



O Vice-Almirante Visconde de Tamandaré, o primeiro Comandante-em-Chefe da Esquadra em operações contra o Paraguai.

## CONSIDERAÇÕES SÔBRE O PODER NAVAL DO BRASIL NA DÉCADA DE 1860/70

Capitão-Tenente A. L. Pôrto e Albuquerque

“O mar é o grande avisador. Deus pô-lo a bramir junto aos nossos ouvidos para pregar que não durmamos.”

*Rui Barbosa*

### I — INTRODUÇÃO

O Poder Naval de um país é constituído por todos os elementos que dire-

tamente lhe garantem o exercício de sua soberania no mar, sob o ponto de vista militar. Assim, seu núcleo é a Esquadra (cu as Fôrças Navais), contando-se

ainda as bases navais, o pessoal engajado e outros elementos ligados à guerra no mar.

O Poder Marítimo é mais extenso, engloba, além do Poder Naval, o território marítimo, a marinha mercante, as indústrias subsidiárias, a vocação marítima do povo, a política governamental e outros elementos afins.

Comentaremos aqui aspectos do Poder Naval Brasileiro, especialmente quanto às Forças Navais, na década de 1860 a 1870, como resultado de um estudo dos Relatórios dos Ministros da Marinha no período considerado.

Tal período foi de grande importância para o Brasil e particularmente para a Marinha de Guerra. Militarmente, ele representou um amargo e glorioso sacrifício para as Forças Armadas Brasileiras. Não focalizaremos aqui operações de guerra, mas procuraremos analisar o Poder Naval do Brasil na fase que antecedeu a guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai e durante esse conflito.

Poderemos compreender melhor, à luz da História, que em matéria de política externa de uma nação e de sua política marítima, a mesquinhez, o desaviso e a incerteza, quando não trazem consigo o desastre fatal, acarretam, quando menos, penosos e irretribuíveis sacrifícios.

## II — ESTRUTURA E PESSOAL

Marinha nascida de uma exigência nacional, como instrumento decisivo para a preservação da unidade territorial brasileira, tendo surgido da contribuição popular, que compreendeu sua missão e a armou desde o princípio, a Armada Nacional e Imperial, encontrava-se em situação delicada e, podemos dizer, até mesmo precária, no início da década de 1860.

Como parte do maquinismo administrativo da época, a Marinha herdou também as dificuldades estruturais da administração colonial portuguesa.

A burocracia complicada, os diversos regimes de trabalho e de vencimentos — díspares e conflitantes nos mesmos postos e em desacordo com a hierarquia das patentes — somavam-se a uma deficientíssima política de pessoal de cujas

dúvidas e inquietações padecemos até hoje.

Em matéria de recursos orçamentários jamais as despesas estiveram de acordo com as verbas estipuladas. O déficit foi a marca constante do orçamento naval em todo o período considerado, sendo sempre coberto pelos créditos suplementares ou extraordinários concedidos por decretos imperiais.

Foi com essa organização bastante inadequada que a Marinha se viu a braços, surpreendida, com um inimigo audacioso, numa guerra custosíssima, cujas despesas totalizaram Rs. . . . . 613.200:000\$000 (seiscentos e treze mil e duzentos contos)<sup>1</sup>, ou seja US\$ . . . . 300.000.000 (trezentos milhões de dólares)<sup>2</sup>, quase inteiramente cobertas com recursos nacionais.<sup>3</sup>

A crítica não se faz, contudo, à Marinha, isoladamente. Foi todo um sistema da época, bem brasileiro, cujos sinais estão ainda hoje às nossas vistas. Do passado, pela sua análise, o que temos a tirar são lições, para evitar a adição, multiplicação ou potenciação de erros, cujos resultados se resumem no desgaste das instituições e da própria vida.

Se parece que temos o espírito exageradamente crítico, ouçamos eminentes figuras de nossa História, que deram tudo de si na construção e na vida da Marinha.

Dirigindo-se ao Poder Legislativo em 1862,<sup>4</sup> disse o Chefe-de-Esquadra Joaquim José Inácio, então Ministro da Marinha, e mais tarde Almirante Visconde de Inhaúma:

“Citar-vos-hei como exemplo, o seguinte:

“Um navio precisa de um objecto, cujo preço alcançará quando muito a 2\$000;<sup>5</sup>

1) Mais precisamente, Rs. 613.183:262\$695, conforme o Visconde de Ouro Preto em *A Marinha d'Outrora*, pág. 100, 1894.

2) Herring, Hubert: *A History of Latin America*, pág. 839 KNOFF, Nova Iorque, 1968, 3ª ed.

3) Só Rs. 70.787:799\$420 foram cobertos com empréstimos externos, em Londres. Ouro Preto, Visconde de: ob. cit., págs. 98 e 100.

4) No regime parlamentar da monarquia, os Ministros de Estado eram responsáveis perante o Poder Legislativo pela gestão à frente das respectivas pastas.

5) Dois mil réis.

para obtel-o faz uma guia, que é assignada pelos respectivos Escrivão, Comissario, Immediato e Commandante, sujeita ao exame do Chefe da Estação Naval,<sup>6</sup> que a rubrica, reconhecendo a necessidade do pedido; apresentada ao despacho da Intendencia, e, depois de obtido este, levada á competente Secção do Almojarifado, que, se está desprovida do genero requisitado, faz, por seu turno, um novo pedido á Intendencia, que o remette ao Conselho de Compras para promover a aquisição; e este o faz subir á presença do Ministro, solicitando autorisação para ser ella effectuada por intermedio do Agente Comprador.

É só depois d'este complicado e longo processo que o Ministro decide a compra, expedindo, ainda para esse fim, Avisos à Intendência, Contadoria e Conselho de Compras!

E, por esta fórma, para realizar-se um fornecimento de diminutissimo valor, conscmem-se alguns dias, gastão-se folhas e folhas de papel, e distrahem-se inutilmente empregados sobre quem pe-zão deveres mais importantes.

A isto chama-se entre nós fiscalizar; sem attender-se á que o fraccionamento da responsabilidade enfraquece-a".<sup>7</sup>

E não foi só Joaquim José Inácio. Mais tarde, Francisco Carlos d'Araujo Brusque, quando Ministro da Marinha, também se queixou:

*"Superabundancia de formalidades, complicação de detalhes inuteis, lentesa no estudo e solução das questões, taes são os defeitos capitaes de que se resente esse systema, e que muito importa corrigir".<sup>8</sup>*

Somando-se a essas graves deficiências burocráticas, a Marinha contava com problemas sérios no setor logístico, a começar pelo pessoal mais diretamente ligado a êle. Embora julgando impor-

tante o pessoal de Fazenda (intendentes), disse Joaquim José Inácio:

"Entretanto, forçoso é dizel-o, não está o nosso Corpo de Fazenda na altura de sua missão, tornando-se assim indispensavel uma depuração no seu pessoal, que, salvas poucas e honrosas excepções, é o peor da Armada. A escassez de homens aptos para este emprego, que, além de habilitações especiaes, exige robustez e disposição para a vida do mar, tem afrouxado o rigor, que se deveria escrupulosamente guardar na admissão de taes funcionarios.<sup>9</sup> Isso, entretanto, não era novidade, pois anteriormente, no Relatório do Ministro da Marinha de 1857, já se lia:

"Os registros das liquidações de contas feitas pela Contadoria da Marinha attestão a incapacidade da maioria dos individuos que exercem taes empregos, e os prejuizos de dezenas de contos de réis que elles anualmente causão ao Estado.<sup>10</sup> Em suma, qualidade e quantidade não atendiam às necessidades da Marinha quanto ao pessoal de fazenda na década de 1860/70.

Nesse quadro, já podemos ter uma idéia das dificuldades com que se haviam os que se propunham a realmente administrar e comandar. Fora os obstáculos de ordem material, que serão comentados adiante, a Marinha contava com outros três grandes problemas: a remuneração, a promoção e a formação de pessoal.

As discriminações de salários e vencimentos em excessivas.

O encarregado do Quartel-General (hoje é o Chefe do Estado-Maior da Armada) ganhava menos do que alguns officiais seus subordinados. Em 1861, a tabela de vencimentos dos funcionários militares do Quartel-General era a fixada em 1793, ou seja, 68 anos antes. Tais discriminações refletiam-se, por exemplo, na formação da marujada, porque os officiais procuravam não servir no Corpo de Imperiais Marinheiros, já que tinham seus vencimentos bastante reduzidos naquela comissão. Esse problema

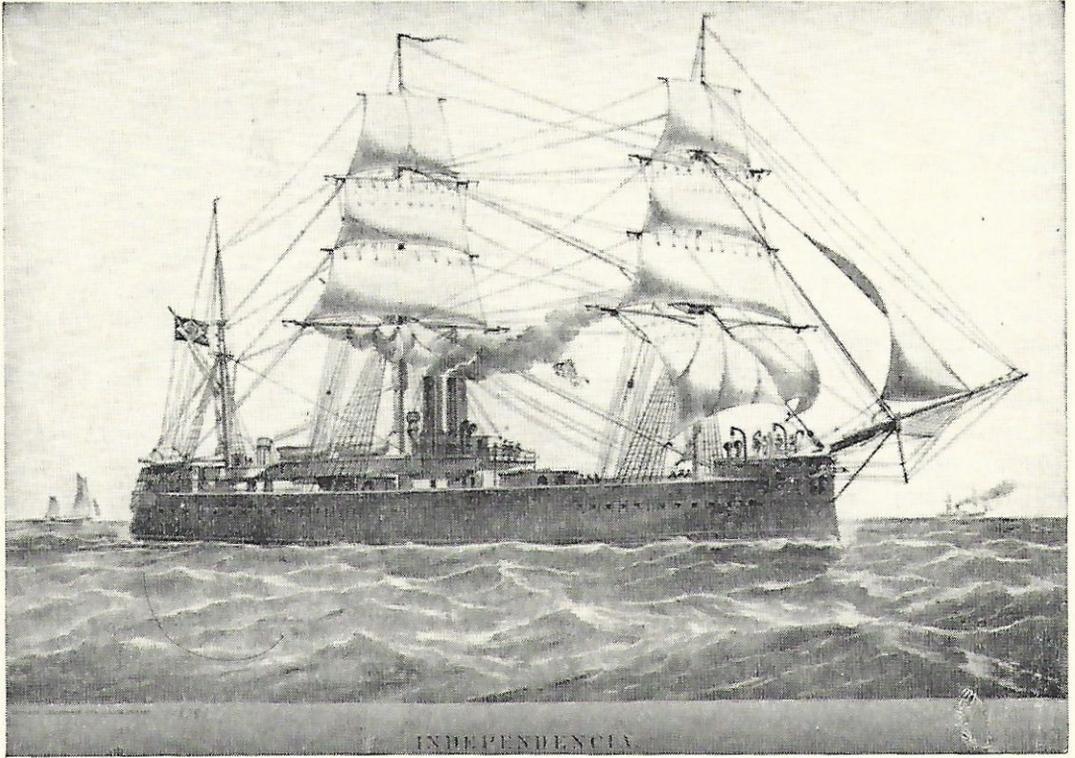
6) Uma espécie de Comando Naval localizado, anterior à criação dos Distritos Navais, o que se deu antes da Guerra do Paraguai.

