

# Marinha Imperial brasileira: da formação à independência do país

Liara Noschang<sup>a</sup>

Resumo: Um dos períodos históricos mais importantes para a consolidação do Brasil decorreu no início do século XIX, especificamente em 1821, quando D. Pedro assumiu a regência do país. Naquele momento, o território brasileiro corria o risco de ser reduzido novamente a um *status* de colônia totalmente subordinada à Portugal. O Brasil precisava ser capacitado para lutar contra esta condição e a formação de uma Esquadra Naval tornara-se fundamental. Os navios deixados no porto do Rio de Janeiro em condições precárias, e, os oficiais e praças portugueses que aderiram ao movimento de independência, iniciaram a formação da Marinha Imperial. A falta de recursos, homens pouco capacitados e portugueses infiéis, não impediu que a Marinha brasileira se formasse e atuasse efetivamente. Sabe-se que o resultado vitorioso não foi mérito apenas da força naval, a força terrestre atuou significativamente pela unificação do país. No entanto, foi o controle do mar que impediu que as tropas inimigas ganhassem reforços e que se deslocassem pela costa brasileira.

Palavras-chave: Marinha Imperial, Guerra de Independência, I Reinado.

## INTRODUÇÃO

Estará em vantagem intelectual o indivíduo que alcançar a conscientização de que a História não é apenas uma disciplina escolar importante, um bom argumento político ou uma opção profissional. Estará em vantagem aquele que reconhecer de forma autêntica a

História como um campo inevitável à significação do presente e à construção do pensamento crítico.

Armando de Senna Bittencourt, na página de apresentação do livro *Introdução à História Marítima Brasileira*, salienta a relevância dessa área de conhecimento:

É desejável que, ao se educar, o

---

<sup>a</sup> Psicóloga, especialista em História Militar.



aluno estude História e aprenda. É esse conhecimento que permitirá a ele se situar, durante sua vida, com racionalidade no instante presente, consciente da existência de um passado, que criou aquele momento, e de um futuro, que depende dos erros e acertos de decisões a serem tomadas. A História não se repete, mas é insensatez não levar em conta as experiências do passado, registradas por ela, diante de situações semelhantes, ao se decidir racionalmente como agir.<sup>1</sup>

É nesse prisma que o presente artigo se desenvolve. Tem-se observado atualmente alguns discursos fragmentados e anacrônicos a respeito do papel e do valor dos militares na sociedade brasileira. Tanto quanto discursos que mistificam a doutrina que rege as instituições militares. Essas circunstâncias despertaram o interesse em compreender, substancialmente, este papel e este valor através do estudo da História Militar. Porém, não se pretende problematizar diretamente sobre a significação do papel dos militares na sociedade atual, o que se pretende através de um estudo

bibliográfico e exploratório é contemplar ações militares que foram cruciais ao desenvolvimento do Brasil, possibilitando assim, uma margem à significação.

Um dos períodos históricos mais importantes para a consolidação do Brasil decorreu no início do século XIX, especificamente em 1821, quando D. Pedro I assumiu a regência do país. Naquele momento, o território brasileiro corria o risco de ser reduzido novamente a um *status* de colônia, totalmente subordinada a Portugal. Bittencourt assevera que para concretizar a Independência do Brasil “[...] e levar a todos os recantos do litoral brasileiro a notícia do dia 7 de setembro, foi necessário organizar uma força naval capaz de atingir todas as províncias, e fazer frente aos focos de resistência [...]”<sup>2</sup>. Eis um significativo fato histórico militar capaz de oportunizar a reflexão intrínseca do presente artigo: a formação da Marinha Imperial e sua atuação nas batalhas pela independência.

Para compreender os motivos que desencadearam a formação da



Marinha Imperial se faz necessário, primeiramente, verificar quais eram as circunstâncias políticas vividas pouco antes da independência. A partir disso, poder-se-á compreender como se sucedeu a organização do pessoal, dos navios e a administração da nova Marinha, assim como, suas atuações na Bahia, no Maranhão, no Pará e na Província Cisplatina – batalhas que resultaram na consolidação do Brasil independente.

Esse é o concreto objetivo do presente artigo, discorrer sobre a formação e atuação da Marinha Imperial no ano de 1823. A reflexão que se deseja instaurar sobre o valor dos militares à sociedade brasileira, a partir do desenvolvimento do objetivo proposto, será intrínseca.

## **CIRCUNSTÂNCIAS POLÍTICAS PRECEDENTES**

No início do século XIX, Portugal sofria com os imponentes avanços do Imperador francês Napoleão Bonaparte. Esta situação persuadiu o Príncipe Regente de

Portugal D. João a fugir do país em busca de segurança<sup>3</sup>. Portugal era um dos países europeus mais atrasados no âmbito de reformas políticas. Enquanto na Inglaterra e na Holanda a realeza perdia espaço para o parlamento, em Portugal o regime monárquico absolutista vigorava fortemente. O regime absolutista tornava a população significativamente dependente das decisões e ações do rei<sup>4</sup>. Quando D. João partiu de seu país acompanhado de uma multidão, o desamparo sentido por aqueles que ficaram foi irreparável.

No dia 29 de novembro de 1807 a Família Real portuguesa, protegida por uma escolta inglesa, retirou-se da Europa com a expectativa de encontrar segurança e os recursos necessários para reestabelecer a Corte<sup>5</sup>. A multidão que acompanhou a realeza rumo ao Brasil somava, aproximadamente, 15.000 pessoas; entre elas conselheiros reais, militares, juízes, advogados, comerciantes, médicos, bispos, padres, damas de companhia, camareiras, cozinheiros, entre outros<sup>6</sup>. Não bastando, toda a es-



trutura de governo também foi transferida para o Rio de Janeiro, inclusive as toneladas de arquivos e tudo que era guardado nos cofres do Tesouro<sup>7</sup>.

É importante ressaltar que Portugal era totalmente dependente da colônia lusitana, pois, a colônia constituía o eixo das suas relações comerciais na medida em que produzia todo o fumo, a cana-de-açúcar e o ouro que Portugal importava. “O volume de bens e mercadorias importados da colônia chegou a ser quase duas vezes superior às exportações”<sup>8</sup>. Logo, a mudança da Corte para o Brasil prometia mudanças expressivas.

No dia 22 de janeiro de 1808, a nau *Príncipe Real* – embarcação que D. João estava a bordo – atracou no litoral baiano. Sem perder tempo, no dia 28 do mesmo mês, D. João proclamou a independência econômica do Brasil, abrindo os portos do país ao comércio exterior<sup>9</sup>. As mudanças estavam apenas começando. Segundo Gomes<sup>10</sup>, a chegada da Corte na Baía de Todos os Santos no dia 7 de março foi o

divisor de águas entre Brasil colônia e a Independência.

No dia 10 de março foi organizado um novo gabinete no Rio de Janeiro, cidade considerada capital do novo Império. Foram constituídos ministérios, tribunais de justiça, serviços administrativos, o Banco do Brasil, a Brigada Real de Marinha, entre outros estabelecimentos. As terras foram sendo ocupadas e aproveitadas, logo, as cidades foram crescendo. Mesmo sendo pequeno o número de nativos autorizados a atingir altos postos militares, o orgulho e a consciência nacional começaram a se instaurar no território brasileiro. Vale postula que

as mudanças que ocorreram na vida intelectual e cultural do Brasil não se revelaram menos espetaculares. Duas academias, a militar e a naval, uma escola de medicina, cursos de gastronomia, química e economia foram criados, bem como fundado jornais e oficinas tipográficas. Surgiram um teatro e uma biblioteca com 60 mil volumes, sendo inaugurados a academia



de Belas Artes e o Jardim Botânico.<sup>11</sup>

De fato, o Brasil foi transformado com a vinda de D. João. Além de consolidar a independência econômica, lutou pela ampla dimensão territorial. A tomada de Caiena em 1809 – capital da Guiana Francesa – foi de grande valia para a fixação dos limites do Brasil. Nesse episódio se deu a primeira atuação da Brigada Real da Marinha, implementada pelos portugueses no País. A ocupação da Banda Oriental também foi outro movimento importante, no qual a Marinha desempenhou fundamental função, garantindo o domínio português na região Sul – a futura Província Cisplatina<sup>12</sup>.

