerca de sua vitória integral em estabelecer um ambiente de cultura, de refinamento e de disciplina rigorosa. Em breve, ele conquistara, não somente o respeito, mas a devoção dos rapazes.

Para honra de Custódio de Melo, em plena ascensão no campo da política, seja dito que ele não poupou reiteradas manifestações de apoio à obra empreendida com ardor pelo colega. Saldanha parecia ter-se encontrado com o destino: a formação da nova Marinha.

Tudo mudou quando Custódio, percebendo que a trajetória de Floriano se distanciava de seus princípios políticos, deixou o ministério. Por sua vez, o novo chefe de Estado via chegar às suas mãos a possibilidade de executar aquilo que, desde a mocidade, julgava necessário à salvação do País: a regeneração da Pátria pela espada. Nunca tinha aceito os princípios da ditadura científica segundo Comte. Não era positivista, tanto que ousou tocar em ponto ultra-sensível aos sectários da Igreja da Rua Santa Isabel; procurou alterar a Bandeira Nacional. Seu conceito de governo forte era puramente empírico. Queria livrar a carga do corpo administrativo, da corrupção que a devorava: montar guarda ao Tesouro. Em 1887, ele já escrevera a João Neiva: "Não posso querer para o meu país o governo da espada; mas não há quem desconheça, e aí estão os exemplos, que é ele o que sabe purificar o sangue do corpo social que, como o nosso, está corrompido."⁶

Eis que o destino lhe entregava agora a missão de "*purificar o sangue do corpo social*". É bem verdade que, nos termos da Constituição, só lhe cabia presidir a novas eleições. É isso, que lhe exigiram alguns juristas e, isso mesmo, o intimaram a executar treze generais de terra e mar. Mas Floriano não se considerava um simples *funcionário*, termo que empregou Deodoro em sua renúncia, incumbido de uma formalidade legal. No seu modo de ver, o primeiro quadriênio era excepcional, regulado exclusivamente pelas disposições transitórias (art. 1º, § 2º): "O presidente e o vice-presidente, eleitos na forma deste artigo, ocuparão a presidência e a vice-presidência da República durante o primeiro período presidencial". A ocupação da *vice-presidência*, levou Floriano a jamais usar o título de presidente durante o seu

Albarrãdoes, - Novembro - 10. 1894

Supp^{to} Liberdade compativada. seu Bal.
Thazar Dias,

Acertando o caminho do mesmo
necessando e benevolente cooperação
geral Silva Soares - tanto a liberdade
de dirigir espontaneamente estes
bichos à V. Ex.^{ta}, sem prévia apresen-
tação e antes de qualquer pessoa
meuete à V. Ex.^{ta}

Quero crer que a grande tarefa há
sobre os meus hombros. Dispensa-me
alguma tarefa dessas regras de etiqueta
social, todavia, procedendo de coração
anima-me apenas um propósito: -
trabalhar com afecção e por todos os
modos, pela causa e pelo triumpho
da revolução rio-grandense, que tem
bem é a revolução brasileira: Estão
informado dos elevados sentimentos
patrióticos e cavalheirosos, que coram
à V. Ex.^{ta}; nenhum país recarregar ao seu
valiosissimo concelho e apoio me-
ral em bem da causa concurrem.

Tudo o que eu tenho no valor, saber,
tudo na posição que ali occupa V. Ex.
- Poco me dá para recomendar es-
pecialmente à V. Ex. a pactada de
- 2.ºmente Burlamaqui, e mais re-
parar, que andasse em serviços per-
esta região. - Toda a collida feita
a elles - será para mim especial
- Mercê: e à causa em auxilio.

- Por mim já tenho um recompê-
sa para as muitas penas e sacri-
fícios na conquista desta terra e
conquistar os Tacitas dos patricios
rio-grandenses: -

- Encerrei no V. Ex. um pouco de
preço de resgatar a massa revalução.
Si ella de tudo não perder triumpho,
ao menos encerrará com honra.

- Esperando a oportunidade de co-
municar à V. Ex. de perto, peço como
deste desejo para offerecer a V. Ex.
a sequencia da estima com que sou.

De V. Ex.
Patricio att.º, affectuoso e muito

Ant. Philippe de Saldanha da Gama

governo, enquadrando-se literalmente nos termos deste artigo. Essa anomalia foi esquadrihada por Joaquim Nabuco em estudo sobre a Revolta da Armada.⁷ Dir-se-ia que, ocupando a presidência, expressamente ele se enquadraria na normalidade constitucional e ficaria impedido de ocupar a presidência em novo quadriênio.

Mas aí iludia-se o hábil estrategista. Ele dispunha da grande maioria parlamentar, isto é, dos grupos políticos que se formavam nos Estados, especialmente do apoio decisivo das bancadas mineira e paulista. Contava decisivamente com o exército. Mas poderia contar com estas forças para permanecer no poder e, ainda, numa eleição direta, tão próxima de golpes e contra-golpes, ou para a instauração de uma ditadura purificadora? Isto era, positivamente, uma incógnita.

Custódio, principal fautor do contra-golpe de 23 de novembro, apresentava-se como a maior figura política do momento. A venda caiu-lhe dos olhos quando se convenceu de que realmente o vice-presidente, forte no parlamento e no exército, imporia sua interpretação do texto constitucional. Desde então, começa um período francamente conspiratório. Não havendo possibilidade de uma vitória parlamentar, só restava repetir a mágica da deposição de Deodoro.

Nessa aventura não estava Saldanha disposto a entrar. Primeiro, porque não havia ninguém no Brasil mais contrário à intervenção militar na política. Segundo, porque, como já se disse, talvez não houvesse quem melhor conhecesse a psicologia de Floriano. Deodoro, em cuja defesa ele se dispusera a lutar, era um emotivo. Sua bravura era um espetáculo, uma festa, animada por um fogo interior. Diante de tropas quatro vezes superiores às suas, em 15 de novembro, arrojou-se num ímpeto, sem hesitação, e arrastou a adesão da totalidade. Mas, diante da iminência de uma guerra civil, separando seus antigos companheiros, recuou e renunciou. Floriano era a frieza e a convicção inquebrantável de que o seu papel era a resistência. Foi o conhecimento

disso que afastou Saldanha, quando tomou conhecimento do rompimento de 6 de setembro: "Que desgraça. Eles não conhecem o *major*. Julgam que ele é Deodoro. Estão enganados. Agora mesmo Floriano está tomando todas as providências."⁸

Mas, se Saldanha não cria na solução pela violência e não apoiou o desespero de Wandenkolk, também não quis sair da sua posição estritamente técnica. Recusou terminantemente a pasta da Marinha numa entrevista histórica, minuciosamente descrita pelo Almirante Brusque.

Recusou, segunda vez, quando, procurado por um dos mais hábeis amigos de Floriano, o Senador Cunha Júnior. Ainda, quando Custódio de Melo achou que o plano de Floriano ficara a descoberto com o veto oposto à lei que vedava a reeleição dos que tinham ocupado a presidência, não se demoveu. Ele conhecia o *major*. Não aderiu. Com isso, para muitos, golpeou de morte o movimento. Com sua adesão imediata, Floriano não resistiria.

Mas, aqui, procuraremos evitar a história do *se*. A história é o que se passou, e não o que se poderia ter passado. Se Luís XVI não tivesse ordenado a cessação da resistência dos suíços, a revolução talvez não tivesse chegado até à República. Se Murat não tivesse avançado com os granadeiros em St. Cloud, o ciclo napoleônico não teria existido. Se Saldanha tivesse aderido, a 6 de setembro, Floriano cairia. É o que diz Felisbelo Freire, florianista sincero, logo após a derrota da revolta. Mas as eleições que se seguiriam, talvez, também, não tivessem trazido ao timão do Estado a figura do nosso Lincoln, que foi Prudente de Moraes. E, por aí iríamos, numa série de conjecturas, que nada têm de histórico.

O fato verdadeiro é que se criou uma situação única, jamais conhecida em nossa história: a neutralidade de uma autoridade militar em face de uma revolta. Nem Saldanha se declarava revoltoso, nem o Governo ousava demiti-lo da direção da Escola. Nem, sequer, deixava de manter correspondência e pagar os vencimentos de todos os seus

subordinados. Leia-se, por exemplo, o discurso de Rui Barbosa, perante o Conselho de Guerra, em 1895, na defesa do Almirante médico Dr. Pereira Guimarães. É a mais estranha das situações.⁹ “Os doentes da esquadra, que estavam sob as ordens das autoridades de terra, foram invariavelmente recolhidos ao Hospital da Misericórdia. Não se remeteu nenhum mais para a Ilha das Cobras. O estabelecimento existente nesta passou, pois, não só com o assenso, mas com o concurso material do Governo, a ter por destino *exclusivo* o tratamento de *revolucionários feridos*. Para esse fim continuou a administração pública a mantê-lo, a lhe fornecer os medicamentos, a lhe ministrar a dieta, a supri-lo de todos os pertences hospitalares, a lhe assegurar os serviços do pessoal médico naval. E se não bastasse, dando a essas relações suas com o almirante que considerava como revoltado, ao mesmo passo que o tratava como fiel, uma solenidade extraordinária, designou o chefe do Corpo de Saúde para ir servir às suas ordens.”

“Saldanha declara-se *neutro* entre o Governo e a revolta. Logo, só por uma ficção *ad hoc*, de que não há exemplo na história, podia o Governo abster-se de assimilar-lhe a atitude à dos rebeldes.”

“Mas, ao mesmo tempo mandava *conservar* no hospital os *indivíduos que forem tendo alta*, permitia o emprego da artilharia contra o hospital.”

“Entre o Governo que assim entregava nas mãos do Almirante Saldanha da Gama toda a autoridade sobre o hospital e o Governo que, ao mesmo tempo deixava empregar contra esse estabelecimento a artilharia, que ainda não lhe convinha apontar declaradamente contra o mesmo almirante, entre o Governo que sustentava o hospital e o Governo que o bombardeava, bem singular era o dilema em que se via o acusado.”

“De um lado, um Governo que, à custa do erário público, sustenta um hospital reservado ao tratamento dos insurgentes, os quais vão refazer-se nas enfermarias do Estado, para re-

gressar às fileiras revolucionárias, donde saíram com os ferimentos adquiridos na luta contra as forças legais. De outro um oficial general comandando oficiais e alunos de um curso militar na direção de um estabelecimento do Governo, Governo que se conforma a não exercer sobre esses alunos e esses oficiais a menor ação; que reconhece nesse general a posição inaudita de *neutralidade* entre as autoridades e a revolta, que, em suma, ao mesmo passo que lhe satisfaz as requisições e lhe paga os vencimentos, lhe lançaria a garra se ele se aventurasse a pôr pé em terra firme.”¹⁰

Não nos propomos a acompanhar os trâmites da revolta. Eles estão abundantemente estudados na obra de Felisbello Freire (incompleta); nas *Memórias e documentos* de Floriano, editados pelo Ministério da Educação, também incompletos; nas obras de Dunshee de Abranches e Sílvio Vieira Peixoto, do ponto de vista florianista; nas memórias dos Almirantes A. C. de Sousa e Silva, Raul Tavares e Frederico Vilar e na biografia de Dídio Costa, do ponto de vista saldanhista; e nas publicações do Almirante Álvaro de Vasconcelos, do ponto de vista custodista.¹¹

A última tentativa de pacificação, tentada pelo Almirante Baltazar da Silveira, malogrou-se. Melo exigia, como preliminar, a renúncia de Floriano — condição inaceitável, por quem se sentia destinado a representar um papel providencial na História. Floriano, sabedor da exigência — como sabia de tudo — recusou-se, sequer, a receber o Almirante Baltazar.

Apresentou-se, então, ao público, o espectro do bombardeio e arrasamento da cidade. O pânico contaminou a população. Ninguém o descreveu, como Coelho Neto, testemunha presencial, num de seus flagrantes da vida carioca naquele momento. Os que puderam, fugiram para o interior, ao menos para os subúrbios. Dentro da cidade, o fenômeno se concentrou no assalto aos transportes, àquele tempo, de burros: “Grosso tumulto de gente precipitava-se para os bondes, com algazarra;

mulheres corriam arrastando crianças que choravam; outras, sobraçando embrulhos, seguiam com lentidão, arfando. Uma velha, que caminhava em passo miúdo e rápido, parou de repente, como assustada, e pôs-se a olhar em volta, indo e vindo, estonteadamente. Veio até junto de mim, mas tornou, de novo, para o largo, e com as mãos ambas na cabeça, em grande desespero, pôs-se a chamar alguém, aos gritos. Os que passavam, surdos, em ânsia de salvação, empurravam-na e ela voltava-se olhando para todos os lados, sempre a gritar, aflita. Desapareceu como se a tivessem pisado os que corriam, mas os seus gritos ainda vibravam, mais longe, perdendo-se, a pouco e pouco, até que apenas ficou o marulho do povo que abalava desordenadamente.”

“E os bondes eram invadidos; senhoras iam de pé nos estribos, agarradas aos balaústres ou entre os bancos. Pobres mulheres levantavam nos braços criancinhas tenras, embrulhadas em toalhas e pediam por piedade que lhes cedessem um lugar, contando que haviam deixado o leite, que mal se podiam suster. Mas ninguém ouvia; o pânico apossava a multidão como as tempestades nos desertos levam às caravanas batidas até à morte.”

“O povo, no seu egoísmo brutal, batilhava pela vida, surdo a gemidos, atirando-se aos bondes com a sofreguidão dos naufragos que se arrojam, em massa à mesma barca frágil. Às vezes os cocheiros declaravam, travando os carros, — que os animais não podiam. Mas o povo irrompia em vozeiro — que tocasse, que seguisse. Ameaçavam; e homens vinham impelir os carros ajudando os muars até que se moviam e, ganhando impulso, faziam vagarosamente a volta com um rangido agudo pelos trilhos. E outros bondes chegavam apinhados, rumorosos. Carros eram disputados e, de todas as ruas, vinham ondas de gente, a correr, em escoamento ininterrompido.”¹²

Citei o depoimento de um romancista, porque, ninguém como eles, ficcionistas, reproduzem tão bem o ambiente criado em determinadas circunstâncias, como o reconhecem tantos historiadores e sociólogos.

Foi este ambiente de pânico, que levaria a cidade à anarquia; que fez com que o ministro do Exterior entrasse em contato com os comandantes estrangeiros e obtivesse o famoso acordo, que aliviou a tensão exercida, pela presença da esquadra revoltada, diante da cidade.¹³

O que se segue, só poderá ser discutido por técnicos, e não por leigos. Ou entramos na famosa história do se, que não é científica. É ucrônia, palavra que indica o que não ocorreu no tempo; como utopia, o que não tem lugar no espaço. O Almirante Melo parece ter-se fiado no efeito moral da revolta e na pressão do pânico sobre o Governo. Mas, ela falhou em face do temperamento frio do vice-presidente, e pela cartada da intervenção das forças estrangeiras.

A ocupação de Niterói, possível nos primeiros dias, foi sendo adiada, até se tornar impraticável.

Entrementes, a posição de Saldanha, perante o Governo, vai-se tornando cada vez mais difícil. A recusa em licenciar os alunos da Escola é positivamente um ato de desobediência. Agrava a situação. Ao mesmo tempo, não há articulação entre a Revolução Federalista, que avança ameaçadora, no Sul, e a chefia revolucionária. A criação de uma Junta, em Santa Catarina, ainda piora a situação. Ela devia tornar-se a base de uma negociação diplomática para conseguir-se o reconhecimento da beligerância. Em vez disso, tornou-se fonte de maiores e cada vez mais amargos conflitos, dadas as acusações que o Comandante Lorena, seu chefe, desfere reiteradamente contra os chefes federalistas, seus comandantes, bem como, aos aliados eventuais, como Rui Barbosa, destratado no momento em que se impunha uma conjugação de esforços.

Os esforços de Saldanha para impedir a adesão, em massa, de seus comandados, à Revolta, são cada vez mais arriscados. Ele próprio tem que ir buscá-los, de bordo do *Aquidabã*, pondo em jogo seu prestígio pessoal. Chegava-se, pouco a pouco, a um ponto, em que só restavam a Saldanha

duas saídas: a prisão voluntária ou a adesão. Esta se tornava cada vez mais inevitável. A adesão da Ilha de Ville-gaignon, de que Saldanha tivera conhecimento prévio, colocou-o numa posição insustentável. O ministro não era mais, positivamente, obedecido; mas, por outro lado, não demitia o diretor da Escola, o que levava a situação esdrúxula da *neutralidade* ao paroxismo.

Saldanha vê-se impellido a uma situação igualmente esdrúxula: assumir uma posição primacial numa revolução militar, o mais legalista e o menos militarista dos militares. Em carta a Silveira Martins, ele equaciona a sua posição, cada vez mais sutil: "Oposto por instinto a toda a revolta, e por princípio, a toda imiscuição militar na política, eu não posso agora participar da primeira — a revolta, senão impedido pela força dos acontecimentos, nem tomar parte na segunda — intervenção das forças armadas, senão quando a minha personalidade se tornar verdadeiramente indispensável como elemento sério de força e de ordem."

Silveira Martins pretende oferecer-lhe a chefia de Governo de Santa Catarina, o que daria alto relevo àquele chamado *governicho* e lhe daria ensanchar de, numa derradeira tentativa, isento de compromissos, assim como, de levantes, concorrer para, com o seu esforço e sua força moral, "fazer voltar as nossas classes militares à verdadeira trilha do seu papel e da sua missão."

Mas a sugestão do chefe federalista não teve o necessário apoio do chefe da Revolta Naval. Ora, o *governicho*, em matéria de filosofia política, era tão jacobino, quanto os que mais o fossem, no campo florianista. Em vez de um ponto de apoio, foi um foco de atritos, que nunca se articulou com a revolução gaúcha. Não acolheu o Conselheiro Maciel, representante de Silveira Martins, e atacou o General Salgado, alto expoente das forças do Rio Grande.

O tempo era aliado de Floriano. Saldanha sentia-o angustiadamente. Ainda às vésperas de dar o passo decisivo, o Almirante recebe o convite para a

chefia do Estado-Maior da Armada, última táboa oferecida para sua permanência fora da rebelião. Saldanha confiava em suas relações com altas figuras do Exército, com que ele colaborara nos últimos anos do Império. Fez sondar Hermes da Fonseca. Mas o sobrinho de Deodoro não colocou seus justos ressentimentos pessoais acima de seus compromissos.

A 8 de dezembro, afinal, aparece o célebre manifesto de Saldanha, onde se lê o fatídico trecho, tão facilmente explorado, em que se falava em "repor o Governo do Brasil, onde estava a 15 de novembro". Para os que o acusavam de restaurador, não podia haver prato mais apetitoso. Até o fim da Revolução, esta expressão vai servir de pretexto para acusações, ainda que os monarquistas se tenham sempre lamentado da não adesão de Saldanha à conspiração que eles teimavam em tecer continuamente.¹⁴

Mas, uma vez que assumia uma nova posição, Saldanha se propôs a realizar a missão que lhe parecia destinada. Manter, durante certo tempo, a Esquadra revoltada na Baía de Guanabara, forçando o Governo a guarnecer fortemente a Capital Federal, e permitir a invasão dos federalistas, que avançavam do Sul; fortalecer os laços com os revolucionários do Sul e ameaçar São Paulo, com um possível desembarque em Santos. Para sustentar essa posição urgia, ou tentar um temerário ataque ao Rio, cuja realização foi desaconselhada pelas sondagens realizadas, ou a Niterói, para o qual seriam necessários reforços trazidos pelo *Aquidabã*, que se achava em Santa Catarina. Tais reforços, por causas ainda não conhecidas, não chegaram. O ataque à Armação, com imensa inferioridade de número, só teve como efeito aliviar o cerco crescente em torno da Esquadra.

Restava, agora, a possibilidade de um combate na Bahia, contra a Esquadra do Almirante Gonçalves, que ali se concentrava. Mas tal combate, também, não foi possível. As duas melhores unidades chegaram a iniciar a sua missão, quando foram detidas por um desarranjo técnico. A concentração da

Esquadra na Guanabara passou, então, de ameaça, a uma verdadeira ratoeira. Ainda havia esperança da chegada do *Aquidabã*, única unidade capaz de forçar a saída da barra, para levar os insurretos ao encontro dos rebeldes do Sul. Mas o famoso vaso de guerra, comandado pelo lendário Comandante Alexandrino de Alencar, chegou até à entrada da barra, quando recebeu ordem de voltar, incontinenti, ao Sul. Entrementes, o Governo se fortalecera poderosamente, em torno da baía, acobertado pelo acordo com os comandos estrangeiros. A nova Esquadra já bordejava à boca da Guanabara. Só restava o asilo.

Começa, então, a fase de agonia: o asilo nos barcos portugueses; o excesso de asilados, com todas as consequências; a viagem ao Prata, a fim de abastecerem-se os navios; a fuga, com absoluto desconhecimento do comandante português, conforme relatos absolutamente fidedignos; e, finalmente, a tentativa de apresentação de satisfações a Portugal, malograda, em face da preocupação única do governo português de conseguir restabelecer as relações com o brasileiro, rompidas por ocasião do asilo.

