



Revista de

Villegagnon

Anos XVI/XVII Números 16/17 - 2021/2022



Revista Acadêmica da Escola Naval

ISSN 1981-0342 | ISSN 1981-3589 (digital)







Caro Leitor,

Apresento, com grande satisfação, mais uma edição da Revista de Villegagnon, publicação acadêmica que desde 2006 incentiva a produção intelectual dos Corpos Docente e Discente da Escola Naval.

Ao percorrer as páginas que exibem os diferentes artigos da presente edição, o leitor encontrará temas relevantes para a formação acadêmica dos nossos Aspirantes, preparando-os para as diversas funções que desempenharão no início das suas carreiras como Oficiais de Marinha.

Em particular, esta edição apresenta um dossiê sobre História Naval intitulado “PODER NAVAL E A ORGANIZAÇÃO DA ARMADA IMPERIAL EM TEMPOS DE INDEPENDÊNCIA: INSTITUIÇÕES, PERSONALIDADES E PROCESSOS HISTÓRICOS”, que contém artigos inéditos de autoria dos nossos “Sentinelas dos Mares”, em comemoração ao Bicentenário da Independência do Brasil.

Tanto esta quanto as edições anteriores podem ser encontradas, em meio eletrônico, no Portal de Periódicos da Marinha.

Por fim, agradeço aos que contribuíram para a conclusão deste trabalho, desejando a todos uma boa leitura.




ADRIANO MARCELINO BATISTA
Contra-Almirante
Comandante



REVISTA DE VILLEGAGNON
ANOS XVI/XVII – NÚMEROS 16/17 – 2021/2022
ISSN 1981-0342
ISSN 1981-3589 (digital)

Revista de Villegagnon é uma publicação anual,
produzida e editada pela Escola Naval.

Comandante

C. Alte Adriano Marcelino Batista

Superintendente de Ensino

C. Alte (RM1) Paulo Cesar Mendes Biasoli

Editor

CMG (Ref) Pedro Gomes dos Santos Filho

Conselho Editorial

CF (IM) Marcello José Gomes Loureiro

1T (RM2-T) Juliana da Silva Neto

Prof^ª. Dr^ª. Ana Paula Araujo Silva

Prof. Mario Cesar da Silva Fonseca

Revisão

Prof^ª. Dr^ª. Ana Paula Araujo Silva

Prof. Mario Cesar da Silva Fonseca

Diagramação e Arte final

Acará Estúdio Gráfico

www.acara.com.br

Contato

en-revvillegagnon@marinha.mil.br

Os artigos enviados estão sujeitos a cortes e modificações em sua forma, obedecendo a critérios de nosso estilo editorial. Também estão sujeitos às correções gramaticais, feitas pelos revisores da revista.

As informações e opiniões emitidas são de exclusiva responsabilidade de seus autores. Não exprimem, necessariamente, informações, opiniões ou pontos de vista oficiais da Marinha do Brasil.

DISTRIBUIÇÃO GRATUITA



SUMÁRIO

- 4** Crise e liderança – a possibilidade de uma retroalimentação
Capitão de Mar e Guerra (Ref-FN) Paulo Roberto Ribeiro da Silva
- 10** O livreto “Nossa Voga” na Escola Naval: uma introdução às tradições e aos valores para os jovens da Marinha
Capitão de Mar e Guerra (RM1-IM) Hercules Guimarães Honorato
- 17** A origem da Rosa das Virtudes
Capitão de Mar e Guerra (Ref) Pedro Gomes dos Santos Filho
- 26** Conselhos aos oficiais recém-formados
Capitão de Corveta (FN) Raphael Baptista Mattos dos Anjos
- 30** As compras por oportunidade e suas possibilidades na Base Industrial de Defesa (BID)
Aspirante Lucas Gabriel Moura Carnaúba
- 34** Considerações sobre o gênero *abstract* em trabalhos acadêmicos
Profa. Dra. Doris de Almeida Soares
Profa. Dra. Márcia Magarinos de Souza Leão
- 41** Um modelo de proposta para avaliação de desempenho usando o conceito fuzzy
Capitão de Mar e Guerra (RM1-IM) Luís Odair Azevedo Gomes Raymundo
- 47** O radioamadorismo na Escola Naval: de Villegagnon para o mundo!
Capitão de Mar e Guerra (RM1) Cesar Henrique Assad dos Santos

- 50 A vela em Villegagnon: 1938 – 1972
Capitão de Mar e Guerra (Ref) Pedro Gomes dos Santos Filho
- 56 Mais uma marca da Escola Naval
Capitão de Mar e Guerra (Ref.) Pedro Gomes dos Santos Filho
- 59 Dossiê temático: “Poder Naval e a organização da Armada Imperial em tempos de independência: instituições, personalidades e processos históricos”
Apresentação do dossiê:
Capitão de Fragata (IM) Marcello José Gomes Loureiro
- 62 Civilizar, modernizar e dissuadir: a contribuição da trindade José Bonifácio, Marquês de Barbacena e Lorde Thomas Cochrane para a formação marítima do Brasil independente
Professora Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva
- 73 Aspectos legais do surgimento da Real Academia de Guardas-Marinhas
Aspirante André Pereira Rodrigues
- 82 “Dos destroços da pujante marinha que possuiu Portugal, levantou o Brasil os alicerces da sua”: a organização do poder naval brasileiro no contexto da independência
Aspirante Lucas Lima dos Santos
- 91 O Conde de Dundonald e a Independência do Brasil
Guarda-Marinha Elias Luiz Pedron Moschen
- 98 “Metade da esquadra inimiga é nossa, por que vou cortar sua linha”: a Armada Imperial e a guerra pela integridade territorial do Brasil
Aspirante (IM) Pedro Lucas de Deus dos Santos
- 106 A Independência do Brasil no diário do Frei Manoel Moreira da Paixão e Dorez
Aspirante Lucas Expedito de Paiva Zim
- 112 Notícias de Villegagnon

Nossa Capa:
Após longa singradura,
Guardas-Marinha recebem a tão
almejada espada na Cerimônia de
Declaração de GM, realizada no
solo sagrado de Villegagnon



CRISE E LIDERANÇA – A POSSIBILIDADE DE UMA RETROALIMENTAÇÃO

A parte mais terrível do inferno está reservada para aqueles que se mantêm neutros em períodos de crise moral.

Dante Alighieri

Capitão de Mar e Guerra (Ref-FN)

Paulo Roberto Ribeiro da Silva¹

INTRODUÇÃO

Incontáveis questionamentos nos inquietam quando analisamos o comportamento humano, especialmente os relacionamentos interpessoais. O viver gregário reclama a existência de um líder, que aponte os caminhos e estabeleça a melhor forma de se conduzir de maneira a atingir eficientemente os propósitos estabelecidos no grupo. No entanto, serão estes propósitos mandatoriamente orientados para o bem ou poderão estar descompromissados com quaisquer referenciais valorativos virtuosos?

O exercício do processo de liderança, por sua vez, deverá ser conduzido prioritariamente segundo a personalidade do líder ou terá que ser considerada também, com especial atenção, a conjuntura em que ele se desenvolve? Será que, em uma situação estimada como normal, as ações empreendidas pelo líder deverão ser praticamente similares às de um contexto crítico, ou lhe serão exigidas algumas peculiaridades?

Um cenário de crise geralmente debilita a todos. As novidades e os imprevistos deterioram nossas certezas, expondo visivelmente medos e fraquezas. Neste caso, será que a criticidade de uma circunstância aportará dificuldades para o líder se impor perante seus liderados ou, se convenientemente ex-

plorada, poderá acarretar condições favoráveis ao exercício da liderança?

As contrariedades decorrentes da pandemia de COVID-19, uma crise sem precedentes, nos colocaram de joelhos, notadamente pela sua velocidade de contágio e a manifesta incapacidade de adoção de uma pronta resposta efetiva, apesar da alta e sofisticada tecnologia que julgávamos possuir. Nestas ocasiões, extraordinários desafios estão sendo postos às lideranças por soluções inovadoras, a fim de confortar e fortalecer seus liderados.

O líder é normalmente percebido como um orientador, o indivíduo que é capaz de influenciar seus liderados a operarem unidos sob um mesmo propósito. Suas palavras, de certa maneira, sintetizam o querer do grupo e, por consequência, é respeitado e valorizado. Contudo, será que esta plêiade de atributos o coloca como o único responsável pelas consequências advindas de suas decisões, ou os liderados terão alguma corresponsabilidade neste processo?

Evidentemente seria uma veleidade sem limites se este trabalho se propusesse a apresentar uma solução definitiva para todos esses questionamentos; não obstante, pretendemos lançar tão somente uma luz neste obscurantismo que nos envolve. Para tanto, inicialmente será abordada a vida no coletivo, onde buscaremos enfatizar a importância e as consequências deste viver em sociedade.

¹ Doutor em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval.

Em seguida, e como decorrência do tópico anterior, analisaremos de maneira sintética o processo de liderança, notadamente as vertentes valorativas possivelmente contidas em seu propósito.

Prosseguindo, nos concentraremos nos desdobramentos do exercício da liderança em ambientes de crise, analisando os prováveis impactos destes contextos na condução das ações de persuasão exercidas pelo líder.

Ampliando e particularizando a análise de uma situação crítica, voltaremos nossa atenção para a pandemia de COVID-19 que atualmente nos assola, efetuando uma provocação, questionando quem serão de fato os responsáveis pelas consequências decorrentes das ações empreendidas pelo grupo.

Finalmente, chegaremos às considerações finais, onde apresentaremos algumas possíveis soluções, buscando minorar as prováveis sequelas resultantes do entrelaço entre as ações de liderança, sejam elas quais forem e os cenários de crise.

A VIDA NO COLETIVO

“Unir-se é um bom começo, manter a união é um progresso, e trabalhar em conjunto é a vitória”.

