

Joaquim José Ignácio, Ministro da Marinha de Caxias

Francisco Eduardo Alves de Almeida

Capitão-de-Mar-e-Guerra, historiador graduado pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), instrutor e membro do Centro de Estudos de Política e Estratégica da Escola de Guerra Naval e Segundo Vice-Presidente do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil. Atualmente é aluno do mestrado do programa de Pós-graduação em História Comparada da UFRJ, tendo exercido o cargo de diretor do Serviço de Documentação da Marinha de 2005 a 2007.

RESUMO

Na Marinha, um dos personagens mais conhecidos é o Visconde de Inhaúma. No entanto, existem apenas dois trabalhos de importância publicados sobre ele. Se pouco se escreveu sobre Inhaúma, muito menos de seu período como Ministro da Marinha. Assim, esta comunicação discute exatamente o período da vida desse relevante personagem da Marinha, procurando apontar as suas dificuldades e ideias como Ministro.

PALAVRAS-CHAVE: Visconde de Inhaúma, Marquês de Caxias, Ministério da Marinha

ABSTRACT

The Viscount of Inhaúma is one of the most widely known characters in the Brazilian Navy; however, only two major works are known to having been published about him. If little has been written about Inhaúma, even less was written of his stay as Navy Minister. Therefore, this paper discusses this time in the life of so relevant a character in the Navy and intends to show the challenges he faced, as well as his ideas as a Minister.

KEY-WORDS: Viscount of Inhaúma, Marquês de Caxias, Ministry of Navy

O historiador francês Jacques Le Goff certa vez disse que a biografia histórica é uma das maneiras mais difíceis de fazer história.¹ Com toda a certeza, Le Goff tinha razão ao fazer tal afirmativa. No entanto, apesar dessa dificuldade, esse gênero histórico floresceu na Antiguidade até o início do século XX.

Quem efetivamente não leu Suetônio, com o seu sempre fascinante e atual *A vida dos doze cézares*? Ou mesmo Plutarco, com as suas sempre saborosas *Vidas paralelas* inaugurando, segundo alguns historiadores, a história comparada?

Voltaire escreveria em 1731 *A história de Carlos XII*, uma obra de transição entre o relato heróico e épico de seu personagem, com a pesquisa documental e testemunhal de seus contemporâneos. O caráter heroico da biografia teve em Thomas Carlisle o seu maior expoente já no século XIX. Na própria história naval, campo de pesquisa de meu interesse, o grande historiador norte-americano Alfred Thayer Mahan escrevia em 1897 a *The life of Nelson: the embodiment of british sea power* em dois volumes, relato profundo sobre a vida do herói inglês Lorde Horatio Nelson, morto em Trafalgar em 1805.

Com o advento da Escola francesa dos Annales, em 1929, a biografia passou por nova avaliação crítica, sendo a partir dos historiadores ligados a essa escola considerada como um gênero menor devido, principalmente, à forte influência de historiadores ligados a Fernand Braudel. Para esse grupo de intelectuais, a biografia transitava na superfície da História, sem analisar as grandes estruturas que governavam os processos sociais de longa duração². O enaltecimento dos feitos heroicos de personagens do passado deveria ser abandonado em prol de uma historiografia mais problematizada e imparcial, transitando com outros campos do conhecimento como a sociologia e a antropologia, por exemplo. Em certo sentido, esses historiadores tinham razão. A biografia poderia ser modificada, porém não abandonada como muitos propugnavam.

¹ CADIQU, François et al. *Como se faz a História: historiografia, método e pesquisa*. Petrópolis: Vozes, 2007, p. 187.

² SCHMIDT, Benito Bisso. *A biografia histórica: o retorno do gênero e a noção de contexto*. In: GUAZELLI, César Augusto Barcellos et al. *Questões de teoria e metodologia da história*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2000, p. 123.

Apesar de todos esses percalços, as vidas dos grandes e pequenos personagens nunca deixaram de ser lidas por um público fiel e ávido por descobrir as "intimidades" de seus ídolos e a inserção desses homens em seu tempo histórico.

Na Europa, particularmente na França, o próprio Le Goff, herdeiro natural de Braudel, escrevia em 1996 uma extensa biografia de São Luís. Na Inglaterra, Antonia Fraser se aventurava na densa biografia de Cromwell. A biografia continuava na moda e vendendo bem. Ela mudara e o interesse público até aumentou.

No Brasil, o gênero biográfico tem tido um retorno bem auspicioso. Biografias bem pesquisadas e escritas de grandes personalidades da história do Brasil, como a de Dom Pedro II, do professor José Murilo de Carvalho, assim como a do Barão de Mauá, de Jorge Caldeira, têm sido campeãs de vendas.

Certamente, a história dos grandes homens brasileiros nos atrai. No campo da história militar, por exemplo, existem, pelo menos, meia dúzia de biografias sobre o Marquês de Caxias, considerado o militar padrão. Seu exemplo de correção de atitudes e de dedicação a serviço do Brasil tem merecido homenagens no Exército.

Na Marinha, o personagem mais biografado tem sido Joaquim Marques Lisboa, com os conhecidos trabalhos de José Francisco de Lima, Gustavo Barroso, Henrique Boiteux e Frederico Vilar. Outros personagens da Marinha não têm tido a mesma sorte. Poucas biografias e trabalhos avulsos têm ocorrido.

O que efetivamente levaria um historiador ou mesmo um escritor despretenso a se debruçar sobre a vida de alguma personalidade? Apenas curiosidade seria uma resposta apropriada? A mim não parece.

A resposta lógica a essa pergunta seria a sua importância para a história de sua instituição ou a de seu país, suas realizações, ações e pensamentos.