Afinal, a fase derradeira, da preparação de nova invasão do Rio Grande, com um punhado de amigos restantes, e os entendimentos com Silveira Martins. Hoje, que nós sabemos quem foi Prudente de Moraes, e os propósitos sinceros de pacificação, o sacrifício de Saldanha nos parece vão. Mas, se consultarmos a correspondência das grandes figuras da época, veremos que a todos se afigurava impossível que o advogado paulista conseguisse: primeiro, ser eleito; segundo, empossar-se; e, finalmente, governar.

Floriano deixaria o Governo sem ter completado a *missão purificadora*, a que o instigavam seus ardorosos partidários. Ele sentiu que não o poderia nem deveria fazer. A sondagem aos Governadores foi revelada pela indiscreta resposta pública de Gabino Besouro.¹⁵ A conduta de São Paulo fora pautada por um rigoroso legalismo. Prudente de Moraes temia que, em vez

da consolidação da República, viesse, da ditadura, o caudilhismo; e Campos Sales advertia o Governador Bernardino de Campos contra os exaltados.¹⁶ A posição de Minas foi desvendada, em carta maneirosa, mas clara, de Afonso Pena.¹⁷

Finalmente, a própria Marinha, nova e legalista, não estava disposta a concorrer para a instauração de uma ditadura, fosse ela qual fosse. Ouvi de um oficial às ordens do Almirante Gonçalves, que os novos vasos de guerra passaram as noites de 13 e 14 de novembro de 1894, de fogos acesos, prontos a uma reação, a qualquer golpe de Estado.

Isto não pertence à história do se, à ucronia. São documentos existentes e divulgados.

Está por se fazer a crônica objetiva e completa do movimento revolucionário, de suas falhas e de suas realizações. Mas, não há de ser feita por um leigo. Há muito que esquadrihar nos incidentes com oficiais estrangeiros, especialmente os americanos. O próprio Floriano, dentro de seu lema — “confiar desconfiando — soube tirar proveito do apoio dos Estados Unidos; mas não cria na gratuidade ou no republicanismo, com que eles mascaravam a proteção ao governo legal. Retardou, de cinco meses, o recebimento das credenciais do novo ministro plenipotenciário americano. E quando Glicério lhe perguntou se não considerava isso uma falta de reconhecimento dos serviços prestados por aquele país, respondeu, laconicamente: — Hum! É por amizade? Não creio. Veja o Amazonas.”¹⁸

É que o desconfiado presidente já estava informado das tratativas americanas com a Bolívia, a propósito do Acre. Mas, isto já é outra história.

A retirada da Guanabara é todo um descambar de desastres: o desembarque tardio no Rio Grande do Sul, inútil para a Revolução; a entrega do Cruzador *República* ao Governo Argentino; o afundamento do *Aquidabã*; a morte de Gumercindo Saraiva; a chacina das altas personalidades do Paraná e a cha-

cina no Rio de Janeiro; o conflito diplomático, em virtude da negação do direito de asilo; a viagem terrível do Pedro III; os incidentes, em Lisboa, com Benjamim de Melo; e, finalmente, a chefia militar da Revolução, oferecida por Silveira Martins.

Da correspondência com Silveira Martins, em Buenos Aires, até à fixação de Sa'danha, em Montevideu — e, mesmo depois, — verifica-se que os dois grandes chefes estavam convencidos de que o florianismo iria impedir, ou anular, a presidência de Prudente de Moraes. Manter a Revolução acesa seria, assim, dar um ponto de apoio para a futura reação contra a ditadura, que se afigurava inevitável.

É desolador ver o ardor com que Saldanha se entrega ao preparo da nova invasão. O próprio Silveira Martins, procura dissuadi-lo de tomar parte pessoal na expedição: "Ele será fatalmente sacrificado. Não conhece o terreno em que pisa, nem sabe andar a cavalo. O gênero de guerra que fazemos no Rio Grande do Sul vai surpreendê-lo, inutilizando-lhe a inteligência e a bravura."¹⁹

Aqui entra, em grande parte, o célebre *orgulho eqüestre dos gaúchos*, a que se refere Oliveira Viana. Saldanha, nas terras de sua família, aprendera, desde criança, a equitação. Mas, para um gaúcho, não há *baiano* que saiba montar. Quanto ao *gênero de guerra*, tinha o velho tribuno amplamente razão. Toda a correspondência, que resta dessa época, é um desafiar de decepções: falta de recursos, desistência de grande número de chefes e convicção da inutilidade dos esforços. Saldanha fez-se surdo a todas as vozes desanimadoras e entrou no território brasileiro, acompanhado do punhado de oficiais, que restava de seus antigos companheiros. Falharam os canhões, adquiridos em Buenos Aires, e que nunca chegaram ao campo de batalha.

Prudente de Moraes falava em paz honrosa. Mas o Governo local zombava do Governo central. Para os renitentes federalistas, as sutilezas jurídicas ficavam em segundo plano. O que interessava era a autoridade domina-

dora de Castilhos e seus delegados. Sa'danha não toma parte nas negociações de paz, entre o General Inocêncio Galvão e Joca Tavares. O que pretende é ter uma base forte, para obter vantagens na paz. A anistia não lhe interessa, pessoalmente. Despedira-se, definitivamente, das Forças Armadas. Ele quer, porém, salvar os seus rapazes; e não privar a Marinha dos valores que se haviam revelado.

A catástrofe final é uma das páginas mais lúgubres da nossa história. Pela mão de um estrangeiro, um alto padrão de nossa cultura é estraçalhado, de maneira bárbara, e sepultado em terra estranha.

A pastoral do Bispo do Rio Grande do Sul, D. Cláudio Ponce de Leon, é o mais eloqüente documento relativo à violência e selvageria, com que era conduzida a luta: no combate do Rio Negro, 300 prisioneiros encurralados num grotão, sofreram a degola, um a um. A narrativa do espetáculo terrífico, do local do combate de Campo Osório, é qualificada de loucura coletiva, por um médico de Montevideu, Dr. Florêncio Sanchez, e publicada, significativamente, nos *Arquivos de Psiquiatria*. (Buenos Aires, 1896).

O maior elogio do vencido foi feito pelo vencedor. Em discurso, na maçonaria, dias após o combate, o General João Francisco declarou: "Antes de aceitar o combate e depois de verificar a superioridade numérica das forças legais, Saldanha da Gama poderia retirar-se comodamente para o Estado Oriental. Mas não quis recuar. Ele estava disposto a morrer. E morreu."²⁰

A descrição minuciosa dos últimos movimentos, de uma parte e de outra, está feita. Verifica-se que falharam todos os planos bem elaborados por Saldanha. O combate embalado da cavalaria, em frente às trincheiras, impediu a intervenção dos atiradores, impossibilitados de alvejar unicamente o adversário.

De Saldanha diria, dez anos depois, Martim Francisco: "Era uma enciclopédia de competências. Aliava a coragem à calma; irmanava à impavidez à

elegância; anexava a força à ciência.” “Astrônomo, devassava o espaço; sociólogo, mantinha fé robusta no direito e na civilização; mestre, era o companheiro dos discípulos; guerreiro, foi o soldado da vanguarda; soldado, caiu, como na antiguidade caíram os espartanos; vivo, era o primeiro onde aparecia; morto, ainda assim, fascina a geração que o sucedeu.”²¹

Apenas desaparecido, sua figura ascende à posição de símbolo da sua classe. As virtudes que revelou, no correr da sua carreira, entram para a nossa gesta heróica. A disciplina que impôs aos comandados, transparece desta página, de um de nossos melhores estilistas, Eduardo Ramos:

“A disciplina é a potência gerada pelos profundos instintos da preservação humana para contrapesar, submeter e dirigir a cega bruteza da força. Ela cresce nas organizações sociais, numa ação construtiva análoga à lei da gravitação como elemento de equilíbrio. Fora dos altos destinos que regem o nosso destino, seria impossível explicar como um só general, fraco na sua unidade, e desarmado, consegue, pela simples presença, pela irradiação dos seus olhos, pelo prestígio da jerarquia que parece passar por uma tonalidade impressiva na sua voz, nas suas palavras, e comunicar a seus gestos uma energia dominadora, — seria inexplicável, digo eu, que tamanho poder se realizasse em um só homem sobre massas inumeráveis que se lhe submetem nas mais duras transes da obediência, se esse fenômeno assombroso não resultasse de uma lei moral das sociedades humanas.”

Conta-se que o Almirante Saldanha da Gama, de uma feita, mandou aplicar a um marinheiro incorrigível uma pena corporal, como era lei do tempo, em todas as Forças Armadas. “Terminado o castigo o refratário... com a boca espumante de ódio protestou apunhalar o chefe que ordenara o tormento. Saldanha foi informado da ameaça que partia de uma das praças mais violentas entre as do seu comando e ordenou que ela viesse imediatamente ao seu camarote. O marinheiro apre-

sentou-se. *Então* — disse-lhe o Almirante, indo fechar a porta que o deixara a sós com o subordinado, *As ordens*, — murmurou o marujo, com a mão direita erguida em continência. *Faze-me a barba!* — ordenou Saldanha entregando-lhe uma navalha. O Fígaro obedeceu, mas de tal maneira a mão lhe tremia, que se deteve depois do primeiro lanço. — *Então?!* — Não posso, — explicou humildemente o estranho barbeiro: — *tenho medo de molestar Vossenhoria.*”

“Saldanha ergueu-se e cravou no rosto do interlocutor um sombrio olhar impávido.”

“O marinheiro caiu-lhe aos pés de joelho, beijando-lhe as mãos... Eis a disciplina.”

“Quando não se possui o temperamento para afrontar esses episódios, cumpre ao serventuário militar despir serenamente a sua farda, enrolar o torçal do talim na sua espada e os depor, como ornamentos de uma carreira frustrada, aos pés da sagrada bandeira que ele jurou, mas não soube defender.”²²

O que nos corre perguntar, ao fim dessa longa exposição, é se terá sido inútil o sacrifício de tantas centenas de bravos brasileiros. Não pensa assim João Camilo de Oliveira Torres: “Saldanha da Gama não foi totalmente vencido. Conseguiu forçar Floriano a suspender o estado de sítio e a marcar as eleições, de onde saiu o governo de Prudente de Moraes. Sem a revolta resistiria o marechal aos convites dos positivistas para fazer-se ditador?”²³

Note-se que Dunshee de Abrantes, em sua *A revolta da Armada e a Revolução riograndense*, acredita que havia uma forte corrente, no sentido de proclamar-se a ditadura em 15 de novembro de 1894.²⁴ A persistência da armada rebelde foi um alarme diante dos que sonhavam com o ideal da ditadura republicana. Ciente da disposição das forças políticas, como foi dito, o próprio Floriano fez com que o golpe se frustrasse.²⁵

Mas, ainda depois da posse de Prudente, era insistente a notícia da volta de Floriano. Isso fazia com que Sal-

danha persistisse num movimento condenado ao malogro. Mesmo a notícia verdadeira da moléstia do Marechal era interpretada como disfarce para ocultar a conspiração. Quem poderia imaginar que o Marechal se finaria poucos dias depois do combate de Campo Osório?

Tudo faz crer que Saldanha estava consciente da impossibilidade de uma vitória militar do movimento. Tratava-se de manter uma posição, que permitisse garantir uma solução honrosa. Ele estava convencido de que o Governo civil não conseguiria libertar-se do militarismo. Chamava o advento do novo presidente da "simbólica investidura do Dr. Prudente de Moraes". É compreensível que uma posição tão sutil não lhe despertasse o entusiasmo, que o conduziu à revolta em dezembro de 1893. Tanto ele quanto Silveira Martins amarguravam, diariamente, o abandono de dezenas de companheiros. Não chegavam a 200 homens os companheiros da primeira hora.

Além disso, chocava-o a atmosfera totalmente diversa daquela em que se formara. Como poderia um homem de sua estrutura admitir que Silva Tavares e Carlos Teles interrompessem, momentaneamente, suas incompatibilidades para comparecerem, ambos, a um churrasco, onde confraternizaram?²⁶ Apesar de tudo, enfrentou tranqüilamente o risco da catástrofe. Em carta a Benjamim de Melo, escreve estas graves e tristes palavras: "Ao menos poderei acabar combatendo, em vez de sobreviver como caloteiro a uma revolução pela qual tudo sacrifiquei."²⁷

Até o momento da fatal invasão, esperava-se um acordo. Houve até uma tentativa de entendimento entre Silveira Martins e Abbot, representante extremado do florianismo, à frente de nossa representação em Buenos Aires. Mas terminou com uma apóstrofe arrasadora de nosso maior triunfo, sem qualquer resultado prático.

A anistia, ainda que insatisfatória, proposta pelo Governo, caiu, por um voto, no Senado. Ainda que fizesse concessões julgadas excessivas, ao jacobinismo, falando em *submissão in-*

condicional, teria impedido a nova invasão. Ao menos, esfriaria os poucos que restavam fiéis à bandeira saldanhista, já que, paralelamente, os castilhistas haviam perdido dois pontos, com a substituição de Vitorino Monteiro e Abbot no campo diplomático.

A revolução retraía-se, agora num terreno local: restringia-se à luta contra o castilhismo e a sustentação dos princípios parlamentaristas do partido federalista. As proporções do conflito estavam assaz diminuídas, comenta Dunshee: um estadista da visão de Silveira Martins sobre os problemas nacionais, embaraçado com problemas paroquiais; um técnico militar e patriota, do porte de Saldanha, empenhado em organizar trincheiras e planejar guerrilhas.

As condições em que ficavam os revoltosos eram as mais humilhantes. Dirigindo-se a Silveira Martins, Saldanha justifica sua persistência na luta: — *Prefiro o extermínio.*

Foi o que ele teve, afinal. Mas, com o desaparecimento das duas grandes culminâncias morais, de ambos os lados, o ambiente se clareou: a anistia veio. Os *rapazes* de Saldanha, curtidos no sofrimento e na luta sangrenta, puderam, em boa parte, retomar o lugar que mereciam no seio da nossa Marinha de Guerra, que renasceu das cinzas e veio a constituir uma nova e brilhante geração. Quanto a ele, declarava, claramente, que não mais voltaria ao Brasil: "Minha carreira está terminada. Irei para Portugal ser professor de primeiras letras." Voltou, porém, após a morte, glorificado e respeitado pelos adversários da véspera, transformado em símbolo da honra e do patriotismo da Armada Nacional.

A Revolução foi flagelada, disse Rui Barbosa, no Senado, em 3 de setembro de 1895, porque não venceu. "Se esta é a sorte das revoluções que não vencem, esta consideração moral devia aconselhar aqueles que julgam as revoluções a não empregarem em relação a elas os epítetos ferinos, que o ódio inspira."

Já que citamos o patrono dos advogados, permiti que encerre estas con-

siderações com uma página desse espírito, em cuja convivência labuto, já há cerca de quarenta anos. É uma homenagem aos que morreram por terem seguido os seus chefes prestigiados: *Durante quatro meses*, escreveu Rui Barbosa, na *Imprensa*, em 1900, “as armas da legalidade espingardearam friamente, nas ilhas deste porto, quinhentos a seiscentos homens. Tal o depoimento dado ao autor destas linhas quando, em 1895, regressava do exílio, por uma alta patente do exército, então investida em cargo de elevada confiança administrativa no Ministério da Guerra. Isto apurei com todos os elementos da certeza oficial.” No entanto as leis de guerra a descrevem o vencedor ao dever de poupar os que depuseram as armas. Matá-los é assassinar.

Graças àquela chacina, continua Rui, “a armada brasileira perdeu a legião de heróis cujos despojos semearam de vastos sepulcrários cruentos as formosas águas da Guanabara. Graças a essas eliminações bárbaras, os nossos navios, apesar de tão poucos, não têm hoje braços com que acudir à manobra, ou guarnecer os canhões. Salvou-se, mercê de Deus, a oficialidade violentamente disputada à bandeira lusitana. Salvaram-se os que, como Alexandrino de Alencar e Custódio de Melo não estavam encerrados entre as baterias das nossas fortalezas. Mas a flor da nossa admirável marinagem, aquela bizarra soldadesca naval, essa colônia

de lobos marinhos, que enxameava nas amuras e nas enxárcias dos nossos vasos de guerra, padeceu no silêncio complacente das trevas a morte obscura, inútil e afrontosa dos salteadores...

“A pátria não seria a mais insígne expressão da maternidade, se consentisse agravar, contra filhos seus, imolados a paixões e idéias nobres, a dura expiração da morte em batalhas fratricidas, ou execuções selvagens, com as pompas, os estrépitos, as fanfarras da alegria, e não tivessem abertas as portas dos seus templos, recamados de carinhos os eternos dormitórios dos seus campos santos, e para os infortúnios do entusiasmo, do heroísmo, do amor à liberdade.”²⁸

Conta Dunshee de Abrantes que, em dezembro de 1893, Saldanha perguntou a um oficial da maior confiança se sabia o que o levaria a aderir. O interrogado respondera, gracejando: — Foi a restauração. Respondeu-lhe Saldanha: — “Está enganado. Não foi a política. Foi o desespero de ver a nossa farda enlameada.”²⁹

O orgulho de trazer uma farda impecável é que mantém imarcescível o espírito de uma corporação.

Que Deus não permita que os nossos militares jamais se vejam levados ao desespero para poderem ostentar seus uniformes imaculados. Eis o que confiamos que ocorra sempre num Brasil organizado na lei para o progresso e para a justiça.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

- 1 — VARNHAGEN, Francisco Adolfo de — *História do Brasil*. 4. ed. [s.l., s.ed.] 1948.
- 2 — A ORDEM. Rio de Janeiro, 1938. p. 68.
- 3 — MACEDO SOARES, José Eduardo de — Saldanha, sua marinha; um perfil magistral das maiores figuras da armada brasileira. In: *Política versus marinha*. Rio de Janeiro, Garnier [s.d.] p. 23.
Depoimento pessoal ao conferencista.
- 4 — AZEVEDO, José Afonso Mendonça — *Vida e obra de Salvador de Mendonça*. Rio de Janeiro, Ministério das Relações Exteriores, 1971.
- 5 — MENDONÇA, Salvador de — “A República”, cousas do meu tempo. *Revista do Livro*, Rio de Janeiro, 5(20): 145-156, dez. 1960. “quebrando a espinha dorsal da Revolta com apoio da esquadra norte-americana”.
———. *O Imparcial*, Rio de Janeiro, 25 maio de 1913. “Quebrando a espinha dorsal da Revolta com apoio da esquadra norte-americana”.
- 6 — PEIXOTO, Arthur Vieira — *Biografia do marechal Floriano Peixoto*. Rio de Janeiro, Ministério da Educação e Cultura, 1939. p. 126 (Floriano, memórias e documentos, v. 1).