Henry Ford

O Ser humano é um animal cooperativo; ou seja, um ser social que necessita do outro para ampliar sua segurança, manter a integridade de sua prole, garantir o atendimento de suas necessidades, principalmente, de procriação. Além do mais, a vida em conjunto concorre para manter o equilíbrio emocional dos seus integrantes, criando condições para um viver saudável e criativo.

Entretanto, essas condições essenciais para perpetuação das espécies estabelecem um contraponto, uma exigência inalienável; qual seja, a cessão de parte das liberdades individuais em favor das vantagens oferecidas pelo viver coletivo – um verdadeiro “toma lá, dá cá” de interesse mútuo.

Entre os animais ditos irracionais, esse processo se desenvolve instintivamente, sem nenhuma intenciona-

lidade; já entre os humanos, construtores de seus próprios destinos, nem tudo sai por conta do automático, haja vista que a natureza não engessa totalmente seus comportamentos e se vê, às vezes, obrigada a se dobrar às suas vontades.

Como fica evidente, a vida grupal é um avanço significativo no processo evolutivo das espécies. No entanto, como otimizá-la para que suas benesses sejam de fato usufruídas com eficiência? O viver em bando faz surgir situações ambíguas que requerem a escolha de algumas soluções, dentre inúmeras outras, o que certamente poderá gerar desacordos, desarmonias e provavelmente conflitos entre seus membros. Para contornar estes dilemas, é fundamental que surja um personagem do próprio grupo capaz de se impor e persuadir os demais a acatarem suas decisões – um Líder!

Esse líder deve ser dotado de uma série de atributos de maneira que o percebam como seu legítimo representante; mesmo porque o Ser humano precisa de alguém que o governe e seja capaz de compreender as suas necessidades e lute para o seu atendimento. Por outro lado, o líder deve ser confiante, ter uma visão clara dos seus objetivos e transmitir uma mensagem que sensibilize seus liderados, incrementando as condições para o surgimento de motivação e desejo de pertencimento àquele coletivo.

A LIDERANÇA – UMA ANÁLISE BASEADA EM SEU PROPÓSITO

“A diferença entre os humanos e os animais é que os últimos nunca permitem que um estúpido lidere a manada”.

Winston Churchill

Com certeza a liderança não pode se restringir somente às pessoas com habilidades gerenciais especiais ou dotadas de um significativo destaque intelectual; caso contrário todos os líderes seriam referenciais de excelência, o que realmente não acontece, como se percebe ao estudar a história da humanidade.

O indispensável para o exercício do processo da liderança é a habilidade do líder em persuadir pessoas para que obedeçam às suas decisões voluntariamente em prol da realização do seu propósito, como se este fosse um desejo único e inquestionável do próprio grupo.

A liderança não surge de repente apenas como uma dádiva, mesmo que, em algumas situações e com determinadas pessoas, ela possa estar latente ansioso apenas o momento de se revelar. Neste caso, é patente o seu componente subjetivo firmemente arraigado a determinados dons e aptidões individuais. Contudo, na maioria dos casos, a liderança exige exaustivos estudos, dedicação e, sobretudo, prática num longo processo de maturação para que alcance um patamar aceitável.

É manifesto que o sucesso na condução de pessoas não está obrigatoriamente atrelado à virtualidade do seu propósito, mas sim ao atendimento da vontade do líder, induzida nos liderados, que pode estar destituída de qualquer vínculo ético ou moral. Como justificativa para esta afirmação, existem exemplos à exaustão desde os tempos primordiais. Em outras ocasiões, o líder identifica os anseios dos liderados e os assume como se fossem seus, o que favorece mais prontamente o surgimento de uma espiral crescente de coesão e harmonia no seio do grupo.

Como supramencionado, a realidade escancara uma constatação incômoda e desconfortável. As pessoas podem ser induzidas, mesmo que inconscientemente, a se comportarem e buscarem arduamente destinos impostos como se fossem seus, o que pode aportar consequências inimagináveis. O século XX foi pródigo em exemplos desse comboiamento mental, dentre os quais a liderança de Hitler, a de Mussolini e a de tantos outros atestam o quão permissiva e nociva uma liderança pode se tornar quando exercida desvinculada de princípios valorosos.

Em contraposição, a existência de uma liderança alicerçada em princípios virtuosos é capaz de promover maravilhas, impulsionando as ações para realizações inimagináveis, alavancando o desenvolvimento e o aperfeiçoamento da sociedade se baseando na justiça e na busca do bem comum.

LIDERANÇA EM CONTEXTOS DE CRISE

“O Homem que deseja liderar uma orquestra deve dar as costas à multidão”.

James Crook

A liderança está intimamente condicionada às situações, isto é notório, pois o estilo a ser adotado deve estar vinculado aos contextos; caso contrário, bastava a adoção de um estilo único para todas as cenários, o que inegavelmente seria um desastre.

Dos diversos parâmetros envolvidos no processo decisório de um líder, muitos podem ser controlados conforme suas conveniências; no entanto, outros estão fora da possibilidade de sua interferência, porém podem ser utilizados a favor dos interesses de um líder hábil em perseguir seus propósitos, sejam eles quais forem.

Dessa forma, nada melhor que uma situação extraordinária, repleta de novidades, para que o líder passe a explorá-la contando com um empenho extra dos liderados que, sobressaltados e inseguros, depositam em suas mãos todas as esperanças. Nestes contextos de crise, o poder do líder se sobreleva, permitindo a adoção de decisões autocráticas, sem uma consulta prévia aos membros do grupo, porém prontamente acatadas sem muitos questionamentos.

Em síntese, quando as pessoas estiverem ameaçadas, vão procurar líderes fortes e autocráticos que possam resolver ou atenuar seus problemas e angústias, o que torna estes contextos críticos uma excelente oportunidade para o exercício da liderança.

Nesse momento, ficamos diante da seguinte perplexidade: já que o líder se favorece nestas situações limites, será que ele as pode utilizar igualmente para o bem ou mal com o mesmo sucesso, ou será mais fácil uma ou outra?

O líder virtuoso, que pauta seus comportamentos na busca do maior bem comum e na redução das dificuldades dos seus subordinados, certamente estará atento e sensibilizado às suas fragilidades e apreensões, disponibilizando-se e incentivando-os a superarem e prosseguirem perseguindo o propósito comum do grupo. Será um sustentáculo, um amigo,

compartilhando todas as nuances situacionais. O foco deste líder está nas pessoas e, como consequência natural, isto se refletirá no desempenho de todos que prontamente reconhecerão o seu comprometimento. Este líder se sustenta e permanece servindo de paradigma comportamental.

Caso o líder não tenha compromissos valorosos e aja segundo seus próprios interesses, escamoteando-os como usualmente acontece, ele poderá se valer do medo e da insegurança dos liderados para se impor como detentor da solução para todas aquelas mazelas, pois os membros do grupo, ansiando desesperadamente por uma saída que os leve a uma situação melhor, poderão renunciar a alguns dos seus direitos. Neste caso, o líder não realiza seus desejos fundamentado tão somente na solução dos problemas das pessoas, mas sim interessado especialmente em manipular suas fraquezas, debilidades e temores. Esta modalidade de líder poderá até obter sucesso, porém este tipo de manobra terá vida curta, esvaindo-se imediatamente após o desvanecer da crise.

Já foi exaustivamente ressaltado que uma crise gera condições que favorecem o exercício da liderança, seja qual for a modalidade adotada pelo líder. Aquele do bem, sem comprometer o cumprimento da missão, oferece um ombro amigo e caminha junto com seus liderados que se sentem valorizados. O desvinculado de balizas éticas, por outro lado, também cumpre com suas obrigações, contudo, usa as pessoas apenas como um meio para atingir os seus intentos e naturalmente não se perpetua.

Será que uma débil liderança ou uma desassociada de valores virtuosos poderá gerar uma crise? A resposta afirmativa a este questionamento é incontestável, basta analisar as grandes comoções que assolaram a humanidade nos últimos séculos, que tropeçaremos em um sem número de evidências irrefutáveis.

Sendo assim, não basta ser diligente e oportunista, apenas se valendo das crises para impor suas ideias e persuadir ou manipular seus seguidores a agirem segundo seus próprios interesses; faz-se necessário ser diligente e sábio ao dosar convenientemente suas ações, sejam elas quais forem.

Se o líder for bem-intencionado, não deverá ser econômico, mas sim pródigo em empatia e solidariedade; outrossim, caso suas intenções sejam questioná-

veis, o exagero na dosagem e o desdenho aliado ao desprezo com a inteligência e bom senso dos liderados decerto o levarão à ruína.

LIDERANÇA E A PANDEMIA DE COVID-19

“Existe um momento em que você deve escolher entre ficar em silêncio ou ficar de pé”.

Malala Yousafzai

Surpreendentemente em pleno século XXI, um momento sem igual no desenvolvimento humano em todos os campos do conhecimento, quando já ousávamos agendar nossa viagem tripulada para o planeta Marte, nos encontramos diante de uma situação limite – uma crise pandêmica de proporções inimagináveis, uma verdadeira ficção concretizada diante dos nossos olhos incrédulos.

Qualquer estudante de história geral já deve ter se defrontado com informações sobre pandemias arrasadoras (Gripe Espanhola, Peste Negra etc.), que deixaram a humanidade refém de “simpatias”, curandeiros e milagres na insana busca pela sobrevivência. Infelizmente e ironicamente, constatamos atemorizados que ainda não estamos tão distantes das cavernas como imaginávamos. Voltamos a nos isolar, nos evitar, nos discriminar e, permeando tudo isto, chegou o medo, a angústia, a histeria, e por fim a violência, inclusive contra nós próprios.

Não nos vemos diante de uma novidade propriamente dita, mas sim do ressuscitar de um fantasma que já julgávamos morto e sepultado – uma pandemia. Uma crise de proporções mundiais, com a qual não estamos conseguindo lidar e muito menos debelar facilmente – um verdadeiro anátema.