Gomes conta que as conquistas de D. João foram importantes, mas, tiveram um alto preço.<sup>13</sup> Os custos dos primeiros anos da realeza no Rio de Janeiro foram exorbitantes. Para sustentar a estrutura governamental e a vida da Corte, D. João aumentou indiscriminadamente os impostos e recolheu as assinaturas de boa parte da elite

colonial, a qual, através de uma subscrição voluntária e, certificando-se das vantagens que esta ação resultaria, selou ou o compromisso de financiar o novo Império. Mesmo com o apoio dos poderosos da colônia e com a arrecadação de impostos, nos treze anos que a Corte permaneceu no Brasil, a má administração fez com que as despesas somente aumentassem.

Enquanto isso, em Portugal, desestrutura e estagnação caracterizavam o país. As batalhas contra a França e o negligente distanciamento da Corte tornou deplorável a situação daqueles que permaneceram na Europa. Em 1820, uma Constituinte liberal convocou D. João para regressar ao seu país e governá-lo com a supremacia que o cabia

[...] a transferência para o Brasil da sede do reino português foi motivada pela ameaça representada pelo expansionismo francês na Europa, seria esperado o retorno do Rei D. João VI a Lisboa e a restauração do pacto colonial após a paz europeia.<sup>14</sup>



No entanto, somente no dia 26 de abril de 1821 a Corte decidiu voltar para Lisboa, antes disso, nomeou D. Pedro I como Príncipe Regente do Brasil<sup>15</sup>. A decisão de retornar foi tomada depois de muita pressão exercida pela Grã-Bretanha e pela Santa Aliança, assim como, devido aos conflitos internos que se disseminavam através da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro. Acompanhado novamente de uma multidão e com quase todo o dinheiro do banco, D. João deixou o Brasil na iminência de um grande colapso financeiro e fortes hostilidades políticas.<sup>16</sup>

Gomes relata que nos treze anos que a Corte residiu no Rio de Janeiro, o número de habitantes dobrou de 60 mil para 120 mil; metade dessa população era constituída por escravos. A criminalidade também atingiu altos índices; roubos, assassinatos e ataques piratas aos navios no porto aconteciam a todo momento. O autor resume a realidade brasileira da época:

Pobre, analfabeto e dependente de mão-de-obra escrava, o novo

Brasil deixado por D. João ao seu filho D. Pedro I continuava anestesiado por três séculos de exploração colonial que haviam inibido a livre iniciativa e o espírito empreendedor. [...] Na avaliação dos “país” da Independência, o Brasil do começo do século XIX era um país perigosamente indomável, onde brancos, negros, mestiços, índios, senhores e escravos conviviam de forma precária, sem um projeto definido de sociedade ou nação.<sup>17</sup>

À mercê dos conflitos políticos e sociais, o Brasil vira palco caloroso de movimentos reacionários. A Corte portuguesa, na tentativa de manter seu poder absolutista, quando soube da potencialização desses movimentos tentou impedi-los através de decretos. Para o ressentimento de muitos brasileiros, os decretos determinavam a redução do Brasil novamente a uma condição de colônia subordinada a Portugal.

[...] Os funcionários e os comerciantes portugueses que viviam nas cidades acolheram de bom grado um *status* colonial, com todas as vantagens e mo-



nopólios que isso viria a acarretar.<sup>18</sup>

Não bastando a complexa realidade instaurada, a Corte passou a exigir a presença do Príncipe D. Pedro em Lisboa. A notícia desta ordem logo se espalhou pelo Brasil e os manifestos a favor da permanência do Príncipe ganharam forças. D. Pedro já mantinha inúmeras divergências com a Corte, logo, o clamor do povo por independência apenas terminou de convencê-lo a ficar. No dia 9 de janeiro de 1822, com o apoio da aristocracia latifundiária e da população rural, o Príncipe decide ficar no Brasil e lutar pela independência nacional<sup>19</sup>.

Sem perder tempo, D. Pedro nomeou um novo Gabinete de Ministérios, sob a liderança de José Bonifácio, o qual defendia a emancipação do Brasil sob uma monarquia constitucional. Gomes asseverava que

[...] o caminho escolhido em 1822 não era republicano nem genuinamente revolucionário. Era apenas conciliatório. Em

vez de enfrentadas e resolvidas, as antigas tensões sociais foram todas adiadas e amortecidas.<sup>20</sup>

Não havia mais como escapar. Certamente a Corte reagiria contra as desafiantes atitudes de D. Pedro. E sendo a Corte portuguesa inquestionavelmente poderosa e habilidosa na utilização do mar,

[...] para concretizar a nossa Independência e levar a todos os recantos do litoral brasileiro a notícia do dia 7 de setembro, foi necessário organizar uma força naval capaz de atingir todas as províncias, e fazer frente aos focos de resistência à nova ordem<sup>21</sup>.

## **A FORMAÇÃO DA MARINHA IMPERIAL**

Quando D. Pedro assumiu a regência, o Brasil possuía 4 milhões e meio de habitantes, população que era muito mal distribuída entre as regiões do país. As áreas de maior concentração demográfica e importância econômica eram: o Nordeste, especificamente Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do



Norte, Ceará e Piauí; e o Sudeste do país, que incluía o Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. A região da costa setentrional – Maranhão, Pará e Amazonas – e a região Sul – Província Cisplatina – também eram áreas movimentadas pelas disputas territoriais, porém, tinham menor importância econômica e pouca povoação<sup>22</sup>.

De início, o novo Imperador do Brasil recebeu apoio apenas da região Sudeste. No Sul, em parte do Nordeste e na região setentrional, as forças militares da Corte portuguesa estavam fortemente instaladas, dificultando a adesão do projeto de independência nacional. Especificamente no Rio Grande do Norte e no Ceará as opiniões começaram a se dividir. Pernambuco e Paraíba, meses depois da proclamação, aderiram a causa. O problema maior a ser enfrentado pelo novo Império se concentrava na Bahia, “[...] área estratégica fundamental que se estendia em torno da cidade de Salvador com rico e populoso interior e seu grande Arsenal de Marinha.”<sup>23</sup>

Antes mesmo de D. Pedro organizar as forças militares necessárias para lutar pela independência do Brasil, a Corte portuguesa já havia sido informada da potencialização desse movimento. Gomes (2015) relata que não tardou para a mesma se manifestar. No dia 17 de junho de 1822, chegou a notícia no Rio de Janeiro de que D. João havia enviado seiscentos homens e quatro navios para Bahia; no dia 20 de agosto, uma esquadra com 1.500 soldados, a qual incluía o navio D. João VI com 74 canhões; no dia 18 de setembro, mais uma expedição com 2.000 homens; além dos boatos de que toda a guarnição portuguesa de Montevideu seria transferida para a Salvador.

