



A Independência do Brasil e a Decadência da Marinha Portuguesa

Antônio José Duarte Costa Canas*

Resumo: Neste trabalho o autor analisa o momento de recuperação naval conseguida no final do século XVIII, estudando especialmente três aspectos: a formação dos oficiais da Armada, na Academia Real de Guardas-Marinhas; a hidrografia e cartografia, levadas a cabo pela Real Sociedade Marítima e a renovação da esquadra, através da construção de novas unidades. Após a abordagem desse período de recuperação ele tenta caracterizar a situação de decadência que se seguiu às invasões francesas. Em termos de metodologia o trabalho está dividido em duas partes, cada uma delas abordando um dos temas acima referidos. Cada uma dessas partes começa por apresentar as melhorias conseguidas no final do século XVIII para, em seguida, referir às conseqüências da mudança da família real para o Brasil em cada uma dessas áreas.

Palavras-chave: Marinha portuguesa, Independência do Brasil, transmigração da família real portuguesa para o Brasil.

Ao longo do século XIX, Portugal viveu uma situação de extrema penúria em termos navais. Esse estado de coisas preocupava, obviamente, um grupo profissional ligado ao mar – os oficiais da Armada. Essas inquietações apareceram diversas vezes refletidas em artigos da autoria de membros daquela classe. Nesses textos, eram apresentadas explicações para a condição que a Marinha então conhecia.

A maioria, podemos mesmo dizer que a totalidade dos estudiosos que abordaram essa problemática, oficiais da Marinha e historiadores, consideram que a decadência começou no século XVI. As causas apontadas para a decadência são diversas. Alguns consideram que a ruína naval ocorreu devido ao domínio filipino. Os governantes castelhanos utilizaram os nossos navios para as suas operações, nomeadamente na *Invencível Armada*. Diversos navios foram perdidos em combate, não tendo existido a preocupação de construir outros para substituí-los.

* Primeiro-Tenente da Marinha portuguesa. Comunicação apresentada em 15 de novembro de 2000, no Palácio da Independência, Lisboa, Portugal.

Toda esta glória e grandeza da Marinha Portuguesa se abysmou, e quasi se aniquillou de todo no dilatado periodo da nossa sujeição a Castella. A Serenissima Casa de Bragança, restituída ao Throno, mas forçada a sustentar os seus direitos e a independencia nacional á custa de uma guerra de 27 annos, implicada logo depois na outra da successão da Hespanha, e obrigada a distrahir os seus cuidados para differentes ramos da Administração Publica, que todos achou ou totalmente extinctos, ou notavelmente alterados, e talvez postos em deploravel ruina e desamparo, apenas podia applicar parte destes cuidados à restauração da Marinha, que ainda assim tem tido nos nossos dias algumas épocas de consideravel melhoramento.¹

Outros autores, baseando-se na informação fornecida em diversos relatos de naufrágio, consideram que a decadência naval começou antes, com os exageros cometidos no comércio de especiarias. A construção naval tornou-se menos cuidada, sendo também descuidada a reparação dos navios, de modo a aproveitá-los ao máximo no transporte de riquezas orientais. A carga transportada era excessiva, dificultando a manobra dos navios, tornando os mesmos mais vulneráveis a ataques de piratas e corsários, ou então conduzindo ao naufrágio. Antônio Sérgio, que organizou uma edição da *História Trágico-Marítima*, também partilha dessa opinião. Num extenso ensaio sobre o assunto, no qual analisa os momentos de esplendor e decadência de

diversos povos marítimos, considera que esse declínio ocorreu devido à política adotada por Afonso de Albuquerque de conquista e ocupação territorial.²

Após a Restauração, a Marinha não conheceu alterações. Alguns desses autores consideram que até o século XIX o país não conheceu momento algum de melhoria dessas condições. No entanto, existem outros que consideram ter ocorrido uma ligeira melhoria no final do século XVIII, tendo a situação piorado novamente no início do século seguinte devido às invasões francesas, com a conseqüente ida da família real para o Brasil.

ACADEMIA REAL DE GUARDAS-MARINHAS

O sucesso dos descobrimentos portugueses deve-se, entre outros fatores, ao estudo, aperfeiçoamento e ensino de técnicas de navegação, que permitiram chegar aos mais diversos pontos do globo. A Escola de Sagres é uma instituição lendária. No entanto, ela simboliza todos os estudiosos das artes ligadas ao mar que apoiavam aqueles que navegavam.