Como estão reagindo as lideranças diante deste quadro? Exatamente da mesma maneira como imaginávamos! Algumas verdadeiramente sensibilizadas se entregam em apoiar seus liderados, buscando soluções não só sanitárias, porém mais amplas, visando garantir seus sustentos e equilíbrio emocional de forma duradoura. Estes líderes não procuram se sustentar priorizando seus interesses. Suas ações intentam afastar o

medo, o pânico e a possível geração de violência, que sói acontecer nestes contextos, notadamente quando existem alguns indivíduos egoístas e oportunistas defensores de projetos escusos, travestidos de “bons moços”, apresentando alternativas reducionistas e, portanto, inadequadas a médio e longo prazo.

Doutra forma, a pandemia abriu espaço também para aqueles que na surdina lideram priorizando seus interesses, descompromissados com as pessoas. Estes agem como catalizadores do desespero e do estado calamitoso que comumente grassa nestas situações. Produzem e, até mesmo, incentivam as consequências mais pessimistas e nefastas, fermentando propositalmente a catástrofe, para fragilizar seus liderados e receberem o salvo conduto para agirem como bem lhes convier. A médio prazo, quando a realidade escancarar a verdade, estes arautos do infortúnio e desesperança suscitarão a ira das pessoas outrora enganadas; e aí sim, estaremos diante de uma crise autogestada de grandes proporções.

CORRESPONSABILIDADE DOS LIDERADOS

“Todos somos responsáveis por tudo, perante todos”.

Feodor Dostoiévski

Quase sempre é imputada aos líderes a responsabilidade total pelas consequências dos atos praticados pelo grupo. Não obstante isto acontecer e ser em parte veraz, não se pode negligenciar a parcela de comprometimento dos liderados. Em sendo omissos e ineptos ao se deixarem levar impensadamente segundo as vontades e devaneios do líder, contribuem significativamente para o desenlace dos acontecimentos. O Dalai Lama ratifica a citação do eminente romancista e pensador Dostoiévski dizendo que “A responsabilidade de todos é o único caminho para a sobrevivência humana”.

Quando as pessoas estão sob uma liderança forte, têm tendência a se acomodarem e se deixarem conduzir, pois se desoneram do peso das responsabilidades. É muito mais conveniente e cômodo

estar diluído no bando do que individualizado sob os holofotes!

A filósofa judia-alemã Hannah Arendt, em seu livro “Eichmann em Jerusalém”, afirma categoricamente que, quando o Homem não pensa, ele se robotiza e é capaz de se omitir e até fazer qualquer coisa, banalizando o mal.

Como então equacionar essa questão? Fica patente que não existe uma solução simples e com resultados imediatos, pois seria uma quimera, mesmo porque qualquer linha de ação a ser analisada passa pela necessidade de conscientizar as pessoas a serem críticas e não se iludirem ingenuamente sob a influência de um líder, e isto requer tempo e investimento na educação. Por outro lado, a inação sustenta e, até mesmo, reforça este comportamento condescendente. Logo, enquanto se inicia a adoção de uma solução eficaz ideal, porém de longa maturação, deve-se empreender um minucioso processo de informação, a fim de efetuar de pronto, no mínimo, um despertamento para os perigos envolvidos nesta questão.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O viver em coletividade agrega uma série incontável de benefícios, malgrado exigir em contraposição a concessão de parte da liberdade dos seus membros ao grupo, o que pressupõe uma sujeição espontânea dos seus integrantes a um determinado indivíduo que o represente – o líder, um personagem essencial para sobrevivência do coletivo, que sintetiza os anseios do grupo ou a ele impõe suas próprias pretensões, por persuasão ou outros artifícios.

Liderar não é fácil! Este processo pode se dar de maneira menos árdua para aquelas pessoas contempladas naturalmente por alguns dons especiais; ou de forma exaustiva, como acontece com a maioria. Todavia, é notório que num caso ou no outro o seu propósito não está necessariamente vinculado a valores virtuosos, mas sim à consumação dos desejos do grupo, sejam quais forem, cristalizados na figura do líder.

A liderança é situacional! Não há possibilidade de desvinculá-la dos contextos, a não ser que o líder corteje intencionalmente o fracasso, ou seja um despreparado, o que é uma tolice ou uma inépcia.

Em situações de crise, quando todos estão debilitados e instáveis, são outorgados aos líderes, até mesmo inconscientemente, direitos para agirem com maior licenciosidade, o que pode provocar a adoção de linhas de ação dos mais variáveis matizes, estendendo-se de uma conduta proba e honrada, que agrega e edifica; até um comportamento aviltante e egoísta, que desagrada e arruína, causando o surgimento de uma crise ainda mais gravosa. Esta “carta em branco” concedida ao líder pode, sem dúvida, acarretar consequências de toda ordem, dependendo, é claro, dos princípios éticos e morais que alicerçam o seu caráter, arrastando a todos para o sucesso ou fracasso.

Atualmente, a pandemia de COVID-19 nos defrontou com uma crise sanitária de proporções inimagináveis, precisamente num momento que nos julgávamos relativamente capazes de encarar e debelar a maioria das moléstias num curto espaço de tempo; e isto não está acontecendo! Esta situação acaba gerando um desequilíbrio emocional generalizado, permitindo aos líderes terem ainda maior visibilidade.

Apesar de os líderes serem os maiores responsáveis pelos resultados alcançados pelo grupo, eles não devem ser sempre apontados como sendo os únicos. O entusiasmo, a motivação, assim como a passividade e a omissão dos liderados de fato estimulam e impelem o líder e, conseqüentemente, todo o grupo para o sucesso ou o fracasso.

Não resta a menor dúvida de que a adoção imediata de um processo informativo preventivo de caráter

pedagógico seria adequada, exequível e aceitável, por permitir desencadear o despertamento de um senso crítico reflexivo nas pessoas a respeito das consequências comportamentais decorrentes dos relacionamentos humanos, o que certamente minoraria as insuficiências geradoras ou instigadoras dessas crises.

REFERÊNCIAS

ALIGHIERI, Dante. Disponível em: <https://frasescurtas.com.br/2018/06/frases-inferno.html>. Acesso em: 03 fev. 2022.

ARENDDT, Hannah. Eichmann em Jerusalém: Um relato sobre a banalidade do mal. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

CHURCHILL, Winston. Disponível em: <https://verbub.com/i/191237/la-principal-diferencia-entre-los-humanos-y-los-animales-es-que-los/>. Acesso em: 03 fev. 2022.

CROOK, James. Disponível em: <https://mundodasmensagens.com/frases/K4kaZG7rq/>. Acesso em: 03 fev. 2022.

DOSTOIEVSKI, Feodor. Disponível em: <https://pensador.com/frases/MTEzNDc/>. Acesso em 03 fev. 2022.

FORD, Henry. Disponível em: <https://sliderplayer.com.br/slide/50180/>. Acesso em: 03 fev. 2022.

LAMA, Dalai. Disponível em: <https://pensador.com/frase/NzQ4MDMy/>. Acesso em: 03 fev. 2022.

YOUSAFZAI, Malala. Disponível em: <https://benefi.com.br/frases-de-lideranca/>. Acesso em: 03 fev. 2022.

O LIVRETO “NOSSA VOGA” NA ESCOLA NAVAL: UMA INTRODUÇÃO ÀS TRADIÇÕES E AOS VALORES PARA OS JOVENS DA MARINHA

*Capitão de Mar e Guerra (RM1-IM)
Hercules Guimarães Honorato¹*

INTRODUÇÃO

“Mocidade a esplendor, alma ridente e franca, ao toque de ‘reunir’ toda a Escola se alinha. Ei-la: uniforme azul, boné com capa branca ... rapaziada de Escola é o porvir da Marinha!” (PRADO MAIA, poema “Escola Naval”).

As rápidas mudanças que estamos presenciando no século XXI, com o avanço sem precedentes das Tecnologias Digitais de Comunicação e Informação onde o *click* de um comando em nossos modernos *smartphones* pode nos dar acesso às relações sociais que cultivamos ou às notícias instantâneas que nos assolam sem nem questionarmos. Se continuarmos a pensar sob os aspectos das transformações sociais que vemos e de que ainda vamos participar, deparamo-nos com mudanças reais e sentidas nas gerações que estão a chegar e a crescer e as que estão por vir, sem nos lembrarmos das que já passaram.

Caminhando pelos novos e interessantes termos criados para uma possível explicação das gerações, como: veteranos ou tradicionais, “Baby Boomers”, X, Y, Z ou Alfa, em especial para o mercado de trabalho, o vocábulo “gerações” tem despertado curiosidade em função da quantidade de jovens que estão se inserindo nas empre-

sas. As organizações podem ser influenciadas e impactadas pelas constantes mudanças que ocorrem na sociedade, essa hipótese pode fazer com que elas tenham que se adaptar rapidamente a essas transformações.

Paula et al. (2011) asseveram que a organização formal, com estrutura de cargos e funções organizadas, vai sofrendo modificações e ajustes no fazer as coisas, durante os anos de sua existência, surgindo uma cultura que vai se disseminando entre os seus integrantes e incorporando gradativamente à organização, o que a torna distinta das demais. Se formos analisar as instituições permanentes e regulares como as Forças Armadas, teríamos que tratar sobre um outro aspecto, visto que, como previsto em nossa Constituição Federal, em seu art. 142, e no Estatuto dos Militares, em seu art. 2º, elas têm por base a hierarquia e a disciplina, o que poderá ou não existir nas empresas.

O objetivo deste artigo, portanto, é apresentar o tradicional livreto “Nossa Voga”, que, desde a década de 1950, procura dissipar as dúvidas naturais que surgem no início da carreira dos jovens Aspirantes, quando de

sua formação inicial na Escola Naval (EN). O Capitão de Corveta Carlos Borba, comandante do Corpo de Alunos

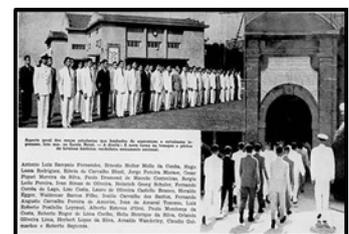


Figura 1. Chegada dos novos Aspirantes (1950)

Fonte: Acervo da DPHDM.