7) Relatório do Ministro da Marinha, 1862, pág. 6.

8) Relatório do Ministro da Marinha, 1864, pág. 3.

9) Relatório do Ministro da Marinha, 1861, pág. 7.

10) Apud Relatório do Ministro da Marinha, 1862, pág. 9.



O Encouraçado *Independência*, de 9 310 t, lançado ao mar em 1865 e que foi vendido à Inglaterra ao fim das hostilidades contra o Paraguai, sem nelas ter tomado parte.

agravou-se tanto que o Ministro propôs que o serviço no Corpo de Imperiais Marinheiros fôsse equiparado ao embarque em navios armados, ou, pelo menos, em navios-transporte.<sup>11</sup> Somava-se a tudo isso uma mentalidade antimagistério, característica dos países subdesenvolvidos, onde é mais fácil se encontrarem todos os óbices contra o progresso. Tal discriminação consistia em reduzir-se à metade o soldo do oficial que exercesse o magistério na Escola de Marinha (hoje Escola Naval) e contar-se-lhe apenas a metade do seu tempo de serviço. Vejamos o que disse a êsse respeito Francisco Xavier Pinto Lima, quando Ministro, em 1865, dirigindo-se ao Poder Legislativo!

“Pede a justiça que eu chame a vossa atenção para a posição excepcional em que o art. 106 do regulamento de 1º de maio de 1858 colloca os officiaes da

armada, que se dedicação ao magisterio na escola de marinha.

Quando nenhuma restricção é imposta aos direitos dos mesmos officiaes pelo exercicio de outros ramos do serviço naval, sujeitar os lentes, oppositores e professores ao perdimento da metade do soldo e tempo de serviço, é, a meu ver, uma excepção injustificavel, em vista de missão de tão transcendente importancia, qual a da educação da juventude, que se dedica á marinha militar”.<sup>12</sup> Não é de se estranhar que o Brasil tenha até hoje tão grande massa de analfabetos...

Além disso, a remuneração do pessoal militar era baixa, o que, aliado às dificuldades da carreira, levava officiaes a procurarem licença para trabalhar na vida civil. Disso é exemplo o fato de que, quando o Ministro da Marinha resolveu

11) Relatório do Ministro da Marinha, 1862.

12) Relatório do Ministro da Marinha, 1865, pág. 11.

cancelar as licenças dos officiaes que estavam trabalhando na Marinha Mercante e convocá-los novamente para o serviço naval, todos, com excessão de um, pediram suas reformas.<sup>13</sup>

Em plena Guerra do Paraguai, Afonso Celso de Assis Figueiredo, então Ministro da Marinha, assim se manifestava sôbre a remuneração dos officiaes de Marinha:

“Não me parece que sejam sufficientes os vencimentos dos officiaes, principalmente nas classes menos elevadas e no que toca ao soldo das patentes. Mas não sendo lisongeiras as circumstancias do paiz, nada me anima a propor-vos neste sentido.

“Os officiaes de todas as marinhas estrangeiras acham-se a este respeito em melhores condições”.<sup>14</sup>

A questão das promoções dos officiaes foi motivo de grandes discussões. Era realmente sério o problema. Ao iniciarse a década de 1860, a dotação do Corpo da Armada, fixada pelo Decreto nº 185, de 20 de junho de 1842, já não atendia às necessidades da Marinha. Depois de fixada aquella lotação, foram criados o Conselho Naval, os Corpos de Marinha, as Capitánias dos Portos, as Companhias de Aprendizes, as Estações Navais, etc... dêsse modo, era bastante insufficiente o número de officiaes que então existia. Aliás, com exceção das vagas extraordinárias abertas durante a Guerra do Paraguai para compensação de feitos militares (§ 4º do art. 8º da Lei nº 1.523, de 28-9-1867), a lotação fixada em 1842 ficou inalterada durante tãda a década de 1860/70.

Joaquim José Inácio assim se manifestou a êsse respeito:

“Assim que, o numero de officiaes Generaes, e Superiores, já n’aquella epoca (1842) apenas sufficiente, não basta hoje para fazer face á maior copia de armamentos e commissões administrativas; do que resulta vêr-se o Governo compellido a nomear officiaes de pequena patente para commandos de superior cathegoria, com detrimento da discipli-

na e desfalque da classe de subalternos, que mal chega para guarnecer, em tempos de paz, os Navios que possuimos”.<sup>15</sup> O quadro nº 1 mostra a lotação, o efetivo e as necessidades de officiaes generais e superiores em 1861. A êsse respeito, comentou ainda Joaquim José Inácio:

“Fica, portanto, claro que, mesmo não contando com os impedimentos por licenças, ou molestias, e com a necessidade de uma reserva disponível, para occorrer às commissões extraordinarias, e outras eventualidades do serviço, resente-se o quadro em cada uma de suas classes superiores das seguintes differenças para menos.

Chefe d’Esquadra .....	1
Chefe de Divisão .....	2
Capitães de Mar e Guerra ...	4
Capitães de Fragata .....	6
Capitães Tenentes .. . . . .	12

“Os acanhados limites, traçados ás classes superiores, não só gerão difficuldades ao manejo da administração, como tendem a inocular o desanimo nos subalternos, cujas legítimas aspirações vão quebrar-se de encontro a insuperavel barreira alevantada pela lentesa dos accessos, que apenas podem ter lugar, em virtude de vagas, morosamente abertas pela morte, ou reformas.

“D’ahi as mais perniciosas consequências. A desesperança intibia o zelo, mata a emulação, e instilla no animo de muitos dos que, fascinados pelo brilho das altas patentes, abraçarão com entusiasmo a vida do mar, não como um meio de adquirir riquezas, mas como uma carreira de gloria e renome, essa tendencia para os empregos de terra, por vezes denunciada ao Corpo Legislativo.

“Aquelles, que, dotados de maior resignação, ou mais decidida vocação, conservão-se no serviço da Armada, quando logrão attingir os postos superiores, estão velhos e alquebrados, pelas fadigas de uma vida excepcional.

13) Relatório do Ministro da Marinha, 1862.  
14) Relatório do Ministro da Marinha, 1868, pág. 3.

15) Relatório do Ministro da Marinha, 1861, pág. 4.

“A diuturna permanencia nos postos subalternos, habituando a mocidade a subordinar os dictames da propria intelligencia ao impulso de uma vontade superior, exagera o temor da responsabilidade, apaga os lampejos do genio, entorpece a iniciativa, e transforma os mais robustos caracteres em instrumentos aptos para executar, mas impróprios para conceber e dirigir”.<sup>16</sup>

A solução proposta por Joaquim José Inácio era simples: aumentar os quadros. Isso atendia a uma parte da questão apenas. O problema, entretanto, era muito mais sério. A lotação prevista para o posto de primeiro-tenente era de 160 e para segundo-tenente era de 240. Ora, havia 1 vaga aberta para almirante, 1 para capitão-tenente, 26 para primeiro-tenente e 181 para segundo-tenen-

te. Considerando que a Escola de Marinha tinha um efetivo de 37 aspirantes, havendo ainda 26 guardas-marinhas, o deficit de oficiais subalternos era alarmante. A solução, portanto, não seria apenas aumentar os quadros. Há mais de cem anos a Marinha persegue essa solução, sempre com pouco ou nenhum êxito.

Francisco de Paula da Silveira Lôbo, quando Ministro da Marinha, encarou mais realisticamente o problema das promoções dos oficiais superiores. Em 1865, estando completas as lotações de oficiais gerais e superiores, aqueles em número de 14 (havia aberta apenas 1 vaga de vice-almirante) e estes em número de 106, havia 2 vagas abertas para primeiro-tenente e 205 para segundo-tenente. Julgara Silveira Lôbo que o número de vagas era até excessivo. Que o erro não estava no quadro, mas na má distribuição de pessoal. Dizia então o Ministro que as comissões de terra de-

<sup>16</sup> Relatório do Ministro da Marinha, 1861, pág. 5.



Arsenal de Marinha da Corte, em 1858, vendo-se no primeiro plano, à direita, a carreira. Foi elemento precioso para o Poder Naval do Império do Brasil na Guerra do Paraguai.



Afonso Celso de Assis Figueiredo que, como Ministro da Marinha, durante a Guerra do Paraguai, propôs importantes reformas concernentes à carreira e à vida do pessoal subalterno da Marinha.

viam ser preenchidas por oficiais da segunda classe, isto é da *reserva* ou agregados. A primeira classe era composta pelos oficiais da ativa, sendo destinada para o serviço pròpriamente de guerra: "empregal-as em comissões sedentárias, é afastal-a do exercicio que lhe compete. Nada mais regular, portanto, do que chamar á embarque os officiaes distrahidos da sua occupação natural, qualquer que seja a importância d'essa occução".<sup>17</sup> Silveira Lôbo propunha que se passassem para a segunda classe os oficiais servindo em terra com menos

de quinze anos de embarque. Tal medida, aliada à possibilidade, também proposta, de reforma com trinta anos de serviço, independentemente de inspeção de saúde, abriria vagas mais freqüentemente. No nosso entender, Silveira Lôbo anteviu a necessidade de se atender a parte das comissões de Marinha, principalmente as de terra, com gente oriunda de outras fontes que não a Escola Naval.

Mas o problema do manancial de oficiais, a então Escola de Marinha, permanecia. Pouca gente, o grande drama! Joaquim José Inácio, quando Ministro, atribuía a pouca quantidade de aspirantes e guardas-marinhas à dificuldade do curso da Escola de Marinha. Julgava o

<sup>17</sup> Relatório do Ministro da Marinha, 1866, pág. 10.

Ministro que inteligências menos favorecidas também poderiam ter acesso à carreira do mar. Seria necessário, então, reduzirem-se os currículos. Vejamos o que disse o ilustre oficial:

“Nem sempre aquelles, que mais vocação sentem para a laboriosa vida do mar, são os mais propensos ao estudo das abstracções mathematicas.

“Não é possível reunir o mesmo individuo igual aptidão para a theoria, e para a pratica; porém é isso tão raro que não póde constituir regra.

“O estudo aprofundado das sciencias exactas reclama madureza de reflexão, que só a idade póde dar; e para ser bom marinheiro é preciso, começar cedo, é mister dedicar-se desde menino a essa vida de privações e de glória, de combates e emoções, á qual o homem feito difficilmente se amolda.”<sup>18</sup>

Mas o Ministro se explica logo adiante:

“Não se conclua, porém, das minhas palavras que, cégo partidario da rotina, forcejo por trancar as portas da sciencia aos membros da corporação, a que tenho a honra de pertencer.