Na Marinha, um dos personagens mais conhecidos é o Visconde de Inhaúma. No entanto, por incrível que possa parecer, existem apenas dois trabalhos de importância publicados sobre ele. Um por seu irmão Antônio Vitorino de Barros, obra apologética esgotada de 1870 e uma raridade; outro de Henrique Boiteux, de 1932, porém apenas um capítulo do livro *Os nossos almirantes*. Por que esse esquecimento de um personagem tão relevante?

Joaquim José Ignácio foi personagem fundamental na história da Marinha Imperial. Comandou diversos navios e exerceu o cargo de Ministro da Marinha em 1861. Chefiou as Forças Navais brasileiras na Guerra do Paraguai por mais de dois anos. Foi, além disso, chefe modesto e leal ao Império.

Se pouco se escreveu sobre Inhaúma, muito menos de seu período como Ministro da Marinha. Eu, particularmente, desconheço qualquer trabalho acadêmico sobre esse lapso de tempo em que Joaquim José Ignácio exerceu o cargo de ministro no Gabinete Caxias.

O que pretendo hoje nesse Instituto Histórico é exatamente discutir esse período da vida desse relevante personagem da Marinha, procurando apontar as suas realizações e ideias que, posso afirmar, foram muitas e algumas bem criativas desse português nascido em Lisboa e que se tornou brasileiro por amor e paixão.

Voltemos ao ano de 1856. A morte prematura de Honório Hermeto Carneiro Leão, o voluntarioso e eficiente Marquês do Paraná, nesse ano foi um golpe profundo na Conciliação, no entanto ela ainda persistiu no primeiro Ministério Caxias, até maio de 1857, e no Gabinete do Marquês de Olinda.

A crise financeira se abateu sobre o Brasil em 1857 fazendo com que o Ministro da Fazenda de Olinda, Souza Franco, aumentasse o número de bancos emissores, de modo a desdobrar o meio circulante, com o que não concordou Dom Pedro II³. Em dezembro de 1858, o Gabinete Olinda finalmente caiu, sendo substituído pelos dois gabinetes conservadores seguintes do Visconde de Abaeté e do Barão de Uruguaiana, sem a força necessária para conduzir os destinos políticos do País. A (Política de) Conciliação (entre liberais e conservadores) estava efetivamente acabada.

Os dois partidos do Império, o Conservador e o Liberal, iniciaram diversos embates que aumentaram a intranquilidade política. O Imperador, então, recorreu à única figura que poderia tranquilizar ambos os partidos e garantir moderação e tranquilidade. Lembrou-se, então, de Luís Alves de Lima e Silva, o já Marquês de Caxias.

Caxias resolveu aceitar mais essa missão do Imperador e imediatamente organizou o seu Gabinete: Império, Visconde de Niterói, posteriormente substituído por José Antônio Saraiva e Visconde de Jaguari; Justiça, Visconde de Niterói; Estrangeiros, Visconde do Rio Branco, posteriormente substituído

³FROTA, Guilherme de Andrea. *Quinhentos anos de história do Brasil*. Rio de Janeiro: Bibliex, 2000, p.347.

pelo Deputado Antônio Sá e Albuquerque e Benevenuto Magalhães Taques; Fazenda, Visconde do Rio Branco⁴. Para a Marinha, Caxias lembrou-se de seu velho companheiro das lutas no Rio Grande do Sul, na Farroupilha, Joaquim José Ignácio, que se encontrava em disponibilidade devido a desavenças com o Ministro da Marinha Francisco de Paes Barreto. Não satisfeito, convidou Joaquim Ignácio para acumular o recém-criado Ministério da Agricultura. Caxias manteria para si, no entanto, a pasta da Guerra. Não era apenas o conhecimento anterior que movera Caxias a convidar Joaquim Ignácio. Ambos tinham um elo comum. Eles eram maçons fervorosos e se reconheciam como tal.

Embora não fosse um político profissional, Joaquim Ignácio aceitou a tarefa, em parte pela admiração que sentia pelo velho general. Seria realmente um grande desafio para o Chefe-de-Esquadra Joaquim Ignácio. A função política trazia grandes responsabilidades e certamente percalços, além disso o Partido Conservador não tinha a mesma unidade do tempo de Paraná. Muitos grupos se dividiram, enfraquecendo ainda mais a base de sustentação parlamentar. Os liberais, então, passaram a ser mais agressivos em seus ataques ao Gabinete Caxias.

Em 3 de março de 1861, Caxias compareceu ao Senado e pronunciou o seguinte discurso:

Os princípios do Gabinete estão bem indicados pelos precedentes das pessoas que dele fazem parte. Os meus colegas e eu somos conhecidos; por isso penso que me posso dispensar de dizer qual o sentido em que dirigimos os negócios da governança. Entendo que presentemente o país quer, sobretudo, a rigorosa observância da Constituição e das leis e a mais severa e discreta economia dos dinheiros públicos, atentas às circunstâncias do nosso actual estado financeiro. Os actos, senhores, devem valer mais do que as palavras, e peço a todos que nos julguem por nossos actos.⁵

Nesse mesmo dia, Joaquim José Ignácio assumiu a pasta da Marinha e da Agricultura. Suas primeiras palavras foram “não posso mudar de natureza e por isso conto passar por muitos desgostos, mas o que asseguro é que entro Joaquim José Ignácio no firme propósito de sair Joaquim José Ignácio. Não hei de dar aos ‘abissínios’, que me festejaram ministro, o trabalho de me apedrejarem ex-ministro”.⁶

Quais as principais ideias de Joaquim Ignácio e de que forma ele conduziu a pasta da Marinha naqueles anos de crise que culminariam na Guerra do Paraguai quatro anos depois?