- 7 — NABUCO, Joaquim — *A intervenção estrangeira durante a revolta*, 2 ed. Rio de Janeiro, Freitas Bastos, 1932. p. 175, nota 4.
- 8 — ALMEIDA, Teófilo Nolasco de — Almirante Saldanha; a verdade histórica. *Jornal do Comércio*, Rio de Janeiro, 24 fev. 1935.
- 9 — BARBOSA, Rui — *O Contra-Almirante Pedro Guimarães, perante o Conselho de Guerra*. Rio de Janeiro, 1895, v. 12, t. 1 (Obras completas).
- 10 — BARBOSA, Rui — op. cit. p. 239.
- 11 — MEMÓRIAS e documentos. Rio de Janeiro, Ministério da Educação e Cultura, 1939. p. 41, v. 5.
- 12 — COELHO NETO — *O morto*. 3 ed. Porto [s. ed.] 1924.
- 13 — BEVILAQUA, Clóvis — *Direito público internacional*. Rio de Janeiro, Francisco Alves, 1912. p. 136-8. Este acordo foi justificado pela "defesa dos interesses superiores da humanidade, relativamente a uma população sem defesa, da qual tão grande parte é composta de estrangeiros, cuja seguridade a esquadra tem o direito de garantir". Mas, nem essa razão autorizava a ingerência dos representantes estrangeiros na luta, porque no Brasil, havia ainda um governo organizado, cumprindo a sua missão. Nem com insurrectos, quer dos que sustentavam o governo legal".
- 14 — ASSIS BRASIL, Francisco de — *Do governo presidencial na república brasileira*. Lisboa [s. ed.] 1956. p. 53. "Em meio de tantas circunstâncias favoráveis teve o movimento uma só, de força puramente moral, que foi bastante para lhe dar morte. Havia, sem dúvida, lá dentro, bons republicanos, mas os preponderantes eram monarquistas impenitentes; a origem dos recursos pecuniários da revolta deixou de ser mistério. Isto convenceu toda a gente de que o que estava em questão era a própria existência da república... Tanto bastou para que o primeiro magistrado da nação se visse rodeado de dedicações inúmeras, entre as quais muitas de homens que estariam longe de aplaudir o seu governo".
- 15 — BELO, José Maria — *História da República*. 4 ed. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1959. 152 p.
- 16 — MOTA FILHO — *Uma grande vida*. São Paulo [s. ed.] 1931. 121 p.
- 17 — PENNA, Affonso A. Moreira — A eleição de Prudente de Moraes e o fim do... (carta de 23 de janeiro de 1894, de Afonso Pena ao marechal Floriano Peixoto) *Revista do Instituto Histórico Geográfico*, Rio de Janeiro (285):19-20, out./dez. 1969. "A eleição que tem dia expressamente marcado na Constituição (art. 47) e que assume gravidade excepcional deste ano". "É preciso não deixar a menor margem de suspeita daqueles que, dentro e fora do Brasil, têm especulado com a suposta intenção de impedir-se a eleição do Presidente da República". (documentos do arquivo de Floriano Peixoto).
- 18 — BARBOSA, Rui — *A imprensa*. Rio de Janeiro, 26 nov. 1900 (confirmado por Glicério em 5 dez.).
- 19 — LAFAYETTE, Pedro. — Op. cit. 2, p. 224.
- 20 — CINTRA, Assis — *Histórias que não tem na história*. São Paulo, Companhia Editorial Nacional, 1928. 166 p.
- ALMEIDA NOGUEIRA — *Estudos ligeiros*. São Paulo [s. ed.] 1914.
- 21 — MARTIN, Francisco — *Os dois almirantes*. Santos [s. ed.] 1905.
- 22 — RAMOS, Eduardo — *Prosas de Cassandra*. Rio de Janeiro, L. Ribeiro, 1918, p. 142.
- 23 — O PRESIDENCIALISMO no Brasil. Rio de Janeiro, *O Cruzeiro*, 1962. p. 185.
- 24 — MEDEIROS E ALBUQUERQUE — *Quando eu era vivo; memórias 1867 a 1934*. 2 ed. postuma e definitiva. Rio de Janeiro, *O Globo* [1945] p. 121 "Quem me disse isto? — Lauro Müller, várias vezes. E para esse caso Lauro era um informador idôneo".
- 25 — BARBOSA, Rui — *Obras completas. Discursos parlamentares, trabalhos jurídicos. Discurso no Senado a 3 de setembro de 1895*. Rio de Janeiro, Ministério da Educação e Saúde, 1952. v. 22, t. 1, p. 69. "Ouçamos um dos ministros que mais tempo serviram nos conselhos do diretor, que mais alto subiram nas suas distinções, que mais fundo privaram nas suas confidências". "Rebelde o depoimento solene do Sr. Felisbelo Freire no *Jornal do Comércio* logo após o termo do Terro. Que diz ele? Que, se não fosse a revolução, a constituição republicana estaria provavelmente destruída. Eis aí rôto de alto a baixo o véu da famosa legalidade. É um dos seus ministros quem atesta que o movimento de 6 de setembro foi o obstáculo à declaração da ditadura, que o pensamento íntimo de marechalato era impedir a eleição presidencial, Fazei, pois, a revolta a mercê dessa

justiça, cuja confissão irrompe da consciência dos próprios conselheiros do ditador”.

- 26 — ABRANTES, Dunshee de — Op. cit., 2. p. 138.
- 27 — ABRANTES, op. cit. p. 145.
- 28 — BARBOSA, Rui — *Obras completas*. Rio de Janeiro, MEC., Fundação da Casa Rui Barbosa, 1976, v. 27, t. 6, p. 19.
- 29 — ABRANTES, Dushee de — op. cit., p. 6.

UMA BIBLIOGRAFIA ABREVIADA DA REVOLTA ARMADA PODE SER ASSIM ESBOÇADA:

Do ponto de vista florianista

- PEIXOTO, Sílvio — *No tempo de Floriano*. Rio de Janeiro, A Noite, 1940.
- FREIRE, Felisberto — *História da revolta da armada*. Rio de Janeiro, 1806. v. 1.
- ABRANCHES, Dunshee de — *A revolta da armada e a revolução Riograndense*. Rio de Janeiro, M. Abranches, 1955. v. 2 (ed. 1901).
- MURICY, J. C. da Silva — *A revolução de 1893 nos estados de Santa Catarina e Paraná*.

Sobre Custódio de Mello:

- CUSTODIO DE MELLO, José — *O governo provisório e a revolução de 1893*. São Paulo Comp. Ed. Nacional, 1938. v. 2 (Biblioteca Pedagógica Brasileira, série 5).
- VASCONCELLOS, Álvaro de — *O Almirante Custódio de Mello e a revolução de 1893*. Rio de Janeiro [s. ed.] 1949 (vários artigos complementares).

Sobre Saldanha da Gama:

- COSTA, Dídio Iratin Afonso — *Almirante Luiz Philippe de Saldanha da Gama*. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1957.
- BRASIL. da Marinha Serviço de Documentação — *Cenário do Almirante Saldanha (1846-1946)*, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1935.
- MACEDO SOARES, José Eduardo — *Saldanha, sua vida, sua obra*. Rio de Janeiro [s. ed.] 1935.
- VILAR, Frederico — *As revoluções que eu vi*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1951.
- CALDAS, Honorato — *Apoiose do Almirante Saldanha da Gama*. Rio de Janeiro, Alex Vilela, 1893. 383 p.
- THOMPSON, Arthur — *Guerra civil do Brasil de 1893-1895*. Rio de Janeiro, Ed. Ravaro, 1934, 458 p.
- SOUZA E SILVA, Carlos Augusto — *Almirante Saldanha e a revolta da armada*. Rio de Janeiro, J. Olympio, 1936.

LAFAYETTE, Pedro — *Saldanha da Gama*. Rio de Janeiro, Ed. Sousa, 1959. 2 v.

TINOCO, Godofredo — *A vida amorosa de Luiz Philippe de Saldanha da Gama*. Campos, 1956.

RODRIGUES, Raul de Oliveira — *Um militar contra o militarismo*. Rio de Janeiro, O Cruzeiro, 1959.

MONTEIRO, Tobias — *Reminiscências do Almirante Saldanha*. *Jornal do Comércio*, Rio de Janeiro, 24 abril, 1909.

———. ———. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, v. 185.

CCOSTA, Dídio Iratin Afonso — *Saldanha*. Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1944 (contendo extratos do Diário do aspirante Roberto de Barros).

CASTILHO, Augusto de — *Portugal e Brasil; conflito diplomático*. Lisboa, M. Gomes, 1894. 3 v. (estudo do aspecto diplomático).

AZEVEDO, José Afonso Mendonça — *Vida e obra de Salvador de Mendonça*. Rio de Janeiro, Ministério das Relações Exteriores, 1971.

MENDONÇA, Salvador de — *A situação internacional do Brasil*. Rio de Janeiro, 1913.

Alguns desses trabalhos, divulgados parceladamente pela imprensa, provocara, polêmica como:

TAVARES, Raul — *Da revolta à revolução*. *Jornal do Comércio*, Rio de Janeiro, 17 jan. 1937.

ALMEIDA, Theophilo Nolasco de — *Almirante Saldanha; verdade histórica*. *Jornal do Comércio*, Rio de Janeiro, 24 fev. 1935.

SILVADO, Américo Basílio — *A revolução e Floriano*. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 7 a 28 mar. 1937.

MELO, Miguel — *Indiscrições de papéis velhos*. *Revista do Brasil*, Rio de Janeiro, 26(104). ago. 1924.



Thomas Sackville Crosbie. Capitão-de-Bandeira da Nau *Pedro I*. Óleo sobre tela de A. Earle, em exposição no Serviço de Documentação Geral da Marinha.

OS OFICIAIS DE COCHRANE: AS MARINHAS BRITÂNICA E BRASILEIRA

DR. BRIAN VALE*

Para a Marinha Imperial, 1823 foi um ano de vitória. O êxito da Independência alicerçou-se no Domínio do Mar e numa brilhante e incomparável campanha, em que a Esquadra, forjada pelo Ministro Luís da Cunha Moreira, fora comandada, com audácia e completo sucesso, pelo Primeiro-Almirante, Lorde Cochrane. Em operações que duraram apenas seis meses, Cochrane e

APRESENTAÇÃO*

O Doutor Brian Vale, funcionário do Conselho Britânico, serviu no Brasil durante quatro anos. Naquela ocasião, apaixonado que é por assuntos navais, aplicou os intervalos de seus múltiplos afazeres no importante órgão, à pesquisa histórica, relacionada com a Formação da Marinha Imperial Brasileira e os oficiais ingleses que ingressaram na nossa Armada. De tais pesquisas, resultou uma série de importantes

seus comandantes haviam, com sucesso, bloqueado e expulsado de Salvador Exército e Esquadra portugueses ali baseados, perseguindo os em águas brasileiras e na travessia do Atlântico; a seguir, com audaciosamente típica *ruse de guerre*, haviam livrado as Províncias do Pará e Maranhão das tropas inimigas. Graças a Cochrane e à Esquadra, no final de 1823, o Pavilhão Verde-Amarelo do Brasil tremulava, incontestemente, da floresta amazônica aos pampas do Rio da Prata.

Se 1823 foi ano de vitória, 1824 o foi de consolidação. A extensa costa brasileira e a distribuição dispersa da população davam ao Domínio do Mar papel essencial, tanto na defesa externa, quanto na manutenção da ordem interna. Em ambos os setores esteve ativa a Marinha, durante 1824: desdobrando-se para enfrentar um provável contra-ataque português e cooperando com o exército, para sufocar a Confederação do Equador. Em janeiro de 1823, o Brasil possuía apenas quinze navios de guerra de grande porte, totalizando 382 peças. Um ano mais tarde, mercê de presas e compras, eram já vinte e seis navios, com 620 canhões; sete outros estavam em construção nos estaleiros brasileiros, ingleses ou americanos. Em termos de material, a Marinha estava

forte; quanto ao moral e recursos humanos, seus oficiais e marujos haviam combatido juntos o suficiente para estabelecer as bases de uma tradição naval, alicerçada na disciplina e na confiança da vitória.

A História tem sido benévola com Cochrane. Sua grande contribuição para tornar a Marinha Imperial uma força de combate e o efeito decisivo de seu incomparável talento militar no curso da guerra são, com justiça, lembrados. Permitimo-nos esquecer que a energia que o fez gênio na guerra, fê-lo, igualmente, ameaça na paz — desconfiado de seus empregadores, impaciente e irascível, particularmente quando o dinheiro das presas ou o pagamento estavam em jogo. Mas Cochrane não poderia ter obtido sozinho suas vitórias. Os esquadrões que comandou tiveram que receber reforços, provisões militares, alimentação e pagamento e foram Luís da Cunha Moreira e, subsequentemente, Francisco Vilela Barbosa que providenciaram os serviços administrativos essenciais. Sem marinheiros de confiança, seus navios seriam inúteis à causa brasileira e foi Felisberto Caldeira Brant Pontes, em Londres, quem, por auto-iniciativa, recrutou o núcleo inicial deles. Finalmente, mas igualmente importante, Cochra-

artigos, publicados no *The Mariner's Mirror*, um dos mais importantes periódicos dedicados à História Marítima, e que foram o elo inicial da valiosa caçada de colaboração, que o Doutor Vale vem prestando ao SDGM, desde julho de 1972, quando a nosso convite, veio ao Rio de Janeiro pronunciar a conferência "Estratégia, Poder Marítimo e a Criação da Marinha Brasileira, 1822-1823", incluída no ciclo com que este Serviço comemorou a nossa emancipação política.

Continuou Brian Vale sua colaboração, auxiliando-nos a publicar, no NAVIGATOR nº 5, a importantíssima correspondência do Comodoro Sir Thomas M. Hardy com o Almirantado Britânico, trocada por ocasião da nossa Independência, quando Hardy comandava a Estação Naval Inglesa na América do Sul, sediada no Rio de Janeiro e na Bahia. A Introdução a essa correspondência, preparada por Brian Vale, esclareceu numerosas lacunas de História Naval e Diplomática do Brasil.

O notável conhecimento que demonstrou nessas oportunidades, levou a direção do Serviço a convidar o Doutor Vale para redigir, nada menos, de quatro capítulos da História Naval Brasileira — ora em fase de publicação, — relacionados com a Criação da Marinha Imperial, Lutas da Independência e Confederação do Equador.

Ao recebê-las, pelo alto gabarito do texto, patenteou-se o acerto da escolha.

Volta o Doutor Vale, ora servindo na Arábia Saudita, a prestar seu apoio às iniciativas do SDGM. O artigo será lido a seguir: *Os Oficiais de Cochrane: As Marinhas Britânica e Brasileira*, uma vez mais, demonstra a profundidade dos conhecimentos do autor sobre o transcendente período da História do Brasil em que Cochrane e seus oficiais, valorosamente, contribuíram para a garantia da unidade nacional.

MAX JUSTO GUEDES
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

ne necessitou de oficiais leais e experientes, para tripular e conduzir os navios que ele levou à vitória. No Almanaque da Marinha Brasileira, em 1824, são relacionados 167 oficiais. Destes, nada menos de 46 são ingleses: um para 15 oficiais-generais, cinco dos 33 capitães-de-mar-e-guerra, cinco dos 19 fragatas e capitães-tenentes, 35 dos 100 primeiros e segundos-tenentes. Quem foram estes companheiros de Cochrane? Onde vieram? Qual o seu destino após a Guerra da Independência?

Esta conferência foi escrita para responder a estas perguntas e clarear este aspecto, relativamente pouco conhecido, da História Naval Brasileira.

Quando o Ministério de José Bonifácio de Andrada e Silva tomou a si a tarefa de forjar, nos últimos meses de 1822, uma nova Marinha para o Brasil, usufruiu de algumas vantagens. O Rio de Janeiro fora a sede da monarquia portuguesa, entre 1808 e 1821; destarte, foi herdada intacta, a máquina administrativa do Ministério da Marinha e a da Intendência, para não mencionar armazéns, munição, estaleiro e o mais defensável arsenal de Marinha da costa. Igualmente, encontrou seis navios de grande porte e 13 escunas da antiga Marinha Portuguesa, que passaram ao controle brasileiro, núcleo da nova Marinha. Para levantar fundos, organizou o Governo subscrição nacional, e um programa de reparos e aquisições acrescentou navios a este esquadrão. Em março de 1823, tinha o Brasil, à sua disposição, uma respeitável força de 15 navios de guerra, artilhados com 382 peças.

Com esta energia e determinação, foram enfrentados e superados, rapidamente, problemas de navios, dinheiro e suprimentos; permaneceu uma crucial deficiência: tripulações e, particularmente, oficiais. A princípio, pareceu não existir o último problema: havia, desde 1808, 160 oficiais embarcados ou servindo no Brasil; destes, 96 declararam sua lealdade à causa brasileira. Sua maioria era, entretanto, de elevada patente e havia necessidade de, pelo menos, 25 a 30 tenentes. Mas havia algo mais que meras cifras: sempre fora política portuguesa desencorajar a

presença de brasileiros nas forças armadas; isto, mais o fato de ter o Brasil pequena tradição marítima, fez com que, ao contrário do Exército, fosse a Marinha guarnecida e comandada por portugueses.

Ao encerrar-se o ano de 1822, quando já havia ocorrido o rompimento entre o Rio e Lisboa e a guerra, no mar e em terra, tornara-se inevitável, muitos patriotas brasileiros mostraram-se apreensivos, ante o fato de sua Marinha estar sob o comando de oficiais portugueses. Todos haviam jurado fidelidade ao Brasil, mas suas reações, se fossem efetivamente ordenados a fazer fogo contra seus patricios e antigos camaradas, não poderia ser prevista. A fidelidade da Esquadra do Prata era, particularmente, posta em dúvida, e esses augúrios tornaram-se sinistros, em janeiro de 1823, quando o imediato e a tripulação de uma escuna brasileira, que escoltava um comboio de artilharia, prenderam seu comandante, entregando o barco e o valioso comboio aos portugueses, que estavam sitiados em Montevidéu e que ficaram exultantes. O agente do Brasil em Londres, Felisberto Caldeira Brant Pontes, expressou o pensamento de muitos, quando insistiu junto ao Governo, no sentido de recrutar ingleses e norte-americanos, nos quais poderia ser depositada confiança, para servirem na Marinha. Declarou ele não depositar a menor confiança numa força armada, cujos oficiais e tropa eram portugueses.

As autoridades imperiais já estavam, sem dúvida, considerando esse método de preencher o posto-chave de Comandante-em-Chefe. Todos os oficiais-generais da Armada disponíveis eram portugueses natos, e nenhum deles desfrutava de fama, capaz de infundir terror ao inimigo.

Uma vez mais, foi Caldeira Brant quem sugeriu, no começo de maio de 1822, o nome de Lorde Cochrane, como aquele que deveria ser objeto de escolha. E, no dia 13 de setembro, transcorrida uma semana da Declaração da Independência por Dom Pedro, nas margens do Ipiranga, José Bonifácio baixou instruções, no sentido de ser

Cochrane convidado a exercer o Comando da Marinha Imperial.

Enquanto Lorde Cochrane esteve ocupado em considerar esse convite, o Governo recrutou o primeiro grupo de oficiais estrangeiros, isso, na própria Cidade do Rio de Janeiro. O primeiro deles foi um Comandante norte-americano, David Jewett, mas a honra de terem sido os primeiros ingleses, que se apresentaram como voluntários para lutar pelo Brasil, é compartilhada por William Eyre e George Manson. Ambos eram muito jovens e foram admitido no posto de segundo-tenente. Um e outro, porém, participaram de ações bélicas durante toda a luta pela Independência do Brasil, combateram contra a Confederação do Equador e



David Jewett

tornaram-se eminente comandantes de fragatas, durante a guerra travada contra Buenos Aires, de 1825 a 1828. Permaneceram esses dois oficiais nos quadros da Marinha Brasileira. Eyre reformou-se, no posto de chefe-de-divisão, e Manson, no de capitão-de-fragata. O terceiro membro desse grupo, cujo recrutamento foi realizado, sem dúvida, em circunstâncias as mais dramáticas,

foi o Tenente John Taylor, um oficial que contava trinta anos de idade, pertencente à Marinha Real Britânica e que servia, então, na Esquadra Britânica da América do Sul. Taylor se encontrava no Rio de Janeiro, em dezembro de 1822, aguardando transporte que o levasse a Salvador, onde deveria ser o imediato da Fragata *HMS Doris*, à época o navio-capitânia do Comandante-em-Chefe britânico, Sir Thomas Hardy. Subitamente, porém, no dia 9 de janeiro, após uma série de reuniões secretas com José Bonifácio, foi publicado um decreto, nomeando Taylor Capitão-de-Fragata da Marinha Imperial. Ele renunciou ao seu posto na Marinha Real Britânica, logo no dia seguinte, mas Hardy recusou-se a aceitar-lhe a renúncia, increveu-lhe o nome nos livros de bordo, como desertor e apresentou relatório ao Almirantado a esse respeito, recomendando que a questão fosse tratada de maneira moderada, no propósito de evitar dificuldades junto às autoridades brasileiras. Em Londres, porém, o caso foi considerado grave e uma minuta do Almirantado, com data de 1º de abril, registrou o seguinte: "Os Lordes desejam que Sir Thomas Hardy se valha de qualquer oportunidade que possa surgir, sem violar o território ou a Bandeira do Brasil, para procurar o desertor... e submetê-lo a julgamento, perante uma corte marcial." O Almirantado mostrou-se, positivamente preocupado, ante a possibilidade de futuras deserções de oficiais e marinheiros, que buscassem ingressar na Marinha Imperial. Assim, a despeito da recomendação de Hardy, sentiu-se inclinado a adotar uma linha dura. O problema foi, em seguida, levado à alçada do Ministério do Exterior britânico (The British Foreign Office), o qual protestou energicamente contra o recrutamento de um oficial em serviço ativo e exigiu fosse demitido da Marinha Brasileira. O Governo Imperial respondeu a esse protesto numa linguagem evasiva e cortês, e polido mal-entendido. Assim, transcorreram 18 meses, até que esse governo se viu, finalmente, compelido a concordar com a baixa de Taylor. Quando, porém, em dezembro de 1825, ele adotou a nacio-

nalidade brasileira, foi reintegrado na Marinha, no posto de Chefe-de-Divisão. A carreira de Taylor foi notável. Durante seu tempo de serviço na Marinha Britânica, toda sua experiência ocorrera a bordo de fragatas, na qualidade de aspirante de Marinha e de segundo-tenente. No Brasil, teve oportunidade de bem aplicar essa experiência. Sendo-lhe confiado o comando da Fragata *Niterói*, que fora reparada, tornou-se figura proeminente no bloqueio da Bahia, havendo sido confiada ao seu barco a missão de perseguir a esquadra e o comboio portugueses que se retiraram para a Europa, através do Atlântico. Ele se desempenhou dessa missão com uma habilidade consumada e, depois de havê-la concluído, regressou a Salvador no dia 9 de novembro, após um cruzeiro épico, de quatro meses, durante o qual apresou 18 navios, havendo a Bandeira do Brasil tremulado à vista, até mesmo, de Portugal. Tido em alta conta pelo Imperador, Taylor comandou, com êxito, o bloqueio de Recife, durante a primeira fase da Confederação do Equador, e sua carreira não foi afetada, por causa de seu afastamento temporário dos quadros da Marinha, ocorrido em 1825. Em 1831, era ajudante-de-ordens do Ministro da Marinha; no ano seguinte, foi nomeado capitão do Porto do Rio de Janeiro; e de 1835 a 1836 comandou as Forças Navais Brasileiras, que lutaram contra os cabanos, no Pará. Faleceu em 1855, no posto de vice-almirante. Os nomes de Taylor e da Fragata *Niterói* jamais serão esquecidos, na História Naval do Brasil.