“Não; mil vezes não: admiro, e préso os homens illustrados, e desejaria vê-los multiplicar-se entre os meus camaradas: como, porém, as intelligencias superiores não são tão abundantes, que possam suprir á Armada de todo o pessoal, que ella necessita, desejo que não se despreze o util concurso dos modestos engenhos.”<sup>19</sup>

E Joaquim José Inácio achava que os officiaes mais bem dotados podiam continuar seus estudos na Marinha e fora dela:

“Alem de que a redução das habilitações escolásticas a proporções mais limitadas, ao passo que torna accessivel a estes (os modestos engenhos) uma carreira honrosa, não tolhe aos outros o livre vôo de suas aspirações.

“Aquelles, a quem a Providencia, concedendo talento distincto, dotou ao mes-

mo tempo da sêde da sciencia, acharão nos cursos de nossas Escolas superiores, e nas viagens ao estrangeiro sobejos meios de cultivar esses dons preciosos.

“Finalmente, o Corpo da Armada conta com orgulho não poucos officiaes, os quaes, ao mesmo tempo que sobre o convez de um Navio adquirião os conhecimentos praticos do perfeito marinheiro, empregando no estudo as horas de calma e solidão, que nos intervallos de afadigosos trabalhos deixa a vida de bordo, consiguião conquistar honroso lugar entre os homens de letras.”<sup>20</sup>

Parece-nos que J. J. Inácio estava sendo realista. Devia haver dificuldades de se encontrarem em grande número jovens capacitados ao estudo dos currículos da Escola de Marinha. Contudo, abrir mão dos estudos científicos ou reduzi-los seria, a nosso ver, impedir o progresso da Marinha. Isto, porque se vivia uma época de grande desenvolvimento técnico. A Revolução Industrial afetara em cheio a arte da guerra. Os navios eram a vapor. Já a França havia construído o primeiro navio encouraçado em casco de madeira, em 1859, a *Fragata Glorie*. A Grã-Bretanha já havia lançado ao mar o primeiro navio de guerra de casco inteiramente de ferro e dotado de couraça, o *Warrior*, construído em 1860. O resultado de insuficiente formação científica e técnica foi o Corpo de Maquinistas, formado de gente estranha à Marinha, sendo muitos estrangeiros. E isso representou ponto fraco da Marinha Imperial.

Quando já em 1779 a Rainha D. Maria I havia determinado o ensino do cálculo diferencial e integral na Academia Real de Marinha, em 1862, J. J. Inácio pretendia revogá-lo do currículo da Escola de Marinha. Compreendemos sua posição, porém não concordamos com ela. Percebemos pelos escritos que deixou, que J. J. Inácio se angustiava com o problema da falta de officiaes subalternos. Não temos nem de longe a pretensão de condenar-lhe as idéias. Porém, a solução que apontou foi a do nivelamento por baixo na Escola de Marinha:

<sup>18</sup> Relatório do Ministro da Marinha, 1861, pág. 13.

<sup>19</sup> O grifo é nosso. Rel. do MM, 1861, pág. 13.

<sup>20</sup> O grifo é nosso. Rel. do MM, 1861, pág. 13.



Joaquim José Inácio, Almirante Visconde de Inhaúma, que foi Ministro da Marinha no início da década de 1860 e o segundo Comandante-em-Chefe da Esquadra em Operações contra o Paraguai.

“Se o calculo é necessario como base de certas theorias, simples noções parecem uma contradicção de tal necessidade. Mas, se esta não é absoluta, e a geometria pôde substituil-o em todas as exigencias da pratica, melhor é ensinar desenvolvidamente esta ultima sciencia, do que a outra, cujas difficuldades não forão ainda explanadas, de *fórma a nivelal-a pelas intelligencias menos favorecidas*.”<sup>21</sup> Sabemos o quanto é delicada a análise do passado. Por isso mesmo, a prudência manda abrandar a crítica das palavras do futuro Visconde de Inhaúma. Certamente, contudo, não podemos deixar de crer que uma formação científica sólida era absolutamente necessária na Escola de Marinha de 1862, como o é hoje na Escola Naval de 1970. Àquela época como hoje a técnica progredia em grande velocidade, guardadas as proporções entre um e outro referencial de tempo. As transições da vela para o vapor, da madeira para o ferro, do projétil sólido para o explosivo, da roda de pás para o hélice, trouxeram profundas e rápidas mudanças na arte da guerra. E, sem base científica considerável, tôdas essas inovações seriam mal aceitas, mal compreendidas e mal utilizadas.

Entretanto, na formação da marinhagem, a administração naval conseguiu êxito com a criação dos Corpos de Imperiais Marinheiros e das Companhias de Aprendizes. Assim a Marinha conseguiu boa fonte para suprir seus navios. O efetivo das Companhias de Imperiais Marinheiros chegou a exceder a lotação durante o período considerado. Em 1867, por exemplo, os imperiais marinheiros atingiram ao efetivo de 3082 praças, 586 mais do que a lotação; em 1868, chegaram a 3324. Porém, no início da década era grande a dificuldade no recrutamento de pessoal. A êsse respeito escreveu J. J. Inácio.

“Por uma d’essas anomalias, difficeis de explicar, o recrutamento para o Exercito absorve a flôr dos recrutas supridos pelas Provincias maritimas, deixando á Marinha os filhos do interior, que a educação e habitos torna pesados e impro-

prios para o mar, ou valetudinarias creaturas, que o primeiro inverno passado no Rio da Prata conduz ao Hospital, para augmentar o numero dos phtisicos. E assim explica-se a grande mortalidade, que as estatisticas assignalão nas classes de marinhagem e tropa.

Em parte os contingentes para os Corpos de Marinha não foram exclusivamente formados de homens recrutados nas Côrtes e Cidades maritimas, por esse motivo dispensadas do alistamento para o Exercito, não desapparecerão este e outros inconvenientes, que tanto importa remover.”<sup>22</sup>

Isso, porém, foi favoravelmente resolvido e, como se viu, a Armada chegou a ter excesso de lotação quanto aos imperiais marinheiros. A julgar pelos resultados obtidos foi louvável a política preconizada por J. J. Inácio e seguida pelas administrações posteriores de se ter grande atenção para com as Companhias de Imperiais Marinheiros, cujo número foi fixado em 24 pelo art. 4º da Lei nº 1 142, de 4/9/1861. Contudo, permaneceu excessivamente penosa a vida da marujada. Ao analisarmos sua situação veremos que o marujo de outrora não estava adequadamente preparado moral e psicológicamente para o serviço. Deixemos, entretanto, que Afonso Celso de Assis Figueiredo, depois Visconde de Ouro Preto, fale do assunto, com as palavras que dirigiu ao Poder Legislativo, quando Ministro da Marinha, em 1868:

“O afastamento da familia e da terra natal, o pesadissimo serviço de bordo, o rigor das leis militares, a pancada de chibata ou prancha, os ferros aos pés, a golilha ao pescoço, as intemperies das estações e da atmosfera durante as viagens, o perigo de vida quasi a todos os momentos, etc.

Vejamos o que se passa na marinha mercante, e depois de feita a comparação deduz-se para onde é que os interesses attrahem a maior concurrencia voluntaria.

Ordinariamente os marinheiros dos navios de commercio são pagos por viagem redonda; existem, porém, excepções e dos registros da capitania do

<sup>21</sup> O grifo é nosso. Rel. do MM, 1862, pág. 14.

<sup>22</sup> Rel. do MM, 1861, pág. 10.

porto da côrte, consta que ha armadores que pagam 45\$, 35\$, 32\$, 30\$, sendo o minimo 25\$; os moços ou grumetes, sempre matriculados a julgar, recebem pouco menos que os marinheiros, sendo a maior differença 5\$ e a menor 1\$.

Accrescente-se que não ha uniformes a conservar nem a comprar, ha mais liberdade, maior numero de licenças, contractos por prazos curtissimos, quando se fazem, e sobre tudo nenhum rigor de disciplina.

O que se passa aqui é o que mais ou menos se dá nas provincias.

E, ainda assim, na marinha mercante não superabunda a marinhagem!

Trarei também á vossa lembrança que a praça recrutada ou contractada em uma provincia nossa, das mais afastadas ou menos, pouco importa, somente por acaso lá volta; é um ente morto para sua familia.

Supponde um desses miseros desvalidos da fortuna e da protecção, que são arrancados em uma leva de recrutas, deixando mulher e filhos, a mãe velha e doente, de quem é o unico arrimo, o pai entrevado sem poder ganhar o alimento: eis um homem com as isenções legais.

Mas aqui, centenas de leguas distante, sem amigos, sem recursos, sem poder provar o seu direito, não se lhe podendo dar credito á palavra, assenta praça e segue o destino, que lhe dão.

Como fica aquella familia?... Como serve aquella homem?

Na primeira occasião deserta: é preso e castigado. Deserta segunda, terceira, décima vez: vae parar á calceta.

Tal é a sorte a que podem estar sujeitas as tripulações dos nossos navios de guerra."<sup>23</sup>

Mas tal situação não era irremediável e, muito acertadamente o Ministro Afonso Celso propunha soluções:

"Parece-me que o tempo de serviço deve restringir-se o mais possivel: para a refôrma exijam-se em vez de 20, 10 ou 12 annos; para a praça obrigatoria dos voluntarios 2 ou 3; para os recrutas

4; quem quizer excedel-os recebe um premio.

São prazos estes, cuja terminação pôde-se esperar, sem que o desvario de um arrependimento tardio ou do deses- pero traga como consequencia a deserção.

Admitta-se nos contractos a escolha do logar para o serviço, salvo determinados casos, dentre elles o de guerra externa ou interna.

Ao proprio recruta, que pelo simples facto de não se haver dedicado á vida do mar e ser a ella obrigado, não se tornou um ente indigno de compaixão, permitta-se a mesma graça, o que é tanto mais facil quanto a isto se prestam as divisões navaes.<sup>24</sup> E nem haja receio de que por tal motivo sejam mais frequentes as deserções; porque não poderão viver desde logo nas provincias cs recrutas naturaes dellas, quando aqui vivem os do Rio de Janeiro?

O premio concedido aos voluntarios ou aos que continuarem a servir, findo o seu tempo, divida-se com a familia, isto é, ampare-se esta com uma pequena pensão temporaria.

Aos invalidos, a quem se permittir residencia em sua provincia, sem que se lhes dê emprego, abone-se em dinheiro as rações que receberiam no asylo.

Os vencimentos actuaes são pequenos e devem ser augmentados. E duas razões apresentarei para isso: 1<sup>a</sup>, o que ha treze annos foi julgado sufficiente, não pôde sel-o hoje; 2<sup>a</sup>, o marinheiro que a bordo de um navio mercantancia pôde ganhar 30\$ ou 40\$ nas circunstances que já enu- merei, não virá de certo contractar-se para a marinha de guerra."<sup>25</sup>

Vemos assim que era precária a situação do pessoal subalterno ao findar a década de 1860, embora houvesse boas perspectivas pelas palavras de Afonso Celso.