A primeira tentativa de expulsar o poder lusitano da Bahia se deu no dia 14 de julho de 1822, quando uma esquadra comandada pelo Chefe-de-divisão Rodrigo de Lamare, partiu do Rio de Janeiro rumo à Bahia. A esquadra levava um novo comandante para o Exército dos patriotas, o general francês Pierre Labatut, além de 300 ofici-





ais, cinco mil mosquetes, dois mil lanças, mil carabinas e pistolas, quinhentos cutelos e seis canhões. Caso o inimigo não se rendesse, a tarefa era bloquear Salvador e impedir que reforços enviados de Portugal chegassem no litoral baiano. Porém, aconteceu o contrário, os reforços portugueses fizeram De Lamare mudar o curso de sua viagem antes mesmo de chegar na Bahia.

Era evidente que D. João VI estava disposto a lutar pelo território dominado por mais de três séculos. Da mesma forma, D. Pedro I havia tomado para si a missão de tornar o Brasil independente. Segundo Gomes (2015), no dia primeiro de agosto de 1822, o jovem Imperador declarou como inimiga qualquer tropa enviada de Portugal.<sup>24</sup> Diégues assevera que é este o ponto de partida da formulação estratégica da Independência – o decreto do dia 1º de agosto.<sup>25</sup>

Gomes ainda salienta<sup>26</sup> que, posteriormente, no dia 11 de dezembro, outro decreto autorizou a confiscação dos bens de proprietários portugueses que não haviam

aderido o projeto de independência; além disso, os navios brasileiros foram autorizados a capturar e se apropriar de qualquer barco de bandeira lusitana. As iniciativas estavam tomadas, mas, o Brasil não tinha um Exército e nem uma Marinha de Guerra para dar conta das batalhas que estavam por vir. A desorganização do improvisado governo e a falta de apoio de muitas províncias brasileiras, complicavam ainda mais a situação; reconhecimento internacional e apoio diplomático também eram inexistentes.

O Brasil precisava ser capacitado. José Bonifácio, enquanto Ministro do Governo, “[...] percebeu que somente com o domínio do mar conseguiriam manter a unidade territorial brasileira”<sup>27</sup>. O componente terrestre da estratégia de independência era importante, mas, não deveria ofuscar a importância do mar como palco da luta; a estratégia naval deveria se desenvolver em paralelo à visão terrestre.

Antes de tudo, deve-se lembrar que a Marinha implementada no Brasil até 1821 pertencia a Cor-



te de Portugal e tinha como principal missão assegurar o território sob domínio lusitano. Diante dessa condição, como organizar uma Esquadra Nacional fiel, capaz de controlar os conflitos internos e combater os portugueses inimigos? Eis a difícil missão do Império.

Bittencourt descreve que os navios deixados no porto do Rio de Janeiro em condições precárias, e, os oficiais e praças portugueses que aderiram ao movimento de independência, iniciaram a formação da esquadra.<sup>28</sup> Em seguida foram adquiridos outros navios através do governo e da própria população. Gomes relata que começaram a percorrer pelo país listas de arrecadação de fundos para a compra de navios, armas e munições. E para dar o exemplo, a primeira doação foi feita por D. Pedro e pela Imperatriz. Boa parte dos brasileiros estava unida por uma única causa, até mesmo pessoas humildes doaram pequenos valores e objetos – como alianças de noivado e casamento – num ato simbólico de apoio a luta nacional.<sup>29</sup>

O novo Ministro da Marinha, capitão-de-mar-e-guerra Luís da Cunha Moreira (Figura 2), um dos brasileiros que pertenceu a Marinha portuguesa, teve grande responsabilidade na organização da nova Marinha Imperial. Cunha Moreira teve uma vantagem, pôde se apossar das instalações navais inauguradas por D. João, em 1808, como o Ministério da Marinha, o Supremo Conselho Militar, a Academia Real de Guardas-Marinha, Hospital Naval, Arsenal e estaleiros. Porém, tudo estava abandonado, os materiais eram de má qualidade, o arsenal estava ocioso e os navios apodrecendo<sup>30</sup>.

As embarcações portuguesas que acabaram caindo no domínio brasileiro formaram o primeiro núcleo da Marinha. Dentre elas estavam: as fragatas *União* de 52 canhões e *Real Carolina* de 44 canhões; as corvetas *Maria da Glória* de 30 canhões e *Liberal* de 22 canhões; os brigues *Real Pedro* de 18 canhões, *Real* de 10 canhões, *Independência ou Morte* de 14 canhões e *Leopoldina* de 14 canhões; e as escunas *Cossaca*, *Ma-*



ria da Glória, Carolina, Catarina, Seis de Fevereiro, Maria Francisca e Maria Zeferina. No Sul, encontrava-se a fragata *Tétis* de 30 canhões, a escuna *Marina Teresa* e duas canhoneiras, a *Infante D. Sebastião* e a *Número 2*. Na Flotilha do Uruguai, as escunas *Oriental*, *Isabela Maria*, *D. Álvaro de Castro*, *Luís de Camões* e *Maria Isabel*.<sup>31</sup>

Era o começo da Marinha Imperial, porém, um começo não suficiente para enfrentar Portugal:

Lançando mão de todos os seus recursos, o Governo Imperial conseguiu apenas seis navios de apreciáveis proporções, somando 176 canhões, isso para enfrentar uma Esquadra portuguesa, que vinha sendo incessantemente reforçada, constituída por 14 grandes vasos de guerra que possuíam, juntos, 380 canhões.<sup>32</sup>

Diante da situação ainda precária, o Governo buscou outras fontes para obter navios adequados. Em setembro de 1822, o General Caldeira Brant, de Londres, informou que James Thompson

forneceria ao Brasil duas fragatas armadas e com tripulações completas. E no dia 24 de janeiro de 1823, o Ministro da Fazenda Martim Francisco, irmão de José Bonifácio, lançou uma subscrição popular com o intuito de arrecadar dinheiro para comprar os navios necessários e reparar aqueles que já estavam sob domínio.<sup>33</sup>

Considerando a situação econômica do país, o movimento de arrecadação feito pelos brasileiros para auxiliar na construção de uma Força Naval nacional teve resultados relativamente satisfatórios. Gomes conta que no dia 12 de fevereiro de 1823, o Imperador apresentou ao País o brigue *Caboclo* de 18 canhões, comprado com o dinheiro arrecadado.<sup>34</sup> Trinta dias depois, o brigue *Nightingale* foi restaurado e rebatizado como *Guarani*.

Em março de 1823, a Marinha Imperial já havia duplicado seus navios e canhões. Contavam com: uma nau, chamada de *D. Pedro* com 74 canhões; quatro fragatas, *Piranga* com 52 canhões, *Real Carolina* com 44 canhões, *Niterói*



com 38 canhões e, *Tétis* com 30 canhões; três corvetas, *Maria da Glória* de 30 canhões, *Liberal* de 22 canhões e, *Maceió* de 20 canhões; quatro brigues, *Cacique*, *Real Pedro* e *Caboclo*, com 18 canhões e, *Guarani* com 16 canhões; cinco brigues-escunas, *Imperial*, *Atlanta* e *Rio da Prata*, com

*Luís de Camões*, *Cossaca*, *Seis de Fevereiro*, *Isabela Maria*, *Oriental*, *Carlota*, *Catarina*, *Maria da Glória*, *Maria Zeferina*, *Maria Francisca*; e ainda, vinte embarcações de canhoneiras e transportes.<sup>35</sup>

Sabe-se que as primeiras instalações marítimas começaram a ser implementadas no Brasil no



Primeira esquadra brasileira rumando para a Bahia

10 canhões, *Leopoldina* e *Independência ou Morte*, com 14 canhões; doze escunas, *D. Álvaro de Castro*,

século XVIII, com o intuito de suprir a necessidade de manutenção dos navios portugueses já exis-



tentes e para construir novas embarcações. No início do século XIX, quando a Corte de Portugal foi transferida para o Brasil, um alvará foi emitido no dia 13 de maio de 1808, transferindo para o Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro as atribuições que até então eram gerenciadas em Lisboa. Tudo deveria ser resolvido no Brasil, desde o provimento de materiais necessários à construção e reparo dos navios, a alimentação dos tripulantes, o municionamento dos canhões, até a realização dos pagamentos, contabilidade das receitas e das despesas. D. João também foi aprimorando e ampliando a estrutura da Marinha instalada na colônia, fundou uma escola naval, hospital, entre outros departamentos administrativos<sup>36</sup>.