O segundo e o maior grupo de oficiais ingleses a ingressarem na Marinha do Brasil foram recrutados na Inglaterra, em circunstâncias dramáticas e históricas. Todo o mérito desse recrutamento deve ser atribuído ao bravo baiano, homem de visão, o General Felisberto Caldeira Brant Pontes, que exerceu as funções de agente do Brasil em Londres, durante todos aqueles anos críticos da Independência. O general se dirigira à Inglaterra, em viagem de caráter particular, em 1821, encontrando-se em Londres, no subsequente mês de abril, quando aí chega-

ram notícias da crescente tensão entre o Rio e Lisboa e da nomeação do governo patriota de José Bonifácio. Brant logo se apercebeu da importância desses fatos e, compreendendo o valor que teria, para a nova administração, a existência de um agente em Londres, merecedor de confiança, decidiu que era de seu dever ali permanecer. A primeira carta oficial de Brant foi escrita em maio de 1822 e, durante os subsequentes e cruciais quinze meses, ele proporcionou a José Bonifácio um constante fluxo de informações, análises de caráter militar e comentários políticos.

Tema constante dessa correspondência era a importância de haver uma Marinha fidedigna. Em maio, Caldeira Brant redigiu um memorando, no qual insistiu junto ao governo, para que tomasse a seu serviço Lorde Cochrane e seus veteranos do Pacífico. E, em julho, transmitiu ao Brasil um oferecimento, que recebera de um certo Capitão-de-Mar-e-Guerra James Thompson ex-oficial da Marinha Real, que se propunha a fornecer ao Brasil duas fragatas, com suas tripulações completas, pela soma de 32 mil libras esterlinas. Finalmente, já em outubro, recebeu Caldeira Brant suas credenciais de encarregado-de-negócios e suas instruções. Deveria instar com o Governo Britânico para que favorecesse a causa brasileira, ficando autorizado a recrutar oficiais e marinheiros para servirem ao Império, se isso se tornasse necessário. Essa parte das instruções que recebeu estava redigida em termos vagos, mas Caldeira Brant tivera oportunidade de discuti-la com Antônio Carlos, irmão do Ministro do Império, José Bonifácio. Ambos haviam concordado que a mais premente necessidade do Brasil, em épocas de crise, seria contar com 600 marinheiros ingleses. Todavia, não obstante essa afirmação e a alarmante notícia de que se aprestavam novas forças portuguesas, Brant hesitou durante algum tempo, antes de assumir o compromisso de realizar um dispendioso recrutamento.

Em dezembro de 1822, Caldeira Brant recebeu ordens do Rio de Janeiro, para que enviasse armas e suprimentos

navais, e comprasse os dois navios que Thompson oferecera. Essa última tarefa revelou-se impossível, mas a ansiedade do Governo do Brasil no sentido de fortalecer suas forças navais era, então, evidente. De sorte que Caldeira Brant, após meditar gravemente a respeito do assunto, decidiu pôr em execução seus planos de recrutamento de marinheiros. No dia seguinte ao de Natal, nomeou Antônio Meirelles Sobrinho, vice-cônsul em Liverpool, onde esperava encontrar o maior número de recrutas, transmitindo-lhe ordens, para que obtivesse 150 marujos, o mais depressa possível, e no caráter mais secreto. Em Londres, Caldeira Brant valeu-se de James Thompson como seu agente. Thompson foi nomeado capitão-de-fragata da Marinha Imperial, recebendo instruções para que recrutasse 50 marinheiros e cinco oficiais. Nos dois portos, a campanha de recrutamento prosseguiu celeremente e, com êxito. Assim, ao cabo de duas semanas, Meirelles e Thompson noticiaram o sucesso obtido. Não foi difícil para eles encontrar um grupo de homens de espírito aventureiro, dispostos a trocar o inverno inglês por um bom soldo, pela oportunidade de servir em terras ensolaradas e pelas perspectivas de obter dinheiro, com as presas de guerra. Também não foi difícil encontrar um grupo de oficiais ansiosos para servir ao Brasil. Durante as Guerras Napoleônicas, a Marinha Britânica se expandira enormemente, a ponto de possuir, em 1813, 713 vasos de guerra, o que exigia um total de 4 920 oficiais e 140 mil marinheiros. Com o advento da paz, esses números haviam sido drasticamente reduzidos e, em 1820, havia apenas 134 navios no mar, tripulados por 600 oficiais e 5 600 homens. Desse modo, quando Caldeira Brant iniciou sua campanha de recrutamento, havia mais de 3 mil tenentes na Grã-Bretanha, recebendo meio soldo, e um número muito superior de aspirantes de marinha e suboficiais, que não recebiam, sequer, essa paga. Entre esses milhares de homens, havia muitos ansiosos pela perspectiva de entrar em ação e pelas promoções que ofereceria uma guerra estrangeira.

Na ignorância das tabelas de soldo da Marinha Imperial, Caldeira Brant ofereceu as que vigoravam na Marinha Portuguesa. Estas últimas, de 8 libras esterlinas por mês, pagas aos tenentes, e de cinco aos guardas-marinhas, representavam apenas dois terços das que eram pagas na Marinha Real. Mas essa comparação teria reduzida significação junto a homens que haviam, de longa data, perdido quaisquer esperanças de voltar a servir sob a Bandeira Britânica. Os contratos oferecidos pelo agente brasileiro eram interessantes. Cada oficial se comprometia a servir durante 5 anos. Ao termo desse período, se permanecesse na Marinha Imperial, deveria receber um adicional de 50% sobre seu soldo normal; e se regressasse ao seu país, teria direito a perceber a metade desse soldo durante o resto de sua vida. Seriam proporcionadas passagens gratuitas da Grã-Bretanha ao Brasil, e o pagamento do soldo seria feito a partir da data do embarque, sendo assegurada a graduação comissionada. No dia 12 de janeiro, os oficiais de Thompson já haviam aceitado essas condições e tinham sido formalmente engajados. Todos eles haviam servido na Marinha Britânica. O próprio James Thompson fora promovido a tenente em 1804, e recebera os agradecimentos do Almirantado, pela captura do navio francês *Mathilde*, quando se encontrava no comando do *Lion*, em 1813. Um de seus companheiros, Benjamin Kelmare, também havia sido tenente de Marinha e já servira na América Latina, tendo lutado ao lado de Cochrane, no Chile, e sido ferido, durante a captura da Fragata espanhola *Esmeralda*. Os outros quatro, Vincent Crofton, Francis Clare, Samuel Chester e Richard Phibbs, tendo sido aspirantes, na Marinha Real e, tendo em vista sua experiência, receberam o posto de primeiros-tenentes, na Armada do Brasil.

O recrutamento foi coroado de êxito, sendo realizado com todo o segredo indispensável, para que escapasse aos olhos atentos das autoridades britânicas e dos cônsules portugueses. Para não ferir a Lei de Alistamento no Estrangeiro, que proscovia o recrutamento, no caso de guerras nas quais a

Grã-Bretanha se mantivesse neutra, Brant simulou, durante todo o tempo, que aqueles homens eram meramente imigrantes civis. Em todos os documentos oficiais, os marujos foram cuidadosamente descritos como *trabalhadores agrícolas* e os oficiais foram denominados *feitores*. No dia 24 de janeiro de 1823, o primeiro grupo, constituído de 125 marinheiros e seis oficiais, partiu de Liverpool, a bordo do navio mercante *Lindsay*, o qual, três dias depois, foi seguido pelo *Lapwing*, tendo a seu bordo o segundo grupo de *salgados* imigrantes. Os dois navios entraram na Baía do Rio de Janeiro, após uma rápida travessia do Atlântico, na terceira semana de março, precisamente a tempo dos oficiais e homens, em número de 200, tão necessários, serem embarcados para servir na Esquadra de Cochrane. O Governo revelou satisfação em entregar seus navios a mãos capazes e merecedoras de confiança: Thompson foi investido no comando da Fragata *Real Carolina*, tendo Kelmare como seu imediato; os Primeiros-Tenentes Clare e Chester foram mandados servir no navio de Taylor, a Fragata *Niterói*; e Crofton recebeu o comando de um brulote. Phibbs foi considerado fisicamente incapaz pelos médicos, mas seu lugar foi preenchido pelo Imediato do *Lapwing*, James Nicoll, que foi mandado servir na Fragata *Piranga* no posto de primeiro-tenente. William Parker, um dos pilotos do *Lindsay*, também se apresentou para servir como voluntário, sendo designado para a Nau Capitânia *Pedro I*, como aspirante.

Nesse meio tempo, em Londres, Caldeira Brant prosseguia suas atividades de recrutamento. Em fevereiro de 1823, ouvira de um oficial do *HMS Conway*, recentemente chegado do Brasil, que as fragatas do Rio de Janeiro não estavam em condições de fazer-se ao mar, por falta de oficiais e marinheiros. Decidiu, então, haver chegado o momento de enviar um segundo contingente de marujos. Durante todo o mês de março e uma parte do de abril, Caldeira Brant e Meirelles realizaram uma campanha de recrutamento, de maneira tão rápida e secreta, como haviam antes feito. Transcorridas seis semanas, tinham

encontrado 265 marinheiros e 12 oficiais. Dessa vez, os oficiais foram contratados por intermédio do Comandante James Norton, pessoa que possuía importantes relações (era genro de Lorde Erskine), e lutara nas Guerras Napoleônicas, na Marinha Real, tendo-se distinguido nos combates contra os holandeses e na captura do Cabo da Boa Esperança. Subseqüentemente, havia comandado navios da Companhia das Índias Orientais. Norton recebeu o posto de capitão-de-fragata da Marinha Imperial, ao passo que cinco de seus



James Norton

companheiros, que tinham servido na Marinha Real como aspirantes-de-marinha ou oficiais — George Clarence, Samuel Gillet, Charles Mosselyn, John Rogers Cleddon e Raphael Wright — foram admitidos como primeiros-tenentes. Os outros, eram jovens que não possuíam qualquer experiência naval, mas tinham alguma experiência no mar, e estavam em busca de aventuras no Brasil, e de uma oportunidade de tentar a própria fortuna. Foram todos admitidos como segundos-tenentes: George Broom, George Cowan, Ambro-

se Challes, Charles Watson, William James Inglis e Duncam Macreights. No dia 3 de abril, o primeiro grupo de 102 marinheiros e 2 oficiais partiu de Liverpool com destino ao Atlântico Sul a bordo do *Alice*, navio afretado para esse fim. Posteriormente, no mesmo mês, seguiram mais 8 oficiais, 3 a bordo de um paquete e 6 no *Alexander*, que zarpuu com uma carga de suprimentos navais e munições, no dia 22 de abril. O último grupo, compreendendo 164 marinheiros e oficiais, sob o comando do próprio Norton, partiu de Liverpool, no dia 4 de maio, no *Mary*. Essa segunda leva de recrutas chegou ao Rio na segunda quinzena de junho de 1823, sendo, imediatamente, despachada, rumo ao norte a fim de juntar-se à Esquadra de Cochrane. Chegaram esses homens, demasiado tarde para que pudessem participar do bloqueio da Bahia, mas foram distribuídos pelos navios brasileiros, a tempo de tomarem parte na perseguição da esquadra e comboio portugueses, e de acompanhar Cochrane, em sua sortida contra o Maranhão e o Pará.

Esses 16 oficiais, recrutados em Londres, foram acompanhados por um grupo de 18 jovens, que eram demasiado novos ou muito inexperientes, para que lhes pudesse ser, imediatamente, oferecido um posto. Ingressaram na Marinha Brasileira como voluntários ou serviram na qualidade de segundos-tenentes graduados, na esperança de virem a ser, finalmente, promovidos e se tornarem oficiais. E foram bem sucedidos nessa esperança. Esses 36 recrutas constituíam um grupo heterogêneo. Serviram sob as ordens de Cochrane, durante toda a Guerra da Independência, participando e, muitas vezes, distinguindo-se, durante o bloqueio da Bahia, a perseguição dos portugueses, a libertação do Maranhão e do Pará, e luta, ao largo de Montevideú, sob o comando do Capitão Pedro Antônio Nunes. O ano seguinte, veio encontrá-lo em ação contra a Confederação do Equador; e, de 1826 a 1828, contribuíram para guarnecer os navios da Marinha Imperial, na guerra contra Buenos Aires. Alguns deles, como o Capitão-de-Mar-e-Guerra James Thompson,

o Capitão-Tenente Benjamin Kelmare, os Primeiros-Tenentes Raphael Wright, Charles Watson e Duncan Macreights fizeram proveitosa carreira e regressaram à Inglaterra ao expirarem seus contratos. Outros, inevitavelmente, foram vítimas de doenças freqüentes nos vasos de guerra apinhados, operando nos trópicos. Morreram de morte natural e jamais tornaram a ver a Inglaterra. Os Tenentes Mosselyn, Chester e Charles perderam suas vidas nessas circunstâncias, o mesmo acontecendo ao Capitão-Tenente James Nichoil, após uma breve, mas bem sucedida carreira, no cargo de comandante do Brigue *Guarani*, entre 1823 e 1827. A título de reconhecimento pelos seus serviços, o Governo Imperial, no ano seguinte, concedeu uma pensão à sua viúva. Dois outros deram suas vidas, durante o tempo em que estiveram em serviço ativo na Marinha. Um deles foi John Rogers Gledon, morto na Batalha de Corales, março de 1826, quando se achava no comando do Brigue *29 de Agosto*. O outro foi William James Inglis, que realizou uma ativa carreira, abrangendo quase todas as ações navais travadas naquele período, coroada com a captura do corsário argentino *Niger*, quando estava no comando do Brigue *Caboclo*, em 1828. Inglis foi morto por rebeldes, em 1835, sendo, então capitão-de-fragata e servindo como oficial mais antigo da Marinha, no Pará.

Em certo sentido, Inglis foi representante de outro grupo, pois dos 36 homens recrutados em Londres, nada menos de 15 (7 oficiais e 8 voluntários) fixaram-se no Brasil, casaram-se com moças da terra e permaneceram na Marinha Imperial, durante todas as suas carreiras. George Cowen nela ficou, reformando-se no posto de capitão-tenente; George Clarence e Francis Clare atingiram o posto de capitão-de-fragata, e Mateus Welsh (que chegou da Inglaterra, em fins de 1823) tornou-se capitão-de-mar-e-guerra.

Era inevitável que, em meio a um grupo tão grande, houvesse alguns insucessos. Os homens de temperamento belicoso foram afastados, sem alarde. Freqüentemente, o problema era causado pela bebida, para a qual os mari-

nheiros britânicos daquela época pareciam inclinar-se, de modo especial. Em certo relatório, Vincent George Crofton foi descrito por seu comandante, como um *louco e um ébrio*, e a prontificação da nova Fragata *Imperatriz* foi retardada, por causa de seu gênio violento. John Rogers Molloy e Gore Whitlock Ousley (ambos voluntários) estavam, a tal ponto embriagados, durante o ataque naval contra Recife, em setembro de 1824, que dispararam visando as baterias da costa, contrariando ordens recebidos e quase deitaram a perder uma plano, que dependia do segredo e do silêncio, para seu êxito. Felizmente, o número de homens que não obtiveram sucesso foi reduzido, e os nomes desses três são, facilmente, compensados pelos feitos, cumpridos por outros três, cujas carreiras foram notáveis: Esses, chamaram-se James Norton, William Parker e George Broom.

James Norton havia sido valioso co-operador de Felisberto Caldeira Brant Pontes, ajudando-o a recrutar o segundo grupo de oficiais e marinheiros, em Londres, no ano de 1823. Chegando ao Brasil, em breve firmou conceito, como oficial competente e dedicado. No comando da Fragata *Niterói*, em 1824, foi ele quem comandou o ataque noturno, efetuado pelos navios da esquadra que, finalmente, capturaram Recife. E, de 1826 a 1828, Norton comandou a Esquadra Brasileira que permaneceu próximo da costa, dando-lhe nova vida, ao ânimo vacilante, e conduzindo-a à vitória em Los Pozos, Lara-Quilmes e Monte Santiago. Sua morte, no posto de chefe-de-divisão, durante uma viagem à Nova Zelândia, em 1835, quando contava 45 anos de idade, constituiu uma tragédia para sua pátria adotiva. Parker e Broom eram ainda jovens, durante a Guerra da Independência, e suas carreiras realmente começaram, durante a luta contra Buenos Aires. Parker realizou uma carreira mais longa e mais estável do que Broom. Esteve quase sempre em atividade, de 1823 a 1844, no comando de vasos de guerra e de pequenas forças, encerrando sua carreira ao ser, sucessivamente, nomeado comandante das três mais importantes estações navais do Brasil: a do

Rio Grande do Sul, a da Bahia e a do Rio de Janeiro. Reformou-se, em 1867, no posto de almirante, falecendo dezesseis anos depois na idade de 82 primaveras. Broom, a seu turno, como Cochrane, foi um combatente cheio de inspiração, sempre disposto a enfrentar o perigo. No decurso de sua carreira, que se encerrou pela morte, no posto de chefe-de-divisão, em 1860, foi condecorado duas vezes, por ato de bravura, três vezes submetido a conselhos-de-guerra; certa vez, fugiu de uma fortaleza, onde estava como prisioneiro de guerra; e nada menos de duas vezes, capturou navios corsários argentinos, após encarniçados combates, corpo a corpo. Broom, sem disso aperceber-se, também contribuiu, de maneira significativa, para a unificação da Itália. Estava ele no comando do bloqueio de Laguna, durante a Guerra dos Farrapos, em 1839, quando Garibaldi burlou a vigilância das patrulhas brasileiras e logrou escapar. Se Broom tivesse estado mais alerta, naquela noite, a história da Itália teria sido bem diferente!

O último grupo de oficiais britânicos merece referência especial, porque foi escolhido a dedo pelo próprio Cochrane



Bartholomew Hayden

nê e chegou ao Brasil em companhia do Almirante naquela manhã chuvosa de março de 1823, quando o Comandante Bartholomew Hayden ancorou seu Brigue *Colonel Allen* com segurança, na Baía de Guanabara. Eram eles em número de cinco, o próprio Hayden, Thomas Sackville Crosbie, Steven Clewley, James Shepherd, e o mais famoso de todos, John Pascoe Grenfell. Eram veteranos da Marinha Real ou da Companhia das Índias Orientais e, em sua totalidade — com exceção de Crosbie, — permaneceram a serviço do Brasil, até a morte. Crosbie era o amanuense de Cochrane. Sendo um ex-tenente da Marinha Real, dotado de vasta experiência, servira no Mediterrâneo, na América do Norte, em Portugal, na Holanda e nas Índias Ocidentais, tendo participado da breve ocupação inglesa de Buenos Aires, em 1807. No Chile, havia sido o capitão-de-bandeira de Cochrane, tendo exercido a mesma função no Brasil, no comando do *Pedro I*, durante toda a Guerra da Independência. Quando Cochrane, mentalmente exausto e cansado de suas lutas com a administração, deixou de servir ao

Brasil para lutar pela Grécia, Crosbie inevitavelmente o acompanhou. Diga-se de passagem, que foi ele o único oficial inglês a assim proceder. Clewley permaneceu no Brasil e reformou-se, afinal, no posto de capitão-de-fragata. Também Shepherd continuou a servir ao Brasil, mas foi o terceiro oficial inglês a ser morto em combate, ao comandar um ataque contra a Patagônia, em 1827.

Bartholomew Hayden foi mais afortunado. Nomeado capitão-tenente, quando seu barco foi comprado pelo Governo do Brasil, sendo rebatizado com o nome de *Bahia*, Hayden serviu com relevo durante todo o período das Guerras da Independência, lutou ao lado de Norton, nas Batalhas de Quilmes e Monte Santiago, comandou a Divisão Brasileira do Leste (a frota que lutou contra o tráfico de escravos), chefiou uma expedição contra os cabanos, no Pará e se reformou no posto de chefe-de-divisão, em 1847.

Talvez seja acertado que esta descrição das vidas e carreiras dos companheiros de Cochrane se encerre com o maior de todos eles — John Pascoe Grenfell. Contava Grenfell apenas 23 anos de idade, quando chegou ao Brasil, sendo demasiado jovem para que pudesse ter servido durante as Guerras Napoleônicas, mas era ex-oficial dos navios da Companhia das Índias Orientais e veterano das guerras do Chile e do Peru. Sua carreira foi espetacular do início ao fim. Distinguiu-se na *Pedro I*, na Bahia; esteve ao lado de Cochrane, quando da captura do Maranhão; sozinho, num brigue minúsculo, conseguiu a libertação do Pará; perdeu o braço direito, quando, como um dos melhores comandantes de fragatas do Brasil, participava da luta contra Buenos Aires; combateu nos Farrapos, em 1835; e, dezesseis anos depois, levou sua esquadra à vitória, na Passagem de Tonelero. Faleceu no posto de Almirante, em 1869, admirado e reverenciado pela Marinha à qual servira por tanto tempo.