Durante o período das descobertas, o comando dos navios, pelo menos dos de maiores dimensões, era atribuído a membros da nobreza, não sendo necessária a aprendizagem de técnicas de navegação para exercê-lo, embora tenham existido várias exceções, como por exemplo D. João de Castro. A condução dos navios era entregue aos pilotos, recebendo estes formação para o desempenho dessas funções.

1 "Discurso Preliminar", *Anais Marítimos e Coloniais*, n. 1, Lisboa: Imprensa Nacional, 1840, p. 9.

2 Antônio Sérgio, "Em Torno da História Trágico-Marítima", in Bernardo Gomes de Brito, *História Trágico-Marítima*, v. III, Editorial Sul, [s.l.], 1956, p. 256-347.

As mentalidades foram evoluindo e com elas a sociedade. Assim, verificamos que, no século XVIII, poderiam ascender a oficial da Marinha de Guerra pessoas de distintas proveniências: nobres, que em muitos casos não gostavam da dureza da vida a bordo; mestres e pilotos, que nalgumas circunstâncias poderiam ascender a oficial; sargentos-de-mar-e-guerra, que também poderiam ascender àquela categoria; oficiais do Exército; e, finalmente, os oficiais da Marinha Mercante que se tivessem distinguido no combate a corsários.³

Acompanhando a tendência que vinha sendo seguida em vários países europeus, o Marquês de Pombal decidiu, em 1761, criar a classe de guarda-marinha, com equivalência ao posto de alferes do Exército. O objetivo dessa medida era regularizar o recrutamento dos oficiais de Marinha. No entanto, a instituição não durou muito, dado o pouco aproveitamento conseguido pelos guardas-marinhas.⁴

Entretanto, a formação dos futuros oficiais da Marinha não podia voltar à situação de desorganização que conhecera anteriormente. Para regularizar o estado em que se encontrava o recrutamento e formação dos futuros oficiais da Marinha muito contribuiu o Ministro Martinho de Melo e Castro. Essa personalidade também desempenhou um importante papel na realização de diversas outras reformas na Marinha que muito contribuíram para o seu desenvolvimento.

Em 1779, criou em Lisboa a Academia Real de Marinha, destinada à formação aca-

dêmica dos oficiais das marinhas mercante e de guerra. O ensino era vocacionado essencialmente para matérias de índole teórica, não existindo componente algum de formação militar.⁵

A existência daquele estabelecimento de ensino não era suficiente para o enquadramento militar dos futuros oficiais da Marinha militar. Por essa razão, Melo e Castro restaurou a companhia dos guardas-marinhas, por decreto de 14 de dezembro de 1782. No ano seguinte, foram admitidos os primeiros guardas-marinhas e iniciada a sua preparação na Academia Real dos Guardas-Marinhas.⁶

Durante bastante tempo, pensou-se que em 1782 apenas se tinha retomado a Companhia dos Guardas-Marinhas, tendo a respectiva Academia sido criada apenas em 1796. Essa idéia baseava-se no fato de datarem desse ano os respectivos estatutos e não serem conhecidas referências à Academia antes dessa data. No entanto, foram encontrados documentos, de 1783, que mencionam os programas das aulas a serem ministradas e alguns dos professores que lecionavam na Academia Real dos Guardas-Marinhas.⁷

Na Companhia de Guardas-Marinhas podiam ser admitidos alunos de várias procedências: jovens fidalgos; filhos de oficiais de Marinha de posto superior a capitão-tenente; filhos de oficiais do Exército de

3 Tancredo de Moraes, "Esboço Histórico", in *Os Primeiros Cem Anos da Escola Naval*, p. 15.

4 Idem, *ibidem*, p. 16-18.

5 Idem, *ibidem*, p. 19.

6 Henrique Alexandre da Fonseca, "A Propósito da Criação da Companhia de Guardas-Marinhas e da sua Academia", in *200 Anos da Companhia de Guardas-Marinhas e da sua Real Academia*, p. 66.

7 Antônio Luiz Porto e Albuquerque, *Da Companhia de Guardas-Marinhas e sua Real Academia à Escola Naval – 1782-1982*, p. 13.

patente superior a sargento-mor; discípulos da Academia Real de Marinha que tivessem sido premiados.