Até agora fizemos alguns comentários sôbre aspectos da administração e da

<sup>24</sup> Havia uma Divisão Naval em Uru- guaiana e outra em Montevidéu, havia ainda as Flotilhas de Mato Grosso e do Rio Grande do Sul. Além disso, os três Distritos Navais dis- punham de forças próprias.

<sup>25</sup> Rel. do MM, 1868, pág. 8.

<sup>23</sup> Rel. do MM, 1868, págs. 7 e 8.

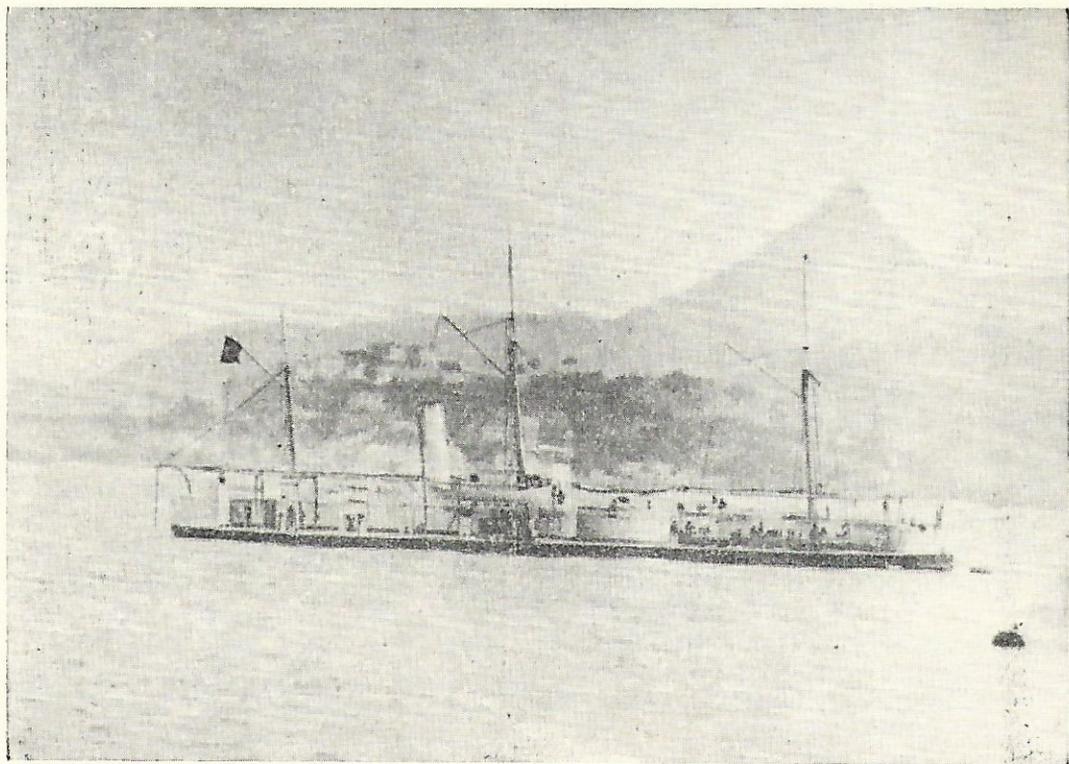
estrutura da Marinha e particularmente nos detivemos no problema de pessoal, que é ponto crítico do Poder Naval, já que navios desguarnecidos de nada valem. Deixamos de tocar em pontos também importantes, mas que alongariam demasiadamente nosso trabalho, quais sejam as chamadas classes anexas (Corpo de Saúde, Corpo de Oficiais Marinheiros, Corpo de Maquinistas etc. . .) e o Batalhão Naval. Este especialmente teve bom progresso durante a década de 1860/70, chegando ao final do período com excesso de lotação. Antes porém de concluirmos esta parte, devemos considerar um aspecto muito importante ligado ao Poder Naval de um país: a construção e o reparo de navios. Isso para nós significava uma palavra: arsenais.

O Chefe-de-Divisão Joaquim Raimundo de Lamare, quando Ministro da Marinha em 1863, chamava a atenção para a necessidade de se desenvolverem os arsenais para que pudessem ser fabricados aqui os armamentos necessários em caso de guerra. Dos cinco arsenais que

a Marinha possuía (Côrte, Bahia, Pernambuco, Pará e Mato Grosso), o da Côrte era o que mais produzia, tanto em construção naval como em reparos. O próprio Raimundo de Lamare, no seu relatório de 1863, queixou-se da baixa produção do Arsenal do Pará. Segundo nos parece, realmente só o Arsenal da Côrte tinha boas condições de funcionamento. Francisco Carlos d'Araujo Brusque, quando Ministro da Marinha, em 1864, lamentou o funcionamento dos arsenais. Embora havendo uma corrente de opinião favorável à extinção dos mesmos, Brusque a ela se opunha. Acha-va que alguns arsenais podiam ser reduzidos e algumas oficinas podiam ser extintas. Era de opinião, entretanto, que o Arsenal da Côrte devia ser melhorado substancialmente.

Porém, é Francisco Xavier Pinto Lima que, como Ministro da Marinha, nos apresenta uma opinião mais completa sobre os arsenais.

“Dos 5 arsenais entretido pela reparição a meu cargo, na Côrte e provincias da Bahia, Pernambuco, Pará e Mato



O Encouraçado *Bahia*, construído na Inglaterra, chegou ao Brasil em janeiro de 1866.

Grosso, nenhum se acha ainda no pé de satisfazer completamente ás exigencias de uma marinha regular; nenhum se acha collocado em situação adequada a estabelecimento d'esta natureza, quer sob o ponto de vista estrategico, quer em referencia ás necessidades de sua administração.

“Dispondo pela maior parte de uma area limitada; situados em localidade, que não permite dar-lhes o preciso desenvolvimento; todos, mais ou menos, ressentem-se da falta de edificios, e de espaço para accomodações das officinas e seus accessorios; o que, não só retarda a marcha dos serviços, já impossibilitando a collocação de machinismos e outros agentes mechanicos, destinados a facilitar o trabalho, já fazendo que se agglomerem em acanhado circuito maior numero de machinas e operarios do que seria mister para que umas e outras pudessem funcionar desembaraçadamente; mas ainda impede que alli se observe a policia e fiscalização indispensaveis em taes repartições.

A estes inconvenientes accrescem outros de mais facil remedio, quais os que descendem da complicação de formulas e preceitos de escripturações, que, sem evitar a fraude, apenas servem para demorar o expediente da administração, e occupar um numeroso pessoal, que poderia ser mais utilmente empregado.

A completa extincção dos arsenaes é medida cuja conveniencia tem sido ultimamente sustentada, por aquelles, que entendem que o estado poderia com maior economia tirar da industria privada os recursos de que carecesse para o armamento e o apresto de suas esquadras.

“Se os exemplos de outras nações que, não obstante disporem das facilidades, que lhes proporcionão mercados abundantemente providos de materia prima e de todos os productos manufacturados, e contarem em seu seio estaleiros e fabricas, que activamente trabalhã, despendem com o custeio de seus arsenaes crescidas sommas, não fosse argumento bastant para afastar semelhante arbitrio, como sobremaneira arriscado e perigoso, ahi estava o procedimento da França em relação á nossa

corveta *Brazil*, para provar até á evidencia, que é mister libertarmos-nos de dependencia estranha, aperfeçoando e elevando as fabricas do estado á posição de nos poder suprir, em qualquer emergencia, o material de guerra, que nos for preciso, e que a nascente industria nacional não poderá tão cedo fornecer-nos.

“Sendo, porem, incontestavei que a fundação de um grande e completo arsenal reclama o emprego de avultado capital, é, minha opinião, que deveremos reduzir os das provincias, concentrando exclusivamente no da Côrte certas officinas, como as de machinas, fundição de artilharia, laboratorio pyrotechnico e outras, que só produzem proficuos resultados, quando montadas em grande escala e amplamente providas de machinismos aperfeçoados, e outros accessorios indispensaveis.

“Realizada esta idéa, ser-nos-ia facil, sem pesados sacrificios pecuniarios, e dentro das forças do orçamento ordinario, ir gradualmente melhorando o nosso primeiro arsenal, applicando ao seu engrandecimento maior parte da consignação actualmente subdividida, sem proveito real, por outros estabelecimentos.”<sup>26</sup>

Realmente, o Arsenal de Marinha da Côrte merecia especial amparo. Trabalhou com denôdo no início da guerra, tendo, até maio de 1865, feito reparos nos cascos e nas máquinas de doze vapôres e duas corvetas, prosseguiu na construção do Transporte *Guanabara* e concluiu a construção do Vapor *Taquary* e iniciou a construção de dois encouraçados.

Aliás, o Arsenal de Marinha da Côrte correspondeu plenamente ao pensamento de Pinto Lima, pois realizou magnífico esforço de guerra, construindo quatro Encouraçados (*Barroso*, *Tamandaré*, *Rio de Janeiro* e *Sete de Setembro*) e seis Monitores (*Pará*, *Rio Grande*, *Alagoas*, *Piauhy*, *Ceará* e *Santa Catharina*), além de diversas construções de madeira e inúmeros reparos.

Em matéria de arsenais, portanto, o da Côrte foi um justo orgulho para a Marinha e para o Brasil na década de

<sup>26</sup> Rel. do MM, 1865, págs. 13 e 14.

1860/70, especialmente durante as hostilidades contra o Paraguai.

### III — FÔRÇAS NAVAIS

É bastante delicado o problema das Fôrças Navais. O Brasil esforçara-se para ter uma Marinha adequada.

Durante a década de 1850 vários navios novos haviam sido incorporados à Esquadra.<sup>27</sup> Contudo, a rapidez das transformações da técnica a que já nos referimos tornara obsoletos, ou pelo menos inadequados, muitos — em tese quase todos — de nossos navios. Além das inovações introduzidas na arte de guerra com o ferro (casco e couraça) — e não possuíamos nenhum navio de ferro ou couraça ainda — alguns antigos navios já não estavam em condições de prestar serviço.

Ao iniciar-se a década de 1860, nossa Fôrça Naval compunha-se de cinqüenta navios armados e dez desarmados, conforme mostra o quadro nº 2.<sup>28</sup> Êsses navios totalizavam no conjunto 299 canhões, sendo guarnecidos por 2 870 praças de pré e 790 oficiais do Corpo da Armada e demais classes de embarque, o que somava 3 610 homens de efetivo, faltando 343 homens para completar a lotação de paz.<sup>29</sup> Dos cinqüenta navios em atividade, podemos saber o estado de conservação de quarenta e cinco.<sup>30</sup> Dêstes, sômente foram considerados em estado *bom*, *regular* ou *satisfatório* vinte e sete navios. Isso motivou a seguinte observação do Ministro da Marinha:

“D’esse documento (mapa nº 18 do Rel. do MM, 1861) dimanão revelações pouco animadoras. Muitos dos Navios, que ainda figurão no quadro da Força Naval, estão consideravelmente deteriorados, e quasi imprestaveis; outros terão que desaparecer em curto periodo; poucos preenchem as condições de um bom vaso de guerra.