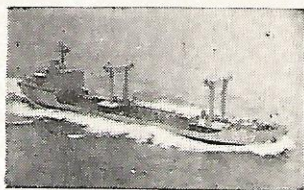
Como poderemos resumir as contribuições de um grupo de homens tão diversos, como esse dos oficiais britâ-

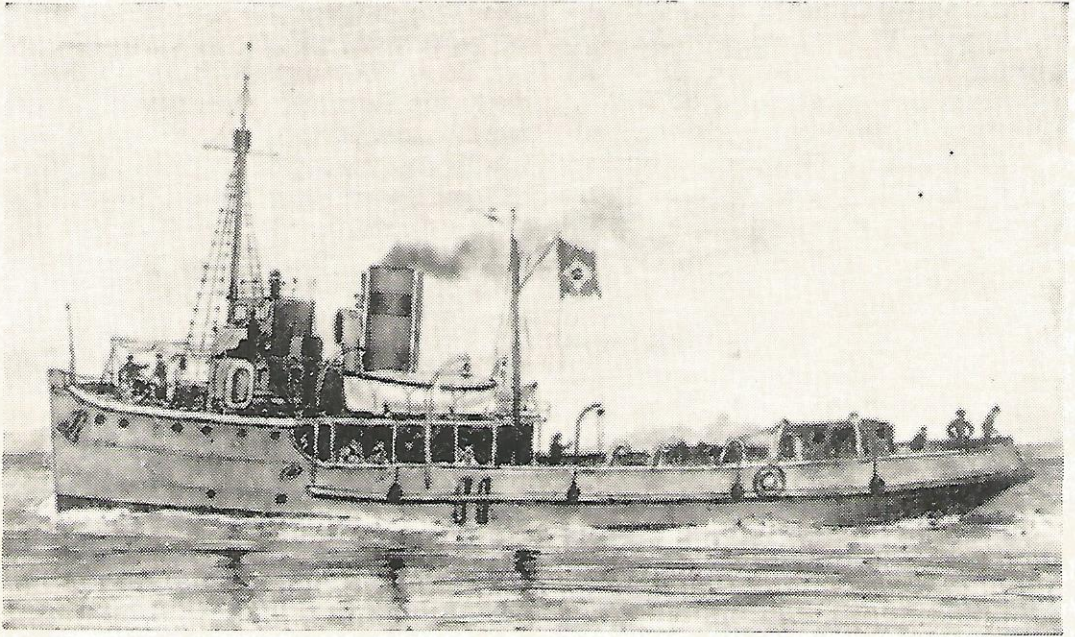


John Pascoe Grenfell

nicos, que lutaram ao lado de Cochrane? Constituíam, sem dúvida, um grupo heterogêneo. Como vimos, alguns deles completaram seus contratos de cinco anos e voltaram à Pátria, uns morreram em combate, ou devido a causas naturais e jamais tornaram a ver a Inglaterra. Outros foram heróis ou tiveram carreiras dúbias, muitas vezes por causa da bebida, sendo afastados sem alarde, ao passo que alguns se casaram com brasileiras e permaneceram a serviço da Marinha Imperial, sendo-lhes muitas vezes confiados postos de responsabilidade, onde atingiram as mais elevadas patentes da Marinha. Qualquer que tenha sido seu derradeiro destino, é válido afirmar-se que sua presença — e a dos marinheiros ingleses — constituiu um elemento primordial nas guerras da Independência do Brasil. O mérito da contribuição de Cochrane está acima de qualquer dúvida; não só pela habilidade com que obteve a adesão do Norte e a audácia com que bloqueou Salvador, contando

apenas com dois navios, mas pela tenacidade, com que manteve a luta, até mesmo após o revés de 4 de maio. Mas sem um leal e fidedigno núcleo de oficiais e marinheiros, a expedição de Cochrane poderia facilmente ter seguido os moldes do fiasco de Delamare, ocorrido no ano anterior. Ao Governo Imperial esses oficiais ingleses ofereceram sua experiência e sua lealdade, tão necessárias naquela época; e à Marinha Brasileira eles trouxeram muitas das atitudes da Marinha Inglesa, de modo especial, a confiança na vitória, produto de 50 anos de inquestionável supremacia nos mares. Eles e seus camaradas brasileiros contribuíram para desenvolver na jovem Marinha, uma tradição de capacidade profissional e dedicação ao dever que perdura até os dias de hoje. Ao comemorar-se o bicentenário do nascimento de Lorde Cochrane, é nosso dever lembrarmos, também, dos homens que o acompanharam e, a seu lado, lutaram, prestando-lhes o nosso tributo de reconhecimento.





Rebocador DNOG

A MARINHA BRASILEIRA DE 1900 A 1930

MALCOLM LYNN PEARCE
Universidade de Liverpool

O início do século XX foi um período difícil para a Marinha Brasileira. Sua influência no campo dos negócios nacionais declinou após a queda do Império e o malogro da revolta naval de 1893.¹ Não obstante essa posição de menor relevo, a Marinha acreditava ter importante papel a desempenhar. Eram necessários consideráveis recursos para o patrulhamento do vasto litoral brasileiro. A Marinha não só fiscalizava o comércio como também protegia os navios e a indústria pesqueira. A possibilidade de uma agressão armada contribuiu para determinar o vulto das necessidades da Marinha e, na eventualidade de um ataque empreendido pelo Brasil, ela teria de cumprir

a missão de manter abertas as linhas de comunicação e abastecimento. Finalmente, a despeito da forte tradição naval do Brasil, países como a Inglaterra e a Alemanha, dotados de grandes frotas mercantes, que eram protegidas por armadas igualmente poderosas, proporcionavam um exemplo a todas as nações marítimas. Além disso, os oficiais da Marinha Brasileira estavam encontrando cada vez maior dificuldade em manter uma eficiente força de combate como também, em face dos progressos alcançados no mundo inteiro e no hemisfério,² deparavam-se com grandes obstáculos para expandir o nível técnico e a competência dessa Marinha.

A falta de receptividade por eles encontrada possuía três causas. Em primeiro lugar, os ministros da Marinha não mais desfrutavam da influência que haviam possuído durante o Império. E ainda, a situação econômica do Brasil, no período que se estendeu de 1900 a 1930, impediu o desenvolvimento naval. Finalmente, durante os primeiros anos da República, a ativa participação do Exército no governo do País reduziu as possibilidades de concessão de verbas orçamentárias satisfatórias para a realização de um programa naval digno de mérito. A discrepância quantitativa entre o custo de um programa naval e o da administração financeira, relativamente normal do Exército, laborava contra o desenvolvimento da Marinha Brasileira.

O presente ensaio analisa a história da Marinha do Brasil no período que vai de 1900 a 1930. Considera, em primeiro lugar, a situação da economia brasileira e seu impacto sobre o desenvolvimento da Marinha. A compreensão das tendências econômicas subjacentes é essencial para o entendimento dos problemas com que se depararam os reformadores da Marinha do Brasil nas primeiras décadas do século XX. Em seguida, o presente trabalho examina os problemas que afetaram a Marinha Brasileira na fase anterior a 1900, e estuda como os oficiais dessa Marinha se tornaram cômicos das necessidades de sua reforma. Em terceiro lugar, este ensaio discute a importância do Programa de Construção Naval, de 1906, em face das propostas de reforma, bem como analisa o orçamento da Marinha e estuda a corrida armamentista que se verificou na Europa. Segue-se um exame das posteriores tentativas de reforma da Marinha Brasileira. Finalmente, é exposto o que se constitui nos êxitos e realizações da Marinha do Brasil, conseguidos em outros setores.

RESENHA DA ECONOMIA

Quando o Brasil ingressou no período republicano, verificaram-se grandes

esperanças de obtenção de uma estabilidade financeira que iria corresponder à nova ordem política. Todavia, a alta sem precedentes do mil-réis papel,³ ocorrida em março, abril e outubro de 1889, não perdurou após a fundação da República, em novembro do mesmo ano. A esperança dessa estabilidade desvaneceu-se desde que o Encilhamento, que foi um período de inflação desenfreada, veio afligir de maneira implacável a economia brasileira. As reformas bancárias de Rui Barbosa, realizadas em janeiro de 1890, dividiram o Brasil em três zonas, cada qual dotada de competência para emitir papel-moeda, o que facilitou sua impressão, sendo o ouro substituído por títulos do Governo, à guisa de garantia do dinheiro em circulação. A principal causa do Encilhamento residiu no acelerado incremento do volume desse papel-moeda em circulação (ver o quadro 1).

QUADRO 1. Volume do papel-moeda em circulação no Brasil, no período de 1889-1894, expresso em contos-de-réis.

1889	197.156	1892	561.216
1890	298.892	1893	631.861
1891	513.727	1894	712.359

Fonte: O. Onody. *A Inflação Brasileira, 1820-1958*. (Rio de Janeiro, 1960.) p. 28.

O volume da moeda em circulação permaneceu acima de 700 mil contos-de-réis durante os seis anos subsequentes. Esse fato, é atribuído ao enorme crescimento da rede bancária e das organizações à mesma associadas. Segundo Onody, "316 bancos foram fundados, em 1890, somente Rio de Janeiro".⁴ Esses bancos contribuíram para a circulação do papel-moeda, garantido por títulos do Governo. Tal volume de emissões não fiduciárias veio forçar a baixa do valor do mil-réis, num movimento de espiral descendente, como se depreende do exame do quadro 2.

QUADRO 2. O valor do mil-réis expresso em *pence* antigos, em 1889-1900 e 1905.

1889	26,5	1895	9
1890	23	1896	9
1891	15	1897	7,5
1892	12	1898	7
1893	11,5	1899	7
1894	10	1900	9,5
		1906	16

Fonte: O. Onody. *A Inflação Brasileira, 1820-1958*. (Rio de Janeiro, 1960.) p. 22.

Conforme categoricamente declarou o Ministro da Fazenda, em 1899, "A crise financeira é... a expressão... da superabundância do papel-moeda no mercado."⁵

Afortunadamente, a política monetária adotada pelo Presidente Campos Salles combateu essa perigosa situação. As medidas por ele aplicadas reduziram o montante do papel-moeda em circulação, controlaram o comércio e resultaram na obtenção de substanciais empréstimos no exterior, conseguidos em condições razoáveis. Esses empréstimos permitiram que o Brasil atendesse aos seus compromissos financeiros bem como reduziram a necessidade de o Governo emitir papel-moeda ou lançar títulos do Tesouro, que poderia ser utilizados como garantia do papel moeda em circulação. Dois outros fatos vieram dar estímulo ao renascimento econômico do Brasil. Em 1806, na Convenção de Taubaté, os fazendeiros de café decidiram agir em comum e, desse modo, influenciar as condições do mercado internacional desse produto, em benefício do Brasil. Em dezembro do mesmo ano foi fundada a Caixa de Conversão. Esse órgão visava proporcionar uma base ouro ao mil-réis. Todos os recursos provenientes de empréstimos obtidos no exterior e de transações efetuadas em moeda estrangeira seriam depositados na Caixa de Conversão. Com base nesse depósito, limitado por lei a 20 milhões de libras esterlinas, a Caixa de Conversão emitiria papel-moeda à taxa de 15 *pence* por mil-réis. As reservas do Tesouro complementariam esse fundo e, se a taxa de câmbio se elevasse à paridade legal, a Caixa de Conversão resgataria o papel-moeda a uma taxa fixa. Isso não só veio estabilizar as ta-

xas de câmbio como também constituiu uma ajuda ao comércio cafeeiro. As taxas de câmbio oscilaram entre 16 e 17 *pence*, e subiu o preço do café. A elevação das tarifas alfandegárias e a percentagem dos direitos aduaneiros paga em ouro conferiram às recém-criadas indústrias do Brasil proteção contra a concorrência estrangeira. Em 1912, o papel-moeda conversível em poder da Caixa da Conversão elevava em dois terços o valor do papel-moeda inconvertível. Em abril de 1910, a borracha alcançou o preço de 2,90 dólares por libra-peso, o mais alto até então registrado, o que representou o auge do malfadado *boom* desse produto. Tudo isso preparou o caminho para o desenvolvimento das bases financeiras e industriais do Brasil e também, para o crescimento alcançado no período que se estende de 1900 a 1920.

QUADRO 3. Valor das exportações brasileiras em milhões de libras esterlinas, de 1860 a 1940. Montante médio anual relativo a cada década.

1861-70	14,93	1901-10	47,57
1871-80	20,26	1911-20	68,76
1881-90	21,04	1921-30	80,54
1891-00	29,35		

Fonte: Roberto Borges Martins. "Crescimento Exportador — Desigualdade e Diversificação. Uma Comparação entre o Brasil e a República Argentina." *Cadernos do Departamento de Ciência Política*, nº 3 (março de 1976).

A economia brasileira entrou em colapso porque a guerra européia veio afetar os mercados mundiais. Embora o Brasil se beneficiasse como fornecedor de matérias primas aos combatentes, era ilusória sua segurança com base nesse comércio. A situação financeira que permitiu à política de conversão de Afonso Penna revitalizar a economia brasileira se desvaneceu. E mais ainda, o *fausto* da borracha estava se aproximando do seu fim. A partir de um modesto início, ocorrido em meados de 1905, a indústria da borracha na Maláia assumira grande vulto e, por volta de 1920, exportava 200 mil quilos desse produto, o que representava mais da metade do abaste-

cimento mundial do mesmo, sendo superior à produção total da América do Sul.⁶ A oportunidade que teria o Brasil de desenvolver a produção da borracha em base industrial foi prejudicada pela sua fácil coleta e por ausência de suporte financeiro. A Guerra Mundial foi lucrativa para o Brasil, e de 1915 a 1917 a exportação de produtos perecíveis aumentou extraordinariamente. O valor da exportação de feijão subiu de vinte e quatro mil para dez milhões de dólares; o do açúcar aumentou de três milhões para dezessete milhões de dólares; o da carne bovina frigorificada passou de um e meio milhão para quinze milhões de dólares.⁷ Mas isso constituiu porém uma lucratividade a curto prazo, porquanto, na década de vinte, os efeitos a longo prazo dos anos de desperdício começaram a ser sentidos.

QUADRO 4. A produção brasileira de 1911 a 1920 e a percentagem dos aumentos sobre períodos anteriores.

Período	Índice da produção real	Aumento
1911-13	100	—
1914-18	113,5	13,5
1919-23	136,7	20,4
1924-30	147,8	8,1

Fonte: Roberto Borges Martins, "Crescimento Exportador — Desigualdade e Diversificação. Uma Comparação entre o Brasil e a República Argentina." *Cadernos do Departamento de Ciência Política*, 3 (março de 1976), p. 83.

As flutuações da economia do Brasil tiveram importantes repercussões na Marinha. Uma política de renovação e reforma era essenciais. Conforme iremos ver, a interdependência de todas as demais áreas da reforma naval, não apenas quanto às finanças, mas também no tocante ao problema de um programa de construções navais, criaram obstáculos ao desenvolvimento da Marinha Brasileira no período que se estendeu de 1900 a 1930. A figura 1 e o quadro 6, que vêm abaixo, mostram essa interdependência. O gráfico dessa figura foi compilado dos orçamentos do

Ministério da Fazenda e dá a percentagem das despesas da Marinha em confronto com as despesas de todos os demais ministérios. Do exame da figura 1, vemos como o movimento em favor de um programa de reformas navais, ocorrido nos primeiros anos do século, resultou na aprovação e no financiamento dessas reformas, em 1906. O salto nas percentagens de despesas foi acentuado e coincidiu com os primeiros anos do surto de progresso da economia brasileira. Embora esse nível de despesas efetuadas em ouro tenha permanecido elevado durante muitos anos, foi e sempre diminuindo. Quando a Primeira Guerra Mundial estava em seus meados, os gastos em ouro, feitos pela Marinha, haviam baixado a um nível anterior a 1906. O grande salto para a frente exauriu-se antes de poderem ser realizadas mudanças substanciais. O enorme vulto do incremento das despesas em ouro não teve a contrapartida de um aumento das dotações orçamentárias em papel-moeda. O nível dos orçamentos em papel-moeda, da Marinha, permaneceu constante, o mesmo ocorrendo no caso dos orçamentos do Exército. Os conflitos de 1893-95, a campanha de Canudos contra os jaguncos de Antônio Conselheiro (1895 a 1897), e a disputa referente ao Acre, travada com a Bolívia, exigiram grandes orçamentos para o Exército (ver quadro 5).

QUADRO 5. Percentagens dos orçamentos de despesas do Exército em face das despesas orçamentárias de todos os ministérios, relativas ao período de 1892 a 1897.

1892	12,6	1895	25,3
1893	18,2	1896	15,9
1894	31,9	1897	16,9

Fonte: *Balança da Receita e Despesa da República, 1892-1897*. (Imprensa Nacional. Rio de Janeiro.)

De 1906 a 1912, diante da ocorrência da Rebelião do Contestado,⁸ o orçamento do Exército, em papel-moeda, estabilizou-se entre 14 e 16%. Os anos que medearam entre 1906 e 1914 coincidiram com o único período de efetivo desenvolvimento naval.

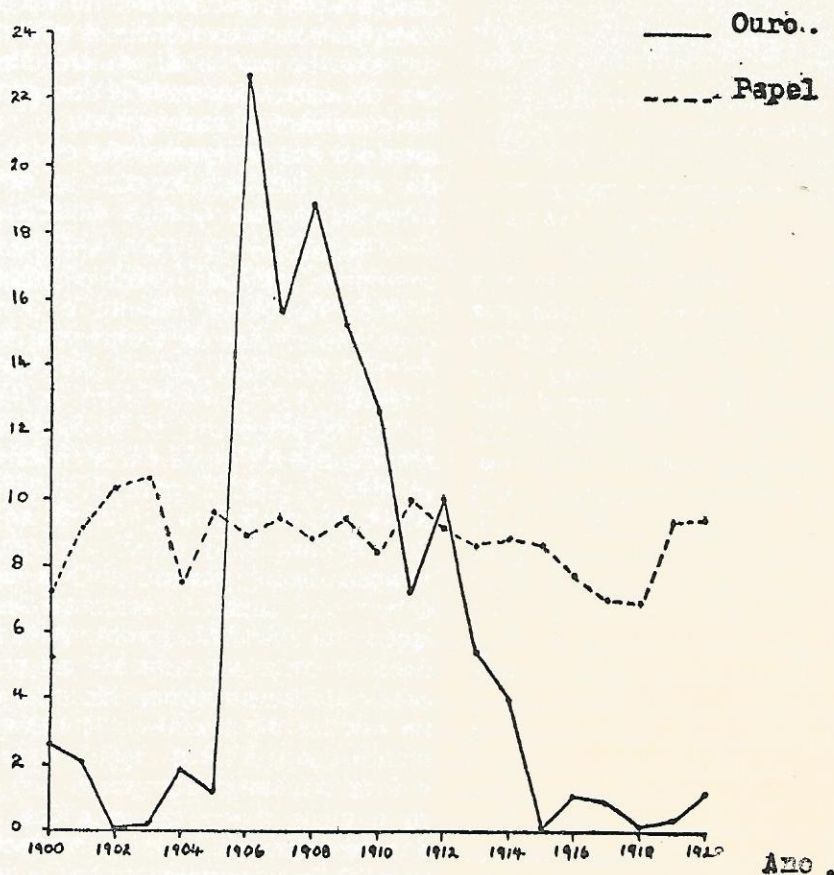
Era imperiosa a necessidade de ouro. Os pagamentos no exterior, de modo especial aqueles que teriam de ser feitos aos estaleiros ingleses, só seriam aceitos em espécie. No período que se estendeu de 1906 a 1914, não houve recursos extras, em papel-moeda, que pudessem ser aplicados no Brasil em outros setores que estavam a exigir reformas urgentes. Essa inexistência de um programa integrado de reformas e construções de navios, bem como os cortes num orçamento-ouro que havia aumentando impediram que as reformas navais alcançassem os níveis que tinham sido estabelecidos. Na década de vinte, a prosperidade brasileira chegou ao fim. Isso se refletiu na persistência

do baixo nível do orçamento da Marinha, em ouro como em papel, tendência essa que perdurou até após 1930. Tal crise no campo das finanças se reflete no quadro 6.

QUADRO 6. Tonelagem da Marinha Brasileira, expressa em milhares de toneladas: 1913-1937

1913	74,4
1919	65,6
1926	58,5
1927	60,2

Fonte: *League of Nations Armaments Year-Book. General and Statistical Information.* (Genebra, 1929) p. 79.



(Fonte: Balança da Receita e Despesa da República de 1900 a 1920. Imprensa Nacional, Rio de Janeiro).

Fig. 1 — Percentagem do orçamento de despesa da Marinha, em papel-moeda, comparada ao total referente a todos os Ministérios, de 1900 a 1920.

Em 1900, os níveis em matéria de tecnologia e tonelagem da Marinha Brasileira encontravam-se numa situação aflitiva, que impunha urgentes melhoramentos. Houve, em 1906, disponibilidade de recursos. Esse orçamento em ouro incrementado permitira fosse iniciado um programa de construções navais. No entanto, reduzindo-se cada vez mais as disponibilidades em ouro, isso impossibilitou fosse esse programa executado com êxito. A situação desoladora a que o mesmo chegou, em 1915, foi a causa das dificuldades que a Marinha iria enfrentar no decurso de muitos anos futuros. O vulto dos efeitos que a situação financeira exerceu sobre a Marinha Brasileira poderá ser testemunhado nos esforços empreendidos pelos sucessivos ministros da Marinha. Defrontaram-se eles com o árduo problema de manter os serviços a ela afetos, ao mesmo passo que buscavam alcançar a expansão e o desenvolvimento técnico tão necessários à defesa e à segurança do País.