Inicialmente, a Marinha de Guerra em 1861 era composta de uma Força Naval com 60 navios, sendo 23 a vela e 37 a vapor. Dos navios a vela, um era fragata, sete corvetas, um brigue-barca, dois brigues, um patacho, dois iates, três transportes e seis escunas. Dos navios a vapor, 20 eram a rodas e 17 a hélice.⁷ Estavam divididos em quatro estações navais congregando um total de 290 bocas de fogo, 2.870 praças e 740 oficiais.⁸

Ao assumir o Ministério, disse Joaquim Ignácio em seu relatório inicial sobre a situação material dos navios:

Muitos dos navios que ainda figuram nos quadros da Força Naval estão consideravelmente deteriorados, e quase imprestáveis, outros terão de desaparecer em curto período; poucos preenchem as condições de um bom vaso de guerra... a Marinha do Brasil, que em seu começo contava naus, não possui hoje uma fragata em estado de navegar... a falta de sistema nas construções navais, ou de discernimento na apreciação das necessidades e autorização das despesas, acarreta sensíveis prejuízos à Fazenda Pública, torna impossível a perfeita composição da força, gerando a desordem, fraqueza e atraso.⁹

Joaquim Ignácio acreditava que a Marinha a vela estava condenada como agente de guerra e que o navio misto era o principal

⁴CARVALHO, Affonso. *Caxias*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1976, p.164.

⁵Ibidem, p. 164.

⁶BARROS, Antonio Vitorino de. *O Almirante Visconde de Inhaúma*. Rio de Janeiro: Typographia do Imperial Instituto Artístico, 1870, p.174.

⁷MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 2ª Seção da 10ª Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Joaquim José Ignácio*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1860, p.10.

⁸Ibidem, p. 11.

⁹Idem.

meio das futuras frotas de combate. Apenas como esclarecimento técnico, o navio misto congregava tanto a propulsão eólica como a propulsão a vapor. Os navios a serem construídos ou adquiridos pela Marinha deveriam ser bem organizados administrativamente e superiormente guarnecidos por pessoal treinado, dizia, compensando a inferioridade de números da Marinha brasileira em relação às grandes Marinhas do mundo.¹⁰ Advertia, no entanto, que os navios a vela ainda seriam úteis no patrulhamento da costa e como escola para futuros oficiais e praças nas lides do mar. Considerava que os vapores eram navios caros devido ao valor alto do combustível, além disso, reconhecia que os vapores no Brasil se deterioravam por falta de pessoal adestrado na manutenção e reparos. Reconhecia que faltavam ainda algumas fragatas, corvetas mistas e cerca de 20 canhoneiras a hélice, vapores menores para os rios, alguns brigues e iates a vela para se considerar a Marinha como boa.¹¹

Um fato muito debatido na Marinha nos anos 80 do século XX foi a concentração de navios no Rio de Janeiro, que até hoje preocupa muito o Almirantado brasileiro, nesse início do século XXI. Por incrível que possa parecer, essa preocupação já ocorria em 1861. Joaquim Ignácio já diagnosticava que a concentração dos navios nas capitais das províncias populosas, principalmente no Rio de Janeiro, sede de uma das estações e a mais importante, muito contribuía para “enervar a atividade dos oficiais e marinagem, que pela longa estadia nos portos, contraem relações que dificilmente se arrancam, quando chamados a servir em outros pontos”.¹² Infelizmente ele não pôde corrigir essa deficiência.

No ano em que assumiu a pasta da Marinha, oito navios foram retirados do inventário naval, sendo dois por afundamentos e seis por baixa. Foram incorporados três navios, o que provocou uma pequena diminuição do efetivo naval disponível.¹³ Ao mesmo tempo, lançou-se ao mar a Corveta *Niterói* e o Vapor *Carioca*, em 1862; inaugurou-se o primeiro dique na Ilha das Cobras, com a presença do Imperador Dom Pedro II, em 21 de setembro de 1861, e se iniciou os traba-

lhos do segundo dique na Ilha das Cobras, em abril desse mesmo ano.

Joaquim Ignácio tinha consciência de que as inovações técnicas estavam modificando as estruturas e organização navais. Embora a Guerra de Secessão ainda estivesse em curso, Joaquim Ignácio mantinha-se atualizado com suas inovações. Pode-se observar o que disse ao final de sua permanência à frente do Ministério da Marinha em 1862, transcorrido apenas um ano desde o início da Guerra de Secessão norte-americana:

Quando vimos as descobertas sucederem-se uma após as outras, os melhoramentos multiplicam-se e o espírito engenhoso da indústria vem anular no dia seguinte o invento da véspera; quando presenciávamos em poucos anos o navio a vapor suplantando o de vela, o navio misto conquistando a proeminência sobre aquele e a fragata encouraçada pôr em dúvida a excelência deste e finalmente a máquina de guerra americana, ao mesmo tempo casamata e navio, fortaleza e aríete, ameaçar de completo e total aniquilamento as mais fortes esquadras, as mais bem combinadas frotas, cumpre não avançar às cegas.¹⁴

Um dos projetos mais interessantes de Joaquim Ignácio foi o estudo para o estabelecimento de uma Força Naval brasileira na Europa, pois, para ele, isso proporcionaria aos oficiais e praças, pela prática das grandes manobras conjuntas com outros países, a “educação marítima e alentado espírito militar e interesse pela profissão”¹⁵. Acreditava, inclusive, que essa estação tornaria mais conhecido o Brasil e faria com que os europeus travassem contato com nossos costumes, concorrendo pelo trato ameno e cavalheiresco do brasileiro, para acabar com os preconceitos e “desmentir calúnias que, prejudicando-nos na opinião dos estrangeiros, ferem os legítimos interesses do nosso comércio e contrariam os esforços para atrair imigrantes”.¹⁶ Joaquim Ignácio acreditava convictamente que a Marinha de Guerra seria o instrumento fundamental para

¹⁰ Idem.