Logo, quando D. Pedro assumiu o governo do Brasil, já havia diversos estabelecimentos de Marinha. Apropriar-se das instalações era um desafio extremamente arriscado, pois, muitos daqueles que não acompanharam D. João em sua partida, ainda se mantinham fiéis à

Corte portuguesa. A mudança foi acontecendo aos poucos.

No dia 2 de janeiro de 1822, a Corte de Portugal ordena que a Companhia dos Guardas-Marinha regresse a Lisboa. Mas, o Príncipe regente D, Pedro sustou a ordem. Após a Proclamação da Independência, “[...] a Armada e a Academia dos Guardas-Marinha receberam o qualificativo de Nacional e Imperial; o Arsenal do Rio de Janeiro passou a denominar-se da Corte”, do Brasil, e; o decreto de 24 de outubro de 1822, mudou o nome do Batalhão da Brigada da Marinha para Batalhão de Artilharia de Marinha.<sup>37</sup>

Em relação aos canais administrativos entre o ministro e a Armada:

Decisão de 17.12.1823 declara que a correspondência dos comandantes dos navios de guerra com o ministro seria feita por intermédio do Primeiro-Almirante, comandante-em-chefe das forças navais, e todas as comunicações e representações dos comandantes ao ministro passariam a ser encaminhadas por intermédio do Primeiro-



Almirante (até então eram encaminhadas diretamente ao ministro). O cargo de Primeiro-Almirante deixou de existir quando, em 10.04.1827, Lorde Cochrane foi dele demitido.<sup>38</sup>

Como visto anteriormente, entre 1822 e 1823, o Ministro da Marinha era o Visconde do Cabo Frio Luís da Cunha Moreira. O Primeiro-Almirante, que também marcou significativamente a história da Marinha Imperial, foi o Lorde Thomas Alexandre Cochrane.

A estrutura administrativa dividia-se nos seguintes departamentos: Imperador; Conselho Supremo Militar; Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha; Auditor-Geral; Armada do Reino do Brasil; Batalhão da Brigada da Marinha; Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro e arsenais de outras províncias; Contadoria e Pagadoria; e, Academia Real dos Guardas-Marinha.<sup>39</sup>

O Ministro do Interior e Negociações Estrangeiras, José Bonifácio de Andrada e Silva, teve primordial influência na construção da Marinha Imperial. A respeito

disso, o Serviço de Documentação da Marinha destaca:

O instrumento decisivo para alcançar a independência unificada do Brasil certamente foi a feliz decisão do Governo Imperial, sob as influências de José Bonifácio de Andrada e Silva, o Patriarca da Independência, e Caldeira Brant Pontes, de aprestar uma esquadra capaz de garantir o controle do mar, negando-o aos portugueses; possibilitar o deslocamento de tropas de maneira mais rápida; cortar as linhas de recebimento de suprimento e reforço do inimigo por mar.<sup>40</sup>

Após 1823, a estrutura administrativa da Marinha Imperial continuou crescendo e atuando decisivamente em muitas batalhas. Porém, busca-se destacar apenas o começo da história dessa instituição que fora tão importante à sociedade brasileira. Neste primeiro período, como descreve o SDM, a unificação do Brasil dependeu significativamente da Marinha, ou melhor, da construção de uma Marinha fiel e capacitada.



Sobre a formação da Marinha sabe-se, até o momento, como os navios foram adquiridos e, em suma, como foi organizada a primeira estrutura administrativa. Falta compreender como foi possível organizar o pessoal da Marinha, sendo a população brasileira constituída majoritariamente por escravos, indígenas e portugueses.

Um outro obstáculo à formação da Marinha Imperial era o recrutamento de pessoal capacitado para compor a esquadra. Caminha descreve que naquele tempo, o nível intelectual dos brasileiros era extremamente baixo.<sup>41</sup> Para se ter maior noção, os marinheiros, soldados e operários da Marinha da Corte eram todos analfabetos. Oficiais, mestres, contramestres e mandadores das oficinas do próprio Arsenal da Marinha, também, a maioria analfabetos. Independentemente das condições intelectuais da população, a urgência da esquadra exigia um rápido recrutamento.

Iniciou-se a formação das guarnições através do engajamento voluntário da população e do recrutamento forçado – procedimentos

que perduraram até 1836<sup>42</sup>. Por falta de pessoal, principalmente capacitado, foram contratados militares estrangeiros remanescentes da Marinha inglesa, entre eles o oficial Lorde Thomas Cochrane<sup>43</sup>.

Cochrane, segundo Giacopini, foi um grande comandante de fragatas na Europa.<sup>44</sup> Também foi Comandante em Chefe da Esquadra chilena, durante a guerra da libertação do Chile e Peru. Além de experiente era corajoso, audacioso e competente. Martins assevera que por essas razões o Oficial foi convidado por Caldeira Brant, por determinação do Ministro José Bonifácio, a compor a força naval brasileira.<sup>45</sup> Chegou no Rio de Janeiro em 13 de março de 1823, juntamente com quatro oficiais ingleses. Na sua primeira entrevista com o Ministro da Marinha Luís Moreira Cunha, deixou claro que não queria ficar subordinado a um almirante português. Essa condição o colocou no posto de Primeiro-Almirante da Esquadra Nacional.

Além da contratação de Cochrane, Martins conta que o representante do Brasil na Europa, Cal-



deira Brant, enviou um recrutamento de 600 oficiais e marinheiros ingleses.<sup>46</sup> Caminha acrescenta que a oficialidade portuguesa que aderiu a luta brasileira constituía em: 96 oficiais, sendo dois deles vice-almirantes, dois chefes-de-esquadra, um chefe-de-divisão, nove capitães-de-mar-e-guerra, vinte e um capitães de fragata, dezoito capitães-tenentes e, vinte e sete segundos-tenentes; catorze guardas-marinha e dezenove aspirantes a guarda-marinha.<sup>47</sup> A esquadra que estava na Bahia permaneceu a favor da Corte de Portugal, mas, o Batalhão da Artilharia e as guarnições dos navios nos portos brasileiros, estavam à serviço do Imperador.

Aquilo que era quase impossível – construir uma força naval capaz de combater os portugueses e controlar as divergências internas – acabou se concretizando. A Marinha Imperial estava improvisadamente pronta para lutar pela unificação do Brasil. De fato, esta foi a primeira Marinha organizada para defender propriamente o Brasil, por causas nacionais. Com o

passar dos anos, a força naval pode compor guarnições exclusivamente brasileiras.

Mas, como visto, antes de se chegar a tal brasilidade, o pessoal estrangeiro e a administração implantada pelos portugueses, possibilitaram estrutura para a Marinha Imperial. Caminha diz que muitas regulamentações foram apenas repetições e reiterações do que já havia sido implementado em 1796.<sup>48</sup> Como exemplo, as regulamentações básicas das atividades realizadas a bordo dos navios da Marinha Imperial.