OS PROBLEMAS HAVIAM SIDO RECONHECIDOS DE LONGA DATA

Essa proeza de equilíbrio, cada vez mais difícil, patenteia-se em toda sua plenitude nos *Relatórios do Ministério da Marinha*. Os problemas afetos ao Ministério da Marinha podem ser divididos em dois temas: o desenvolvimento técnico e o desenvolvimento profissional.⁹ É óbvia a relação existente entre um e outro. A insegurança e a debilidade que prevaleciam em matéria de finanças não permitiam a execução de grandes programas de construção de novos vasos de guerra, docas e arsenais, e impediram a execução de melhoramentos de ordem técnica em geral. Sem essa expansão, qualquer esforço com vistas a elevar o nível de instrução e competência técnica do quadro de oficiais seria um esforço inútil. Permitiria unicamente, a formação de um quadro bem preparado e capaz de aplicar, na prática, os mais recentes progressos navais, mas ao qual faltaria a oportunidade de utilizar seus conhecimentos ante a inexistência de navios e material. No entanto, se um programa

naval fosse aprovado em sua plenitude, nesse caso um quadro de oficiais carentes de preparo não poderia servir-se de maneira adequada do novo equipamento. A Marinha tinha perfeita consciência desse dilema. Em consequência disso, não só o problema do quadro de oficiais mas também o da instrução naval foram aqueles mais frequentemente discutidos nos relatórios ministeriais.

Em 1890, o então Ministro da Marinha confessava o seguinte: "Há muito tempo venho sentindo a necessidade de ser organizado um corpo de oficiais conforme os princípios estabelecidos em todas as poderosas marinhas européias..."¹⁰ Tal organização visava a estabelecer uma relação mais elevada entre o número de oficiais de baixa patente e o dos oficiais superiores; pretendia instituir critérios de promoções com base na experiência e não na idade; e se propunha a ampliar o programa de educação naval. Um programa de construções navais seria o complemento dessa reorganização e, desse modo, seria beneficiado com as reformas introduzidas no quadro de oficiais.

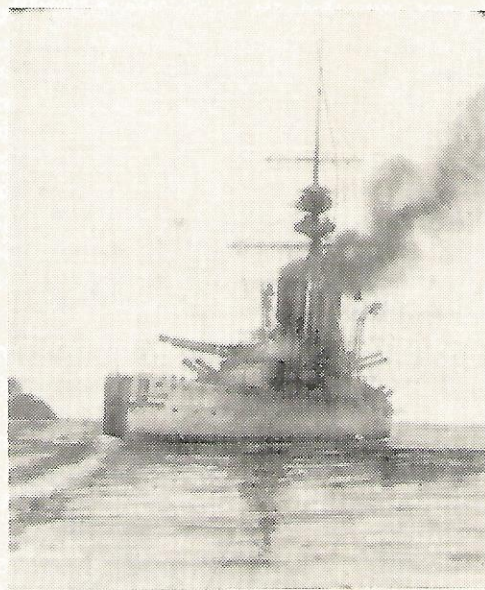
O Relatório de 1906 apresentou as seguintes relações entre o número de oficiais de baixa patente e o de oficiais superiores de várias marinhas: a da Grã-Bretanha apresentava uma relação de 35 para 1 entre os oficiais de baixa patente e os oficiais superiores; quanto à França e à Alemanha, essa relação era de 3 para 1; no caso da Itália, era de 5 para 1; quanto ao Japão, de 2,9 para 1; o Brasil apresentava a relação de 2,2, para 1.¹¹ O Brasil percebeu que teria de reajustar essa relação. O Vice-Almirante Alexandrino de Alencar não cessou de pregar a necessidade de ser procedida uma revisão no quadro de oficiais: "O rejuvenescimento do pessoal é medida essencial à defesa nacional, porquanto seu preparo e vigor físico são exigidos por todas as forças militares, terrestres e navais."¹² Seu argumento final é positivamente muito contundente. Diz ele o seguinte: De que nos servirá possuir artilharia naval se não dispusermos de pessoal suficientemente robusto para manobrar os canhões?"¹³

A solução do problema do excessivo número de oficiais superiores seria sua reforma compulsória. Os argumentos contrários a uma legislação desse tipo eram, porém, de três ordens: em primeiro lugar, a reforma compulsória de tais oficiais iria criar um quadro de oficiais da reserva, paralelo ao daqueles que permanecessem em serviço ativo, e poderia gerar tensões entre os dois grupos. E ainda, os oficiais que contavam longo tempo de serviço se opunham à reforma compulsória porque perderiam com ela, a possibilidade de ser promovidos com base no critério de idade. Em terceiro lugar, a reforma compulsória era considerada inconstitucional. O Artigo 75 da Constituição Brasileira estabelecia que uma pessoa só poderia ser afastada do serviço à nação "...em caso de incapacidade." O argumento a isso contraposto era o de que um indivíduo que houvesse atingido a idade para a reforma não possuía o necessário vigor físico para bem servir ao seu país. O problema, colocado em termos simples, era o seguinte: "Não é fato que a falta de vigor constitui motivo de incapacidade para a vida militar?"¹⁴ Essa controvérsia se arrastou de maneira acalorada durante muitos anos, quer na Marinha, quer no Exército.¹⁵ E se não houvessem ocorrido outros progressos em diferentes setores da reforma da Marinha, não teria sido atacada essa situação de desequilíbrio entre o número de oficiais de baixa patente e o de oficiais superiores.

O excesso de oficiais superiores tornava extremamente difícil as promoções; até mesmo os oficiais de baixa patente que tivessem um bom currículo escolar tinham poucas probabilidades de acesso em sua carreira. A falta de postos de comando também impedia as promoções. A expansão das construções navais resolveria esse problema porque aumentaria o número desses postos de comando. Todavia, a maior preocupação de parte dos oficiais superiores, em matéria de educação naval, era encontrar o adequado equilíbrio entre a teoria e a prática.

Em 1892, Mello reconhecia que "...na Inglaterra e na Alemanha os candidatos

ao oficialato na Marinha passam mais tempo embarcados do que em terra. Quero dizer que sua formação profissional é mais prática do que teórica."¹⁶ Mas a situação no Brasil era diferente da que prevalecia na Europa.



Encouraçado *Minas Gerais*.

A Marinha Britânica, por exemplo, através de todo o século XIX, fora vítima da complacência gerada pela vitória de Trafalgar. Esses anos constituíram, em sua maior parte, uma verdadeira "Idade das Trevas".¹⁷ E somente por causas das ameaças de uma guerra e da tenacidade de pessoas como Lorde John Fisher¹⁸ é que foram realizadas melhorias nessa Marinha. Novos programas de instruções foram adotados, de par com uma ativa operação de limpeza, seguida por esclarecidas melhorias no campo material e pela reforma de muitos oficiais. A ameaça que representava a Alemanha constituiu importante estímulo, e um vasto orçamento veio proporcionar os importantes recursos financeiros. Ocorreram, pois, vários motivos para que a Marinha Britânica emergisse de sua letargia. Lorde Fisher afirmou que "...as mãos de um oficial exigem treinamento, tanto quanto sua mente; e o permanente contato com seus marinheiros, desde cedo, é essencial para que sejam nele

estimuladas a autoconfiança e a capacidade de comando.”¹⁹ Esse treinamento deveria, sem dúvida, ser conjugado aos mais recentes progressos alcançados nos campos da artilharia, da armadura dos vasos de guerra, da ótica e da propulsão dos navios. A teoria naval e a prática britânicas caminhavam de mãos dadas. Os avanços técnicos expostos nas escolas navais eram aplicados ao serviço do mar porque o Governo Britânico dispunha de recursos financeiros e havia necessidade de serem seus vasos de guerra supridos com os mais modernos equipamentos. O Brasil nunca possuiu essa unidade de diretrizes no que concerne à educação naval e ao material.

Por volta da passagem do século, o Brasil se apoiava nos progressos que haviam sido alcançados na Europa Ocidental. Novas técnicas de construção naval e de produção de munições advinham da Grã-Bretanha e da Alemanha. Esses progressos criaram um dilema. A educação naval no Brasil tornava seus oficiais conscientes das mudanças tecnológicas, mas eram obrigados a servir em navios antiquados e que só dispunham de material ineficiente. Esse problema teria duas soluções: a aquisição de novos vasos de guerra e a adequada combinação entre a teoria e a prática em matéria de instrução dos oficiais.

A Marinha do Brasil enviava seus oficiais à Europa. Em 1908, “dois oficiais subalternos matricularam-se na Escola Superior de Greenwich, seis capitães foram mandados à Europa a fim de se aperfeiçoarem nas especialidades de artilharia, torpedos, minas e submarinos...”²⁰ Dessa maneira, a Marinha assenhoreava-se dos mais recentes avanços técnicos, embora o envio de seus oficiais à Europa possuísse um aspecto negativo. O quadro 7 mostra a carência de marinheiros em face do número de oficiais de engenharia. Isso revela, igualmente, como os esforços com vistas a elevar o nível de competência dos oficiais e a reduzir seu descontentamento seriam inoperantes, se deixassem de ser acompanhados de um programa de construções navais,

O quadro 7 mostra que o Brasil possuía um corpo de oficiais de engenharia (156 oficiais, em contraste com 176 dos Estados Unidos), correspondente a uma Marinha cuja potência de máquinas era de 70 mil HP, ao passo que a Marinha Norte-americana possuía uma potência dez vezes maior, ou seja, de 798 mil HP.

QUADRO 7. Potência de máquinas, número de oficiais de engenharia e sua relação, em várias marinhas.

País	Potência em milhares de HP.	Número de oficiais	HP por oficial
Alemanha	560	89	6,292
Inglaterra	2,644	646	4,092
Estados Unidos	798	176	4,534
Brasil	70	156	448

Fonte: *Marinha*. 1903, p. 23.

As reivindicações em matéria de construções navais na década de oitenta não visavam a manter a Marinha Brasileira à altura dos avanços modernos, mas, simplesmente, eram feitas, com vistas a assegurar um razoável nível de sua eficiência. Em 1893, Mello definiu de maneira precisa qual era o maior problema da Marinha do Brasil, afirmando o seguinte: “Não me tem sido possível realizar minhas intenções porque sou obrigado a subordinar-me a autorizações dadas pelo Congresso quanto à aprovação de decretos sem aumento de créditos.”²¹ Durante toda a década de noventa, o principal motivo para o retardamento e, finalmente, a estagnação da Esquadra Brasileira, residiu no problema financeiro.²² Uma declaração explícita de Barbosa constitui uma descrição, em linhas gerais, dessa conjuntura, feita de maneira sucinta: “A situação financeira do país não permite o desenvolvimento do poderio naval do Brasil...”²³ Durante esses anos, o Brasil defrontou-se incessantemente com o drama da rejeição não só de propostas específicas de reformas navais, mas também de programas de reorganização e reconstrução da Marinha. Em 1903, com exceção de dez vasos de

guerra,²⁴ a Marinha Brasileira “não possuía quaisquer outros navios dotados do mínimo valor militar.”²⁵ Igualmente inquietante era a discrepância entre os créditos aprovados para a execução de despesas e a real aplicação dos mesmos na construção naval. No período que medeou de 1891 a 1900, o Chile despendeu, em média, 24 576 contos-de-réis por ano, e possuía navios cuja tonelagem somava 28 657 toneladas, ao passo que o Brasil gastou, em igual período, a média de 28 657 contos de réis por ano, e contava apenas com um total de 27 179 toneladas.²⁶

O problema parecia ser duplo: a carência de construções navais e a aflitiva necessidade de ser procedida uma reavaliação das despesas que eram efetuadas. Uma das mais pertinentes declarações a esse respeito será, possivelmente, a que se encontra no *Relatório* do ano de 1910. “... a ação deste Ministério no tocante ao problema da constituição do nosso poderio naval poderá ser dividida em três fases distintas: a renovação do material e a efetivação do preparo dos diferentes quadros do pessoal, de maneira definida e caráter profissional; finalmente, a simplificação das normas administrativas.”²⁷

O PROGRAMA DE CONSTRUÇÕES NAVAIS DE 1906

Não obstante a ocorrência de reiteradas rejeições de programas de construção naval, foram eles sempre propostos. Todavia, o Congresso somente se dispôs a ceder em 1905. O programa de então incluía a construção de três couraçados de 12 500 a 13 mil toneladas; três cruzadores de 9 200 a 9 500 toneladas; seis lanchas antitorpedeiras de 40 toneladas; seis torpedeiras de 40 toneladas; três submarinos e um transporte.

A necessidade de um programa dessa natureza fora reconhecida, isso por várias razões. Em primeiro, conforme observamos, havia recursos financeiros disponíveis. E ainda, a Marinha Brasileira tinha atingido tal situação de decadência que sua reconstrução constituía uma questão inadiável à segu-

rança nacional. Em terceiro lugar, algumas das potências rivais do Brasil, no campo naval haviam dado início a programas de construção de vasos de guerra, cu estavam considerando planos nesse sentido.²⁸ Era uma questão de defesa nacional e do hemisfério a provisão, de parte do Governo, dos fundos para um programa de construções navais. E mais ainda, a grande era do desenvolvimento dos navios de guerra, de modo especial na Europa, punha em risco a pretensão de considerar-se o Brasil uma potência naval. Finalmente, a Guerra Russo-Japonesa estimulou, de maneira particular, um grande interesse pela Marinha do Brasil. A vitória do Japão sobre uma grande potência, que atravessava uma situação de crise, era encarada como um exemplo do que o Brasil poderia e deveria ser.

No entanto, o programa proposto em 1904 já estava superado em 1906. Os progressos decorrentes do último conflito armado, a Guerra Russo-Japonesa, reduziram o nível de eficiência do programa recém-adoptado. O mesmo não representava mais “... o máximo de poder ofensivo e defensivo que as somas a ele destinada poderiam obter-se.”²⁹

O Brasil escolhera um momento inoportuno para aumentar o número e a eficiência de seus vasos de guerra. Embora a aquisição de couraçados tenha colocado a Marinha do Brasil, momentaneamente, acima das Marinhas da Rússia e da França, quanto a esses novos vasos de guerra, seria necessário que o Brasil efetuasse compras que mantivessem sua Marinha permanentemente atualizada para que o País pudesse se beneficiar com isso a longo prazo. Cada ano assistia o surgimento de navios de guerra maiores, bem como testemunhava progressos técnicos em matéria de armamentos e exigia maiores gastos com a defesa. A década de noventa, na qual “... a soberana classe dos couraçados, construída a um custo de quase sete milhões de libras esterlinas, via-se ameaçada, pela aceleração dos progressos técnicos, de tornar-se obsoleta praticamente antes de ser um desses vasos até mesmo encomendado.”³⁰ Esse fato constituía o pre-

núncio do ritmo do avanço no campo das construções navais que iria ocorrer a partir de 1900. Se o Brasil haveria de gastar dinheiro, isso teria de ser feito com a aplicação de seus recursos nos mais recentes tipos de navios. Entretanto, diante desses avanços, os próprios gigantes industriais da Europa debilitavam suas reservas financeiras numa desvairada competição, para que fosse obtido o navio de combate definitivo. O que quer que o Brasil adquirisse num determinado ano estaria superado no ano seguinte. Apesar disso, um vaso de guerra do último modelo haveria de ser muito superior aos barcos antiquados que se encontravam, então em serviço ativo na Marinha Brasileira.

Em 1910, seis *destroyers*, dois cruzadores e dois *scouts* estavam sendo submetidos a provas. Seu custo até então havia sido de aproximadamente, 5250 mil libras esterlinas. Os programas navais representavam o compromisso de vultosas somas, mas seu pagamento poderia ser estendido através de vários anos. Essas imensas quantias exigiam que o País ficasse satisfeito com aquilo que comprasse. E isso se revelou difícil numa época de desenvolvimento naval de natureza global. Um programa estabelecido em 1905 e parcialmente implementado no período que se estendeu de 1906 a 1910 revelou-se, em 1915, totalmente superado. O *Relatório* (do Ministro da Marinha) desse ano referiu-se à rejeição do terceiro couraçado, o *Rio de Janeiro*, bem como o abandono do programa naval de 1906, em sua expressão de conjunto. Alexandrino de Alencar percebeu que seria sábio obter "...os melhores, mais modernos e indispensáveis tipos de produtos... (e evitar)... despesas excessivas com a aquisição de material de pouco valor."³¹ Quando da aprovação do programa naval, ele estava convencido de que "...o tipo do couraçado se destinava a permanecer como o núcleo... (da)... esquadra."³² Entretanto, durante a construção dos dois primeiros couraçados tornou-se possível prever "...uma inevitável transformação futura dos grandes vasos de guerra desse tipo."³³ Novos avanços no

campo da balística haviam tornado necessária a permanente atualização dos contratos e a encomenda de um cruzador, o *Riachuelo*, de 30 500 toneladas, armado de canhões de quinze polegadas. Todavia, "infelizmente, a situação financeira do país e a conflagração européia agiram de concerto para determinar um atraso na construção desse vaso de guerra."³⁴ Na realidade, o *Riachuelo* jamais arvorou a Bandeira Brasileira porque foi vendido, ainda inacabado, ao Governo turco.

Uma reflexão acerca dessa súbita parada no desenvolvimento da Marinha do Brasil foi feita anos depois quando Alexandrino de Alencar informou que "O Governo Italiano acabara de apresentar um projeto de lei estabelecendo um prazo para o serviço ativo de todas as classes de navios."³⁵ Esse limite de idade obedeceria a uma escala gradual, que se estenderia de doze a vinte anos, conforme o tipo de vaso de guerra. O Brasil sofreu as agruras impostas por sua falta de capacidade financeira, pelos espetaculares avanços no campo da engenharia naval e da balística, bem como padeceu em virtude das conseqüências do período de introspecção que ocorreu na Europa, de 1914 a 1918. Isso se evidenciou no relatório em que Alexandrino de Alencar revelou que "todos os nossos cruzadores, lancha antitorpedeiras e submarinos excedem tais limites de idade e, por conseguinte, deverão ser afastados do serviço ativo."³⁶

Não obstante tudo isso, um programa naval que fora estabelecido sem se tomar em consideração que o mesmo poderia, afinal, ser uma frustração, representava um estímulo para que se efetuasse uma reavaliação de outros aspectos da Marinha Brasileira.

POSTERIORES TENTATIVAS DE REFORMAS A MÉDIO PRAZO

Interrompemos nossas considerações sobre o problema do quadro de oficiais ao tratarmos da controvérsia sobre a constitucionalidade da reforma compulsória. Seria esta uma medida capaz de corrigir o desequilíbrio entre o número

de oficiais de baixas patentes e o dos oficiais superiores. Entretanto, em face do programa de construções navais, e também da oposição levantada à idéia dessa reforma compulsória, o problema foi atacado do ponto de vista quantitativo e não do ângulo qualitativo. À medida que novos vasos de guerra se tornassem disponíveis, oficiais superiores iriam exercer seu comando. Ao assumirem esses postos de comando, cada um deles teria necessidade de ser complementado por oficiais de baixas patentes. Infelizmente, embora isso proporcionasse uma relação de 3,2 para 1, semelhante à das marinhas européias,³⁷ não resolveu quaisquer problemas. Ao contrário, veio criá-los.

A medida em que o programa naval foi desativado, em consequência da falta de recursos financeiros e da preocupação que dominava a Europa, assim também a política de estímulo ao recrutamento de oficiais de baixas patentes se revleou mal orientada. Esse excesso de oficiais tornou ainda mais crítico o problema da promoção dos oficiais idosos. Embora o número de oficiais tenha diminuído gradativamente, somente no final da década de vinte é que se restabeleceu um certo equilíbrio. Muitos oficiais subalternos eram "...obrigados a submeter-se ao cumprimento de tarefas comuns, que seriam atribuições de inferiores e suboficiais..."³⁸ Na realidade, o Brasil estaria em melhor situação com uma relação de 2,2 para 1 entre os oficiais superiores e os de baixas patentes, exatamente a que existia em 1906, quando esses dados numéricos determinaram um prolongado debate com vistas ao rejuvenescimento do quadro de oficiais. O engano surgira diante da elevada relação entre os oficiais de patentes inferiores e os oficiais superiores, que predominava na Europa. Essa relação era elevada pela forte razão de que a maioria dos oficiais de altas patentes ocupavam postos de comando, existindo, pois, legítima necessidade de haver um maior número de oficiais de patentes inferiores. A Marinha Brasileira não contava com tantos postos de comando. Aumentando o número de

oficiais de baixas patentes, o Brasil criara uma relação que se coadunava com um tipo de quadro de pessoal, que o País não possuía.

O quadro 8 mostra o crescimento do corpo de oficiais da Marinha Brasileira durante o período subsequente à aprovação do programa naval. Embora o número de oficiais tenha diminuído gradativamente, somente no final da década de vinte é que se restabeleceu um certo equilíbrio.

QUADRO 8. Percentagem dos oficiais e marinheiros na Marinha Brasileira, no período de 1910 a 1927.