<sup>27</sup> Veja-se Guedes, Max Justo: *As Fôrças Navais Brasileiras na Guerra do Paraguai*.

<sup>28</sup> Rel. do MM, 1861.

<sup>29</sup> Rel. do MM, 1861, pág. 10 e mapa nº 17.

<sup>30</sup> Rel. do MM, 1861, mapa nº 18.

A Marinha Brasileira, que em seu começo contava Nãos<sup>31</sup> não possui hoje uma Fragata em estado de navegar!”<sup>32</sup>

Joaquim José Inácio pedia uma Esquadra pequena, mas eficiente e moderna, principalmente o vapor (ou melhor, navios mistos) a hélice, uma vez que, por experiência havida nos Estados Unidos cêrca de vinte anos antes, já estava provada a superioridade desta sôbre as rodas.

Disse, então, J. J. Inácio:

“Se os nossos meios, e as urgencias do paiz não nos permitem alimentar poderosas Esquadras, caprichemos na organização militar da nossa Marinha, esforcemo-nos, para que os nossos Navios, embora poucos, sejam bem construídos, superiormente armados e guarnecidos, e por esta fôrma conseguiremos compensar a inferioridade de numero.”<sup>33</sup>

Vê-se que o futuro Visconde de Inhaúma estava sèriamente preocupado em modernizar a Marinha e estava a par das últimas evoluções da tática e do armamento. Os acontecimentos viriam dar-lhe razão quando, menos de quatro anos mais tarde, o Brasil viu-se a braços com a maior guerra de sua História. O referido Ministro mostrou grande clarividência quando sugeriu a manutenção de uma Fôrça Naval brasileira na Europa:

“Ha muito que nutro a convicção de que devemos manter uma Força nos mares da Europa, como meio mais efficaz de proporcionar aos nosso Officiaes, e marinheiros, pela pratica das grandes manobras, a educação maritima de que carecem, e de, alentando o espirito militar, desenvolver entre elles o gosto, e interesse pela profissão, que abraçarão.

Ainda considerações de outra ordem actuão em prol d’esta medida. A frequencia de Navios Brasileiros nos portos da Europa tornaria mais conhecidos nossa indole e costumes, e a illustrada mocidade, que abrilhanta a Corporação da Armada, concorreria por seu trato ameno, e maneiras cavalheirosas, para desvanecer infundados preconceitos, e

<sup>31</sup> *Nau* era o navio de linha da marinha a pano. A *fragata* era navio esclarecedor.

<sup>32</sup> Rel. do MM, 1861, págs. 10 e 11.

<sup>33</sup> Rel. do MM, 1861, pág. 11.



tecer longas considerações sobre a necessidade de se atualizar e se aumentar a Esquadra Brasileira em face dos progressos da técnica. O combate de Hampton Roads mais uma vez foi invocado como anúncio de uma nova era na tática naval. Sobre isto falou o Ministro:

“Quaesquer que sejam as modificações e melhoramentos que a industria moderna tenha de ainda introduzir na arte de construir navios e na fabricação dos engenhos de guerra, parece fóra de controversia que os navios encouraçados constituirão no futuro o elemento principal, se não unico, das frotas de combate.”<sup>36</sup>

É muito importante que notemos a preocupação dos Chefes da Marinha em renovar o material flutuante, porque, ao arrebentar o Guerra do Paraguai, estávamos despreparados para a luta, mas não por responsabilidade da Marinha, e, sim, da Política Nacional.

De Lamare tratou de mandar à Europa o primeiro construtor, Capitão-Tenente honorário Napoleão João Batista Level, notável engenheiro naval, para estudar a construção de navios para a Marinha. Diga-se de passagem, aliás, que a Marinha enviara constantemente oficiais seus à Europa para estudar e tratar de assuntos ligados à renovação do material. Level propôs uma corveta de duzentos pés e duas canhoneiras de cento e oitenta pés, tôdas de ferro. Seus preços eram de £ 56.640 ou Rs. 503:466\$666 pela corveta e £ 34.488 ou Rs. 306:560\$000 por cada canhoneira. O Ministro abraçou plenamente tais estudos.

Nesse mesmo ano de 1863, dos quarenta e três navios em atividade, a *Fragata Constituição* servia de escola prática de tiro e depósito de marinagem; nove não podiam ser considerados *perfeitos navios de guerra* e um não podia ser considerado navio de guerra. A fôrça ficava, assim, reduzida a trinta e dois navios.

No ano seguinte, o mesmo de Lamare, insistindo na modernização da Esquadra, dizia:

“Tratando d’este assumpto no meu primeiro relatório sobrelevei, quanto era

urgente, curarmos da renovação do material da nossa esquadra, cujos navios, quer em numero, quer em qualidade, estão muito longe de satisfazer as necessidades do serviço ordinário, e ás exigencias creadas pela completa transformação que os progressos da industria moderna tem operado nos preceitos e condições da guerra naval.”<sup>37</sup>

Finalmente, nesse mesmo relatório de 1864, o Ministro anunciava que o Governo encomendara a *Forges et Chantiers de la Méditerranée* a construção de uma corveta encouraçada, com a proa em forma de aríete, armada de oito canhões em casamata, sendo quatro de calibre sessenta e oito, e quatro de calibre setenta.<sup>38</sup> Tal corveta seria o Encouraçado *Brasil*, primeiro navio desse tipo que nossa Marinha possuiu.

Este foi o primeiro passo para a efetiva modernização da Marinha.

Em 1864, o ano da Guerra do Uruguai, em cujo fim começou também a Guerra do Paraguai, nossa Fôrça Naval compunha-se de quarenta e dois navios de madeira, sendo treze a vela e vinte e nove a vapor, montando duzentas e trinta e nove bôcas de fogo, guarnecidas por 2 787 praças de pré e 602 oficiais do Corpo da Armada e outras classes de embarque. Estavam os navios distribuídos conforme o quadro nº 3. Dos navios desse quadro, nove não eram considerados navios de guerra, pois só podiam ser empregados no serviço de paquêtes.<sup>39</sup>

Já em plena crise do Uruguai, ao apresentar seu relatório em 14 de maio de 1864, Francisco Carlos d’Araujo Brusque, então Ministro da Marinha, fez os seguintes importantes comentários:

“...o estado da nossa força naval, já em relação ao numero, já confrontando-o com os melhoramentos que a sciencia tem modernamente introduzido nas marinhas de guerra, torna-se cada dia mais precario e fraco.

“Diversas causas tem concorrido para este resultado: o desprezo das catelas e preceitos recomendados na es-

<sup>37</sup> Rel. do MM, 1864, pág. 8

<sup>38</sup> Nessa época o calibre se media pelo peso dos projetos em libras.

<sup>39</sup> Rel. do MM, 1864, mapa nº 14.

<sup>36</sup> Rel. do MM, 1863, pág. 9.

colha das madeiras, que ordinariamente empregamos ainda verdes por falta dos necessarios depositos; a acção destruidora do cupim; a falta, hoje em parte remediada, de diques; a natural deterioração do material pelo uso de efeitos do tempo, apressada ainda pela inconsciencia do nosso clima, em que, chuvas copiosas succedem-se repentinamente a um sol abrasador; as transformações e melhoramentos que a industria moderna diariamente introduz na fabricação dos navios e seu armamento; explição exuberantemente essa apparente esterilidade dos exforços e capitaes até aqui despendidos com o fim de crearmos uma marinha.

Nem por isso, porem, devemos descoroçar: os grandes interesses, que nos cumpre guardar ao sul e ao norte do imperio,<sup>40</sup> exigem que não abandonemos os meios capazes de dar-lhes segura garantia.

Não podemos, pois, prescindir de uma força maritima efficaz e regularmente organizada.

Sem pretendermos entrar em competencia com as grandes potencias maritimas, cujos poderosos armamentos e construcções não nos é dado imitar, é, todavia, mister reconhecer, que devemos possuir uma marinha, pouco numerosa, mas forte, e na altura dos progressos feitos na arte da guerra.

O Brasil tem necessidades especiaes, que á marinha incumbe satisfazer.

Alem da força essencial á defeza e policia dos nossos portos e costas, que importa não abandonar aos acasos da

sorte, carecemos de navios que possam efficazmente manter e velar os nossos direitos nos extremos do imperio, ainda mesmo quando perdurem, como é de esperar, as relações amigaveis em que nos achamos com as nações limitrophes.

N'estas vistas, deve ser organizada a nossa força naval, tomando-se por base de seu desenvolvimento e composição, a missão que tem a desempenhar entre nós.

Como já disse, o material de que actualmente dispomos, quer em qualidade, quer em quantidade, está muito longe de satisfazer ás necessidades do serviço á que é destinado, e mais ainda ás condições da tactica moderna; facto que não nos deve cauzar extranheza diante das rapidas e successivas transformações que a engenhosa industria do nosso seculo tem, n'estes ultimos tempos, operado nos meios da guerra naval; que não nos pôde surprehender, quando presenciamos, em um certo numero de annos, a marinha de vela cedêr o passo á de vapor, o navio mixto, de grande força, inutilizar as combinações d'esta; e, finalmente, as embarcações revestidas de couraças e movidas á vapor, conquistar a supremacia sobre os precedentes inventos.

Carecemos, portanto, de renovar a nossa esquadra, introduzindo na sua composição alguns navios de primeira ordem, capazes de pôr-nos ao abrigo de repentinos assaltos que se possam dirigir contra a soberania nacional.

Alem d'estes, cumpre que tenhamos fortes canhoneiras adequadas á navegação dos grandes rios.

Segundo-se nas futuras construcções um plano invariavel e de antemão traçado, conseguiremos, com os recursos do orçamento, e sem necessidade de sacrificios extraordinarios, constituir, em poucos annos, uma marinha forte e respeitavel.

Assim, pois, reputo providencia de incontestavel utilidade, a prefixação de um quadro normal, em que, clara e terminantemente se prescreva o numero, categoria, systema, e principaes dimensões dos navios que devamos adquirir."<sup>41</sup>

<sup>40</sup> A politica externa do Brasil em relação ao Sul se resumia em quatro pontos:

- a) impedir a formação do nôvo Vice-Reino do Prata;
- b) garantir a independência e a integridade do Uruguai;
- c) manter as fronteiras do Sul a salvo de investidas de elementos indesejáveis;
- d) garantir a livre navegação dos rios internacionais.

Quanto ao Norte, o relatório do Ministro da Marinha de 11/5/1863 já nos fala de incidente havido entre dois vapôres peruanos e autoridades do Pará, que motivou o envio de uma força naval para aquela área. A necessidade de se protegerem as fronteiras do Norte levou, mais tarde, a Marinha a criar a Flotilha do Amazonas (1868).

<sup>41</sup> Rel. do MM, 1864.