Devemos realçar que os limites de idade para ingresso na Academia Real de Guardas-Marinhas se situava entre 14 e 18 anos para as três primeiras situações, podendo ser diferente para o último caso, mediante concordância explícita da rainha.⁸

Ao longo dos anos que se seguiram à sua criação, foram sendo consolidadas, em termos estruturais e organizacionais, a Academia dos Guardas-Marinhas e a respectiva companhia. Já vimos que os estatutos da Academia apenas foram aprovados em 1796. Nos primeiros tempos apenas existia a função de comandante da Companhia de Guardas-Marinhas, cujo primeiro titular foi o Conde de São Vicente. Em 1807, o Capitão-de-Mar-e-Guerra José Maria Dantas Pereira, que era comandante da Companhia desde 1800, passou também a desempenhar as funções de diretor da Academia.⁹

Apesar da criação da Companhia dos Guardas-Marinhas, continuou a ser possível ascender a oficial de Marinha por outras vias. Em 1800, eram cinco as possibilidades de chegar ao oficialato: guarda-marinha com embarque; engenheiros construtores no término dos estudos; alunos da Academia Real de Marinha premiados, que passavam a guardas-marinhas extraordinários; voluntários ainda na ativa; primeiros-pilotos com cinco anos de experiência.¹⁰

8 Idem, "Transmigração da Família Real para o Brasil. Academia Real dos Guardas-Marinhas, in *História Naval Brasileira*, v. II, tomo I, p. 325.

9 Idem, *ibidem*, p. 364-365.

10 Idem, *ibidem*, p. 362.

Com as invasões francesas, o rei decidiu que a melhor atitude seria deslocar-se com toda a sua corte para o Brasil. Ficava desse modo assegurado o governo, pelo próprio monarca, dos territórios portugueses não-ocupados e garantida a continuidade da administração real quando Portugal continental fosse libertado da ocupação. O procedimento normalmente seguido por Napoleão nos países ocupados consistia na prisão das famílias reinantes, como forma de submissão. Reconhecida a incapacidade militar do país para enfrentar os invasores, foi decidido que a Coroa se ausentaria para o território de além-mar para garantir a sua liberdade, o que permitiria a continuação de um governo português.¹¹

Acompanhando o rei e a sua corte foram algumas das instituições nacionais. Podemos afirmar que a Academia Real de Guardas-Marinhas se transferiu quase na íntegra para o Brasil. O seu diretor, alguns lentes e alunos, assim como grande parte do material, foram embarcados na nau *Conde D. Henrique* e transferidos para o outro lado do Atlântico, tendo retomado as atividades naquela colônia. Curiosamente, foi a única instituição acadêmica que acompanhou a família real.¹²

Praticamente, todo o material da Companhia dos Guardas-Marinhas foi embarcado na charrua *São João Magnânimo*. Não tendo acompanhado a esquadra que levou D. João VI, por não ter aparelhado a

11 Cf. Veríssimo Sertão, *História de Portugal*, v. VII, p. 18-19.

12 Antônio Luiz Porto e Albuquerque, *Da Companhia de Guardas-Marinhas e sua Real Academia à Escola Naval – 1782-1982*, p. 14.

tempo, acabou por navegar para o Rio de Janeiro em 31 de janeiro de 1810, transportando o referido material.¹³

No Brasil, a Academia desempenhou um importante papel no desenvolvimento cultural da colônia. Foi a primeira instituição de ensino superior que funcionou no Brasil. Estava equipada com uma magnífica biblioteca que o Infante D. Pedro Carlos pretendia que fosse aberta ao público, dada a inexistência de uma biblioteca pública no Rio de Janeiro. No entanto, Dantas Pereira opôs-se a essa medida.¹⁴

Após o regresso de D. João VI a Portugal, em 1821, foram dadas ordens para o regresso da Academia Real de Guardas-Marinhas e da Companhia de Guardas-Marinhas a Lisboa. O Príncipe Regente D. Pedro opôs-se a esse regresso, tendo a Academia continuado a funcionar no Rio de Janeiro. O ministro da Marinha em 1822, Inácio da Costa Quintela, apresentou um relatório no qual aponta os problemas que resultam dessa divisão de meios de ensino naval por dois locais, Lisboa e Rio de Janeiro.