Ano	Oficiais	Marinheiros
1910	26,2	73,8
1911	34,1	65,9
1912	31,2	68,8
1919	24,6	75,4
1920	26,5	73,4
1921	23,2	76,8
1925	19,6	80,4
1926	17,9	82,1
1927	18,5	81,5

Fonte: *Estado de Minas Gerais (República dos Estados Unidos do Brasil). Secretaria da Agricultura, Serviço de Estatística Geral, Diretor M. A. Teixeira de Freitas, Carteira Estatística de Minas Gerais*. Edição de 1929. (Belo Horizonte, 1919), p. 266.

As necessidades do Brasil estavam na dependência de determinadas circunstâncias bem como no desenvolvimento do programa naval. Um plano de construções navais teria conferido sentido ao aumento do número de oficiais de baixas patentes. Esse plano, entretanto, jamais alcançou metas de suficiente vulto, capazes de assegurar o afluxo em massa de oficiais de baixas patentes. Um plano mais sensato, advogado em 1920, importava na redução do número de oficiais superiores mediante a aprovação "...de uma lei nova... que concederia vantagens excepcionais aos militares que optassem pela reforma e... receberia maior soldo, superior ao daqueles que permanecessem na ativa."³⁹ Leis complementares colocariam na reserva, com encargos de segunda linha, um maior número de oficiais.⁴⁰ Esses dois proje-

tos seriam implementados por uma reorganização do sistema de promoções, empregado o critério de idade até o posto de capitão-tenente, e adotado o princípio do mérito quanto aos postos superiores a este. A experiência obtida deveria proporcionar o critério-chave. Qualquer outro sistema que pudesse ser adotado iria determinar imensa demora nas promoções. Isso significava que havia mais do que um simples excesso de oficiais de baixas patentes. Em 1920, esses oficiais eram "...tão superabundantes a ponto de seu número sufocar todas as suas aspirações e eliminar qualquer sentimento que pudesse acaso indicar um futuro promissor para os membros de um quadro em tão míseras condições."⁴¹

O problema não se limitava apenas ao número de oficiais e às suas ambições, sendo também uma questão de qualidade. Em 1914, os rapazes recém-egressos da Escola Naval "não sabiam atirar bem com canhões; tampouco manejavam bem as armas manuais; padeciam de enjôo do mar; não estavam informados a respeito do cerimonial da Marinha; não conheciam as leis militares; e não possuíam, até mesmo uma vaga noção do que era um vaso de guerra e sua utilização. Em conclusão: a Escola Naval cria indivíduos sem profissão, ou pior do que isso, dotados de uma profissão... quase totalmente destituída da verdade essencial e perfeita que consiste na ação e na experiência."⁴² Em 1920, a Marinha Brasileira encontrava-se na mesma situação em que se achava em 1910. Efetivamente, Soares de Moura admitiu que "a decadência do nosso poderio naval é tão grave que eu hesito em dar-lhe publicidade."⁴⁴

Era por demais evidente a importância que teria uma reorganização geral da Marinha Brasileira, mas os planos que foram apresentados tiveram de lutar contra o conservantismo e defrontar-se com a insuficiência de recursos. Uma sensata abordagem do problema da reorganização da Marinha era afastada "... e o gosto pelas novidades ou a imitação de (outros) países" postos em prática, em prejuízo de um tra-

balho útil, ditado pelas nossas necessidades e baseado em nossa experiência."⁴⁴ Todavia, o Brasil necessitava de ajuda do exterior. Já em 1906, haviam sido elaborados planos no sentido da vinda ao País de uma missão estrangeira. A Marinha, e também o Exército, a princípio rejeitaram essa idéia, preferindo enviar seus melhores oficiais ao exterior. Isso jamais resolveu o problema da reeducação e reorganização da Marinha, em matéria de pessoal, simplesmente criando uma elite afastada do resto do quadro de oficiais, em consequência de sua experiência, sem paralelo, adquirida fora do País. A melhor maneira de obter uma consultoria estrangeira consistiria em fazê-la vir para o Brasil. Isso permitiria um contato imediato com o maior número de oficiais, ao invés de serem alguns deles afastados de seu ambiente natural, unicamente para serem substituídos ao cabo de dois anos. O êxito alcançado pela Missão Militar Francesa, chefiada pelo General Gamelin, que começou a trabalhar no Brasil em 1919, persuadiu a Marinha a buscar ajuda análoga. O segundo motivo que a levaria a isso consistiu na visão adquirida ao ecerrar-se a Guerra Mundial, de que os setores de máquinas, engenharia e balística haviam sofrido acentuadas transformações. A Marinha Brasileira necessitava urgentemente de uma revisão a ser procedida à luz desses novos avanços. Ante o fato de que um grupo de oficiais norte-americanos já estavam exercendo funções docentes na Escola Naval, a opção do Brasil tornou-se relativamente simples. Assim, uma missão naval norte-americana começou a trabalhar no País em dezembro de 1922. Paralelamente a esse estímulo externo e em consequência do mesmo, foram realizados esforços com vistas a corrigir os onipresentes erros em referência a um quadro de oficiais carente de equilíbrio, a instituir um programa realista de formação de oficiais, e a reorganizar uma esquadra que se encontrava em estado de decadência.

Tanto o Exército quanto a Marinha haviam estabelecido planos para a implantação de um sistema de promoções baseado no princípio do mérito. As leis

relativas a promoções, que existiam, não tinham sido alteradas desde 1891.⁴⁵ O princípio da antigüidade criava dois problemas. Em primeiro lugar, a capacidade de oficiais superiores já idosos constituiria obviamente uma dificuldade em tempo de guerra. E ainda, as ambições dos oficiais de patentes inferiores haviam sido sufocadas, ao passo que seu descontentamento era nutrido pela falta de oportunidades de promoção. O problema persistiu durante toda a década de vinte. Foi inúmeras vezes debatido, não apenas nos círculos navais, mas também na esfera política. No entanto, apesar de todas as promessas verbais que foram feitas, o citado desequilíbrio perdurou. Os políticos comprometeram-se a efetuar a redução da percentagem dos oficiais promovidos por antigüidade e, também, a rever inteiramente todo o sistema de promoções. Em 1929, entretanto, a despeito dessas promessas, o Exército e a Marinha ainda continuavam a exigir sua reorganização, bem como a redução dos limites de idade para a reforma. Recomendava-se fosse aprovada uma nova lei de promoções, que seriam baseadas no mérito, e fosse assegurado um número anual de promoções a cada posto. A longa luta em favor de um novo sistema de promoções encerrou-se em 1931 com os projetos de leis apresentados pelo Governo Revolucionário, que atribuíram ao mérito seu devido lugar na escala das promoções. Todavia, a implementação de uma lei dessa natureza, na década de vinte, ou antes disso, teria sido prejudicada por uma administração arcaica e desorganizada.

A centralização excessiva e a falta de colaboração entre os diferentes setores da Marinha tornaram impossível a tomada de decisões efetivas em matéria de diretrizes, e a implementação de tais decisões. Essas dificuldades foram agravadas não apenas pela deficiência de informações como também pela incerteza quanto aos méritos da descentralização, em confronto com a centralização. Até mesmo em 1925, Alexandrino de Alencar julgava o seguinte: "A experiência de minha administração no período de 1914 a 1918 revelou

o valor prático da centralização..."⁴⁶ Não se tratava unicamente do dilema de concentrar-se ou não a autonomia, mas, simplesmente, a necessidade de corrigir defeitos secundários em matéria de administração. Em 1921, a mera revisão do sistema de arquivamento de papéis, a substituição da escrita manual pela datilografia, a padronização de impressos, somente isso teria facilitado a administração. A análise lúcida e lógica dos problemas e o rápido andamento dos casos pendentes poderiam ter modificado completamente uma situação na qual "...o regime do papelório constitui um obstáculo ao nosso progresso."⁴⁷ A administração deficiente não só retardava o processo do desenvolvimento da Marinha como também era dispendiosa. O quadro 9 revela que isso já havia sido percebido em 1903.

QUADRO 9. Percentagem do orçamento de despesa de várias marinhas com material bélico e administração.

País	Material bélico	Administração
França	66,9	33,1
Alemanha	86,4	13,6
Grã-Bretanha	78,5	78,5
Itália	73,6	26,4
Brasil	53,6	46,4

Fonte: *Marinha*, 1903, p. 131-132.

Existem poucas razões para acreditar-se que essa situação tenha se modificado acentuadamente à época das propostas de reforma administrativa apresentadas em 1921. Somente em 1933, quando foi adotada uma política de descentralização, combinada a uma eficiente comunicação interdepartamental, o Brasil realizou progressos reais no campo do problema capital que afetava a administração.

O desperdício de fundos com a administração reduzia as somas disponíveis para a aquisição de material, embora os programas navais, em sua totalidade, tendessem a ser providos de recursos através de orçamentos especiais. Em 1925, a Marinha necessitava, urgente-

mente, de novos vasos de guerra. Elaboraram-se planos para a aquisição de três cruzadores de 10 mil toneladas, quinze *destroyers* de mil a 1 200 toneladas, e dez submarinos de mil toneladas. Seu custo estimado em 13 500 mil libras esterlinas, foi distribuído por dez anos. A questão financeira, porém, revelou-se como sempre um obstáculo.

Em 1930 a Marinha Brasileira pouco avançara desde o início do século. Ainda se ressentia do eterno problema das promoções, como dos referentes ao desequilíbrio entre os postos do oficialato, e do malogro em conseguir uma adequada formação profissional que abrangesse todos os níveis do pessoal. Carecia de material e de navios, sobrelendo a tudo isso a insuficiência de recursos financeiros. Mas esses problemas haviam sido identificados. E mais ainda, estavam sendo elaborados planos pormenorizados, apresentados por eloqüentes porta-vozes da Armada. Em terceiro lugar, a influência da Missal Naval Norte-Americana fora um estímulo para o desenvolvimento da Marinha Brasileira. Em última instância, porém, os esforços no propósito de reestruturar essa Marinha malograram por falta de base financeira. Era incontestável, porém, o desejo de realizar-se uma reforma naval. Entretanto, de modo geral todas as propostas nesse sentido não conseguiram reorganizar a Marinha Brasileira, persistindo um insatisfatório estado de coisas. Não obstante, o ânimo reformista, a compreensão da existência de um espírito profissional e o sentimento de um dever nacional em causa podem ser percebidos em muitos planos e progressos, no período que se estende de 1900 a 1930.

REALIZAÇÕES ALCANÇADAS EM OUTROS SETORES

A defesa era uma preocupação evidente da Marinha. De 1900 a 1930, ela jamais possuía quadros ou recursos capazes de assegurar a plena defesa do extenso litoral brasileiro. Tanto a Marinha quanto o Exército sofriam dessa mesma limitação. As duas Forças Ar-

madas chegaram a uma conclusão idêntica: era imprescindível a criação do serviço militar obrigatório. O mesmo existia teoricamente,⁴⁸ mas o problema residia em tornar operante o processo de recrutamento. Os opositores do serviço militar obrigatório o criticavam com base em argumentos de caráter individualista. Segundo muitos desses adversários do serviço militar obrigatório, sua inconstitucionalidade feria os direitos individuais. Além disso, seria difícil identificar os homens que tivessem atingido a idade para a prestação do serviço às Forças Armadas, em consequência do caos que reinava nos registros de nascimento e da forte migração interna que existia na época. Outrossim, muitos jovens fugiam de seus lares, dispondo-se a assim proceder para evitar a possibilidade de serem convocados a prestar serviço militar.

Num esforço com vistas a superar a falta de pessoal, a Marinha pretendeu que o recrutamento fosse centrado nas frotas mercantes e desportivas, e nas pessoas que se dedicavam às atividades da pesca.⁴⁹ Os operários que trabalhavam em terra não só julgaram que os salários pagos pelas indústrias constituíam melhores perspectivas do que o soldo naval, como também não possuíam aptidão para servir no mar, a qual seria encontrada nos filhos de pescadores. Visando a esse propósito, a Marinha buscou empenhadamente desenvolver no Brasil a indústria pesqueira. Essa indústria proporcionaria alimentos e um pronto suprimento de recrutas, bem como sua expansão seria de benefício geral.

Em 1920, o Dr. W. Field, especialista norte-americano em pesca, empreendeu uma viagem a bordo do *José Bonifácio* ao longo da costa brasileira, fundando colônias para o treinamento de pescadores. Obteve acentuado êxito, e "no Ceará, 1 500 pescadores matricularam-se nas sete colônias instaladas em Fortaleza."⁵⁰ Isso constituiu, na realidade, a culminação das idéias propugnadas em 1901. A fundação da Liga Naval Brasileira e a preocupação de valer-se dos marinheiros mercantes e dos pescadores resultaram num pla-

no que se utilizaria de escolas profissionais⁵¹ com a finalidade de educar "...um imenso e cada vez maior número de jovens, filhos de operários, que se dedicavam, com seus pais, à pequena indústria da pesca."⁵²

Esse projeto veio proporcionar um certo número dos recrutas de que a Marinha necessitava. Todavia, não poderia suprir a falta de homens, especialmente aqueles que constituiriam uma força de reserva e um contingente complementar de primeira linha, necessários para assegurar a defesa do litoral brasileiro. Um projeto de caráter amplo, apresentado em 1920, recomendava a criação de uma reserva de primeira linha, que seria composta de homens que tinham completado determinado período de serviço na Marinha.⁵³ Uma segunda linha consistiria em indivíduos que tivessem passado alguns anos servindo na primeira linha, a eles somados "os membros Marinha Mercante e os pescadores de alto-mar que se revelassem para isso competentes."⁵⁴ Finalmente, haveria uma terceira linha, a ser composta de "...sócios de clubes náuticos e de outros rapazes que se matriculassem nos distritos dos portos."⁵⁵

A sanção do Decreto nº 16 461, de 7 de maio de 1924, pelo Presidente Artur Bernardes, estabeleceu que o recrutamento para a Marinha seria feito segundo as mesmas diretrizes aplicadas ao recrutamento para o Exército. Os indivíduos escolhidos por sorteio entre toda a população prestariam dois anos de serviço ativo à Marinha. Todos os homens que contassem de 21 a 50 anos de idade eram considerados membros da reserva naval.⁵⁶ As Capitânicas dos Portos tornaram-se os centros administrativos encarregados do recrutamento para a Marinha. Embora essa legislação tenha enfrentado oposição de parte de certos círculos, e malgrado suas limitações de ordem administrativa, constituiu um positivo passo à frente, em matéria de incremento do vigor da Marinha, ao mesmo tempo que representou um suporte para a execução de planos progressivos, visando ao desenvolvimento da indústria marítima.

Um segundo aspecto do desenvolvimento, inteiramente diferente do primeiro, vinculou à aviação. Embora o primeiro ímpeto no sentido da prática do vôo tripulado tenha advindo de aviadores civis,⁵⁷ foi a Marinha, antecipando-se ao Exército, que previu as potencialidades da aviação, quer no campo da defesa, quer na esfera do ataque. E agiu nesse sentido. A técnica estrangeira exerceu importante papel nesse terreno, mas o novo avanço tornou-se um setor no qual o Brasil não se encontrava em posição de desvantagem tão flagrante em comparação com outras nações. Os aviões custavam muito menos do que um ccuraçado. Breves estadas no exterior consolidavam o treinamento oferecido pela Escola Brasileira de aviação.⁵⁸ A Marinha contava com sua própria escola de aviação, que possuía as seguintes finalidades: "...defesa dos portos; vigilância do litoral e prestação de outros serviços de caráter urgente; reconhecimento estratégico; conservação e reparo de material; e observação do fogo da artilharia..."⁵⁹ Em 1918, "A escola deu a instrução a 27 alunos, 7 dos quais obtiveram seus certificados de observadores e 8, suas licenças de piloto..."⁶⁰ Além dos aviões Machi, Ansaldo e Avro, a Marinha demonstrou também particular interesse pelos hidroaviões Curtiss.

Os números referentes a 1918 e 1920, apresentados no quadro 10, mostram que o número de vôos e o de horas de vôo aumentaram em 45,5 e 77%, respectivamente. Esse progresso foi incentivado pela ativa participação de estrangeiros. De modo especial, "de dezembro de 1922 a junho de 1925, o instrutor de vôo, Comandante Theodo-

QUADRO 10. Número de vôos e horas de vôo efetuados na Escola Naval de Aviação, de 1918 a 1920.

Ano	Número de vôos	horas de vôo
1919	1 344	451
1920	1 955	798

Fonte: N. F. Lavenère-Vanderley, *História da Força Aérea Brasileira*. (Rio de Janeiro, 1966.) p. 80.

re Gordon Ellyson, foi um dos membros da Missão Naval Norte-Americana...⁶¹.

A controvérsia a respeito do controle dessa força potencialmente vigorosa estendeu-se durante muitos anos. A experiência obtida na Revolução de 1924 e, de modo especial, a atividade da força aérea independente de São Paulo, culminaram na solução do problema, que era da maior importância. Foi apresentado um plano de criação de um Ministério da Aviação, que foi rejeitado. No entanto, o controle da totalidade do poderio aéreo do Brasil passou a ser da alçada do Exército, após a Revolução de 1930. A Marinha, subordinada a esse controle, continuou a desenvolver sua força aérea. Um relatório do Ministério da Marinha, elaborado em 1934, informa que “durante o ano que findou foram criados cinco setores aéreos da Diretoria de Aeronáutica... (como também)... uma reserva naval de segunda categoria.”

O estabelecimento da aviação no Brasil demonstrou ser a Marinha progressista e previdente, informada a respeito dos mais recentes avanços no campo da ciência. Sendo-lhe dada uma oportunidade para isso, poderia pôr em prática esses avanços sob várias maneiras e, desse modo, melhor desempenhar-se de suas obrigações.

Finalmente, inúmeros aspectos secundários das atividades da Marinha encontraram incentivo no período que se estendeu de 1900 a 1930, tais como a instituição de manobras anuais e a fundação de um serviço de resgate marítimo.⁶² A Marinha proporcionou também informações meteorológicas, manteve faróis e realizou muitas pesquisas oceanográficas. A educação constituiu outro importante aspecto das atividades da Marinha, não só no concernente à formação de oficiais, mas também no que se refere ao fato de haver proporcionado instrução fundamental a muitos brasileiros, através do sistema de recrutamento. Em 1904, Noronha afirmou o seguinte: “Em minha opinião... o número de escolas poderá ser aumentado... sendo elas instituídas nas cidades mais pobres do litoral, onde inúmeras crianças são privadas

de... uma educação regular.”⁶³ Em 1928, o analfabetismo ainda estava sendo atacado e sua “...extinção” seria “um dos maiores e mais valiosos serviços prestados ao Brasil pela Marinha.”⁶⁴

A Marinha propôs também fosse criado o Estado Maior Misto e a “...instituição de uma comissão técnica a ser composta de oficiais do Exército, da Marinha, da Missão Militar Francesa, da Missão Naval Norte-Americana e de técnicos do Ministério da Agricultura.”⁶⁵ Estes últimos deveriam investigar o setor da indústria e estudar as possibilidades de produção de munições e da construção naval. Alexandrino de Alencar acreditava que esses planos haviam tornado “A Marinha... um dos mais eficientes pioneiros da evolução das grandes indústrias.”⁶⁶

CONCLUSÃO

A Marinha Brasileira padecia, em 1930, do mesmo mal-estar que sofrera em 1900. Até mesmo, os projetos de reformas elaborados após a Revolução não “...satisfaziam as necessidades da Marinha.”⁶⁷ Todavia, as duas situações eram diferentes: em 1930, o mal havia sido diagnosticado e vinha sendo combatido entusiasticamente, embora sem resultado. Grande número de oficiais da Marinha estavam plenamente conscientes dessas dificuldades e sabiam quais os remédios que poderiam saná-las, mas não se encontravam em condições de aplicar esses remédios. A Marinha, como instituição, tendia para o conservadorismo. Os oficiais superiores, de modo especial, mostravam-se hesitantes em matéria de mudanças porque estas seriam suscetíveis de afetá-los profundamente. Essa relutância em adotar muitos planos necessários de reformas no quadro de oficiais evidenciou-se durante todo esse período.