O Regimento Provisional para a Armada, de 1796, o qual a Marinha Imperial continuou seguindo, subdividia-se em: Capítulo I – Ordens sobre a política e disciplina; Capítulo II – Ordens sobre o método do serviço fundeado, que inclui cerimonial marítimo e organização do serviço de quartos de vigia; Capítulo III – Ordens sobre o método do serviço andando a vela, que inclui regras para evitar abalroamento quando navegando em esquadra, e, disposições para o combate; Capítulo IV – Método de





repartir a guarnição dos navios nos seus postos para ocasião de combate; Capítulo V – Distribuição dos oficiais. Essas disposições começaram a ser atualizadas somente em meados do século XIX, quando tecnologias, como a propulsão a vapor, começaram a mudar a realidade naval.<sup>49</sup>

A respeito dos uniformes, na Marinha portuguesa até 1756 eles não existiam, somente os oficiais vestiam-se como fidalgos. A partir de 1756, foram criados para os oficiais primeiramente e depois para a marinhagem. Na Marinha Imperial, após a proclamação da Independência do Brasil, o Decreto Imperial de 27 de outubro de 1823 aprova um plano para os uniformes dos oficiais da Armada Nacional e Imperial, incluindo os guardas-marinha e os aspirantes a guarda-marinha.

Toda essa organização, desde o arrecadamento dos navios até o plano dos uniformes, fortaleceu significativamente o sentimento patriota dos brasileiros. Mas, somente a consolidação da indepen-

dência do País permitiu que esse sentimento se proliferasse.

## **ATUAÇÃO DA MARINHA IMPERIAL BRASILEIRA NAS BATALHAS DA GUERRA DE INDEPENDÊNCIA**

Em 1823, o Norte, Nordeste e Sul do Brasil eram as principais regiões em que o poder da Corte se mantinha. Sem romper essas estruturas fiéis ao domínio de D. João, a unificação brasileira seria inalcançável. A missão da nova Marinha Imperial era árdua e custosa. Sua primeira atuação foi na Bahia, especificamente em Salvador – região fortemente dominada pelas forças portuguesas.

### **a) O bloqueio de Salvador**

Lorde Thomas Cochrane, embarcado na nau *D. Pedro*, de 74 canhões, comandada pelo inglês Crosbie, seguiu rumo a Bahia em abril de 1823 para cumprir sua primeira missão como Primeiro-Almirante da Marinha Imperial – o bloqueio de Salvador e o apoio às tropas patriotas do General Labatut



que lá se encontravam. Juntamente com a nau, as fragatas *Piranga* e *Niterói*, os brigues *Real Pedro* e *Guarani*, e as corvetas *Maria da Glória* e *Liberal*, constituíam a modesta Esquadra brasileira comandada por Cochrane.<sup>50</sup>

Durante a viagem, Cochrane aproveitou para conhecer e avaliar a personalidade e os méritos de seus oficiais, assim como, para treinar as tripulações:

Não foi nada fácil essa tarefa: as tripulações da maioria dos navios eram formadas de ingleses que não falavam uma palavra de português; de brasileiros que mostravam-se inteiramente ignorantes das coisas do mar; e de taciturnos e ressentidos portugueses. Os soldados da Brigada da Marinha não eram melhores, pois quase todos eram escravos libertos, preguiçosos demais para limpar seus alojamentos, e nada sabiam acerca de suas armas e dos canhões. [...] as tripulações eram diariamente chamadas a cumprir as tarefas de disparar os canhões, limpar as peças e tornar a carregar-las até que essas atividades se tornassem automáticas.<sup>51</sup>

Essa tentativa de treinar os homens, a princípio, não trouxe resultados. Além das tripulações pouco capacitadas, as únicas embarcações que provaram ser velozes foram a nau *D. Pedro* e a corveta *Maria da Glória*. A fragata *Piranga*, a corveta *Liberal* e o brigue *Guarani*, eram muito lentos e pesados. No terceiro dia de viagem, estes dois últimos já haviam ficado muito atrás das outras embarcações. De fato, a separação da Esquadra em alguns momentos seria inevitável, mas, a capacidade dos navios realmente deixava a desejar.<sup>52</sup>

Superando suas condições, no dia 25 de abril, a Esquadra estava perto de atacar a Bahia e Cochrane passou o dia todo exercitando seus navios e entregando às tripulações cutelos, pistolas e lanças. Mesmo com grande desvantagem numérica de pessoal e de embarcações, o Primeiro-Almirante estava confiante na vitória brasileira. O que ele não esperava era encontrar uma esquadra portuguesa organizada. Enquanto a Esquadra do Brasil se preparava para eliminar as resis-



tências em Salvador, a força naval do Almirante Félix Pereira Campos, com 13 navios e um total de 399 canhões e 4.150 homens, também se armava para luta<sup>53</sup>.

Vale assevera que, a princípio, a missão da expedição portuguesa era de navegar até o Rio de Janeiro para conter a rebelião brasileira, depois, até o Sul para recolher as forças sitiadas em Montevideú transferindo-as para a Bahia.<sup>54</sup> Mas, as notícias de que Cochrane se aproximava de Salvador mudou os planos da esquadra. A força naval do Brasil somava 234 canhões, mesmo assim, era necessário adiar a retirada da força portuguesa de Salvador.

No dia 29 de abril, a esquadra portuguesa saiu do porto com o objetivo de conter os navios brasileiros. No dia 4 de maio, as duas forças inimigas já se avistavam em alto mar. Os brasileiros estavam velejando para o oeste a fim de interceptar os portugueses. Cochrane, consciente de sua modesta esquadra, ordenou atacar o centro, com o intuito de cortar a esquadra à altura do oitavo navio, destruindo

a retaguarda<sup>55</sup>. Segundo Giacopini, não foram todos os navios que obedeceram essa ordem. Para o autor, isso foi um claro sintoma da improvisação, do escasso preparo das guarnições e dos sentimentos contraditórios que moviam os ex-súditos portugueses<sup>56</sup>.

Na troca de tiros, a nau *D. Pedro* atingiu a embarcação portuguesa *Princesa Real*, mas, quando Cochrane percebeu que o navio tinha ficado apenas levemente avariado a decepção foi grande.

[...] com as tensões do combate, não só a recém-adquirida proficiência no manejo dos canhões desintegrou-se, como também os portugueses que faziam parte da tripulação deliberadamente criaram obstáculos aos esforços da *Pedro I*.<sup>57</sup>

Irritado e decepcionado, Cochrane fez dos resultados ruins dessa primeira experiência instrução para as novas providências. Abortou o ataque e direcionou a Esquadra para o Morro de São Paulo, trinta milhas ao sul de Salvador. Lá, o Primeiro-Almirante



escolheu os melhores homens e o material mais eficiente, embarcando todos na nau *D. Pedro* e na fragata *Maria da Glória*. O pessoal retirado foi para as outras unidades para serem adestrados<sup>58</sup>. O Ministro Cunha Moreira também ordenou o envio de reforços, cento e dois marinheiros britânicos e dois oficiais desembarcaram no Morro de São Paulo no dia 13 de junho de 1823.