Hoje, a companhia de guardas-marinhas está dispersa; uma parte no Rio de Janeiro, outra em Lisboa, e sem centro de união. Parece ser esta ocasião oportuna de organizar um estabelecimento que preencha dois fins: o primeiro, criar bons officiaes de marinha, coisa muito differente de crear bons mathematicos; e o segundo, não sobrecarregar o Estado com um estabelecimento onde o numero dos alumnos seja supe-

rior ao numero de sujeitos de que a marinha anualmente carecer para preencher os postos vagos.¹⁵

Durante o processo que conduziu à independência daquela colônia, alguns dos professores foram regressando a Portugal. Em 1824, a maior parte dos elementos da Academia jurou fidelidade à Constituição do novo país, tendo regressado a Lisboa alguns que não quiseram lá permanecer. Aqui retomaram as atividades na Academia Real de Marinha. Foi organizada uma nova Companhia de Guardas-Marinhas em Portugal; no entanto, o país vivia uma situação bastante conturbada. Em 1845, o ensino foi reorganizado com a criação da Escola Naval, por decreto de D. Maria II.¹⁶

SOCIEDADE REAL MARÍTIMA

Um elemento fundamental para a condução segura e eficaz dos navios no mar é a existência de cartas de navegação. Portugal, no período áureo dos descobrimentos marítimos, destacou-se também nesse campo. Conforme iam sendo descobertas novas terras elas eram logo registradas nas cartas, existindo também a preocupação de nelas registrar todos os perigos, principalmente baixios, sempre que se descobria um novo.

A decadência que a Marinha conheceu refletiu-se em todas as áreas. Podemos mesmo falar num círculo vicioso. Por um

13 Idem, *Transmigração da Família Real para o Brasil. A Academia Real dos Guardas-Marinhas*, p. 330.

14 Idem, *Da Companhia de Guardas-Marinhas e sua Real Academia à Escola Naval – 1782-1982*, p. 15.

15 Apud José Silvestre Ribeiro, *História dos Estabelecimentos Científicos Litterários e Artísticos de Portugal nos Successivos Reinados da Monarchia*, tomo II, Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1876, p. 435-436.

16 Antônio Luiz Porto e Albuquerque, *Da Companhia de Guardas-Marinhas e sua Real Academia à Escola Naval – 1782-1982*, p. 15-16.

lado, existiam menos navios, logo a coleta de informações para atualização das cartas era menor. Por outro, a falta de cartas produzidas em Portugal implicava a sua aquisição no estrangeiro, com os conseqüentes encargos para o erário público e riscos pela falta de exatidão das informações nelas contidas.

Para resolver estes problemas foi criada, por Alvará com força de Lei, em 30 de junho de 1798, a Sociedade Real Marítima, também conhecida pelo seu título completo: Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica, para o Desenho, Gravura e Impressão das Cartas Hidrográficas, Geográficas e Militares. Para tal, estava dividida em duas seções. Uma delas tinha como principal tarefa a elaboração da Carta Geral do Reino, para uso do Exército em operações militares.¹⁷

Para o âmbito desse trabalho estamos mais interessados na seção destinada à elaboração das cartas hidrográficas. Para atingir tal desiderato, solicitava aos pilotos portugueses que enviassem dados, recolhidos nos locais que freqüentassem, destinados à elaboração de cartas. Além dessa tarefa de produção de cartas, a Sociedade desenvolveu outras atividades que muito concorreram para uma condução mais segura dos navios no mar. Foi elaborado um novo roteiro, com base nas informações fornecidas pelos pilotos portugueses, corrigindo o que então existia datado do século XVII. Além disso, notou-se também a preocupação de conseguir que, em Portugal, existissem artistas capazes de construir instrumentos matemáticos e físicos, fundamentais para a condução da navegação naquela época.¹⁸

17 José Silvestre Ribeiro, op. cit., tomo 1V, p. 157.

18 Idem, ibidem, p. 159-161.

Por outro lado, a Sociedade Real marítima funcionava também como uma academia, sendo nela apresentados diversos trabalhos resultantes da investigação dos seus sócios. A maioria desses trabalhos abordava temáticas relacionadas com o mar e com ciências náuticas, sendo da autoria de oficiais da Marinha ou de lentes da Academia Real de Marinha ou da Academia Real de Guardas-Marinhas. A sociedade atribuía também prêmios aos autores de trabalhos científicos.¹⁹

Os propósitos da Sociedade Real Marítima, criada por iniciativa de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, eram bastante vastos. Além da elaboração de cartas hidrográficas e da Carta Geral do Reino, também deveria patrocinar a realização de viagens de exploração dos territórios africanos.²⁰ Podemos afirmar que, nesse aspecto, a Sociedade Real Marítima foi uma precursora da Sociedade de Geografia de Lisboa, fundada quase um século depois.