¹¹ Idem.

¹² Idem.

¹³ Deram baixa do serviço ativo o Brigue-Escuna *Xingu*, a Escuna *Tibagy*, o Transporte *Tapajós*, as Canhoneiras *Itajai* e *Araguari* e mais o late *Capiberibe*. Os Vapores *Pedro II* e *Paraguassu* naufragaram. Foram incorporados os Vapores *Beberibe*, *Jaguarão* e *Alfa*. Fonte: MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado à Assembleia-Geral Legislativa na 2ª Seção da 11ª Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Joaquim José Ignácio. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1861, p.10.

¹⁴ Ibidem, p.13.

¹⁵ Relatório do MM, 1860, op.cit. p.12.

¹⁶ Idem.

projetar os interesses brasileiros na Europa e que com essa estação naval estabelecida o Brasil começaria a participar mais ativamente das decisões políticas internacionais.

Um dos eventos que mais o magoou foi o afundamento da Corveta *Dona Isabel* em viagem de instrução, na noite de 11 de novembro de 1861, a seis milhas ao Sul do Cabo Espartel, nas costas do Marrocos. Foi realmente uma tragédia que tocou profundamente naquele ano a Força Naval e particularmente o velho Ministro da Marinha. Morreram nesse naufrágio 123 tripulantes, sendo 100 marinheiros e 23 oficiais, inclusive o comandante do navio, seu irmão Capitão-Tenente Bento José de Carvalho. Sobreviveram dez oficiais e 93 praças. Ainda lembrava-se do dia em que ele, Joaquim Ignácio, e Bento atiraram-se juntos nas ondas que tomavam a *Jaguaribe* naquele distante ano de 1833. Naquela oportunidade, Joaquim Ignácio era o comandante da Escuna *Jaguaribe* e seu irmão mais moço Bento era o escrivão desse navio. Eles não se ligavam apenas pelos laços de sangue, mas principalmente por grande amizade e lealdade mútua.

A Escuna *Jaguaribe* era um navio que requeria muita atenção de Joaquim Ignácio. Era um navio antigo, mal construído e com diversos problemas na mastreação e no casco. Em 23 de fevereiro de 1833, de regresso de uma viagem a Santa Catarina, onde fora transportar munições de guerra, a escuna suspendeu de Santos para o Rio de Janeiro. Ao se aproximar da Ponta da Moela, o mar e o vento começaram a refrescar. Por precaução, Joaquim Ignácio resolveu regressar a Santos, no entanto as condições atmosféricas não permitiram. As ondas aumentaram de tamanho rapidamente e a chuva tornou-se torrencial. A única solução foi "correr com o mar" de modo a poupar o navio, já cambaleante com as condições reinantes. Por cerca de seis dias "correu com o mar". No entanto, no dia 29, de madrugada, veio o navio a encalhar em baixios de areia próximo à costa a cerca de duas amarras, isto é, cerca de 370 metros.¹⁷ Os violentos solavancos e trancos que o navio dava, fizeram

com que a *Jaguaribe* atravessasse na praia, adernando. Deu Joaquim Ignácio, então, ordem para o abandono do navio, percebendo que o seu salvamento seria impossível. O desembarque ocorreu com relativa facilidade, havendo, apesar disso, algumas poucas vítimas.¹⁸ Como determina a ética naval, o comandante foi o último a desembarcar, entretanto, para o seu espanto, seu irmão Bento¹⁹ ocultou-se em um canto destruído do navio e perfilou ao seu lado no momento do abandono. As ondas eram enormes e o vento ensurdecedor. Joaquim Ignácio, comovido se dirigiu a Bento:

– Fizeste mal em ficar. Agora somos dois, não sabemos nadar. Com dificuldades nos salvaremos; agarra-te aquele pedaço de verga; eu me agarrarei a esta tábua. Eia! Coragem e Deus nos protegerá.

Bento respondeu:

– Deus já indicou o meio. Olha – disse-lhe apontando para um cesto forrado de couro –, sobre esta boia nos salvaremos ou morreremos. Agora ao mar, é o nosso elemento; ele nos há de favorecer²⁰.

Ambos abraçaram-se e se lançaram ao mar à procura do cesto. Alcançaram-no e em breves, mas horripilantes momentos, conseguiram chegar à praia, juntando-se aos outros companheiros.

Em terra, ainda durante o temporal, Joaquim Ignácio reuniu sua tripulação e procurou abrigo. Por informações descobriu que se encontravam próximo ao Cabo de Santa Marta, perto de Laguna. Para lá se dirigiu, apresentando-se ao Juiz de Paz, a quem solicitou auxílio para os seus homens. O Juiz colocou à disposição do jovem comandante e de sua tripulação uma casa e um negociante local ofereceu mantimentos necessários a matar a fome de todos²¹. Assim se salvaram os naufragos.

A morte de Bento, já como comandante de seu próprio navio, lhe foi penosa e dolorida. Sentiu profundo sentimento de perda. Disse Joaquim Ignácio: "O triste acontecimento que destruiu em flor tantas esperanças encerra, porém, uma lição grandiosa: só a luta engrandece o homem e a luta com os elementos eleva-o acima do comum da hu-

¹⁷ Amarra é uma unidade tradicionalmente usada a bordo para avaliar distâncias no mar. Provém das amarras dos navios a vela, correspondendo a 1/10 da milha náutica. Logo, a distância aproximada entre o navio e a praia era de 370 metros, correspondendo a $185 \times 2 = 370$. Fonte: Diretoria de Portos e Costas, *Manual do Tripulante*. Rio de Janeiro: DPC, 1975, p.525.