Um segundo problema era o financeiro. A Revolução de 1930 não veio trazer-lhe o menor alívio, e “as dificuldades financeiras em que o país se debatia... à época da Revolução de 1930 levaram o Governo Provisório a dispensar os serviços da Missão Naval Norte-americana.”⁶⁸ Foi até mesmo julgado necessário estabelecer uma co-

missão de compras que deveria superintender as despesas da Marinha.⁶⁹ A aceleração da tecnologia naval, que se processava a um ritmo sem precedentes, tornou mais complicadas as questões financeiras, de modo especial no período que se estendeu de 1900 a 1930. Novos avanços técnicos eram superados em questão de meses, não sendo aquele o momento para um país como o Brasil realizar compras de material. Infelizmente, o maior programa de construções navais foi aprovado pelo Congresso em 1905 e, por isso, defrontou-se com o problema da corrida pela produção de couraçados, na Europa. O acelerado ritmo dos progressos tecnológicos se patenteou através da permanente atualização dos contratos de construção de navios. Não apenas os vasos de guerra eram cada vez mais requintados e dispendiosos, o mesmo acontecendo com o material bélico. Até mesmo os produtos mais singelos aumentaram de preço. A Primeira Guerra Mundial acarretou aumentos que montaram a 200 e 300%, quanto a todos os tipos de produtos, desde as tintas até as munições.¹⁰

Não resta a menor dúvida, porém, que o espírito de reforma se mostrava operante. A despeito de seus problemas, a Marinha alcançou inúmeros e notáveis êxitos, não sendo os menores entre eles o fomento da aviação e o estímulo dado à indústria marítima. É interessante observar que certas inovações, embora não fossem imediatamente aplicáveis aos aspectos principais da vida naval, estabeleceram áreas periféricas importantes e auferiram as maiores vantagens do espírito de reforma desse período. No campo da aviação, por exemplo, o Brasil encontrava-se em situação de igualdade com as outras nações, na medida do possível. O mesmo não se poderia afirmar quanto à Marinha em sua expressão de conjunto. Na corrida pela posse de couraçados

o Brasil se apresentava numa situação de positiva desvantagem. Isso embora "...qualquer país que construísse uma frota desses supervasos de guerra teria de partir da estaca zero, ao lado de todos os demais países do mundo."⁷¹ Foi desde logo percebido que o couraçado seria "sobrepujado por seus sucessores, sendo considerado obsoleto no momento em que irrompeu a guerra."⁷² O Brasil verificou que os problemas institucionais inerentes à Marinha, tais como o espírito conservador e uma administração arcaica constituíam obstáculos ao verdadeiro desenvolvimento. Esses óbices intrínsecos tornaram extremamente difícil mudar toda a estrutura da Marinha. Havia necessidade de recursos financeiros para pôr em prática a reforma, mas a reorganização administrativa, por si só, resultaria numa eficiente aplicação desses recursos. Tais dificuldades fizeram com que quaisquer tentativas fossem limitadas ao ataque de problemas isolados. Desse modo, as reformas, embora desejáveis e objeto de inúmeros pronunciamentos, só lograram progredir a passo lento.

A realidade da situação econômica do Brasil, e também os problemas inatos que existiam nas instituições e junto ao pessoal da Marinha, criaram obstáculos aos planos de reformas e impediram que os mesmos produzissem frutos. A Marinha Brasileira encontrava-se em tão precária situação, em 1930, como o estivera no início do século. Entretanto, ocorrera uma positiva mudança de atitudes. Essas novas atitudes, embora coarctadas pelos problemas institucionais da Marinha, tornaram-se evidentes em muitos setores menos centrais, e contribuíram para colocar a Marinha Brasileira nos rumos da compreensão de suas limitações e da implementação de seus programas de forma.

NOTAS

1 — Para o estudo desse fato, consultem-se as seguintes fontes: A. Curtis Wilgus (Ed.) *Argentina, Brasil, And Chile Since*

Independence. (Nova York, 1963.) p. 229-33. Ver também: Almirante A. Thompson. *Guerra Civil do Brasil: Sub-*

- sídios para a História*, 1893-95. (Rio de Janeiro, 1959). O Exército teve o mesmo problema.
- 2 — *Ministério da Guerra — Relatório Apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Marechal Francisco de Paula*. Maio de 1905. (Rio de Janeiro, 1905.) p. 3. Devemos "...tratar com toda franqueza a delicada situação de nossas forças militares." De ora em diante, todos os *Relatórios* serão referidos como *Marinha* ou *Guerra*, seguidos de suas datas e indicação dos números de páginas.
Guerra, 1909, p. 8. Precisamos reorganizar o Exército, "adaptando às nossas condições os preceitos e perfeições sancionadas pela experiência das nações mais avançadas.
 - 3 — Unidades da moeda brasileira correspondentes aos valores de 27 *pence* e 7 *pence*, durante o período compreendido entre os anos de 1889 e 1918.
 - 4 — Oliver Onody, *A Inflação Brasileira, 1820-1958*. (Rio de Janeiro, 1960). p. 44.
 - 5 — *Ibid.* p. 164.
 - 6 — Ver J. A. Kennedy, *A History of Malaya, A. D. 1400-1958*. (Londres, 1962.) *Ibid.* p. 191. Em 1901, o Brasil contraiu um empréstimo de 16 619 mil libras esterlinas, a juros de 4%; de 1908 a 1910, tomou um empréstimo de 100 milhões em francos-papel e outro de 140 milhões em francos-ouro, na França, a juros de 5%. Embora esses empréstimos tenham servido a um propósito imediato, o Brasil necessitaria, a longo prazo, de mais do que meros empréstimos para estabilizar sua economia.
Laurence F. Mell, "Caudilhismo versus Republicanismo", Laurence F. Hill (Ed.) *Brazil* (Berkeley e Los Angeles, 1947). p. 47.
 - 7 — Em 195, a Malaia produziu duas mil toneladas, em contraste com a principal contribuição do Brasil para as 60 mil toneladas de borracha extraída das selvas, o que constituía o total da produção do resto do mundo. Todavia, em 1920, a Nalaia exportou 200 mil toneladas de borracha, mais da metade do suprimento mundial desse produto, representando um volume superior ao da América do Sul. No mesmo período, a participação da borracha nas exportações do Brasil baixou de 23 para 3%.
Ver J. A. Kennedy, *A History of Malaya A. D. 1400-1958*. (Londres, 1962).
 - 8 — A Luta do Contestado, de 1912 a 1916, entre José Maria e seus seguidores e as forças federais do Brasil.
 - 9 — O conceito de profissionalização é de natureza complexa, e o presente ensaio não pretende tratar de qualquer de suas ramificações. Torna-se necessário, porém, estabelecer uma clara distinção entre a profissionalização de atitudes e a profissionalização organizacional. A segunda é o principal objeto do presente trabalho. Análises desse interessante problema do desenvolvimento militar poderão ser encontradas nas seguintes obras:
R. D. McKinley, "Professionalisation, Politicisation, and Civil-Military Relations. In *The Perceived Role of the Military*, M. R. Van Gils (Ed.), (Roterdão, 1971). p. 245-65.
M. D. Feeld, "Professionalisation, Politicisation, Notes on the Military and Civilian Control." In *The Perceived Role of the Military*. M. R. Van gils (Ed.). (Roterdão, 1971.) p. 267-76.
Frederick M. Nunn, "Military Professionalism and Professional Militarism in Brasil 1870-1970: Historical Perspectives and Political Implications." *Journal of Latin-American Studies*. 4 (1972), p. 29-54.
 - 10 — *Marinha*, 1890-91, p. 5.
 - 11 — *Marinha*, 1906, p. 20.
 - 12 — A. F. Alencar, "Rejuvenescimento dos Quadros da Nossa Marinha." *Revista Marítima Brasileira*. 20:3, (agosto de 1910). p. 442
 - 13 — *Ibid.*, p. 442.
 - 14 — *Revista Marítima Brasileira*. 22:6, (dezembro de 1902) p. 719.
 - 15 — *A Defesa Nacional*. 2:16 (10 de dezembro de 1915) pp. 121-112. Os reformadores do Exército julgavam que os critérios de promoção deveriam ser baseados na bravura e nos estudos, sem levar-se em consideração a hierarquia ou a idade.
 - 16 — *Marinha*, 1892, p. 9.
 - 17 — Ver N. A. M. Hodger, "The Dark Ages of the Admiralty 1869-1886. Part III: Peace, Retrenchment, and Reform 1880-85." *The Mariner's Mirror*. 62:2 (maio de 1976) pp. 121-128.
 - 18 — Richard Hough, *First Sea Lord: an Authorized Biography of Admiral Fisher*. (Londres, 1969.) p. 150.
 - 20 — *Marinha*, 198, p. 12.
 - 21 — *Marinha*, 1893, p. 18.
 - 22 — *Marinha*, 1898, p. 3.
 - 23 — *Deodoro, Floriano, Barroso, Tymbira, Tupy, Tamoyo, Riachuelo, Aquidaban, Benjamin Constant e Republica*.
 - 24 — *Marinha*, 1903, p. 5.
 - 25 — *Ibid.*, p. 3.
 - 26 — *Marinha*, 1910, p. 1.
 - 27 — O Chile, por exemplo, construiu 7 cruzadores de 1896 a 1898, e o Peru man-

- dou construir dois cruzadores na Vickers, em 1905. Entretanto, o Brasil colocou-se muito à frente dos demais países com a construção do *Minas Gerais* e do *São Paulo*. Efetivamente, foi a construção desses vasos de guerra que perturbou a tal ponto o equilíbrio do poderio naval na América do Sul que tornou necessário que a Argentina e o Chile fizessem encomendas de navios durante e após a Primeira Guerra Mundial, no propósito de contrabalançar esse equilíbrio. Ver Theodoro Caillet-Bois, *História Naval Argentina*. (Buenos Aires, 1944.) p. 524-28, e L. E. Elliot, *Chile Today and Tomorrow*. (Nova York, 1922.) p. 285-87.
- 28 — *Marinha*, 1907, p. 4. A velocidade de ataque e o uso de torpedos e de artilharia de longo alcance na Guerra Russo-Japonesa conduziram a avanços na tecnologia naval.
- 29 — Hough, *First Sea Lord*, p. 95.
- 30 — *Marinha*, 1915, p. 28.
- 31 — *Ibid.*, p. 28.
- 32 — *Ibid.*, p. 30.
- 33 — *Ibid.*, p. 57.
- 34 — *Marinha*, 1924, p. 29.
- 35 — *Ibid.*, p. 30.
- 36 — E. M. Muniz Barreto, "A Crise dos Quadros de Officiais da Armada", *Boletim do Club Naval*, 2:11, (abril de 1921) p. 156. A relação de 3,2 para 1 refere-se aos oficiais a partir do posto de primeiro-tenente. Quanto a todos os oficiais, essa relação era de 4,1 para 1.
- 37 — *Ibid.*, p. 118.
- 38 — *Ibid.*, p. 156.
- 39 — O receio da criação de uma força de reserva era infundado por essa época porquanto havia um movimento no sentido de criar-se uma bem organizada Reserva Naval, que necessitaria desses oficiais para administrá-la e controlá-la.
- 40 — Sem assinatura, "A Crise dos Quadros Officiais da Marinha". *Revista Marítima Brasileira*, 40: 1-2 (julho-agosto de 1920), p. 68.
- 41 — *Marinha*, 1914, p. 85.
- 42 — *Marinha*, 1920, p. 28.
- 43 — *Ibid.*, p. 2.
- 44 — Embora o ano de 1891 seja citado, a primeira lei de promoções data de 1873, havendo sido reconhecido que a mesma perdera "... todos os seus méritos por causa de uma longa história de abusos." *Marinha*, 1920, p. 20.
- 45 — *Marinha*, 1929, pp. 14-15.
- 46 — *Marinha*, 1925, p. 57.
- 47 — Oscar L. de Vasconcellos, "A Burocracia como Factor de Progresso e ao Alcançe de Todos." *Boletim do Clube Naval*, 4:15 (dezembro de 1921.) p. 43.
- 48 — *Guerra*, 1910, p. 3. "É impossível reorganizar o Exército com o reduzido pessoal que o Congresso lhe concedeu na lei que fixa os efetivos das Forças Armadas."
- 49 — Os planos de recrutamento de 1908 não foram postos em prática, assim como os referentes a 1874, "ambos condenados ao mesmo fim." *Guerra*, 1917, p. 3.
- 50 — *Marinha*, 1920, p. 13.
- 51 — *Ibid.*, p. 43.
- 52 — Fundada em 15 de outubro de 1901. Seus objetivos eram "... zelar pelos interesses da marinha mercante, das indústrias marítimas, da pesca e de tudo quanto se relacionasse à vida marítima, e fomentar esse espírito junto aos homens eminentes do Brasil." Santos Porto, *Revista Marítima Brasileira*, 21:2, (agosto de 1901.) p. 134.
- 53 — Escolas secundárias para meninos que demonstrassem interesse em ingressar na Marinha após a conclusão de seus estudos. Esses rapazes não seriam, necessariamente, aptos a ser oficiais.
- 54 — *Revista Marítima Brasileira*, 21:8, (fevereiro de 1902.) p. 128.
- 55 — *Marinha*, 1920, p. 42.
- 56 — *Ibid.*, p. 42.
- 57 — *Ibid.*, p. 42.
- 58 — Com algumas exceções, como a dos indivíduos privados de seus direitos de cidadãos, e apenas os filhos de pais idosos.
- 59 — Um dos mais famosos pioneiros dos vãos tripulados foi o brasileiro Santos Dumont.
- 60 — O Exército demonstrou desde cedo vivo interesse pela aviação. *Guerra*, 1904, Anexo B, p. 14, no qual é citado um decreto autorizando dois oficiais de baixa patente a realizar, na Europa, experiências com uma invenção — um meio de transporte aéreo. No entanto, em 1918 a Marinha já enviava seus oficiais para fazerem estudos na Escola Naval de Aviação. (*Marinha*, 1918, p. 115.) Só mais tarde, o Exército revelou interesse pela aviação, comparável ao da Marinha.
- 61 — Essa escola foi fundada em 2 de fevereiro de 1914, e a Escola Naval foi instituída pelo Decreto nº 12.167, de 23 de agosto de 1916, sendo localizada na Ilha das Enxadas.
- 62 — N. P. Lavenère-Wanderley, *História da Força Aérea Brasileira*, (Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro, 1966.) p. 76.

- 63 — *Marinha*, 1918, p. 115.
- 64 — N. F. Lavenère-Wanderley, *História da Força Aérea Brasileira*, p. 80-81.
- 65 — Ministério da Marinha, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, Lata 2, Pasta 2. Relatório do Vice-Almirante Protógenes Pereira Guimarães.
- 66 — Estabelecida em 1901.
- 67 — *Marinha*, 1904, p. 39.
- 68 — Anônimo, "Alfabetização da Marinha de Guerra." *Revista Marítima Brasileira*, 47-12, (junho de 1928.) p. 1.777.
- 69 — *Marinha*, 1927, p. 23.
- 70 — Thiers Fleming, *Subsídios Elaborados em 1932 para a História da Marinha de Guerra do Brasil*. (Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1956.)
- 71 — *Processos da Presidência da República*, Lata 2, Pasta 2, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, p. 2.
- 72 — *Ibid.*, p. 3.
- 73 — *Marinha*, 1917, p. 159.
- 74 — Hough, *First Sea Lord*, p. 236.
- 75 — *Ibid.*, p. 240.



ERRATA

Errata do artigo *Formação da Marinha Imperial*, publicado no NAVIGATOR nº 10 de dezembro de 1974.

Pág. 5

1ª linha (1ª coluna) — onde se lê: “Nações” leia-se: “nações”.

Pág. 6

13ª, 14ª, 15ª e 16ª linhas (1ª coluna) — onde se lê: “XVIII, quando levas de colonos lusos cruzaram o Atlântico em busca de novas terras, para cultivar ou pesquisar riquezas das minas de ouro ou de diamantes” — leia-se: “XVIII, levas de colonos lusos cruzaram o Atlântico em busca de novas terras, para cultivar,”...

25ª linha (1ª coluna) — onde se lê: “predatoriais” leia-se: “predatórias”

30ª linha (1ª coluna) onde se lê: “visaram” leia-se: “visavam”

53ª linha (1ª coluna) onde se lê: “cheque” leia-se: “xeque”

30ª linha (2ª coluna) onde se lê: “... homem entre em”... leia-se: “... homem entra em...”

46ª linha (2ª coluna) onde se lê “chegando” leia-se “propiciaram”

Pág. 7

32ª linha (2ª coluna) onde se lê: “navios” leia-se: “naus”

Pág. 8

13ª linha (1ª coluna) onde se lê: “chamaria” leia-se: “chamara”

52ª linha (2ª coluna) onde se lê: “denominada” leia-se: “considerada”

53ª linha (2ª coluna) onde se lê: “chamar-se” leia-se: “ser”

Pág. 9

12ª e 13ª linhas (1ª coluna) onde se lê: “Isso foi feito. A junta...” leia-se: “Isso feito, a junta”...

17ª e 18ª linhas: (2ª coluna) onde se lê: “regência do Príncipe, elas próprias estariam impondo o nivelamento”... leia-se: “regência do Príncipe, todas elas estariam no nível”...

32ª linha: (2ª coluna) onde se lê: “Estados” leia-se: “estados”

Pág. 10

26ª linha (1ª coluna) onde se lê: “pontos de onde os navios” leia-se: “portos de onde os navios”

37ª linha (1ª coluna) onde se lê: “afogadilho, acumulando muitas”... leia-se: “afogadilho, anulando muitas”...

45ª linha (1ª coluna) onde se lê: ...“independência, também”... leia-se: ...“independência. Também...”

48ª e 49ª linhas: (1ª coluna) onde se lê: “perspectiva de uma volta” leia-se: “perspectiva da volta”

59ª e 60ª linhas (1ª coluna) onde se lê: “As humilhações a que foi submetido” leia-se: “As humilhações a que fora submetido”

Pág. 11

49ª linha (1ª coluna) onde se lê: “que só poderia fazer” leia-se: “que só o poderia fazer”

50ª e 51ª linhas onde se lê: “substituí lo” leia-se: “substituí-la”

9ª linha (2ª coluna) onde se lê: “cheque-mate” leia-se: “xeque-mate”

22ª linha (2ª coluna) onde se lê: “sua autoridade menos solapada” leia-se: “sua autoridade sendo solapada”

39ª linha (2ª coluna) onde se lê: “onde podia dar cheque no adversário” leia-se: “onde podia dar xeque ao adversário”

40ª e 41ª linhas (2ª coluna) onde se lê: “...onde poderia levar cheque. Esse cheque não se fez esperar” leia-se: ...“onde poderia levar xeque. Esse xeque não se fez esperar”.

Pág. 12

39ª linha (1ª coluna) onde se lê: “eles continuassem arrazando o pavilhão” leia-se: “eles continuassem hasteando o pavilhão”

Pág. 14

48ª linha (1ª coluna) onde se lê: “...decreto de convicção” leia-se: “...decreto de convocação”

Pág. 15

29ª linha (1ª coluna) onde se lê: “aumentavam o fosso...” leia-se: “aumentaram o fosso...”

48ª linha (1ª coluna) onde se lê: “toda a responsabilidade pela” leia-se: “a responsabilidade pela”

10ª linha (2ª coluna) onde se lê: Recôncavo, contendo um sério erro.” leia-se: “Recôncavo, cometendo um sério erro.

Pág. 16

39ª a 43ª linhas (2ª coluna) onde se lê: cidade, partindo para a Europa. Com efeito, uma Carta Régia fora enviada a Madeira, determinando o regresso de suas tropas a Portugal. Tal carta não produziu efeitos” leia-se: “cidade, partindo para a Europa.”

Pág. 17

8ª linha (2ª coluna) onde se lê: "...constantes da Di-" leia-se: "...constantes da di-"

11ª linha (2ª coluna) onde se lê: "alcance visível da..." leia-se: "...alcance visual da..."

Pág. 18

36ª linha (1ª coluna) onde se lê: "arvorassem o pavilhão"... leia-se: "arvoram o pavilhão..."

Pág. 19

37ª linha (2ª coluna) onde se lê: "...Nacional constituída". leia-se: "...Nacional."

Pág. 21

8ª linha (1ª coluna) onde se lê: "...Academia, havia um" leia-se: "...Academia, haver um"

15ª linha (1ª coluna) onde se lê: "legítima dentro dos erros da época." leia-se: "legítima dentro das leis da época."

Pág. 22

18ª linha (2ª coluna) onde se lê: "...o Conde Francês" leia-se: "...o conde francês"

29ª linha (2ª coluna) onde se lê: "Serviço do Império..." leia-se: "serviço do Império..."

Pág. 23

17ª linha (1ª coluna) onde se lê: "...Cada vez mais o fosso..." leia-se: "...Cada vez mais aumentava o fosso..."

19ª linha (1ª coluna) onde se lê: "Conquistador e Governador" leia-se: "conquistador e governador"

5ª linha (2ª coluna) onde se lê: "...onde pudesse dar cheque no" leia-se: "...onde pudesse dar xequê ao"

Pág. 24

36ª linha (1ª coluna) onde se lê: "por outro lado a pouca..." leia-se: "por outro a pouca..."

39ª a 42ª linhas (1ª coluna) onde se lê: "...isolamento em que se encontravam em Maldonado, oficiais portugueses da escuna que lá ficara com os cinco navios mercantes logra-" leia-se: "...isolamento dos navios em Maldonado, oficiais portugueses logra-"

48ª linha (1ª coluna) onde se lê: "...que os demais navios"... leia-se: "...que os navios..."

52ª linha (1ª coluna) onde se lê: "Corveta Maria da Glória, ele se fez de" leia-se: "Corveta Maria da Glória, fez se de"

Pág. 25

44ª linha (2ª coluna) onde se lê: “alvará ao Regimento...” leia-se: “alvará de Regimento”...

Pág. 26

18ª linha (2ª coluna) onde se lê: “ficavam mais próximas...” leia-se: “ficavam próximas...”

Pág. 27

26ª linha (2ª coluna) onde se lê: “nos postos médicos, era constituída,” leia-se “nos postos médios, era constituída,”

39ª linha (2ª coluna) onde se lê: “...Esquadra Comandada” leia-se: “Esquadra comandada”.