¹ Professor-pesquisador do Instituto Naval de Pós-graduação.
E-mail: hercules.guimaraes@marinha.mil.br.

à época, externou que o livreto significava “Assimilar rapidamente os costumes e as tradições da Escola Naval bem como suas normas e regulamentos constitui dever dos Aspirantes que tiveram a honra de nela ingressar” (ESCOLA NAVAL, 1955, p. 6, grifo nosso).

Esta pesquisa é de abrangência qualitativa e o caminhar deste estudo contou com pesquisas documental e bibliográfica como técnicas exploratórias iniciais. No caso em estudo, é a apresentação de valores e tradições que permeiam a formação do oficial da MB, foco na EN. Foi realizada como coleta de dados, após leitura do material recuperado, e uma entrevista semiestruturada com um dos dois autores do livreto “Nossa Voga”, com um roteiro inicial constando de três perguntas abertas e abrangentes. Os conteúdos apresentados em citações diretas não foram descaracterizados, foi decidido manter a ortografia do início do século XX.

A justificativa para esta pesquisa baseia-se na intenção do autor em destacar que o início de uma carreira, a das armas por jovens estudantes, tem que estar relacionada com uma formação estruturante de base, independente da geração a que pertence. Desde a sua origem, em 1782, na Academia Real de Guardas-Marinha, com uma formação acadêmica e militar, mesmo durante sua transferência para o Brasil com a Corte Portuguesa, em 1808, a EN procura apregoar as tradições e os valores, como descrito na primeira edição do livreto, de 1954, onde a breve história é concluída com a seguinte frase: “Nossa Escola é a descendente direta da de Sagres, berço do ensino náutico; são cinco séculos de trabalhos, dificuldades vencidas, e progresso constante” (ESCOLA NAVAL, 1954, p.22).

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A história de uma instituição centenária pode e deve servir de alerta para a continuidade de uma formação acadêmica e militar de qualidade, sem serem esquecidos os valores e as tradições passadas, que vão perpetuar nas gerações futuras de novos marinheiros. O Almirante Prado Maia, em seu poema epigrafoado neste artigo, deixa-nos a certeza de uma mocidade que possui uma alma que expressa a alegria e que se mostra viva e vigorosa, jovens que, em seu tradicional uniforme azul e boné de capa branca, são e serão sempre o futuro de uma grande Marinha.

Em março de 1915, o Almirante Henrique Aristides Guilhem, apresentou o seu livreto intitulado “Conselhos aos jovens oficiais”, que tinha como objetivo proporcionar aos jovens oficiais, que não estão mais em formação, o conhecimento de alguns detalhes da vida prática. O autor inicia o seu texto com o seguinte conselho: “Dedica-te com ardente entusiasmo á tua profissão e a ella empenha toda a tua energia e toda a tua actividade” (GUILHEM, 1915, p.7). Um conselho que perpassa qualquer época e geração nos é apresentado e deveria estar sempre em nossas mentes: “Educa-te para seres o verdadeiro *typo* do official de marinha: espirito educado, fino, energico e perseverante” (p.10).

“A marinha é a chave da nossa riqueza, prosperidade e defesa [...] Quem veste a farda da Marinha nunca está só! Tem **virtualmente** atrás de si tôda a sua classe e as glórias inacessíveis de suas tradições” (VILLAR, 1952, p.10-13, grifo nosso), com essas frases retiradas do livreto, de 1940 e que foi reeditado em 1952, “Faze assim... breviário moral e cívico”, do Contra-Almirante Frederico Villar, que dava as boas-vindas aos novos oficiais da reserva naval. A palavra “virtualmente” grifada, que atualmente teria um significado ligado à *internet*, tinha um significado de potenciar todo um coletivo que se constrói, independentemente de época, nas tradições dos nossos antepassados que forjaram a Marinha do presente.

Neste mesmo livro, é apresentado o “caráter do marinheiro”, onde podemos destacar os seus atributos principais, que se assemelham em grande medida aos 16 valores que são apresentados na Rosa das Virtudes, como: lealdade, iniciativa, espírito de sacrifício, zelo, coragem, fidelidade, fogo sagrado e decisão. Outras virtudes como sinceridade, critério, confiança em si, discrição e tato também são conceituados. Importante destacar que, independentemente dos valores descritos na publicação, o autor afirma que o oficial da Marinha não deve esquecer que: “[...] tu representas a Nação Brasileira e precisa fazê-lo com dignidade e brilho. Todos êsses atos de ‘cortezia’ são ‘oficiais’ e obrigatórios; dêles ninguém se poderá eximir” (VILLAR, 1952, p. 40, grifo do autor). Duas virtudes que foram consideradas gêmeas pelo autor são o patriotismo e o espírito de sacrifício, que devem ser constantemente desenvolvidas até se tornarem naturais.

Em pequeno texto escrito à mão e sem uma data de lançamento, “Tudo o que você queria saber sobre a Escola: mas não ‘queria’ perguntar”, e que foi distribuído aos Aspirantes, sem autoria e uma data precisa. Os seus autores apresentam as principais informações aos calouros, como a recreação e esportes, a vida social, a regata Escola Naval, os grêmios disponíveis para as poucas, porém importantes horas de lazer, o bar e o mais interessante, o salão de recreio com o jogo de sinuca e pingue-pongue, embora esta última afirmativa não se aplique aos novos aspirantes. Destaque também ao incentivo da equipe de vela, um esporte tipicamente marinheiro.

Em uma publicação mais recente, de 2010, o Almirante José Júlio de Moura Netto, antigo Comandante da Marinha, nos apresenta o livreto “Conselhos aos jovens da Marinha”, como mostrado na figura 2. O tema destacado na publicação foi o da liderança, argumentando que o oficial jamais será um líder se os nossos subordinados só nos obedecem para não serem punidos na lei. Devemos gerar confiança e sermos o exemplo daquilo que pregamos, visto que o caráter de um homem se desvela em todas as suas ações. “Nunca dêem uma ordem que não possa ser cumprida; nunca dêem uma ordem a não ser que realmente tenham a intenção de vê-la executada” (BRASIL, 2010, p. 18).

Podemos afirmar que os valores apresentados estão relacionados ao nível individual do homem, ligados também à construção desse sujeito social e militar. Os valores institucionais dizem respeito ao comportamento desejado da pessoa em relação ao seu ambiente de trabalho, como motivador de seu relacionamento com as tradições de sua organização, comunicados e transmitidos entre seus membros, sem deixar de possuir certa correspondência com os valores pessoais e geracionais. A partir desse ponto, os valores laborais e funcionais aparecem, ou seja, os militares apresentam uma estrutura geral inicial de valores, disseminadas no início de sua formação e, a partir dela, estruturas específicas são construídas para contextos específicos e significativos de sua vida, com a hierarquização de seus valores apreendidos.



Figura 2.
Conselhos aos Jovens da Marinha

Fonte: Acervo da DPHDM.

O “NOSSA VOGA” ONTEM E HOJE

O início foi em 1953, quando os Aspirantes Gothardo e Vilhena apresentaram a necessidade de distribuir uma apostila para os calouros, uma espécie de boas-vindas e um dissipador de dúvidas iniciais na EN. Nas primeiras palavras do diretor à época, Contra-Almirante Ary dos Santos Rongel, “Aspirante! Você que deseja ser um oficial brilhante e **desempenado**, leia este livreto com atenção e siga a bôa **voga** dos crentes e entusiastas” (ESCOLA NAVAL, 1955, p.4, grifo do autor). As duas palavras grifadas, “desempenado” e “voga”, destacam o que se desejava de um oficial em formação, que ele fosse de porte esbelto, airoso e que seguisse uma derrota já antes realizada em um roteiro de tradições e valores por aqueles que os antecederam.

As duas edições iniciais, a primeira de 1954 e a segunda, de 1955, com pequenos acréscimos e supressões que visaram a sua atualização, tiveram boa aceitação e a sua utilidade reconhecida para aqueles que estão a iniciar o curso da EN. Uma das alterações verificadas foi em relação ao curso regular e à distinção entre a formação do Corpo da Armada, de quatro anos, e dos demais Corpos, Intendentes e Fuzileiros Navais, de três anos.

Em ambas as edições iniciais, apenas a figura da Rosa das Virtudes é mostrada na contracapa, sem expor os conceitos envolvidos nos seus 16 valores. Porém, na primeira edição, existe uma referência a duas importantes ações que não deveriam ser usadas pelos futuros oficiais, a da “deslealdade” e a de “faltar a verdade”. É destacado que sempre se deve ser responsável por seus atos, inclusive na própria informação que será prestada em uma parte de ocorrência, pois “FALTAR COM A VERDADE é uma contravenção grave (ESCOLA NAVAL, 1955, p.103).



Figura 3.
Nossa Voga

Fonte: Biblioteca da EN.



Figura 4. Turma de 1953 – Almoço dos 100 dias

Fonte: Acervo da DPHDM.

Os livretos originais contam com diversas seções que informam aos calouros sobre o que é a instituição, sua formação acadêmica e física, até dos momentos de recreação. Assim, as seguintes seções, além do breve histórico da EN, são apresentadas em especial: a disciplina, a honra, a cola, o exemplo, o coleguismo, a família, o serviço, hinos e canções, a vida escolar, aulas, exercícios práticos, recreação, estudo, viagem de instrução, festividades, parte de ocorrência, contravenções, uso do telefone, os Grêmios, a galera e a chalana, o oficialato e o sonhado almoço dos 100 dias. Em relação à seção dedicada aos calouros, destaca-se claramente, em tom jocoso, que o calouro é um ser “assextavado” a quem pitorescamente se costuma afirmar, ‘por definição, todo calouro é burro’ e que ‘nenhum veterano foi calouro” (ESCOLA NAVAL, 1955, p.87).