¹⁸ BOITEUX, Henrique. *Os nossos almirantes*. V.5. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1932, p.83.

¹⁹ Bento possuía na ocasião 21 anos de idade, sendo mais moço que Joaquim Ignácio cerca de quatro anos. Morreu em 11 de novembro de 1860 quando comandava a Corveta *Dona Isabel* nas costas do Marrocos. Fonte: BARROS, op.cit, p.153.

²⁰ BARROS, op.cit, p.152.

²¹ BOITEUX, op.cit, p.83.

manidade".²² Assim Joaquim se despedia de seu grande amigo Bento, falecido no cumprimento do dever. Bento tinha 49 anos de idade quando faleceu.

Na questão envolvendo o material, Joaquim Ignácio preocupou-se com a grande burocracia envolvendo o setor, determinando a formação de um grupo de trabalho, sob a chefia do Barão de Tamandaré, incluindo o Chefe-de-Esquadra Diogo Ignácio Tavares, o Chefe-de-Divisão Jesuíno Lamego Costa e mais alguns oficiais²³ para elaborarem um parecer sobre que tipo de Força Naval seria mais conveniente e propor as bases para um plano de organização geral do material naval.

Com respeito ao pessoal, determinou que outro grupo fosse organizado para se estudar os currículos da Escola de Marinha, sob a chefia do Chefe-de-Divisão Antônio Leocádio do Couto, de modo a se intensificar a parte prática do ensino ao aspirante. Como uma das propostas levantadas pelo grupo, propôs-se a criação de um quarto ano superior (o curso tomava três anos de estudos acadêmicos) de modo a ter "exercícios práticos das teorias desenvolvidas nos anos anteriores, principalmente observações astronômicas, trabalhos hidrográficos, exercícios de artilharia e noções de tática naval".²⁴ O que o ministro pensava era que se deveria começar cedo para ser um bom marinheiro. Espelhava-se exatamente em seu próprio exemplo, ao começar o serviço ativo como guarda-marinha aos 15 anos de idade. Dizia que "é mister dedicar-se desde menino a essa vida de privações e de glória, do combate e emoção, a qual o homem feito dificilmente se amolda. Precisamos possuir oficiais familiares com a parte prática de sua profissão"²⁵.

O ponto, no entanto, que mais incomodou Joaquim Ignácio, no período em que permaneceu na pasta da Marinha, foi a questão da organização do Ministério. Para ele, a estrutura da ocasião não funcionava e, muito pelo contrário, atingia a própria moral do pessoal da Marinha pelo anacro-

nismo burocrático e funcional. O que Joaquim Ignácio imaginava para organizar a pasta?

Inicialmente desejou ajustar os postos às funções previstas em tabela de lotação, mal conectadas e afastadas da realidade, com um aumento de 25 oficiais, principalmente de capitães-tenentes, posto com uma falta crônica de efetivos.

Joaquim Ignácio também propôs extinguir o posto de chefe-de-divisão por não existir "congêneres no mundo e por provocar conflitos de hierarquia com outros países"²⁶. As funções desse posto seriam distribuídas pelos outros dois postos de cima, o de chefe-de-esquadra e vice-almirante. Ele tampouco desejava que o Encarregado do Expediente no Quartel-General da Marinha (sem a denominação de ajudante de ordens) fizesse parte do Conselho Naval pelo acúmulo de tarefas que tinha e porque no Conselho teria que muitas vezes interpor pareceres sobre atos praticados por ele mesmo, o que era realmente um anacronismo, ou "sobre os quais tenha sido chamado a informar".²⁷ Propôs, assim, aumentar para mais dois membros o Conselho, retirando o Encarregado do Expediente que passaria a ser o Chefe do Estado-Maior do ministro e principal juiz do espírito militar e fiscal da disciplina e boa ordem da Força Naval²⁸.

Joaquim Ignácio acreditava que as reformas e os regulamentos aprovados anteriormente não tinham produzido nenhuma melhoria na condução dos serviços navais.²⁹ Para ele, o sistema francês de administração com três elementos básicos que constituía a Marinha – homens, navios e dinheiro – deveria ser aplicado à Marinha do Brasil. O restante das tarefas gravitaria em torno desses três elementos e seria secundário. Dessa maneira, propôs quatro grandes Diretorias (incluindo a responsável pela direção geral dos três serviços), a saber:

Diretoria Central – composta da Secretaria de Estado, incumbida da centralização de responsabilidades, dos métodos de trabalho administrativo, da resolução de questões relevantes e orientação de serviços.

²² *Ibidem*, p.12.

²³ Complementavam o grupo de trabalho, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Torres e Alvim, Capitão-de-Fragata José Secundino de Gomensoro, Capitão-Tenente Sabino Eloy Pessoa, Engenheiro Naval Napoleão Level, Maquinista Antonio Gomes de Matos, Secretário Antonio Carlos César de Mello e Andrada. Fonte: Relatório do MM, 1861, *op.cit.* p.13.

²⁴ Complementavam o grupo de trabalho o Capitão-de-Mar-e-Guerra Elizário Antonio dos Santos, os Capitães-Tenentes Sabino Eloy Pessoa e Manoel Francisco Correa Leal e o Primeiro-Tenente Antonio da Silva Teixeira. Fonte: Relatório do MM, 1861, *op.cit.* Anexo A1.3

²⁵ Relatório do MM, 1860, *op.cit.* p.13.

²⁶ Relatório do MM, 1860, *op.cit.* p.5.