Continuando, Araujo Brusque idealizou quarenta e seis navios para comporem a nossa Fôrça Naval, que foi assim proposta:

a) Navios encouraçados:

Três corvetas de primeira ordem, de 860 toneladas no mínimo, com fôrça não inferior a 250 cavalos, calado máximo de doze pés, com oito canhões, sendo quatro de calibre 68, de primeira classe, e quatro de calibre 70, sistema Withworth; Três canhoneiras de calado não maior do que oito pés, com quatro canhões de calibre 68 ou 70;

b) Navios de madeira, a hélice, sistema misto:

Quatro corvetas de baterias cobertas, do porte da *Nictheroy* e fôrça de 500 cavalos;  
Seis corvetas de segunda classe, com fôrça de 350 cavalos;

c) Navios de ferro, a hélice, sistema misto:

Quinze canhoneiras de primeira classe e fôrça de 150 cavalos; quinze canhoneiras de segunda classe e fôrça de cem cavalos, essas trinta canhoneiras seriam artilhadas com canhões de calibre 68, ingleses, de primeira e segunda classes e construídas de modo a poderem receber couraça, se necessário.

Contudo, a Guerra do Uruguai ocorreu e culminou na Guerra do Paraguai, eclodida ao findar o ano de 1864, e o Brasil ainda não estava provido de uma Esquadra adequada. Porém, como se viu amplamente, o problema era bem conhecido pelas autoridades navais e estas alertaram convenientemente o Poder Legislativo e o Govêrno sôbre nossos pontos fracos.

Em seu relatório apresentado em 8 de maio de 1865, o então Ministro da Marinha, Francisco Xavier Pinto Lima, abordou a situação da Marinha em face do estado de guerra dizendo:

“Desvanecida a esperança de obtermos, por meios pacificos, uma solução

honrosa ás reclamações que havíamos formulado perante o governo da Republica Oriental; não nos restando outro recurso, alem do emprego das armas, para conseguir satisfação de offensas ha longo tempo accumuladas, vimo-nos a final compellidos a usar de represalias contra aquelle estado, como unico meio de obrigar o seu governo a fazer justiça ás nossas queixas.

“Colocadas as causas n’este pé, urgia pôr á disposição do distincto vice almirante visconde de Tamandaré, a quem coube a honrosa missão de, malogradas as tentativas diplomaticas, fazer valer pela fôrça os nossos direitos, uma esquadra em relação com a importante e difficil tarefa que cumpria á marinha alli executar.

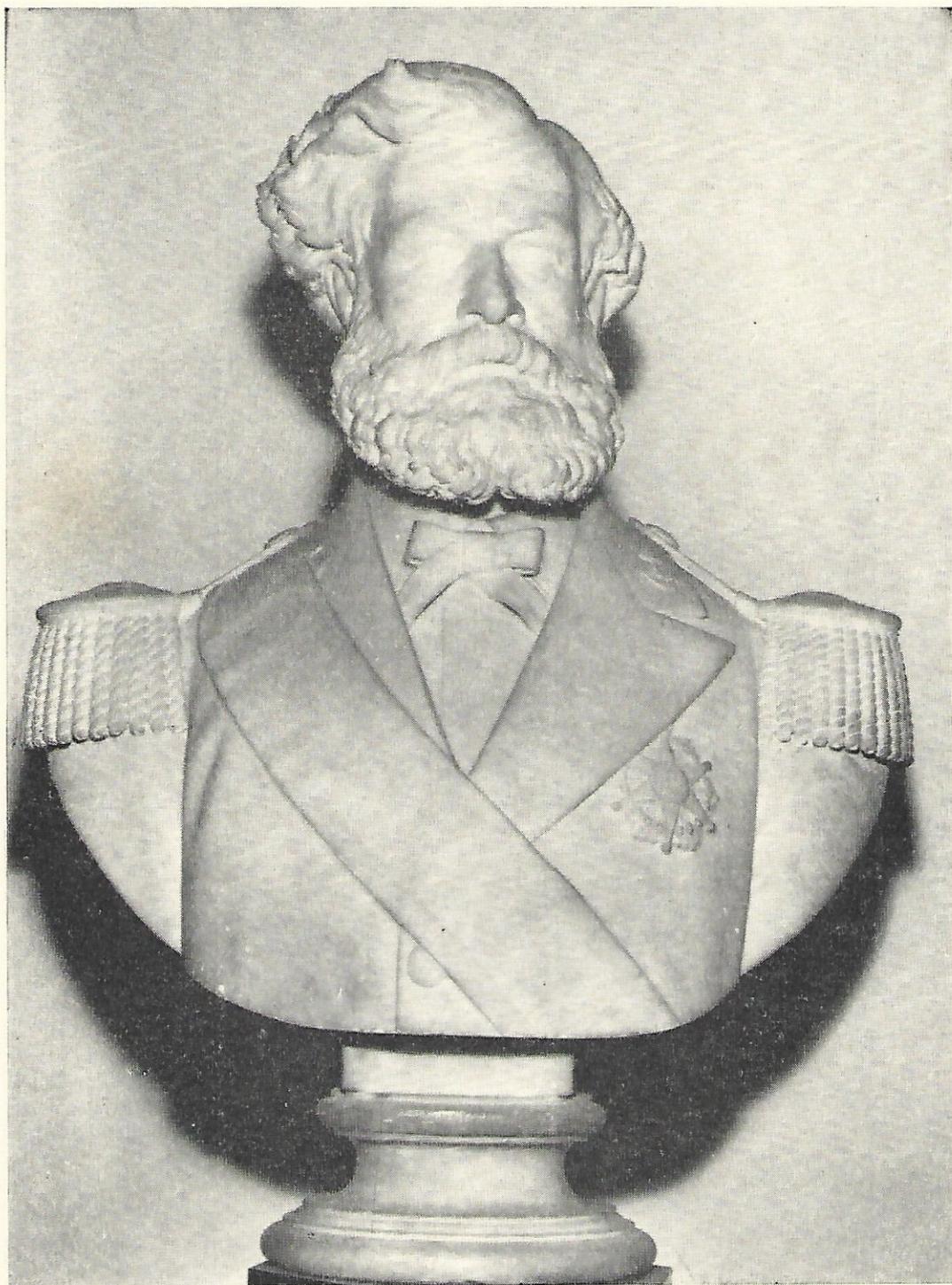
N’este empenho, lancei mão dos recursos que nos offerecia o escasso material de guerra da nossa armada, e, envidando todos os esforços, consegui, já activando o fabrico de alguns navios que esperavão concertos,<sup>42</sup> já distrahin-do outros das estações correspondentes aos districtos navaes, augmentar a fôrça naval que conservavamos no Rio da Prata, elevando-a a um pé respeitavel.

A parte brilhante que coube á esquadra no desfecho da campanha do Uruguai; a pericia, intelligencia e incansavel actividade que desenvolveu no penoso serviço de bloqueio, que conseguiu executar com a maior efficacia, sem offensa dos legitimos interesses dos neutros, e sem provocar da parte d’estes a mais ligeira reclamação; o denodo e bravura de que deu galhardas provas no combate, são de vós perfeitamente conhecidos, para que eu dispense de rememoral-os aqui, perlustrando acontecimentos que estão no dominio do publico.

A Marinha Brasileira, não desdizendo de suas heroicas tradições, tomou occasião das jornadas de Paysandú para estampar com seu sangue mais uma pagina gloriosa nos factos da sua ainda tão curta existencia.

Enquanto se desenrolavão nas aguas do Rio da Prata os sucessos que acima deixo substanciados, o governo do Para-

<sup>42</sup> Fabrico quer dizer reparo.



Almirante Francisco Manuel Barroso da Silva, Barão do Amazonas, vencedor de Riachuelo. (Busto existente no Museu Histórico Nacional.)

guay, atirando-nos a mais gratuita das provocações, arrastava-nos á guerra, invadindo, como sabeis, a provincia de Mato Grosso.

Colhido, quasi de surpresa, o pequeno vapor *Anhambahy*, junto aos muros da fortaleza de Coimbra, conseguiu todavia a sua briosa guarnição sustentar dignamente a honra do pavilhão brasileiro, fazendo frente á esquadilha paraguaya, que atacou aquelle ponto, e se mais tarde, cedendo ao numero, teve de cahir nas mãos do inimigo, fez-lhe pagar caro a victoria, causando em suas fileiras consideraveis estragos.

Terminada a luta na Banda Oriental, teve ordem o vice almirante, commandante em chefe de nossas forças navaes, de tomar a offensiva contra o Paraguay, e nesse intuito, segundo acaba de comunicar-me, aprestou, e fez seguir uma forte divisão destinada a conservar em rigoroso bloqueio as aguas daquella republica.

Reconhecendo, pela experiencia, quão longe está ainda a nossa marinha, pelo que toca ao material, de poder satisfazer, vantajosamente, a todas as exigencias da guerra em que nos achamos empenhados, tendo posto o maior cuidado em dar-lhe o possivel incremento, dotando-a dos elementos que lhe são essenciaes.

“Nestas vistas, tomei as providencias a meu alcance para adquirir alguns navios encouraçados, já fazendo construir dois no arsenal desta côrte, já procurando obtel-os por outros meios, e conto reunir em pouco tempo uma forte esquadilha de embarcações desse systema.

Tornando-se cada dia mais sensivel a falta de navios adequados ao transporte de tropas, porquanto os paquetes da companhia brasileira, unicos de que podiamos lançar mão para semelhante fim, sobre serem manifestamente insufficientes ás requisições de tal serviço, á vista do crescido numero de praças que nos tem sido, e ainda será mister mover das provincias para o theatro da guerra, dentro em pouco tempo absorverião dos cofres publicos, em fretes e passagens, sommas avultadissimas, e mais que bastantes para a aquisição de al-

guns bons navios a vapor; julgou o governo opportuno não só realizar a compra do vapor norte americano *Cotopaxi*, que, sob a denominação de *S. Francisco*, foi incorporado á armada, mas ainda prevalecer-se da 29ª condição do contracto approved por decreto nº 1515, de 3 de janeiro de 1855, effectuando, mediante a competente arbitragem, a desapropriação dos paquetes *Oyapock*, *Princesa* e *Apa*: o que habilitará o ministerio a meu cargo a desempenhar com mais regularidade, economia e presteza, o indicado serviço.

O preço pago pelo *S. Francisco* foi de 450\$000, como vereis nos documentos que acompanhão o presente relatorio, e o dos 3 paquetes 840:000\$000.”<sup>43</sup>

Percebem-se claramente, pelas palavras de Pinto Lima, as dificuldades da Marinha Imperial com relação ao material flutuante: navios encouraçados e navios de transporte. A invasão do Paraguai, a ser realizada quando pudéssemos tomar a offensiva da guerra, deveria ser feita pelo caminho menos penoso: os rios. O próprio plano de operações do Almirante Visconde de Tamandaré, exposto a 3 de março de 1865, previa a invasão pelo rio, desembarcando as forças quinze milhas abaixo de Humaitá. Além disso o abastecimento se faria mais fácil pelos rios.<sup>44</sup> Porém estes estavam dominados por posições fortificadas. O rio Paraguai estava muito bem defendido pelos célebres baluartes construídos por Lopez. Então, o navio encouraçado era uma exigência das condições da guerra. E o Brasil, apressadamente, vai tratar de obter tais navios, fabricando-os no Arsenal da Côrte (como foi comentado acima quando se falou de arsenais), ou encomendando-os no estrangeiro (comprando até alguns que Lopez havia encomendado para a Marinha Paraguaia).