Entre os seus membros existiam diversos oficiais de Marinha e lentes das Academia Real de Marinha e da Academia Real de Guardas-Marinhas. No entanto, não “sobreviveu” à situação de instabilidade que o país conheceu a partir do início do século:

No entanto, era já um grande progresso a criação de uma tal sociedade; e para mim tenho, que a não ter saído a côrte para o Brasil; a não ter sido desfeito o rico depósito de escriptos, documentos, planos, modelos que a sociedade havia já reunido; a não terem sobrevivendo os es-

19 Idem, ibidem, p 164-166.

20 Maria Emília Madeira Santos, *Viagens de Exploração Terrestre dos Portugueses em África*, p. 188-189.

torvos da guerra peninsular, a sociedade haveria progredido, e dado de si grandiosos resultados. Já se sabe que faço entrar n'esta conjectura dois elementos, que pressuponho, e vem a ser, a perseverança, e a ausencia do despeito e da inveja que ordinariamente matam até as criações mais auspiciosas e robustas.²¹

Grande parte da documentação cartográfica produzida pela Sociedade Real Marítima foi embarcada na nau *Conde D. Henrique*, a pedido do diretor da Companhia de Guardas-Marinhas, José Maria Dantas Pereira. Esses documentos ficaram na sua maior parte no Brasil, tendo voltado poucos para Portugal.²²

Na época, a hidrografia conhecia um grande desenvolvimento em nível internacional. Portugal atrasou-se nessa área devido à instabilidade que o país conheceu no início do século XIX. A situação só começou a conhecer alguma melhoria após a Guerra Civil, com a criação do curso de Engenheiro Hidrógrafo.²³

Em Portugal, o brusco e importante enfraquecimento da Marinha de Guerra, resultante da retirada de D. João VI

com a maior parte da Armada para o Brasil e, ainda, as lutas civis, retardaram a nossa participação nessa cruzada de actualização da hidrografia de portos e costas, também exigida pela necessidade de maior segurança da navegação, com navios mais rápidos, de maior calado, necessitando, ou de fundear mais junto de terra para acelerar as cargas e descargas, ou, mesmo, de atracar aos cais que iam sendo postos ao serviço.²⁴

A ESQUADRA

Como vimos na introdução deste trabalho, a Marinha portuguesa conhecia, desde o século XVI, uma situação de declínio, não tendo sido tomada, até meados do século XVIII, medida alguma para alterar esse estado de coisas. Nos primeiros anos daquele século, a Marinha era tão reduzida que, em 1714, piratas argelinos se atreviam a vir até a barra de Lisboa atacar os nossos navios. A mesma escassez de unidades navais notou-se quando, em 1716, foi enviada uma armada para apoiar o Papa, composta por meia dúzia de unidades de linha.²⁵

A possibilidade de ocorrência de guerra com a Espanha, durante o reinado de D. João V, levou esse monarca a construir algumas unidades navais para poder fazer face a essa ameaça. No entanto, a sua atitude refletiu essencialmente essa preocupação de preparação para enfrentar tal intimidação, sem que se notasse uma intenção de efetuar reformas

21 José Silvestre Ribeiro, *História dos Estabelecimentos Científicos Litterários e Artísticos de Portugal nos Successivos Reinados da Monarchia*, tomo IV, Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1876, p. 168.

22 Antônio Luiz Porto e Albuquerque, *Da Companhia de Guardas-Marinhas e sua Real Academia à Escola Naval – 1782-1982*, p. 15.