A última edição impressa, atualizada e distribuída do livreto foi a de 2007, onde pudemos constatar que logo no terceiro parágrafo da primeira seção, intitulada “aos novos aspirantes”, é destacado que: “A carreira escolhida é das mais fascinantes. Acentua o amor pela pátria e ensina o respeito e a admiração pelo mar. [...] A força de vontade e o espírito de sacrifício serão as principais armas de que irás dispor” (ESCOLA NAVAL, 2007, p.5).



Figura 5.
Nossa Voga
Fonte: O autor.

Na apresentação desse livreto em questão, é discutido que o seu surgimento se deu em 1954, mas que ocorreu um período sem ser publicado e distribuído durante a década de sessenta, sem maiores detalhes, retornando no início dos anos setenta, “[...] para não mais se ausentar na formação do Aspirante” (ESCOLA NAVAL, 2007, p.7).

As informações que constituem os capítulos não se diferem em grande medida do livreto de 1954/55, por isso mesmo, ao final da apresentação, é destacado que “Por este motivo, a leitura atenta e minuciosa da NOSSA VOGA determinará, com certeza, uma adaptação mais fácil e amena à vida na Escola Naval e às tradições marinheiras” (ESCOLA NAVAL, 2007, p.7).

Podemos apresentar que o grande diferencial da primeira e da última edição impressa e distribuída em formato de livreto foi a apresentação do que venha a ser Poder Naval e o art. 142 da nossa Carta Magna

sobre as Forças Armadas e sua missão constitucional. Outra diferença foi a apresentação, na seção “Caráter Marinheiro”, dos 16 conceitos dos valores integrantes da Rosa das Virtudes.

Atualmente, não existe mais uma edição impressa e distribuída, sendo disponibilizado um PDF para ser baixado do sítio da instituição, cuja edição é datada de 2021. Na seção “Aos Novos Aspirantes”, uma diferença na atualização das edições de 2007 e a de 2021 foi a inclusão das mulheres, que a partir de 1980 passaram a constituir a força de trabalho da MB como oficiais e praças e, em 2014, também como Aspirantes da EN. E assim: “Escolher ser Oficial de Marinha é **escolher comandar homens e mulheres**, em presença da infinidade do céu e sobre a imensidão do mar, para o bem de nossa Marinha e para a defesa de nosso País” (ESCOLA NAVAL, 2021, p. 4, grifo nosso).

Uma outra ampliação considerada nos livretos foi a inclusão da seção “As Águas Jurisdicionais Brasileiras”, onde é apresentada a Amazônia Azul. É um ponto que julgamos importante em relação ao tema deste estudo, ou seja, os valores e as gerações, em que também é destacado que algumas coisas não mudam, como o respeito mútuo a bordo e a solidariedade na carreira, tudo com uma sólida formação profissional que recebe da MB.

Nas leituras comparativas das seções das diversas edições aqui retratadas, podemos verificar que houve uma redução sentida nas informações gerais aos novos Aspirantes, como a retirada dos itens: parte de ocorrência, contravenções, citações especiais, prêmios, aulas, estudos, refeições, visitas, licenciamentos, representação, apresentação, bar, barbearia, lavanderia, e o que julgamos de suma importância, a cola. Estamos em um século da comunicação instantânea, do “dr. Google”, que se soma, em 2014, à entrada no currículo da EN do Trabalho de Conclusão de Curso, onde o problema ético na pesquisa, ou seja, a questão do plágio e da cola digital, entra em consonância com a formação acadêmica e profissional do futuro oficial.

ANÁLISE E DISCUSSÃO

A partir desse ponto, vamos descrever o livreto “Nossa Voga” inicialmente nas palavras do Almirante

Carlos Augusto Vilhena de Magalhães Cunha, nosso entrevistado, autor em parceria com o saudoso Almirante Gothardo de Miranda e Silva, à época, década de 1953, Aspirantes veteranos e encarregados da instrução militar dos calouros, que apresentaram a ideia, de imediato aceita pelo comandante da 1ª Cia do Corpo de Alunos, Capitão-Tenente Telmo Becker Reifschneider, que também galgou o generalato, de elaborar uma apostila onde pudessem “dissipar as dúvidas naturais que surgem no início da carreira” (ESCOLA NAVAL, 1954, p.5).

O Almirante Vilhena respondeu a três perguntas abertas que fizemos em nossa entrevista, sendo a primeira a motivação para a elaboração do livreto “Nossa Voga”. A resposta foi direta, deixando claro que foi o de dar as boas-vindas aos novos Aspirantes, mas com algum documento que diminuísse suas dúvidas iniciais, com a breve história da Escola Naval, desde a sua criação, transferência e independência do Brasil, e outros temas julgados interessantes, inclusive tratando do serviço, da cola, dos nossos heróis, dos hinos e canções, das aulas, da educação física.

O Almirante Vilhena fez questão de destacar que o mentor e quem organizou o livreto foi o CT Reifschneider, que com sua batuta a apostila desejada virou o reconhecido “Nossa Voga”. Outra informação importante foi a de que o Almirante Gothardo foi quem elaborou a última seção chamada de “Você sabia?”. A seção, em síntese, tem 62 informações importantes e de caráter marinho e histórico para os calouros, como por exemplo logo em seu item 1, apresenta “Que TAMANDARÉ é o Patrono da Armada Brasileira”, ou no 43, “que após o arriar da bandeira Nacional é costume dar ‘boa-noite’ aos mais antigos que encontrar”, terminado com a frase “TUDO PELA PÁTRIA” em caixa alta e bem destacada. (ESCOLA NAVAL, 1955, p.151).

A segunda questão da entrevista foi a curiosidade que existe do aparecimento da “Rosa das Virtudes” na primeira página do livreto. A resposta foi simples, ele não sabia, mas creditou a ação do CT Reifschneider como seu organizador. O importante e que podemos retirar da figura disposta, sem seus conceitos, é que eles sejam “os nossos rumos, Escola Naval, Marinha do Brasil”.

A terceira pergunta, que foi prontamente rechaçada pelo entrevistado, foi se a “Revolta dos Anjos”, ocorrida em 1948 na EN, tinha relação com o lançamento do livreto. Ele afirmou que não tinha nada a ver, visto que o reflexo dos eventos acontecidos anteriormente não se sentia pesar na Escola quando começou sua formação em 1950. Podemos destacar, nas palavras do comandante do Corpo de Alunos, à época Capitão de Corveta Carlos Borba, que “O trabalho é grande, sendo primordial que desenvolvam confiança em si próprios, iniciativa, integridade moral e obediência leal às ordens e regulamentos” (ESCOLA NAVAL, 1955, p.7).

Continuando a análise dos livretos e nas palavras de um ex-diretor da Escola, dirigidas em 1951 aos alunos do então curso prévio: “Começais hoje uma vida nova. [...] Sentireis a honra de vestir o uniforme de uma classe que tem por missão a defesa da honra e da independência da Nação e que sempre voltou com glória do campo de batalha”. (ESCOLA NAVAL, 1955, p.38-39).

O último número impresso, de 2007, em sua parte inicial, apresenta também o boas-vindas aos novos Aspirantes, destacando “[...] que foram selecionados entre os melhores de tua geração para fazer parte de uma das mais **tradicionais** instituições do Brasil – a Escola Naval” (ESCOLA NAVAL, 2007, p.5, grifo nosso). Vale ressaltar que é a casa em que agora irão morar, com uma formação militar, acadêmica e também física. Continuando o tema, é afirmado que a carreira escolhida é de amor à Pátria e o respeito e admiração pelo mar.

O termo que é desvelado no capítulo de “Apresentação” é o conceito de “voga”, que é empregado nas atividades de remo, significando a cadência que deve ser dada por todos nas remadas. Assim apresentado e contextualizado que surge a finalidade principal do pequeno livro, ou seja: “[...] dar informações importantes que contribuam para a formação daqueles que se iniciam na carreira naval, bem como auxiliar o novo aspirante adaptar-se à vida, à cadência da Escola naval, enfim, à NOSSA VOGA” (ESCOLA NAVAL, 2007, p.7).

Nesta versão atualizada, de 2007, foi tratado do tema do Poder Naval, onde é lembrado que para o Brasil “[...] o uso do mar se constitui em uma opção

mandatória para a concretização dos anseios de desenvolvimento nacional e afirmação político-econômica no cenário mundial” (p.12). Tal tema não foi discutido na versão original, de 1954/55, sendo um acréscimo que foi julgado necessário para os futuros oficiais da Marinha. Como a nossa Constituição Federal é de 1988, foi somada também a missão constitucional das Forças Armadas, deixando claro que a “[...] hierarquia é um dos sustentáculos da Marinha” (ESCOLA NAVAL, 2007, p.13).

Atualmente, não temos mais o livreto sendo impresso e distribuído gratuitamente aos novos calouros, como já informado em seção anterior. Foi disponibilizado um arquivo em PDF, cujo título se mantém “Nossa Voga”, uma publicação destinada aos Aspirantes, edição de 2021. A parte que introduz as boas-vindas se mantém a mesma, mas foi acrescida uma seção específica sobre o tema da “Amazônia Azul”. O tema do Poder Naval é mantido, o mesmo referente à missão constitucional, em que é reforçado que a disciplina e a hierarquia são os sustentáculos da Força.

Os conceitos dos valores constantes da Rosa das Virtudes são expostos. Importante destacar que é apresentada como sua origem o ano de 1954, quando da publicação da primeira edição do “Nossa Voga”, em que verificamos anteriormente ser apresentada apenas a figura em si. Em consonância com o objeto deste estudo, a atual publicação afirma-nos que “[...] em que pese a evolução dos tempos, mantém-se inalterada, em consequência de seus conceitos exprimirem as verdadeiras qualidades dos homens e mulheres do mar, bem como tudo aquilo que a nossa Marinha espera da formação moral e profissional de seus Aspirantes” (ESCOLA NAVAL, 2021, p.22).



Figura 6.
“Nossa Voga”
em PDF
Fonte: EN
(2021).