À época do relatório de Pinto Lima, a Esquadra em operações compunha-se de dezenove navios, sendo quatro vapôres de rodas, treze vapôres a hélice e

<sup>43</sup> Rel. do MM., 1865, págs. 9 e 10.

<sup>44</sup> Ver Fragoso, Augusto Tasso: *História da Guerra Entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*, II vol., págs. 4-8, Min. da Guerra, Rio, 1934.

dois transportes. Esses navios encontravam-se todos no rio da Prata sob o comando do Vice-Almirante Visconde de Tamandaré, que arvorava seu pavilhão a bordo da *Nictheroy*.

Um ano depois, a Esquadra em operações já se compunha de 28 navios a vapor, sendo quatro Encouraçados (*Brasil*, *Tamandaré*, *Barroso* e *Bahia*), um patacho e um transporte. A Fôrça Naval ativa do Império alcançara sessenta e dois navios, guarnecidos por 5 387 homens, sendo novecentos e nove oficiais das diversas classes de embarque e 4 478 praças de pré e marinhagem.<sup>45</sup>

Quando Afonso Celso de Assis Figueiredo, então Ministro da Marinha, apresentou seu relatório a 23 de maio de 1867, o Brasil via crescer a sua Armada, que, pouco depois alcançou seu maior poderio. Compunha-se de sessenta e três navios armados, sendo nove a vela e cinqüenta e quatro a vapor, dos quais dez encouraçados. A Esquadra em operações compunha-se de trinta e oito navios, sendo dez encouraçados, dezoito corvetas e canhoneiras a vapor, duas bombardeiras, cinco transportes a vapor, uma corveta a vela, um patacho e um transporte a vela. A distribuição total da Fôrça Naval do Império no 1º semestre de 1867 era a constante do quadro nº 4.

O Govêrno ainda autorizou a construção de mais uma corveta encouraçada e seis monitores, o que elevou para dezessete o número de navios de ferro. Os monitores fluviais foram considerados por Afonso Celso como muito importantes para a defesa do Mato Grosso, do Amazonas, do Pará e do Rio Grande do Sul, mesmo para após a guerra. O quadro nº 5 dá o preço da construção dos encouraçados (excetuados os monitores). O quadro nº 6 faz uma comparação entre os diversos custos de construção na França, na Inglaterra e no Brasil.

Em 1868, no seu relatório, Afonso Celso fez uma síntese do significado do despreparo da Marinha, em têrmos materiais principalmente, para a guerra:

“As circunstancias imperiosas, que inopinadamente nos rodearam e ainda pesam sobre o paiz, vieram despertar-nos do pesado lethargo, em que fazíamos, e fazer-nos reconhecer que nos expozeramos á guerra, descuidando-nos durante a paz.

Se o governo do Paraguay nos soubera precavidos e promptos para qualquer emergencia; se calculando eventualidades futuras e ponderando as exigencias de nossa posição na America do Sul, houvêramos de longo tempo, e, portanto, sem grandes difficuldades, preparado os necessarios recursos, certamente não seríamos tão atrozmente injuriados.”<sup>46</sup>

O valor militar dos novos navios da Esquadra foi amplamente debatido. Verificou-se que, de um modo geral, os navios não eram adequados para as missões a que se destinavam. Eram mais oceânicos do que fluviais. E o Brasil de então como o de hoje, tinha que manter grandes atenções com relação a seus rios, sobretudo os mais próximos de fronteiras internacionais. Por isto, foi instituída uma comissão com o fim de estabelecer um projeto para a reorganização da Fôrça Naval do Brasil, composta por:

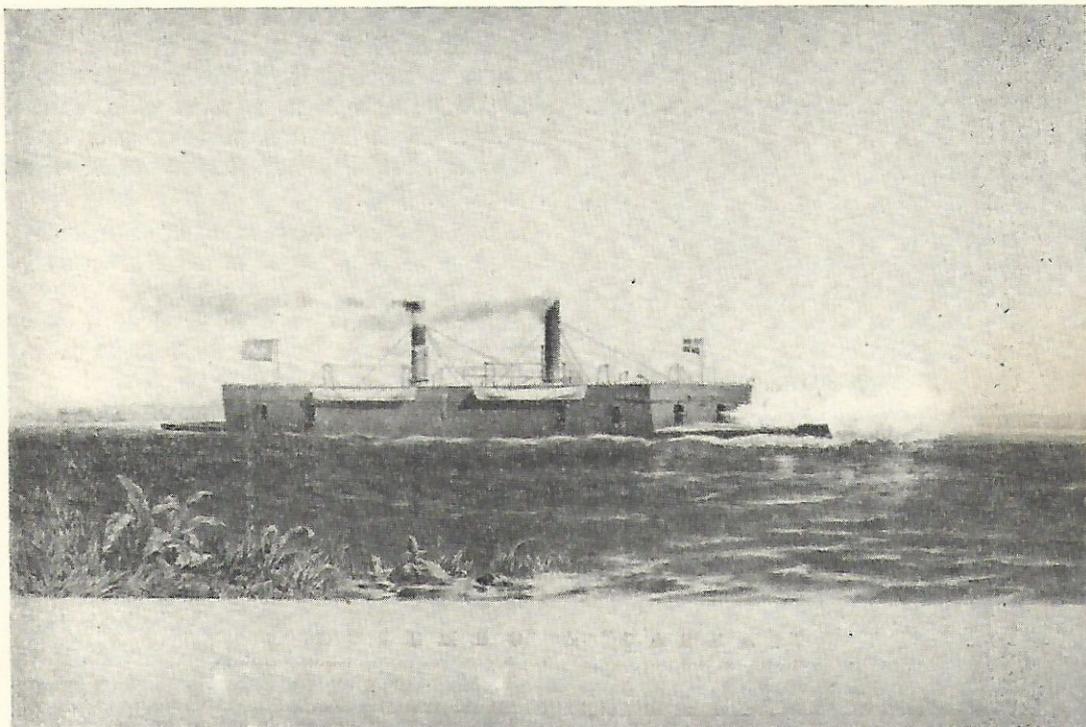
Jesuino Lamego Costa, Chefe-de-Esquadra;  
 Antônio Carlos C. de Mello Andrada;  
 Henrique Antônio Baptista, Capitão-de-Fragata, Diretor de Artilharia;  
 Sabino Eloy Pessoa;  
 Eusébio José Antunes, Capitão-Tenente;  
 Carlos Braconnot, Capitão-Tenente, Diretor das Oficinas de Máquinas; e  
 Napoleão João Baptista Level, Diretor das Construções Navais.

Tal comissão apresentou a 15 de abril de 1868 o resultado de seus estudos com o *Plano para a Organização da Fôrça Naval do Império*, que se resumia no seguinte:

1ª categoria: navios animados de grande velocidade, próprios para a navegação no oceano.

<sup>45</sup> Rel. do MM, 1866.

<sup>46</sup> Rel. do MM, 1868, págs. 2 e 3.



O Encouraçado *Colombo*, idêntico ao *Cabral*, em manobras fluviais sem a proa e a pôpa, que eram retiráveis.

- 1 fragata encouraçada;
- 4 corvetas encouraçadas;
- 4 corvetas não encouraçadas.

2ª categoria: navios de velocidade média, próprios para cruzar no nosso litoral e navegar nos grandes rios.

- 6 canhoneiras encouraçadas de 1ª classe;
- 6 canhoneiras não encouraçadas.

3ª categoria: navios de pequena velocidade, especiais para servirem nos rios e para a defesa dos portos.

- 16 canhoneiras encouraçadas, de 2ª classe;
- 8 canhoneiras não encouraçadas;
- 16 transportes fluviais de rodas; baterias flutuantes.

4ª categoria: navios a roda para transporte de tropas e lanchas a hélice para o mesmo fim e para polícia dos rios.

- 4 transportes a roda;
- 36 lanchas a hélice.

No seu relatório apresentado a 10 de maio de 1869, o Ministro da Marinha, Barão de Cotegipe, secundara as palavras de Afonso Celso quanto à não adequação dos navios de que dispúnhamos para as missões que lhes eram confiadas. Disse o Ministro:

“Ahi estão os encouraçados, quer construídos na Europa, quer em nossos arsenaes, em apoio desta verdade já reconhecida por tôdas as nações que se acharam collocadas em nossa posição. Elles corresponderam plenamente á sua missão na actual guerra; porque combateram um inimigo relativamente atrazado na sciencia militar.

*Se não fora assim, os defeitos que possuem nullificariam muitas vezes sua acção e nos produziriam embarços notáveis.*

Também exigem serios reparos para poderem figurar no quadro activo da força naval.”<sup>47</sup>

<sup>47</sup> O grifo é nosso. Rel. do MM., 1869, pág. 13.



Sua Majestade o Imperador D. Pedro II, grande entusiasta da Armada. (Litografia de Sisson, 1864.)

Mas o Decreto nº 4 182, de 13/5/1868 aprovou o plano de reorganização da Armada proposto no relatório de 1868. E sob Cotegeipe, no 1º semestre de 1869, o Império do Brasil tinha a mais poderosa Fôrça Naval de sua História até então. Eram oitenta e quatro navios, sendo dezesseis encouraçados, quarenta e oito sem couraça, doze lanchas a vapor, duas bombardeiras e seis navios a vela, discriminados conforme mostra o quadro nº 7.

Finalmente, terminada a guerra em 1º de março de 1870, o Barão de Cotegeipe, ainda Ministro da Marinha, pôde dirigir-se ao Poder Legislativo em 14 de maio do mesmo ano, dizendo o seguinte:

“A guerra actual demonstrou, evidentemente, a influencia decisiva de uma marinha respeitável nas questões que possamos ter. A supremacia nos rios onde se desenvolveram as operações nos foi adjudicada desde o rompimento das hostilidades, porque nossa organização naval, embora não perfeita, era superior á do inimigo.

Se tivéssemos cuidado do seu desenvolvimento com disvelo, e possuíssemos nesse momento uma esquadra apropriada á guerra fluvial á que tínhamos de attender, é convicção minha que a solução gloriosa do pleito de honra, sustentado pelo Brasil, não seria tão demorada, nem tão caramente comprada.