23 Luciano Bastos, "Serviços Prestados ao País por Oficiais da Armada no Campo da Hidrografia e outras Actividades Afins (Cartografia, Astronomia, Balizagem Marítima, Oceanografia, Trabalhos Marítimos e Portuários e Meteorologia) nos Últimos Cem Anos", *Anais do Clube Militar Naval*, número especial comemorativo do Primeiro Centenário do Clube Militar Naval, 1966, p. 247-248.

24 Idem, *ibidem*, p. 247.

25 Antônio Marques Esparteiro, "Decadência e Ressurgimento da Marinha", in *Anais do Clube Militar Naval*, 1940, p. 399-400.

estruturais que permitissem a existência de uma marinha forte e organizada.²⁶

A situação só começou a conhecer algumas alterações no reinado de D. José, por iniciativa do seu homem forte, o Marquês de Pombal. Embora não tivesse tomado medidas para alterar a situação num futuro imediato, assumiu algumas decisões que permitiram uma recuperação alguns anos depois. Destas destacam-se a contratação de operários ingleses para os estaleiros da Ribeira das Naus e a admissão de alguns oficiais também ingleses na nossa Marinha. Além disso, considerou que seria importante que o Encarregado de Negócios na corte da Haia visitasse diversos estaleiros estrangeiros, especialmente os holandeses.²⁷

O Encarregado de Negócios acima mencionado era Martinho de Melo e Castro. Essa personagem foi fundamental para a recuperação que a Marinha conheceu nos últimos anos do século XVIII. Já aqui mencionamos o seu papel na organização da formação de oficiais da Marinha. A própria Sociedade Real Marítima, embora fundada pelo seu sucessor, já estaria na mente de Melo e Castro. Quais as medidas tomadas por este governante para recuperar a Marinha portuguesa?

Martinho de Melo e Castro reorganizou os estaleiros navais, possibilitando desse modo a construção e reparação de navios, e permitindo a reabilitação de vários deles considerados incapazes para o serviço. Essa atividade de recuperação foi tal que, em 1796, ano em que faleceu Melo e Castro, Portugal contava com 12 naus e 13 fragatas, além de

muitos outros navios de menor porte mas com poder de combate eficaz. As medidas iniciadas por Melo e Castro foram continuadas pelo seu sucessor, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, dispondo o país, em 1800, de 13 naus e 16 fragatas, tendo também crescido o número de navios de combate de menores dimensões. Aos números apresentados, devemos acrescentar ainda os navios em serviço nos territórios ultramarinos, contando, em 1800, a Armada da Índia com uma nau e sete fragatas, assim como com diversos outros navios de menores dimensões.²⁸

A reorganização dos arsenais foi notória em diversos aspectos. No Arsenal de Marinha de Lisboa foi construído um dique, fundamental para a reparação em seco dos navios. Nos territórios ultramarinos também ocorreram melhorias, tendo sido reorganizado o Arsenal de Goa e criadas condições para a existência de um outro na Bahia.²⁹

Além da construção de navios, tomou outras medidas consideradas necessárias para o funcionamento eficiente de toda esta estrutura, das quais se destacam: a regularização dos postos da Armada, a fixação dos vencimentos e a conclusão da Fábrica Nacional de Cordoaria, estrutura fundamental para o apetrechamento dos navios construídos.³⁰

A atividade encetada por Melo e Castro para desenvolvimento e recuperação da Marinha foi realçada no século passado como um caso de administração exemplar que permitiu ao país dispor de uma esquadra capaz de se igualar às melhores do seu tempo. As palavras transcritas a seguir fo-

26 Idem, *ibidem*, p. 400-401.

27 César Ferreira, "A Evolução do Poder Marítimo Português", *Anais do Clube Militar Naval*, 1936, p. 97.

28 Antônio Marques Esparteiro, "Decadência e Resurgimento da Marinha", p. 404-407.

29 Idem, *ibidem*, p. 404.

30 Idem, *ibidem*, p. 403-404.

ram escritas numa altura em que o país não possuía praticamente navios.

Eis em resumo o estado da nossa marinha de ha oitenta annos, sob a esclarecida administração de Martinho de Mello e Castro, em que tinhamos navios como os melhores das primeiras nações da Europa, não só emquanto á elegância de fórmãs e boas condições nauticas, como em qualidades militares; alegremos um instante com estas recordações do passado, e esqueçâmos a epocha em que julgando-se incompativel com as forças do thesouro a aquisição de um navio de guerra igual aos melhores das outras nações, não podemos competir com ellas nem nos mais pequenos navios.³¹

Que aconteceu a toda esta Marinha com a ida da família real para o Brasil?