Somente depois de expulsar os elementos desleais e reforçar suas tripulações, numa segunda tentativa contra as forças navais portuguesas, Cochrane bloqueou Salvador e capturou navios que já estavam sitiados pelas forças patriotas terrestres. Mas, se Vale aponta que os portugueses perderam a oportunidade de vencer na primeira batalha, pois, as lerdas e pesadas embarcações do Brasil poderiam ter sido facilmente aprisionadas, como o bloqueio de Salvador foi possível se a maioria dos navios continuavam com capacidades inferiores? O próprio autor esclarece:

Na madrugada do dia 13 de maio, a *Pedro I* e a *Maria da Glória*, suas tripulações substancialmente reforçadas, fizeram-se de vela para bloquear Salvador, permanecendo a *Ipiranga*, a *Niterói* e a *Liberal* fundeadas, e o *Guarani* patrulhando as águas diante do Morro de São Paulo. Cochrane e seus dois navios, não levando em consideração a poderosa Esquadra portuguesa que navegava para leste, começaram a realizar operações de presa. No decurso de uma semana, cinco navios haviam sido capturados.<sup>59</sup>

Giacopini conta que na esquadra portuguesa localizada a leste, a qual Cochrane num primeiro momento deixou partir, encontrava-se embarcadas as autoridades da província baiana, fugindo para o Maranhão. Porém, enquanto o comboio se retirava, os navios brasileiros atacaram sua calda e capturaram vários navios mercantes e de guerra. Isso se sucedeu durante vários dias.<sup>60</sup>

No dia 25 de maio o comandante da força portuguesa, Félix Campos, resolveu atacar a base da



Esquadra brasileira – o Morro de São Paulo. Nesse dia, a nau *D. Pedro* estava sendo reabastecida na base. Cochrane esperou a chegada do inimigo imaginando o pior resultado para sua esquadra ali fundada. No entanto, Félix Campos se intimidou e não fez o ataque. A nau terminou de ser abastecida e retornou ao palco da batalha unindo-se à *Maria da Glória* e à *Real Carolina*, esta recém incorporada na esquadra, para terminar de consolidar o bloqueio e expulsar de Salvador o restante dos oponentes.

No dia 2 de julho, depois de esvaziar todo o Arsenal e armazéns, num gigante comboio os últimos portugueses se retiravam da Bahia. Estes foram acompanhados e açoiados pela Esquadra brasileira, principalmente pela fragata *Niterói*, comandada pelo capitão-de-fragata John Taylor, que depois de ganhar reforços, contribuiu na atuação da Marinha Imperial<sup>61</sup>.

A primeira missão estava cumprida, Salvador estava liberto do poderio da Corte portuguesa.

[...] em Lisboa, Pereira Campos teve que usar a sua habilidade para explicar como, com os treze navios sob suas ordens, não fora capaz de tomar conta de uma única nau inimiga [...].<sup>62</sup>

A força naval do Brasil, de fato, foi fundamental para este fim. Porém, não se pode esquecer que as forças militares terrestres atuaram substancialmente, sitiando as forças portuguesas.

Segundo Diégos:

[...] por sua própria natureza, a força naval não “executa” a expulsão. Não ocupa posições em terra, mas pode controlar o espaço marítimo vital ao inimigo, engendrar situações propícias à força terrestre para uma vitória decisiva [...].<sup>63</sup>

E foi exatamente isso que aconteceu. No entanto, as batalhas em Salvador foram apenas o começo da guerra pela independência.

#### b) A deposição das forças portuguesas no Maranhão e Pará

O próximo desafio da Esquadra brasileira era o Maranhão. As grandes e pequenas cidades dessa



província – dominada pelos comerciantes, funcionários e guarnições portuguesas – apoiavam a Corte de Portugal e ignoravam completamente os planos de independência de D. Pedro. Graças à audácia de Cochrane, São Luís foi libertada de forma astuta. Sem a utilização de tiros, o Primeiro-Almirante despatchou a guarnição portuguesa e, ainda, capturou o brigue *D. Miguel* e oito canhoneiras. Como isso foi possível?

Bittencourt assevera que foi a utilização de um hábil ardil, um blefe, que levou a deposição da Junta Governativa que era fiel à Lisboa, no dia 27 de julho de 1823.<sup>64</sup> Cochrane enviou uma carta para a Junta informando que, assim como a Bahia, o Maranhão deveria aderir a causa da independência. Salientou que se aproximava da província um vultoso Exército nacional e uma potente Força Naval, a qual a nau *D. Pedro* estaria à frente para tomar São Luís. Vale conta como as autoridades do Maranhão reagiram com a chegada dessas notícias:

Foi apressadamente convocada uma reunião da Junta e das forças militares. Diante do bloqueio naval e da ameaça de forças esmagadoramente superiores, ficou resolvido por unanimidade aceitar o inevitável e abraçar a causa da independência [...] O General Agostino de Faria deu resposta em separado ao Primeiro-Almirante, confirmando que suas tropas não iriam de modo algum obstruir qualquer decisão visando a unir o Maranhão ao Império brasileiro [...].<sup>65</sup>

O mesmo ardil foi utilizado no Grão-Pará, porém, conduzido por John Pascoe Grenfell, o qual seguiu fielmente as instruções de Cochrane. No dia 6 de agosto, Grenfell partiu de São Luís para o Pará no comando do brigue *Maranhão*, armado com 18 canhões e guarnecido com dois oficiais e noventa tripulantes. No dia 10 o navio chegou nas proximidades da Ilha dos Periquitos, região fora do alcance das baterias portuguesas. Grenfell escreveu à Junta da Província do Pará informando a chegada da gigantesca força brasileira. Cochrane também enviou uma



carta confirmando a adesão do Maranhão e garantindo a vida e os bens dos portugueses que aderissem a causa da independência.

No dia 15 de agosto de 1823, a Província do Pará tornou-se parte do Império do Brasil.

[...] A cidade iluminou-se durante três noites. No dia seguinte, foram prestados os juramentos de fidelidade e, no dia 17 de agosto, eleita nova Junta Provincial<sup>66</sup>

Depois dessa conquista, Grenfell precisava cumprir a segunda ordem proferida por Cochrane, incorporar a fragata *Imperatriz* à Esquadra e apresiar outros navios e suas respectivas cargas, e, recrutar oficiais e marinheiros.

A independência estava conquistada, mas, os conflitos internos entre facções de brasileiros e portugueses que aderiram a causa nacional tornaram as províncias do Maranhão e Pará um verdadeiro caos. Isso fez com que a Marinha Imperial desempenhasse, em vez de ataques ofensivos, uma função

política diplomática e armada a fim de apaziguar o clima hostil<sup>67</sup>.

Por fim, Cochrane, quando regressou ao Rio de Janeiro com a feliz notícia da libertação de três províncias do Brasil, foi recebido pessoalmente por D. Pedro e com grandes gestos de gratidão. Em novembro de 1823, o Primeiro-Almirante foi nomeado Marquês do Maranhão e condecorado com a Ordem Imperial do Cruzeiro.

A Marinha Imperial do Brasil, módica e totalmente remendada, estava cumprindo sua missão. Ataques ofensivos corajosos e recuos estratégicos na Bahia, blefes astutos, apaziguamento diplomático e armado no Maranhão e no Pará. Todas essas ações acabaram por garantir a consolidação do Império no norte e nordeste do País. A alegria contagiava os patriotas, mas, a luta pela independência não havia terminado.

### c) Vitória estratégica na Província Cisplatina

Enquanto no Norte e Nordeste a situação estava razoavelmente resolvida, no Sul do País o Capi-



tão-de-Mar-e-Guerra da Esquadra brasileira Pedro Antônio Nunes, se esforçava para manter um rigoroso bloqueio em Montevidéu, capital da Província Cisplatina. O brigue *Real Pedro* e as escunas *Cossaca* e *Seis de Fevereiro*, bloqueavam as forças portuguesas desde o dia 15 de março de 1823. No dia 12 de agosto a corveta *Liberal*, o brigue *Cacique* e o brigue-escuna *Leopoldina*, chegaram para colaborar com a ação de Antônio Nunes. Em setembro, o brigue *Guarani* completou a força naval brasileira<sup>68</sup>.