²⁷ Relatório do MM, 1860, p.3.

²⁸ *Ibidem*, p.4.

²⁹ Joaquim Ignácio estava se referindo à Lei 874, de 23 de agosto de 1856, e os regulamentos de 23 de julho de 1858, 19 de fevereiro de 1859, de 25 de fevereiro e de 30 de abril de 1860.

Diretoria do Pessoal – composta da estrutura do Quartel-General da Marinha, incumbida da gestão de oficiais e praças, disciplina, instrução e adestramento, hospitais, capitânicas, tribunais, navios, forças navais e operações.

Diretoria de Material – composta dos arsenais, almoxarifados, setores de compras, serviços de logística, construção naval, obras civis, artilharia, fornecimento e aquisição de material.

Contabilidade Geral – composta de contabilidade e pagamento.³⁰

Outra proposta interessante formulada por Joaquim Ignácio foi a substituição das estações navais localizadas ao longo da costa brasileira, que seriam extintas, e em seu lugar se criariam quatro ou cinco distritos navais, chefiados por oficiais-generais, como comandantes gerais de área, respondendo diretamente ao Ministro da Marinha.³¹ Nos dias atuais, a Marinha de Guerra possui nove distritos navais distribuídos em território nacional com tarefas similares àquelas imaginadas por Joaquim Ignácio. Pode-se assim, com convicção, atribuir a ele a paternidade da criação dos distritos navais no Brasil. Terminava ele essas propostas, afirmando que:

Não tenho a veleidade de pretender que todas as minhas ideias sejam imediatamente incorporadas em atos e se insisto nelas é porque, convencido de sua proficuidade, reputo de imperioso dever não desabrir de ensejo que se me ofereça de, pugnando pela sua realização perante quem como vós melhor pode conhecer-lhe a oportunidade, promover os interesses da Reparação que me foi confiada e o que mais de um título me liga.³²

Joaquim Ignácio contava com um grande amigo que muito o ajudou durante a sua permanência à frente do Ministério: o Vice-Almirante Barão de Tamandaré, que era o seu Ajudante de Ordens e Encarregado do

Expediente do Quartel-General da Marinha e fiel aliado, apesar de pertencer ao Partido Liberal. Tamandaré assumiu essa função em 21 de novembro de 1860 ainda no Ministério Paes Barreto e a transferiu em 25 de setembro do ano seguinte ao Chefe-de-Divisão Jesuíno Lamego Costa para assumir o honroso cargo de Ajudante de Campo do Imperador Pedro II, quando já era Ministro Joaquim Ignácio. Vale a pena transcrever as palavras de Joaquim Ignácio sobre o desempenho de seu amigo Tamandaré à frente do Quartel-General da Marinha. Disse ele o seguinte:

À frente do QGM acha-se o Vice-Almirante Barão de Tamandaré, marinheiro destemido e cavalheiro, amando extremamente a sua profissão, este distinto general pode, eu espero, concorrer no eminente lugar que ocupa, para a eficaz expansão dos germens generosos, que em si encerra a nossa jovem e esperançosa oficialidade, habituada a venerar nele o desinteresse, dedicação e mais virtudes que caracterizam o perfeito homem do mar³³.

Esse período no Ministério não foi só de alegrias e realizações para Joaquim Ignácio. Um dos dissabores por que passou Joaquim Ignácio foi a exoneração por ele conduzida de Aureliano Cândido Tavares Bastos³⁴, na época 1º oficial da Secretaria de Estado, em 18 de setembro de 1861. Tavares Bastos, advogado, jornalista, ensaísta e político sagaz, vinha há muito criticando na imprensa a administração de Joaquim Ignácio, o que o contrariava demasiado. As alegações de Tavares Bastos eram de centralização excessiva e despotismo na condução dos assuntos afetos à pasta. Por estar exercendo uma função política no Ministério e assim, por dever ético, manter-se afastado de críticas ao titular, a quem se ligava por confiança, não restava a Joaquim outro caminho senão a exoneração.

³⁰ Relatório do MM, 1861, op.cit. p.6. Interessante observar que a estrutura material x pessoal x recursos é em parte a utilizada pela Marinha do Brasil na atualidade. O quarto elemento seria o operativo nos dias atuais.

³¹ Ibidem, p.6. Interessante observar que em 1863 a denominação de Estação Naval foi alterada para Distrito Naval, com as tarefas propostas por Joaquim Ignácio.

³² Relatório do MM, 1861, op.cit p.8.

³³ Relatório do MM, 1860, op.cit p.4.

³⁴ Aureliano Cândido Tavares Bastos foi advogado, jornalista e político. Nasceu na Cidade dos Alagoas em 20 de abril de 1839. Formou-se em Direito pela Faculdade de São Paulo em 1859. Transferiu-se para o Rio de Janeiro, onde foi nomeado Oficial da Secretaria da Marinha. Foi deputado geral por Alagoas em três legislaturas de 1861 a 1870. Utilizou a imprensa e a tribuna para a disseminação de suas ideias, principalmente o *Correio Mercantil* de Francisco Otaviano, sob o pseudônimo "Solitário". Em 1864, participou da Missão Saraiva como secretário. Faleceu aos 36 anos na cidade de Nice, na França, em 1875.