Como vimos anteriormente, D. João VI decidiu que a melhor forma de garantir a continuidade da administração pela dinastia de Bragança seria deslocar a família real para o Brasil. Para tal, considerou importante fazer-se acompanhar da bagagem necessária para assegurar a vida e a administração no Brasil. Para esse transporte eram necessários navios. Além disso, esse comboio precisava de escolta para proteção contra eventuais ataques pelos navios franceses.³²

A esquadra que escoltou os navios de transporte até o Brasil contava com alguns dos melhores navios de combate existentes em Portugal. Entre estes estavam as naus: *Conde D. Henrique, Rainha de Portugal,*

Medusa, Príncipe do Brasil, D. João de Castro, Martim de Freitas e Afonso de Albuquerque; as fragatas: *Minerva, Golfinho e Urânia;* e diversos outros navios menores.³³

Além dos navios indicados, estava prevista a integração de outros que não partiram por não terem sido aparelhados a tempo. Entre estes encontrava-se a já anteriormente mencionada charrua *São João Magnânimo* que, em 1810, transportou o material da Companhia dos Guardas-Marinhas.

Ficaram em Lisboa alguns navios que, embora estivesse previsto acompanharem a esquadra, não o fizeram por necessitarem de reparos. Entre esses navios contavam-se quatro naus, cinco fragatas, um bergantim e uma charrua. Quando Junot assumiu o governo em Lisboa determinou que o Capitão-de-Mar-e-Guerra Magendie providenciasse o rápido aprontamento dos navios, de modo a que passassem para o serviço da França. Passado pouco tempo, estavam prontas as naus *Vasco da Gama* e *D. Maria I* e as fragatas *Tritão* e *Vênus*. Algum tempo depois, aprontou as naus *Princesa da Beira* e *São Sebastião* e as fragatas *Princesa Carlota* e *Benjamim*, assim como o bergantim *Gai-vota do Mar*. Foi ainda aprisionada, ao arribar a Lisboa, a escuna *Curiosa*.³⁴

Os navios que foram para o Brasil acabaram, praticamente todos, por ficar lá até o fim dos seus dias. A Portugal apenas regressou uma parte insignificante da esquadra que partira: uma nau, duas fragatas, um brigue e uma charrua.³⁵

31 [Anônimo], "A Marinha Portuguesa no Seculo XVIII", *Anais do Clube Militar Naval*, dezembro de 1873, p. 310.

32 Antônio Marques Esparteiro, "Transmigração da Família Real para o Brasil. A Viagem", in *História Naval Brasileira*, v. II, tomo I, p. 325.

33 Idem, ibidem, p. 326-330.

34 Idem, ibidem, p. 331.

35 Idem, *Decadência e Ressurgimento da Marinha*, p. 408.

A situação que o país viveu após a retirada dos franceses nada contribuiu para melhorar a situação em que a Marinha se encontrava. A permanência da Corte no Brasil, tendo D. João VI regressado após a revolução liberal de 1820, a Guerra Civil que se seguiu à referida revolução não permitiram que o país conseguisse sair de uma situação de crise grave, com profundos reflexos na organização da Marinha.

Entre 1812 e 1851, foram nomeadas sete comissões para analisar o estado em que se encontrava a Marinha e apresentar soluções para resolver os problemas encontrados, sem que tivessem conseguido sucesso algum.

Esta exagerada insistência na nomeação de comissões de reformas da marinha, algumas delas postas em execução para terem vida durante alguns meses, desmoralizou o respeito pelos objectivos a alcançar, desorganizou tudo o que restava de bom, e criou no espírito da gente, a ideia de que das reformas outra coisa não resultava do que a mudança dos carimbos e uma nova arrumação das mesas e dos armários nas secretarias.³⁶

Em 1853, é nomeada uma comissão com o mesmo objetivo das anteriores. No entanto, os seus trabalhos, que se prolongaram por três anos, escarpelaram de forma bastante detalhada a situação em que se encontrava a Marinha. O panorama não era nada animador, funcionando a maioria dos serviços de forma bastante deficiente. Apesar de a comissão ter apresentado propostas concretas para melho-

rar a situação, pouca coisa se alterou, por escassez de meios financeiros, tendo-se atingido, nos anos 80 do século XIX, uma situação de extrema penúria no que respeita a unidades navais.³⁷ Essa situação preocupava de forma acentuada os oficiais da Marinha, pelo fato de verificarem que o país não dispunha de um número mínimo de navios suficiente para fazer face às ameaças que os diversos territórios ultramarinos iam conhecendo. Essas inquietações eram expostas em textos de autoria dos oficiais da Marinha, onde se notava a revolta interior sentida pela impotência para alterar esta situação.