À GUIA DE CONCLUSÃO

O livreto “Nossa Voga” foi a forma que encontraram, em meados do século passado, de dar boas-vindas aos novos estudantes que adentravam o solo sagrado de Villegagnon, os conhecidos calouros. Con-

forme nossas considerações iniciais, que navegaram pela história das publicações que foram apresentadas desde os jovens oficiais até o manuscrito para os incautos calouros, podemos constatar que a fortaleza do homem do mar está em ser um líder para os seus pares e subordinados. Como três marcações na carta determinam a certeza de um ponto, podemos assegurar que a tradição, os valores e a liderança determinam em grande medida uma formação de qualidade dos nossos jovens oficiais.

A partir da comparação nos textos de 1954, passando por 2007 e o atualmente disponibilizado para baixar, de 2021, podemos verificar que certos pontos destacados na edição original poderiam ser avaliados para retornarem, como exemplo a seção “Você sabia...”, atualizada logicamente com algumas informações importantes vivenciadas na atualidade e que devem ser de conhecimento de todos os oficiais. Não poderemos esquecer os hinos, a histórias das mulheres na MB e na Escola Naval, entre outros temas de domínio geral e contínuo, que perpassam o tempo, caminhando *pari passu* na história de uma forte Nação.

Os nossos heróis sempre continuarão a ser as nossas referências como conquistadores do reconhecimento pelo legado que deixaram de amor à Pátria, com o sacrifício da própria vida. Assim, seria interessante, em uma nova versão, a inclusão, na seção “O Nosso Passado”, do herói Jerônimo de Albuquerque Maranhão, que foi o primeiro comandante de uma força naval brasileira, considerado o herói da Batalha de Guaxendura, de 19 de novembro de 1614, que tem o seu busto, desde 2015, à frente do mastro principal da Escola Naval. Como questão de reconhecimento da Marinha, a segunda fragata Classe “Tamandaré”, a F-36, será denominada “Jerônimo de Albuquerque”.

Acreditamos que a primeira impressão é a que fica. Por isso mesmo, sentimos a necessidade de escrever sobre um livreto que há quase 70 anos dá as boas-vindas aos novos Aspirantes da Escola Naval. Acreditamos que tanto a primeira edição quanto a versão atual em PDF cumprem, em grande medida, para o que se deseja como primeiro contato. Porém, seria interessante se pensar em uma publicação impressa, em formato de livreto, que tivesse, além de

algumas informações iniciais para quem chega à Marinha, independentemente do seu centro de formação, mas que fosse uma espécie de referência a ser consultada durante toda a carreira, bem sintética e atual.

Ser tradicional não é ser antigo, velho; interiorizar os valores na formação não para na geração, eles são perenes e estruturantes, faz parte do DNA do marinho. “Nossa Voga” (1955, p.145) nos faz refletir, na seção **VOCÊ SABIA?** Item “38 – Que a atitude que um indivíduo apresenta é um espelho no qual se pode ver refletido o seu interior”.

AGRADECIMENTOS

Aos CMG Helder Velloso Costa e Ronald dos Santos Santiago, da bibliotecária Marcia Prestes Taft e SO Marcos Cavalcanti Ferreira da DPHDM, e do apoio recebido das bibliotecas da DPHDM e da Escola Naval. Todos foram importantes no levantamento bibliográfico e documental deste estudo.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Marinha do Brasil. **Conselho aos jovens da Marinha**. Biblioteca da Marinha: Rio de Janeiro, 2010.
- ESCOLA NAVAL, **Nossa Voga**. Rio de Janeiro, 1954.
- ESCOLA NAVAL, **Nossa Voga**. Rio de Janeiro, 1955.
- ESCOLA NAVAL, **Nossa Voga**. Rio de Janeiro, 2007.
- ESCOLA NAVAL, **Nossa Voga**. Rio de Janeiro, 2021.
- GUILHEM, H. A. **Conselhos aos jovens oficiais**. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1915.
- PAULA, P. de. et al. Clima e cultura organizacional em um organização pública. **Gestão & Regionalidade**, v.27, n.81, p.59-73, set./dez. 2011. Disponível em: https://seer.uscs.edu.br/index.php/revista_gestao/article/view/1279. Acesso em: 21 jul. 2022.
- TUDO o que você queria saber sobre a Escola: mas não “queria” perguntar. 19??.
- VILLAR, F. **Faze assim...** breviário moral e cívico. 2. ed. Rio de Janeiro: Saturno, 1952.

A ORIGEM DA ROSA DAS VIRTUDES

*Capitão de Mar e Guerra (Ref.)
Pedro Gomes dos Santos Filho¹*

INTRODUÇÃO

De acordo com o que preconiza a Doutrina de Liderança da Marinha do Brasil (EMA-137), os “valores da Marinha” são traduzidos por meio do conjunto de princípios e costumes expressos na simbólica figura da Rosa das Virtudes. É contumaz encontrarmos nas Organizações Militares da MB esse importante símbolo, que sintetiza os referenciais sobre como devem proceder aqueles que servem à Marinha do Brasil.

A tradicional publicação da Escola Naval “Nossa Voga” registra que “a Rosa das Virtudes foi publicada oficialmente em 1954, quando da divulgação da 1ª edição daquela publicação” (ESCOLA NAVAL, 2021, p.22). Entretanto, não apresenta dados que possam indicar, mais precisamente, a sua origem e o seu criador.

A publicação EMA-137, tanto na 1ª edição de 2004 quanto na 1ª Revisão, de 2013, embora apresente no seu anexo a figura e os conceitos da Rosa das Virtudes, também não ostenta informações que possam esclarecer as dúvidas existentes quanto à sua origem. O mesmo ocorre com o Manual de Liderança (DEnsM-1005), 1ª edição de 1996, que nem mesmo faz alusão à Rosa das Virtudes².

Essas dúvidas sobre a Rosa nos motivaram a realizar uma pesquisa, cujos resultados são descritos a seguir, no sentido de levantar dados que permitam conhecer como surgiu, quem é o autor, como se deu a sua evolução ao longo do tempo e a quem coube a brilhante ideia de representar os “valores da Marinha” em uma rosa à semelhança da rosa dos ventos, com dezesseis pontos ou direções.

¹ Doutor em Política e Estratégia pela Escola Superior de Guerra.

² Na DEnsM-1005, a Rosa somente aparece em 2018, no Anexo da 1ª revisão da publicação, também sem esclarecer a sua origem.

A PESQUISA

A pesquisa foi realizada lançando mão do excelente acervo histórico existente na biblioteca da Escola Naval, o que permitiu chegar a bom termo no propósito pretendido. É interessante constatar desde logo que, ao final do trabalho, veremos que a inspiração para a concepção da Rosa das Virtudes foi um Oficial de Marinha, vulto da História Naval brasileira: o Almirante Luiz Felipe de Saldanha da Gama.

O início

A pesquisa nos remete há 82 anos atrás, em janeiro do ano de 1940, quando foi publicada a primeira edição do livrete denominado “Faze assim... breviário moral e cívico”, de autoria do então Capitão de Mar e Guerra Frederico Villar, cuja capa da 2ª edição, de 1952, é apresentada na Figura 1.

O trabalho (2ª edição, 1952), já esgotado e de difícil aquisição, chegou às nossas mãos por cortesia do CMG (RM1) Helder Velloso Costa, por indicação do CMG (RM1-IM) Hércules G. Honorato, que cita o livrete no seu artigo sobre a publicação “Nossa Voga”.

O livrete é dividido em vários capítulos, onde o autor discorre sobre o que chama de Educação Naval, dá conselhos aos jovens oficiais, a exemplo do que

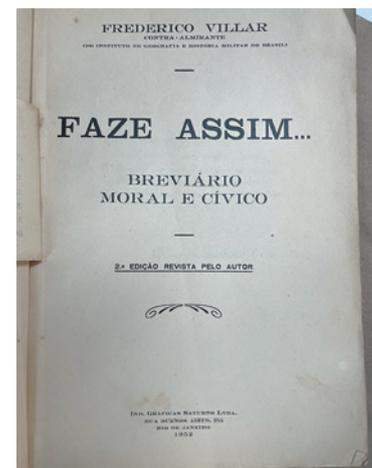


Figura 1. Segunda edição do livrete “Faze assim...”

fez o Almirante Henrique Aristides Guilhem na sua obra de 1915, comenta sobre a arte de viver e conclui com uma série de mais de uma centena de recomendações sob o título “Faze assim...”, finalizando com pequeno texto sobre a educação física na Marinha. Entretanto, o capítulo mais importante para o propósito deste trabalho é o que recebe o título de “A voz dos Mestres – como conduzir os subordinados”. Nesta parte da publicação, o Almirante Villar apresenta a expressão “caráter marinho”. Diz o Almirante:

Por ser a Marinha, antes e acima de tudo, uma profissão de sentimento – O CARÁTER HÁ DE SEMPRE PREDOMINAR COMO FUNDAMENTO DA PROFISSÃO; a maior capacidade técnica pode naufragar desde que lhe falte o “Espírito da Marinha”, desde que lhe falte “caráter marinho”. (VILLAR, 1952, p.42)

Seguindo em sua explanação, o Almirante, pela primeira vez, lista o que ele considera os atributos mais importantes nos quais está alicerçado o “caráter marinho”.

O “caráter marinho” funda-se nos seguintes atributos principais: Coragem, Lealdade, Zelo, Sinceridade, Espírito de Sacrifício, Critério, Decisão, Iniciativa, Confiança em si próprio, Tenacidade, Discreção, Tato, “Fogo Sagrado”, e Fidelidade ao Serviço. (VILLAR, 1952, p.43 – com grifo no original; mantida a grafia original da palavra Discreção)

A partir daí, o autor conceitua os 14 atributos citados, que mais tarde irão evoluir para os 16 rumos da Rosa das Virtudes, como veremos a seguir.