Os ataques de Tavares Bastos a Joaquim Ignácio passaram a ser mais virulentos. Já oito dias depois de sua demissão, em 26 de setembro de 1861, utilizando o pseudônimo “Solitário”, publicou no *Correio Mercantil* do Rio de Janeiro o seguinte comentário:

Aponte a circunstância de ser o ministro árbitro de todas e ainda das menores questões. É um fato das mais graves consequências. Todos aqueles que trataram com a administração devem ter conhecido que nisso está a explicação de muitas demoras, da fraqueza das autoridades inferiores que nada fazem por si, dos embaraços à marcha do serviço e imperfeição de seus resultados.³⁵

Em 12 de outubro, novamente publicou ataques ao ministro dizendo ser Joaquim Ignácio “o árbitro supremo. Em derredor e abaixo dele ninguém possui vontade, juízo, autonomia. O ministro é um ente privilegiado, um pachá que resume em si toda a ciência e toda a experiência do mundo. E como todos os pachás, eles embaraçam mais do que produzem”.³⁶ Não satisfeito, continuou atacando o Ministro da Marinha no ano seguinte. No dia 6 de março de 1862, Tavares Bastos publicou outra carta no *Correio Mercantil* com ataques não só ao ministro, como também aos almirantes na atividade. Disse ele:

E são esses navios podres e esses oficiais bisonhos (com exceções notáveis, que confirmam a regra), esses almirantes sem esquadra e sem emprego, o resultado de tantos sacrifícios do pobre contribuinte, do pobre povo, que paga mais caro, por amor disso, a farinha nacional

ou estrangeira, a carne nacional ou estrangeira, o pano que veste, o ferro com que trabalha, o leito em que descansa? Funestos governos têm sido os nossos, meu amigo!³⁷

Tavares Bastos e Joaquim Ignácio mantiveram uma grande inimizade, que viria a se intensificar durante a campanha do Paraguai. Nunca fizeram as pazes.

Outro grande adversário de Joaquim Ignácio foi Zacarias de Góes e Vasconcelos.³⁸ Político baiano experimentado, advogado perspicaz que já tinha ocupado o Ministério da Marinha, Zacarias movia intensa campanha contra o Gabinete Caxias. Seus discursos não se dirigiam somente a pasta da Marinha, muito pelo contrário. Seu propósito era a derrubada do próprio Gabinete Conservador de Caxias. Brilhante orador, inteligência acima da média, Zacarias era um político a ser temido.

Em 16 de julho de 1861, Zacarias na tribuna voltou a defender Paes Barreto contra Joaquim Ignácio que fora Ajudante de Ordens do Ministro da Marinha a contragosto, pois considerava a função demeritória. Era uma provocação direta a Joaquim Ignácio, que se encontrava no plenário. Zacarias tinha consciência que esse assunto deixava o Ministro da Marinha irritado e aborrecido. Joaquim Ignácio não resistiu e pediu a palavra na tribuna, o que foi atendido. Disse então o seguinte:

Em que parte do mundo, senhores, tem o Ministro da Marinha um ajudante de ordens oficial-general? O que é um ajudante de ordens senão um oficial moço que transmite ordens e até recados que recebe do seu chefe? O título pois de ajudante de ordens não pode caber a um oficial que dirige a disciplina

³⁵ Carta publicada em 28 de setembro de 1861 no periódico *Correio Mercantil* do Rio de Janeiro. Fonte: *Cartas do Solitário* de Tavares Bastos, Rio de Janeiro: Cia Editora Nacional, 1938, p.37.

³⁶ Carta publicada em 12 de outubro de 1861 no periódico *Correio Mercantil* do Rio de Janeiro. Fonte: *Ibidem*, p.56.

³⁷ Carta publicada em 6 de março de 1862 no periódico *Correio Mercantil* do Rio de Janeiro. Fonte: *Ibidem*, p.265.

³⁸ Zacarias de Góes e Vasconcelos foi advogado e destacado político no Segundo Império. Nasceu em Valença na Bahia em 5 de novembro de 1815. Formou-se pela Faculdade de Direito de Olinda em 1837. Foi nomeado Presidente de Sergipe e do Piauí, tendo pertencido ao Partido Liberal. Foi Deputado-Geral pela Bahia, depois Presidente do Paraná em 1853. Foi Deputado-Geral também pelo Paraná, entrando em seguida para o Senado. Ocupou a pasta da Marinha em 1852. Foi Chefe do Gabinete que substituiu o Gabinete chefiado por Caxias em 1862, do qual Joaquim Ignácio era ministro, depois de efetuar intensa campanha de oposição ao general. Voltaria mais duas vezes ao governo já no Partido Progressista, sendo que na última vez permaneceu dois anos, em um período conturbado da História do Brasil, durante a Guerra do Paraguai. Foi um dos políticos de maior prestígio, vindo a falecer no Rio de Janeiro em 28 de dezembro de 1877.

da Armada e por ela responde... E ainda mais senhores, compostos os Ministérios, como ordinariamente se compõem, atendendo-se unicamente às conveniências políticas, é chamado para ser Ministro da Marinha, um cidadão, aliás, cheio de conhecimentos, de inteligência, mas que chega a repartição e diz – “eu não sei o ABC da Marinha” [risadas no plenário]; por ventura pergunto, este cidadão pode dirigir convenientemente os serviços técnicos daquela repartição? Não tem a necessidade absoluta e indeclinável de ouvir os conselhos de alguém? E quem há de ser este alguém? Há de ser um segundo-tenente ou um primeiro-tenente ou outro qualquer oficial de patente pequena, que não tem a prática precisa, nem o prestígio do posto?³⁹

Joaquim Ignácio estava criticando diretamente as nomeações de políticos pouco afetos aos assuntos da Marinha, apenas indicados por acordos nem sempre explícitos, aí incluídos Paes Barreto e Zacarias. Era uma resposta direta à provocação do político liberal baiano.