No dia 21 de outubro a esquadra dos portugueses saiu do porto com ordem de batalha e logo avistaram os brasileiros que se encontravam ao largo de Montevidéu. Antônio Nunes avançou contra os portugueses, tomando à frente com a corveta *Liberal* de 20 canhões, comanda pelo capitão-tenente Antônio Salema Freire Garção. Atrás, avançaram os brigues *Cacique* de 20 canhões, o *Guarani* e o *Real Pedro* de 14 canhões cada, o brigue-escuna *Leopoldina* e as escunas *Seis de Fevereiro* e *Cossaca*. A força naval portuguesa estava

composta por duas corvetas, uma de 26 canhões e a outra com 16, um brigue de 16 canhões e uma escuna de 14 canhões<sup>69</sup>.

Um violento combate aconteceu até que os portugueses abandonaram a luta e voltaram para Montevidéu. As operações navais na Cisplatina se assemelharam com as da Bahia, isto é, um bloqueio naval conjugado com cerco por terra. Essa estratégia isolou em Montevidéu as tropas portuguesas inimigas, comandadas por D. Álvaro Macedo. Este, já informado das conquistas do Império no Norte e Nordeste, e, consciente da impossibilidade de receber reforços de outras regiões, acabou por convencer-se da irrelevância de sua resistência.

Mesmo sendo uma batalha violenta, as forças navais do Império brasileiro configuraram uma vitória estratégica, apenas com a manutenção do bloqueio.

O desabastecimento provocado pelo bloqueio e pelo cerco por terra, somado à desalentadora notícia que Montevidéu era a última resistência portuguesa na





ex-colônia, provocou a evacuação do contingente português da Cisplatina em novembro de 1823.<sup>70</sup>

E, segundo Giacopini, neste mesmo mês e ano, Portugal reconhecia a Independência do Brasil, agora, sua ex-colônia.<sup>71</sup>

### **BREVE APRECIACÃO SOBRE A FORMAÇÃO E ATUAÇÃO DA MARINHA IMPERIAL**

Como visto, a falta de recursos, homens pouco capacitados e portugueses infieis, não impediram que a Marinha Imperial brasileira se formasse e atuasse efetivamente. Vale assevera que graças aos esforços da Esquadra Nacional,

[...] o Governo Imperial se encontrava em condições de iniciar negociações de paz que permitissem o reconhecimento de sua independência com êxito<sup>72</sup>.

Sabe-se que o resultado vitorioso não foi mérito apenas da força naval, a força terrestre atuou significativamente pela unificação do país. No entanto, foi o controle

do mar que impediu que as tropas inimigas ganhassem reforços e que se deslocassem pela costa brasileira.

Não há dúvidas que a atuação militar foi fundamental para o reconhecimento do Brasil como uma nação independente. As estratégias escolhidas foram condizentes com as circunstâncias políticas e sociais da época. Diégues descreve que foram estratégias que se produziram a partir de situações concretas de ameaça à sobrevivência do Estado brasileiro. O autor acrescenta:

Como em todo ambiente de crise, ela envolve um sentimento de incerteza em relação a seus desdobramentos; e de urgência, no que diz respeito às decisões a adotar. Os estrategistas do Brasil independente não se veem diante de hipóteses conflituosas de maior ou menor probabilidade de ocorrência. Deparam-se com uma ameaça incontornável, com referência à qual devem instrumentar, sob pressão dos acontecimentos, a ação estratégica à consumação do projeto. Não se perdem em ilações estranhas à realidade que vivenciam.<sup>73</sup>



Determinadas circunstâncias vivenciadas em sociedade e entre sociedades, tanto no passado quanto no presente, exigem decisões que não permitem, muitas vezes, uma gama de hipóteses e probabilidades. As circunstâncias emergem concomitantemente e o que se tem é a experiência e a capacidade de fazer uso desta para decidir, reagir, em um curto espaço de tempo. D. Pedro I decidiu ficar e consolidar a unificação do Brasil. Concomitante a essa decisão, a guerra estava declarada, as revoltas internas afloradas e a insegurança instalada. A formação da Marinha Imperial não foi um plano, foi uma emergência; uma estratégica e corajosa decisão tomada sob pressão, que deu origem a uma das instituições mais importantes do país, a Marinha do Brasil.

Outro aspecto que vale ser ressaltado diz respeito ao aprendizado e a evolução naval a partir das batalhas da independência. Caminha assevera que “[...] a luta pela independência foi uma grande es-

cola para nossos homens do mar”<sup>74</sup>.

Nesse período foi possível desenvolver habilidades de controle do mar e de combate, o que resultou numa maior consciência marítima, uma percepção naval para além dos rios e costados.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo de discorrer sobre a formação e atuação da Marinha Imperial nas batalhas da Independência foi desenvolvido e, consequentemente, criou-se uma oportunidade para a reflexão sobre a função e o valor dos militares à sociedade brasileira. Entende-se que somente a partir do estudo da História torna-se possível um raciocínio sensato, crítico, até mesmo justo, sobre a missão militar e a realidade presente. O espaço para a devida reflexão a partir dos acontecimentos passados abre-se incondicionalmente, na medida em que se estuda os fatos históricos com autêntico interesse.

O recorte enfatizado no artigo, sobre a formação e atuação da Ma-



rinha, revelou intrinsecamente a importância de alguns deveres e valores militares, os quais transcendem séculos. Como exemplo, a disciplina, a hierarquia, o patriotismo, o espírito coletivo e a defesa da pátria. Este último nos dias de hoje pode suscitar curiosidade. Defender a pátria do que ou de quem?

A resposta para esse questionamento não pode ser satisfatoriamente desenvolvida no presente artigo. Porém, pode-se afirmar que atualmente a diplomacia e os sistemas políticos democráticos prezam pelas relações pacíficas, logo, o conflito armado não deve ser estimulado. Isso não diminui a importância e responsabilidade das instituições militares à sociedade no século XXI. Primeiramente porque os militares não somente se preparam para uma guerra, eles também se preparam para manter a paz, para consolidar e manter o patriotismo e para conservar as tradições. Por segundo, a floresta Amazônica e a imensa costa marítima fazem do Brasil um país coberto desde sua descoberta até os

dias atuais e, nada garante que a humanidade inteira está plenamente consciente do valor da vida humana.

## BIBLIOGRAFIA

BITTENCOURT, A.S. (Org.). *Introdução à História Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006. Disponível em: <<http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000008/00000898.pdf>>. Acesso em 30 jul. 2019.

CAMINHA, H. M. Evolução da estrutura administrativa do Ministério da Marinha no Império. *História Naval Brasileira*. T. I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002a.

CAMINHA, H. M. Organização do Pessoal na Marinha Imperial. *História Naval Brasileira*. T. I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002b.

DIÉGUES, F. M. F. A Estratégia da Independência. *Revista Marítima Brasileira*, v. 133, p. 21-33. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2013. Disponível em:



<<http://www.revistamaritima.com.br/sites/default/files/rmb-1-2013.pdf>>. Acesso em 30 jul. 2019.

GIACOPINI, G. História da Marinha Brasileira. *Revista Marítima Brasileira*, n.1,2 e 3, p. 81-102. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1963. Disponível em:

<[http://memoria.bn.br/pdf/008567/per008567\\_1963\\_00182.pdf](http://memoria.bn.br/pdf/008567/per008567_1963_00182.pdf)>. Acesso em 30 jul. 2019.

GOMES, L. *1808: como uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram Napoleão e mudaram a história de Portugal e do Brasil*. São Paulo: Planeta do Brasil, 2007.

GOMES, L. *1822: como um homem sábio, uma princesa triste e um escocês louco por dinheiro ajudaram D. Pedro a criar o Brasil – um país que tinha tudo para dar errado*. São Paulo: Globo, 2015.