“O castigo de nossa imprevidencia foi o insulto que recebemos. Nesses dias de amargura, em que, a par da injuria, se erguia uma ameaça á integridade do Imperio, reconhecemos a falta que tínhamos commettido, esquecendo, por alguns annos, o augmento de nossa esquadra. Ainda assim ella salvou a nossa honra, e pagou com uzura todos os sacrificios feitos para creal-a, e para collocal-a em posição de poder arrostar e vencer o adversario.”<sup>48</sup>

#### IV — CONCLUSÃO

Nas breves palavras que tecemos sobre tão vasto assunto, podemos perce-

ber que a década de 1860/70 está eivada de lições. Erros e acertos em maior ou menor escala traçaram a vida da Armada Nacional e Imperial do Brasil naquelles dez anos. Lamentavelmente, temos dado pouca attenção à maior das guerras de nossa História. Pensam os desavisados que a Guerra do Paraguai e outros periodos pretéritos da História Naval e Militar brasileira podem e devem permanecer silenciosamente guardados como peças estáticas de uma galeria ornamental. Por isso repetem os mesmos erros e ignoram as grandes decisões acertadas, com a placidez do desconhecimento da História.

A Marinha de hoje, como a de cem anos atrás, continua não sendo oceânica, mas costeira e fluvial. Quaisquer tentativas de levá-la para o alto mar, em sua concepção estratégica, serão sonhos não realizados senão dentro de muito longo prazo.

Vimos que, quanto às fôrças navais, não faltou à Marinha quem alertasse sobre o problema. A Esquadra era inadequada, quase obsoleta. O Poder Político, contudo, não decidiu em tempo a favor do Poder Militar. O resultado foi um esforço tremendo, às carreiras, com prejuízo para a adequação dos navios às necessidades táticas e estratégicas do teatro de operações.

Internamente, em sua estrutura, a pouca eficiência também custou caro. Queixaram-se sucessivamente os Ministros de Estado mostrando sua impotência diante de um fantasma que tem sido o bode expiatório de nossos males.

Por fim, a realidade da guerra bateu às nossas portas e entrou em nossa casa. E nos safamos como foi possível, graças ao valor, à perseverança e ao patriotismo de cada um dos nossos irmãos de armas.

Não faltou, no Parlamento, quem lançasse as mais variadas críticas, infundadas e injustas, aos Chefes que comandavam na campanha. Mas elles estavam nas ruas calçadas da Córte, enquanto os officiais-generais adoeciam no rigor insalubre do teatro de operações. Reclamaram os Deputados e os Senadores, mas não haviam dado em tempo os meios que a Armada tanto lhes solicitara.

<sup>48</sup> Rel. do MM, 1870, pág. 15.

Hoje a Marinha está atenta à realidade. A Escola Naval não revogou o Cálculo Infinitesimal e Integral, mas, ao contrário, intensificou os estudos das Ciências Matemáticas, Físicas e Sociais e da Técnica, porque se concluiu que só pelo estudo nos libertaremos das deficiências rotineiras.

O Programa de Construção Naval nos dá grandes esperanças para a renovação do material flutuante. E em vista dêle também precisamos formar nosso pessoal para que não olhemos para as novas máquinas e os novos instrumentos como o pessoal da vela olhara para o vapor, guardadas as devidas proporções.

Resta apenas fazer justiça para com o passado: temos que conhecê-lo, não com espírito ufanista, mas com honesto espírito analítico.

Ultimamente muito se tem exaltado a Segunda Guerra Mundial em detrimento da Guerra do Paraguai. Gravíssimo engano. O caráter de democratização e liberdade que se pretende dar ao término do último conflito, é grandemente desau-

torizado pelo fato de a União Soviética ter sido a maior vencedora política daquela guerra. Além disso as operações militares nela envolvidas, em sua esmagadora maioria estiveram a cargo de potências estrangeiras e seu exemplo raramente — ou quase nunca — se aplica ao nosso caso particular. Além disso exaltar as atuais gerações da Segunda Grande Guerra em detrimento da Guerra do Paraguai, tem o sabor do egoísmo em relação àqueles que centenariamente descansam tombados no cumprimento do dever em defesa de sua Pátria e de seu Imperador no maior conflito militar da História do Brasil.

Reconheçamos e reverenciemos o esforço brasileiro no último conflito mundial, no qual nos empenhamos com os recursos de que dispúnhamos, tendo nêle dado a vida tantos de nossos companheiros, mas não olvidemos por isso um passado de glórias, cujo esquecimento está no jôgo dos que querem ver destruída a nacionalidade e postos abaixo os padrões de valores que têm construído nossa civilização.

QUADRO N.º 1

Postos	Lotação	Comissões Existentes	Totais	Faltas
Vice-Almirantes	2	Conselho Supremo ..... 1 Conselho Naval ..... 1	2	0
Chefes-de-Esquadra	4	Conselho Supremo ..... 1 Conselho Naval ..... 1 Quartel-General ..... 1 Divisão do Rio da Prata ..... 1 Arsenal da Côrte ..... 1	5	1
Chefes-de-Divisão	8	Direção da Escola de Marinha ..... 1 Conselho Supremo ..... 1 Conselho Naval ..... 1 Intendência da Côrte ..... 1 Inspeção da Bahia ..... 1 Estações Navais ..... 4 Capitão do Pôrto da Côrte ..... 1	10	2
Capitães-de-Mar-e-Guerra	16	Arsenais ..... 3 Capitanias ..... 3 Quartel-General (Ajudante) ..... 1 Escola de Marinha (Vice-Diretor) ... 1 Hospital da Côrte (Diretor) ..... 1 Comando de Corpos de Marinha ... 2 Comando de Navios ..... 6 Comando das Flotilhas do Rio da Prata e de Mato Grosso ..... 2 Chefe do Estado-Maior da Divisão do Rio da Prata ..... 1	20	4
Capitães-de-Fragata	30	Capitães de Portos ..... 15 Comandos ..... 8 Imediatos ..... 6 Chefes de Estado-Maior das 4 Estações Navais ..... 4 Ajudantes dos Arsenais ..... 2 Estabelecimento Naval do Itapura .. 1	36	6
Capitães-Tenentes	60	Arsenal de Mato Grosso ..... 1 Companhia de Aprendizizes-Marinheiros ..... 1 Majores dos Corpos ..... 2 Ajudantes de Capitanias e Inspeção de Arsenais ..... 7 Comandantes de Navios ..... 30 Imediatos ..... 6 Secretário do Quartel-General ..... 1 Oficiais ..... 18	72	12

Quadro demonstrativo das lotações e necessidades de oficiais-generais e superiores da Marinha em 1861 (Rel. do M. M., 1861, págs 4 e 5).

CONSIDERAÇÕES SÔBRE O PODER NAVAL DO BRASIL/69

QUADRO n.º 2

A VELA	A VAPOR
1 fragata	20 de rodas
7 corvetas	
1 brigue-barca	17 a hélice
2 brigues	
4 brigues-escunas	
2 escunas	
1 patacho	
2 iates	
3 transportes	
23	37
total: 60 navios	

A Fôrça Naval do Brasil, segundo o Relatório do Ministro da Marinha apresentado em 13 de maio de 1861.

QUADRO n.º 3

Comissões dos navios	n.º de navios
1.º Distrito Naval	11
2.º Distrito Naval	8
3.º Distrito Naval	6
Esquadilha do Rio Grande do Sul	4
Esquadilha de Mato Grosso	5
Estação Naval do Rio da Prata	4
Serviço na Barra do Rio Grande do Sul	1
Estabelecimento Naval do Itapura	1
Serviço Hidrográfico	2
Total	42

Distribuição da Fôrça Naval do Brasil, segundo o Relatório do Ministro da Marinha apresentado em 14 de maio de 1864.

QUADRO n.º 4

Comissões dos navios	Tipos de navios	n.º de navios
Em operações contra o Paraguai	encouraçados	10
	corvetas e canhoneiras a vapor	18
	bombardeiras	2
	transportes a vapor	5
	corveta a vela	1
	patacho	1
	transporte a vela	1
	Total	38
1.º Distrito Naval	fragata a vapor	1
	corvetas a vapor	3
	Total	4
2.º Distrito Naval	corveta a vela	1
	brigue-barca	1
	brigue-escuna	1
	Total	3
3.º Distrito Naval	corvetas a vapor	2
	canhoneira	1
	brigue	1
	iates	2
	Total	6
Flotilha do Rio Grande	vapôres	5
	Total	5
Flotilha de Mato Grosso	vapôres	5
	Total	5
Praticagem na barra do Rio Grande	vapor	1
	Total	1
Estabelecimento Naval do Itapura	vapor	1
	Total	1
Total geral		63

Distribuição da Fôrça Naval do Brasil, segundo o Relatório do Ministro da Marinha apresentado em 23 de maio de 1867.

CONSIDERAÇÕES SÔBRE O PODER NAVAL DO BRASIL/71

QUADRO n.º 5

NOMES	Tonelagem	Lugar da Construção	Custo
BRASIL	1.332	FRANÇA	666:130\$104
LIMA BARROS	1.407	INGLATERRA	883:322\$478
BAHIA	1.140	INGLATERRA	588:611\$327
HERVAL	1.447	INGLATERRA	741:086\$612
MARIZ E BARROS	1.447	INGLATERRA	735:971\$691
COLOMBO	1.069	INGLATERRA	731:649\$764
CABRAL	1.069	INGLATERRA	737:191\$599
SILVADO	2.350	FRANÇA	762:353\$445
TAMANDARÉ	754	BRASIL	479:008\$324
BARROSO	1.354	BRASIL	582:844\$711
RIO DE JANEIRO	871	BRASIL	516:285\$215
Total			7.424:455\$270

Nomes, tonelagem, lugar de construção e preços dos encouraçados brasileiros da Guerra do Paraguai, construídos entre 1864 e 1868. Extrato do mapa n.º 39 do Relatório do Ministro da Marinha, apresentado em 23 de maio de 1867.

QUADRO n.º 6

Lugar da Construção	Total das Toneladas	Total das Despesas	Custo de cada Tonelada
França	3.682	1.428:843\$549	387\$964
Inglaterra	7.669	4.417:833\$471	576\$063
Arsenal de Marinha da Côrte	2.979	1.578:138\$250	529\$754

Quadro comparativo do custo das construções dos encouraçados. Extrato do mapa n.º 39 do Relatório do Ministro da Marinha, apresentado em 23 de maio de 1867.

QUADRO n.º 7

a) Vapôres encouraçados:
1 fragata
(*) 9 corvetas
6 monitores
—
16
(*) A Corveta-Encouraçada <i>Rio de Janeiro</i> havia afundado em frente a Curuzu.
b) Vapôres não encouraçados:
1 fragata de rodas
6 corvetas mistas
2 corvetas de rodas
18 canhoneiras de rodas
14 canhoneiras mistas
7 transportes
—
48
12 lanchas a vapor
2 bombardeiras
c) Navios a vela
1 corveta
1 brigue-barca
1 brigue
1 brigue-escuna
2 iates

Composição da Fôrça Naval do Império do Brasil, segundo o Relatório do Ministro da Marinha apresentado em 10 de maio de 1869.