Zacarias permaneceu na ofensiva contra o Gabinete Caxias. Na seção parlamentar de 19 de maio de 1862 ele criticou a política governamental com relação à organização municipal e a instrução pública, resumindo sua exposição a um ataque frontal à fraqueza do Gabinete, solicitando mudanças na situação política. Disse Zacarias:

O Gabinete, senhor Presidente, permita-se-me com franqueza dizê-lo na tribuna, não está à altura de sua missão e as causas de sua fraqueza são, além de outras, as duas que vou apontar. A primeira... é que, dizendo ele compor-se só de um partido, nota-se na sua composição a ausência das primeiras capacidades desse partido [os melhores em sua opinião] ... Outra causa da fraqueza ... vem a ser as candidaturas de alguns de seus membros [pouco qualificados segundo ele]⁴⁰

Sem sustentação política e diante de moção de censura, cinco dias depois, o Gabinete Caxias caiu, substituído por outro chefiado pelo próprio Zacarias, um dos articuladores dessa queda.

Joaquim Ignácio passou o Ministério para José Bonifácio de Andrade e Silva nesse mesmo dia. Terminava assim a sua experiência política no Partido Conservador. Voltava a ser Joaquim José Ignácio, Chefe-de-Esquadra.

Senhores, esse foi o período de Joaquim Ignácio como Ministro da Marinha de Caxias. Joaquim José Ignácio, português de nascimento. Brasileiro de coração e emoção. Ele presenciou e participou de quase todos os principais eventos da Marinha Imperial desde a sua criação. Fora guarda-marinha de Lorde Thomas Cochrane na *Pedro I*; lutara na Guerra da Independência e na terrível Guerra da Cisplatina, quando foi feito prisioneiro. Evadiu-se de seus captores e continuou a combater com denodo e bravura.

Joaquim Ignácio depois Visconde de Inhaúma era um almirante modesto e preocupado com os seus subordinados. Modesto a ponto de mostrar, com a maior satisfação e simplicidade, a todas as pessoas que o visitavam, que uma das suas maiores relíquias guardadas não era uma condecoração ou medalha mais significativa, mas sim um simples repuxo de palombar com que ele, no início da carreira na Marinha, cosia as velas dos navios em que serviu.⁴¹ Não expôs seus homens a perigos desnecessários na Guerra do Paraguai e por isso, muitas vezes, foi considerado inerte por seus adversários. Seu estilo de comando o fazia consultar, sempre que necessário, seus comandantes de navios e oficiais de Estado-Maior a quem tratava como verdadeiros filhos. Fora realmente um chefe estimado por seus pares e subordinados.

Como chefe de família, Inhaúma foi pai preocupado e amoroso. Suas cartas para a esposa demonstram um amor extremo. Seus muitos amigos lhe queriam muito bem. Sua ligação com a maçonaria o fez se aproximar de brasileiros ilustres como Caxias e dessa ligação o convite para o Ministério. A sua fé no Criador o fazia profundamente místico e religioso. Na maioria de suas Ordens do Dia no Paraguai terminava a alocação com um “viva a Nação brasileira!”, um “viva o Imperador!” e por fim um “viva

³⁹ BOITEUX, op.cit, p.97. Henrique Boiteux nessa passagem comentou que Zacarias teria sido o autor da exoneração de Joaquim Ignácio da Comissão de Presas por ser o ministro na ocasião. Tal fato não corresponde a realidade. O ministro responsável pela exoneração foi Francisco Paes Barreto.

⁴⁰ VASCONCELOS, Zacarias de Góes e. *Discursos parlamentares*. Brasília: Câmara dos Deputados, 1979, p.109.

⁴¹ SENNA, Ernesto. *Rascunhos e perfis*. Rio de Janeiro: Typographia do *Jornal do Commercio*, 1909, p.631.

a Esquadra!”. Inhaúma era por convicção monarquista.

No entanto, sua grande paixão foi a Marinha Imperial. A ela dedicou 48 anos de sua vida e por ela encontrou a morte. Ele faz parte de uma plêiade de chefes navais que fizeram a Marinha ser o que ela é. Homens como Tamandaré, Teffé, Pedro de Frontin, Alexandrino, Marques de Leão, Inhaúma e muitos outros têm deixado um legado de dedicação ao serviço naval que devem servir de inspiração e exemplos às gerações que os seguem. As biografias servem exatamente para reavivar às novas gerações o que esses personagens realizaram.

Não existe Nação que não cultue os seus heróis. Inhaúma foi, é e será sempre importante para a Marinha do Brasil pelo seu exemplo de chefe modesto e dedicado.

O poeta João Cardoso de Menezes e Souza, logo depois da morte de Inhaúma, fez publicar um eloquente e belo texto em sua homenagem. Ele terminou o seu elogio fúnebre, escrevendo o seguinte:

– Sua morte foi um sacrifício que lhe impôs a vitória: ele o aceitou.

– Caiu como um soldado, que não trai a bandeira a que se abriga.

– O holocausto foi belo, mas foi o cumprimento de um dever.

– Ao Visconde de Inhaúma nada mais restava a fazer.

– A sua missão estava cumprida; e quando a pátria atirava-lhe aos pés as coroas, que lhe tecera, quando a história abria em seu panteon um nicho para o grande vulto, ele caiu cansado pelo labor incessante da luta, prostrado pelo veneno que sorvera na terra estrangeira.

– O raio da guerra respeitou o soldado em frente do inimigo; o raio da enfermidade matou o pai nos braços dos filhos.

– O lidador goza hoje do sossego, que em vida não pôde encontrar. O seu nome é um florão, que a grata memória da pátria há de colher no passado para ornar com ele o templo do futuro⁴².

Esse foi Joaquim José Ignácio, o Ministro da Marinha de Caxias. Um marinheiro, apesar de combativo, modesto.

⁴² BARROS, op.cit., p.428.