MARTINS, H. L. Os ingleses na Marinha da Independência. *Revista Marítima Brasileira*, v. 134, p. 37-47. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2014. Disponível em: <[http://www.revistamaritima.com.br/sites/default/files/rmb-1-](http://www.revistamaritima.com.br/sites/default/files/rmb-1-2014.pdf)

<http://www.revistamaritima.com.br/sites/default/files/rmb-1-2014.pdf>>. Acesso em 30 jul. 2019.

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. *História*. Rio de Janeiro, 2019. Disponível em:

<<https://www.marinha.mil.br/content/historia-0>>. Acesso em 30 jul. 2019.

VALE, B. A criação da Marinha Imperial. *História Naval Brasileira*, T. I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002a.

VALE, B. A ação da Marinha nas Guerras da Independência. *História Naval Brasileira*, T. I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002b.

---

<sup>1</sup> BITTENCOURT, A.S. (Org.). *Introdução à História Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006. Disponível em: <<http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000008/00000898.pdf>>. Acesso em 30 jul. 2019, p. 9.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 67.

<sup>3</sup> VALE, B. A criação da Marinha Imperial. *História Naval Brasileira*, T. I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002a, p. 63.



---

<sup>4</sup> GOMES, L. *1808: como uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram Napoleão e mudaram a história de Portugal e do Brasil*. São Paulo: Planeta do Brasil, 2007, p. 31.

<sup>5</sup> BITTENCOURT, *op. cit.*, p. 66.

<sup>6</sup> GOMES, 2007, *op. cit.*, p. 87-68.

<sup>7</sup> VALE, 2002a, *op. cit.*, p. 63.

<sup>8</sup> GOMES, 2007, *op. cit.*, p. 46.

<sup>9</sup> BITTENCOURT, *op. cit.*, p. 66-67.

<sup>10</sup> GOMES, 2007, *op. cit.*

<sup>11</sup> VALE, 2002a, *op. cit.*, p. 64.

<sup>12</sup> BITTENCOURT, *op. cit.*, p. 70-71.

<sup>13</sup> GOMES, 2007, *op. cit.*

<sup>14</sup> BITTENCOURT, *op. cit.*, p. 73.

<sup>15</sup> *Ibid.*, p. 74.

<sup>16</sup> VALE, 2002a, *op. cit.*, p. 64.

<sup>17</sup> GOMES, 2007, *op. cit.*, p. 229.

<sup>18</sup> VALE, 2002a, *op. cit.*, p. 65.

<sup>19</sup> BITTENCOURT, *op. cit.*, p. 74.

<sup>20</sup> GOMES, 2007, *op. cit.*, p. 334.

<sup>21</sup> BITTENCOURT, *op. cit.*, p. 67.

<sup>22</sup> VALE, 2002a, *op. cit.*, p. 67.

<sup>23</sup> *Ibid.*

<sup>24</sup> GOMES, L. *1822: como um homem sábio, uma princesa triste e um escocês louco por dinheiro ajudaram D. Pedro a criar o Brasil – um país que tinha tudo para dar errado*. São Paulo: Globo, 2015.

---

<sup>25</sup> DIÉGUES, F. M. F. A Estratégia da Independência. *Revista Marítima Brasileira*, v. 133, p. 21-33. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2013. Disponível em: <<http://www.revistamaritima.com.br/sites/default/files/rmb-1-2013.pdf>>. Acesso em 30 jul. 2019.

<sup>26</sup> GOMES, 2015, *op. cit.*

<sup>27</sup> BITTENCOURT, *op. cit.*, p. 75-76.

<sup>28</sup> *Ibid.*

<sup>29</sup> GOMES, 2015, *op. cit.*

<sup>30</sup> VALE, 2002a, *op. cit.*, p. 69.

<sup>31</sup> *Ibid.* p. 70.

<sup>32</sup> *Ibid.*

<sup>33</sup> *Ibid.*, p. 70-71.

<sup>34</sup> GOMES, 2015, *op. cit.*

<sup>35</sup> VALE, 2002a, *op. cit.*, p. 84.

<sup>36</sup> CAMINHA, H. M. Evolução da estrutura administrativa do Ministério da Marinha no Império. *História Naval Brasileira*. T. I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002a, p. 9-11.

<sup>37</sup> *Ibid.*, p. 11-13.

<sup>38</sup> *Ibid.*, p. 13.

<sup>39</sup> *Ibid.*, p. 10.

<sup>40</sup> SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. *História*. Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/content/historia-0>>. Acesso em 30 jul. 2019.



- 
- <sup>41</sup> CAMINHA, H. M. Organização do Pessoal na Marinha Imperial. *História Naval Brasileira*. T. I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002b.
- <sup>42</sup> *Ibid.*, p. 46.
- <sup>43</sup> BITTENCOURT, *op. cit.*, p. 76.
- <sup>44</sup> GIACOPINI, G. História da Marinha Brasileira. *Revista Marítima Brasileira*, n.1,2 e 3, p. 81-102. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1963. Disponível em: <[http://memoria.bn.br/pdf/008567/pe008567\\_1963\\_00182.pdf](http://memoria.bn.br/pdf/008567/pe008567_1963_00182.pdf)>. Acesso em 30 jul. 2019.
- <sup>45</sup> MARTINS, H. L. Os ingleses na Marinha da Independência. *Revista Marítima Brasileira*, v. 134, p. 37-47. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2014. Disponível em: <<http://www.revistamaritima.com.br/sites/default/files/rmb-1-2014.pdf>>. Acesso em 30 jul. 2019.
- <sup>46</sup> *Ibid.*
- <sup>47</sup> CAMINHA, 2002b, *op.cit.*
- <sup>48</sup> *Ibid.*
- <sup>49</sup> *Ibid.*, p. 52.
- <sup>50</sup> GIACOPINI, *op.cit.*, p.83.
- <sup>51</sup> VALE, B. A ação da Marinha nas Guerras da Independência. *História Naval Brasileira*, T. I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002b, p. 93.
- <sup>52</sup> *Ibid.*
- <sup>53</sup> GIACOPINI, *op.cit.*, p.83.
- <sup>54</sup> VALE, 2002b, *op.cit.*
- <sup>55</sup> *Ibid.*, p. 95-96.
- <sup>56</sup> GIACOPINI, *op.cit.*, p.83.
- <sup>57</sup> VALE, 2002b, *op.cit.*, p. 96.
- <sup>58</sup> GIACOPINI, *op.cit.*, p.84-85.
- <sup>59</sup> VALE, 2002b, *op.cit.*, p. 98.
- <sup>60</sup> GIACOPINI, *op.cit.*, p.84-85.
- <sup>61</sup> BITTENCOURT, *op. cit.*, p. 77.
- <sup>62</sup> GIACOPINI, *op.cit.*, p.85.
- <sup>63</sup> DIÉGUES, *op.cit.*, p. 32.
- <sup>64</sup> BITTENCOURT, *op. cit.*
- <sup>65</sup> VALE, 2002b, *op.cit.*, p. 108.
- <sup>66</sup> *Ibid.*, p. 114.
- <sup>67</sup> BITTENCOURT, *op. cit.*, p. 78.
- <sup>68</sup> VALE, 2002b, *op.cit.*, p. 120.
- <sup>69</sup> *Ibid.*, p. 121.
- <sup>70</sup> BITTENCOURT, *op. cit.*, p. 78.
- <sup>71</sup> GIACOPINI, *op.cit.*, p.85.
- <sup>72</sup> VALE, 2002b, *op.cit.*, p. 123.
- <sup>73</sup> DIÉGUES, *op.cit.*, p. 33.
- <sup>74</sup> CAMINHA, 2002b, *op.cit.*, p. 41.