A primeira Rosa

A primeira Rosa das Virtudes, ainda sem essa denominação, surge em 1946 com a publicação de novo documento, também de autoria do então Comandante Frederico Villar, inicialmente chamado “Breviário de Educação moral, cívica, social e militar da jovem Ma-

rinha”. É interessante registrar que, na edição da publicação de 1959 (figura a seguir), o título é simplificado e o autor, logo de início, apresenta a definição de “breviário”, ao que parece termo bastante empregado à época: “Aproveitamento de obras editadas no Brasil e no estrangeiro com o propósito de facilitar a sintonia geral da iniciativa e realizar a propaganda de ideias pelas classes distintas da sociedade”. (VILLAR, 1959, p.27)

O documento, com propósito semelhante ao “Faze assim...”, foi publicado especialmente para as comemorações do Centenário do Almirante Saldanha da Gama, em paralelo com a inauguração de monumentos³ e a realização de uma série de conferências sobre o Almirante.

Capas dos exemplares das edições de 1946 e 1959 são apresentadas nas figuras 2 e 3.

Na sua primeira edição, o “Breviário” contém os seguintes assuntos: “O Mestre Insigne (Saldanha)”; “O Espírito da Marinha”; “Aos jovens oficiais”; “O caráter marinho”; “Normas de bem viver naval, militar e social”; “Sinais de respeito e etiquetas navais”; “A cultura física e esportes”.

Na segunda edição, de 1959, os assuntos são os mesmos acrescidos de outros itens como comple-

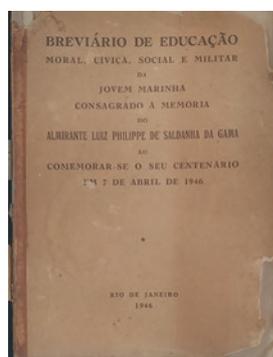


Figura 2. “Breviário de Educação moral, cívica, social e militar da jovem Marinha”, edição de 1946

(O Museu da EN possui em seu acervo um exemplar desta edição)

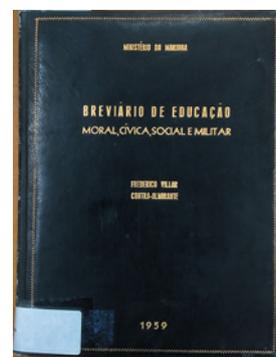


Figura 3. “Breviário de Educação moral, cívica, social e militar da jovem Marinha”, edição de 1959, com título reduzido para “Breviário de Educação moral, cívica, social e militar”

(A biblioteca da EN possui em seu acervo dois exemplares desta edição)

³ A estátua de Saldanha, instalada no bairro de Ipanema, RJ, e o marco que assinala o local onde o Almirante tombou, localizado em Campo Osório, RS.

mento. No tópico “O caráter marinheiro” dessa edição, o autor registra a sua conceituação:

Caráter é o conjunto de qualidades que distinguem as pessoas umas das outras, sob os pontos de vista moral e mental. [...]

Na vida marinheira, o caráter adquire traços especiais, resultantes do meio, dos hábitos de bordo, do amor que o homem do mar dedica ao seu navio e à sua profissão, da necessidade de cooperação de todos bordas-a-dentro e de navio a navio. (VILLAR, 1959, p.77)

Após concluir o que define por “caráter marinheiro” e fazer considerações sobre o tema, Villar arremata:

O caráter do Oficial de Marinha é formado por um conjunto de qualidades e disposições, por uma certa Mentalidade, por traços especiais, em suma, que cada qual deve aperfeiçoar em si próprio e que a seguir serão estudados. São esses os **dezesseis rumos da rosa do caráter marinheiro**. (VILLAR, 1959, p.78 – grifo nosso)

A partir daí, apresenta os 16 rumos, enunciando os seus conceitos, e, pela primeira vez, aparece a figura da rosa, ainda denominada “rosa dos ventos do caráter marinheiro” (Figura 4).

Nota-se que nesse “Breviário”, além da inclusão e supressão de alguns atributos (ou valores), a quantidade foi alterada de 14 para 16. Provavelmente, a adição de mais dois atributos foi para completar as 16 direções exigidas por uma rosa dos ventos (ver figura no Anexo).

Embora tenha sido o responsável pela escolha dos atributos e pela sua conceituação, a ideia de colocá-los em uma rosa dos ventos não se originou do autor. Segundo ele nos conta no livro onde são registrados os eventos das comemorações sobre o Centenário do Almirante Saldanha, ao levar um esboço do livrete para apreciação do Contra-Almirante Adalberto de Lemos Basto, Diretor da Escola Naval, partiu deste a excelente ideia, conforme podemos observar no relato apresentado na Figura 5.

- I — Patriotismo
- II — Honra
- III — Aptidão para o Mando
- IV — Coragem
- V — Lealdade
- VI — Espírito Militar
- VII — Iniciativa
- VIII — Aplicação, Tenacidade
- IX — Cooperação
- X — Fogo Sagrado
- XI — Tato, Discreção
- XII — Fidelidade ao Serviço
- XIII — Decisão
- XIV — Zêlo
- XV — Ordem, Economia
- XVI — Abnegação, Espírito de Sacrifício

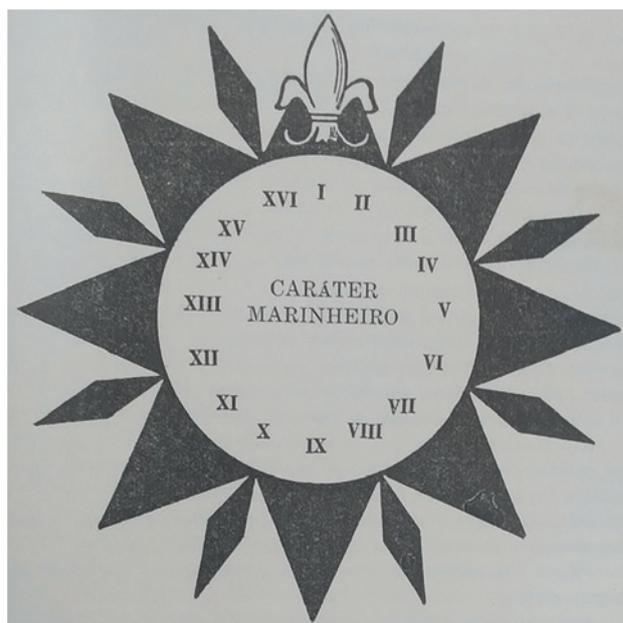


Figura 4. Os 16 rumos e imagem da ROSA DOS VENTOS DO CARÁTER MARINHEIRO

Fonte: “Breviário de Educação moral, cívica, social e militar”, 1959, p.79.

Quando supusemos ter em mão a necessária matéria prima, corremos para a Escola Naval, onde, com a boa vontade e o entusiasmo do Almirante Lemos Basto, pusemos em ordem o nosso dossier. O Diretor da Escola Naval tomou a si a parte relativa aos Aspirantes. Imaginou uma “ROSA DOS VENTOS DO CARÁTER DO MARINHEIRO”: As dezesseis qualidades másculas que o deviam ornar. Não contente com a sua valiosa colaboração, pediu que o Ministro Guilhem desse, para ajudar-nos, o destaque para a Escola Naval de um hábil funcionário civil da Secretaria do Ministério da Marinha, Júlio Valença de Lemos, que muito útil nos foi. Era um homem inteligente e bom, e, ademais, “solidário” com o que estavam fazendo dentro do Espírito da Marinha...

Figura 5. Relato sobre a ideia da “Rosa dos Ventos do Caráter do Marinheiro”

Fonte: Centenário do Almirante Saldanha, 1947, p.203.

Este dado ganha importância na medida em que permite afirmar, comprovadamente, que a Rosa das Virtudes teve a sua origem na Escola Naval, em Ville-gagnon. Este fato ocorreu no início dos anos 1940, no período que abrange o Comando do Almirante Lemos Basto: 30/03/1940 – 23/09/1942.⁴

A evolução da Rosa

Oito anos após a publicação do “Breviário”, surge, na primeira edição da publicação “Nossa Voga”, a apresentada ao lado (Figura 6), que até hoje é a referência para as diversas figuras que representam a Rosa das Virtudes.

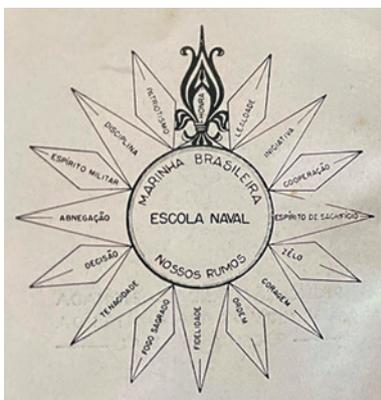


Figura 6. Rosa das Virtudes

Fonte: *Nossa Voga*, 1954.

Nota-se que, além de representar a Honra como Norte em substituição ao Patriotismo, a figura traz modificações na sequência dos valores (no sentido dos ponteiros do relógio), eliminação e inclusão de alguns valores e alterações nos nomes de outros. Cabe salientar que a figura se repete nas edições de “Nossa Voga” dos anos de 1955 e 1956 sem, nessas três edições, apresentar os conceitos de cada valor (ou atributo ou rumo) e sem registrar a designação “Rosa das Virtudes”.

Até onde a pesquisa pôde alcançar, os conceitos de cada rumo e a denominação Rosa das Virtudes aparecem a partir de 1994 e são publicados na “Nossa Voga” de 2001, que mantém a figura exatamente igual a de 1954.

Mas, afinal, o que leva a concluir que a figura da Rosa de 1954 (e atual) e os conceitos dos Rumos são decorrentes da rosa dos ventos do caráter marinho, sugerida pelo Almirante Lemos Basto?

Embora as figuras sejam diferentes, a Rosa de 1954 (e atual) praticamente repete os rumos da Rosa de 1946, alterando, é verdade, o Norte e a sequência dos valores

no sentido dos ponteiros do relógio. No que tange aos rumos, é fácil constatar que os conceitos atualmente em vigor são paráfrases, mais elaboradas e concisas, daqueles registrados nas obras de Frederico Villar, por vezes repetindo *ipsis litteris* frases dos conceitos enunciados pelo autor na edição de 1959 (ver as comparações no Anexo).