Triste, tristíssimo é o quadro que mostra actualmente o numero e estado dos navios de guerra; poucos, insuficientes para permanecerem em todos os pontos da monarchia, como quotidianamente se vae reconhecendo ser indispensavel; mal, pessimamente armados, e necessitando a maioria d'elles obras e fabricos importantes, para os quaes o malaventurado e mais que mesquinho orçamento da marinha não auctorisa as verbas de pessoal operario, nem tão pouco do material parcamente requerido para a promptificação d'elles: eis em resumo, e fraze chã mas verdadeira, posto que pungente, o estado a que, ainda mal, chegou a nossa, marinha de guerra.

É nossa obrigação primordial, fallar a verdade ao paiz, e a verdade é que, se deseja conservar as possessões d'alem mar, urge organizar a marinha de guerra por modo que esta possa a

36 César Ferreira, op. cit., p. 99.

37 Idem, ibidem, p. 99-110.

todo o momento vigiar, atalaiar e defender de estranhos e de naturaes desvairados, aquellas promettedoras fontes de riqueza publica, e firme alicerce da independencia nacional.³⁸

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Do exposto ao longo do texto consideramos importante realçar os seguintes tópicos:

- Após o período dos Grandes Descobrimientos, Portugal foi conhecendo uma decadência progressiva da sua Marinha que se prolongou até a segunda metade do século XVIII. Diversos fatores levaram a atenção dos governantes a ser desviada para outras áreas da vida nacional cuja resolução foi considerada prioritária.

- No final do século XVIII, especialmente por iniciativa de Martinho de Melo e Castro, continuada por Rodrigo de Sousa Coutinho, notou-se uma melhoria notável na situação da Marinha nacional. Podemos afirmar que existiu um projeto estratégico de modernização da Marinha de Guerra. Esse projeto abrangia vários campos: formação dos oficiais, criação de uma fábrica de cordoaria, reorganização dos quadros de pessoal, organização dos arsenais, construção e reparação de muitas unidades navais.

- A ida da Corte para o Brasil, devido às invasões francesas, teve como consequência a transferência de grande parte das estruturas e meios navais resultantes dessa política para aquela colônia. Essa me-

da permitiu a continuidade de funcionamento das estruturas e instituições do Estado português. Quando D. João VI regressou, a maior parte dos meios materiais e humanos que tinham ido para o Brasil permaneceram lá, tendo apenas regressado alguns navios, alunos e professores da Academia Real de Guardas-Marinhas quando ocorreu a independência daquele novo país sul-americano.

- À primeira vista, poderá parecer que existe uma relação causa-efeito entre a independência do Brasil e a nossa decadência naval. No entanto, a situação é muito mais complexa do que à primeira vista aparenta ser.

- Em termos estruturais, a modernização naval e as conseqüentes ligações com as colônias foram conhecendo uma decadência cada vez mais acentuada, desde finais do século XVI até início do século XX. Esta tendência foi quebrada por algumas conjunturas favoráveis, durante as quais ocorreu alguma recuperação.

- Uma dessas conjunturas favoráveis ocorreu com as medidas de Martinho de Melo e Castro continuadas por Rodrigo de Sousa Coutinho. O alcance e profundidade dessas medidas foi tal que poderiam ter invertido a tendência acima referida. No entanto, essa recuperação foi quebrada por uma série de acontecimentos desfavoráveis iniciada com as invasões francesas e que se prolongou pela primeira metade do século XIX. Foi essa situação de crise generalizada, e não apenas a independência do Brasil, a principal responsável pela situação que a Marinha conheceu durante mais um século.

38 [Anônimo], "Marinha – Necessidade de Navios", *Anais do Clube Militar Naval*, outubro de 1871, p. 161.