Saldanha como inspiração

Frederico Villar foi Aspirante de Saldanha e o acompanhou quando o Almirante decidiu aderir à Revolta da Armada. O início do livrete “Faze assim...” apresenta uma dedicatória ao seu ídolo, onde assinala:

À saudosa memória de seu grande Amigo e ilustre Chefe Almirante Luiz Felipe de Saldanha da Gama, modelo de Perfeição, tipo ideal de Bravura, de Galanteria e de Elegância. (VILLAR, 1952)

No “Breviário”, publicado em 1946, o autor volta a dedicar seu trabalho ao antigo Chefe, registrando:

GRATIDÃO ETERNA – Ao saudoso Almirante LUIZ PHELIPPE DE SALDANHA DA GAMA e a todos aqueles que, no glorioso passado, deram à Marinha todo o seu esforço, o seu coração, o seu sangue e a sua vida, e, por sua dedicação exemplar e seus magníficos exemplos, serviram de guia na elaboração deste Breviário.

No capítulo “A arte de viver” do “Faze assim...”, Villar cita o livrete “Don’t”⁵ e amplia as informações sobre ele no “Breviário de Educação moral, cívica, social e militar”, assinalando que:

Quando em 1892 o Almirante Saldanha assumiu a Diretoria da Escola Naval, fez distribuir pelos Aspirantes um livrinho intitulado “Don’t” (“Não faça”) e instituiu as normas das Boas Maneiras – iniciativa coroada do mais completo êxito. (VILLAR, 1959, p.27)

⁴ Villar assinala que, quando a sua obra estava quase pronta, eclodiu a 2ª Guerra Mundial, e a publicação do livrete só pôde ocorrer em 1946, durante as comemorações do Centenário do Almirante Saldanha.

⁵ Possivelmente, o livreto “Don’t” deu origem ao “Breviário de Educação”, documento que sofreu uma adaptação, em 1983, pelo Capitão de Corveta Afrânio Paes Leonardo Pereira Júnior, e que pode ser encontrado na página da intranet da EN.

Assim, o autor dá a entender que suas obras foram inspiradas por essa publicação de iniciativa do próprio Saldanha da Gama e por tudo que o Almirante representava para ele, haja vista as dedicatórias registradas nos dois livretes. Estes detalhes, aliados ao fato de que o primeiro capítulo do “Breviário de Educação moral, cívica, social e militar” é dedicado exclusivamente ao seu ídolo, nos leva a concluir que os rumos da Rosa das Virtudes foram realmente inspirados no insigne homem do mar e grande líder naval, o Almirante Luiz Felipe de Saldanha da Gama.

CONCLUSÃO

Em síntese, a pesquisa realizada indica os fatos a seguir registrados.

Os atributos do caráter marinheiro originais foram concebidos pelo Comandante Frederico Villar e, pela primeira vez, registrados no livrete de sua autoria “Faze assim...”, publicado em 1940, com 2ª edição em 1952.

Os 14 atributos originais, modificados, aperfeiçoados e acrescidos de dois outros, foram apresentados ao Diretor da Escola Naval, Contra-Almirante Adalberto de Lemos Basto, no início da década de 1940.

A ideia de colocar os atributos do caráter marinheiro em uma rosa dos ventos foi do Almirante Lemos Basto, durante a sua gestão na EN (30/03/1940 – 23/09/1942). Este fato garante que a atual Rosa das Virtudes teve origem na Escola Naval, em Villegagnon.

Em 1946, fazendo parte das comemorações do Centenário do Almirante Saldanha, foi publicado o livrete, também de autoria do Comandante F. Villar, intitulado “Breviário de Educação moral, cívica, social e militar da jovem Marinha”, que registra os atributos e apresenta a pioneira “rosa dos ventos do caráter marinheiro”, que se transformou na Rosa das Virtudes. A 5ª edição do “Breviário”, com o título reduzido, foi publicada em 1959, quando o Comandante Villar já havia atingido o Almirantado e encontrava-se na Reserva. Como mencionado anteriormente, a leitura das duas publicações nos leva a inferir que a atual Rosa das Virtudes foi inspirada nas qualidades e no exemplo do Almirante Luiz Felipe de Saldanha da Gama.

A primeira edição da publicação “Nossa Voga”, de

1954, apresenta a figura da Rosa que permanece em vigor até hoje, com modificações com relação à pioneira, sem apresentar os conceitos e a denominação Rosa das Virtudes, mas registrando, pela primeira vez, a expressão “Nossos Rumos”. A figura é repetida nas publicações “Nossa Voga” dos dois anos subsequentes.

A publicação “Nossa Voga”, de 2001, volta a utilizar a expressão “caráter marinheiro”, comentando sobre o seu significado, publica a figura sem diferenças com relação a de 1954 e expõe os conceitos dos rumos, praticamente iguais aos conceitos dos atributos assinados por Villar no “Breviário de Educação”, de 1946.

Por tudo o que foi exposto, parece ser possível afirmar que a primeira Rosa, com os conceitos de cada rumo, foi publicada oficialmente em 1946, ano do Centenário do Almirante Saldanha, por ocasião da publicação do “Breviário de Educação moral, cívica, social e militar da jovem Marinha”, em consequência do trabalho e da competência dos Almirantes Villar e Lemos Basto, a quem, por dever de justiça, devemos reconhecer como os criadores da figura e dos conceitos originais que, após algumas modificações, se transformaram na atualmente denominada Rosa das Virtudes.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Marinha do Brasil. Diretoria de Ensino da Marinha. **Manual de Liderança**. 1ª Rev. Rio de Janeiro, 2018.
- _____. Estado-Maior da Armada. EMA - 137. **Doutrina de Liderança da Marinha**. 1ª Rev. Brasília, 2013.
- _____. Ministério da Marinha. **Centenário do Almirante Saldanha: 1846 – 1946**. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1947.
- ESCOLA NAVAL, **Nossa Voga**. Rio de Janeiro, 1954.
- ESCOLA NAVAL, **Nossa Voga**. Rio de Janeiro, 1955.
- ESCOLA NAVAL, **Nossa Voga**. Rio de Janeiro, 1956.
- ESCOLA NAVAL, **Nossa Voga**. Rio de Janeiro, 2001.
- ESCOLA NAVAL, **Nossa Voga**. Rio de Janeiro, 2021.
- VILLAR, F. **Faze assim...** breviário moral e cívico. 2. ed. Rio de Janeiro: Saturno, 1952.
- VILLAR, F. **Breviário de Educação moral, cívica, social e militar**. 5. ed. Rio de Janeiro: Diretoria de Hidrografia e Navegação, 1959.

ANEXO

I – Breve biografia do Almirante Frederico Villar

CONTRA-ALMIRANTE FREDERICO VILLAR

“Aspirante de Saldanha da Gama, acompanhou este grande Chefe nas jornadas históricas de 1893 a 1895; depois, como oficial, ilustrou todas as Comissões que desempenhou, tanto em terra quanto no mar; foi o pioneiro da nacionalização da pesca no Comando, que lhe coube, do Cruzador “José Bonifácio”, o primeiro navio que a Marinha teve com o nome do Patriarca da Independência; e hoje, na Reserva, ainda aplica todo o seu entusiasmo às coisas da Marinha”.

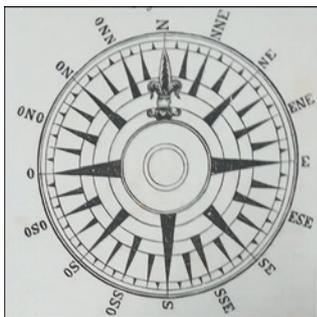
Dados sobre o Almirante Villar, contidos na Apresentação da reedição, de 13 de dezembro de 1959, do seu “Breviário de Educação moral, cívica, social e militar da jovem Marinha”.

II – Evolução da Rosa de 1946 para a de 1954

- Mudou o Norte de “Patriotismo” para “Honra”;
- É alterada a sequência (no sentido dos ponteiros do relógio);
- Desaparecem por completo os rumos: “Aptidão para o mando” e “Tato, Discreção”¹;
- O rumo “Abnegação, Espírito de Sacrifício” é separado em dois rumos “Abnegação” e “Espírito de Sacrifício”;
- “Disciplina” somente aparece a partir de 1954;
- Têm suas denominações alteradas:
 - “Fidelidade ao Serviço” passa a ter o nome “Fidelidade”;
 - “Aplicação, Tenacidade” passa a ter o nome “Tenacidade”;
 - “Ordem, Economia” passa a ter o nome “Ordem”.

¹ Grafia da palavra no original.

III – Rosa dos Ventos



“ROSA DOS VENTOS – Folha de papel circundada ou não de uma lâmina de platina dividida em graus e partes do grau, que na bússola é superposta à agulha para indicar os rumos”.

Fonte: *Dicionário Marítimo, organizado pelo Barão de Angra, 1887.*

16 PONTOS ou DIREÇÕES

Cardeais: N, S, E, O; Colaterais: NE, SE, NW, SW; Subcolaterais: NNE, ENE, SSE, SSO, OSO, ONO, NNO.

IV – Comparação entre os valores da Rosa de 1946 e da atual

COMPARAÇÃO ENTRE VALORES		
“FAZE ASSIM...” 1940/52 sem Rosa	ROSA DE 1946 16 Rumos	ROSA DE 1954 (em vigor) 16 Rumos
	HONRA	HONRA (Norte)
	PATRIOTISMO (Norte)	PATRIOTISMO
FOGO SAGRADO	FOGO SAGRADO	FOGO SAGRADO
LEALDADE	LEALDADE	LEALDADE
ZELO	ZELO	ZELO
CORAGEM	CORAGEM	CORAGEM
INICIATIVA	INICIATIVA	INICIATIVA
DECISÃO	DECISÃO	DECISÃO
FIDELIDADE AO SERVIÇO	FIDELIDADE AO SERVIÇO	FIDELIDADE
	COOPERAÇÃO	COOPERAÇÃO
ESPÍRITO DE SACRIFÍCIO	ABNEGAÇÃO, ESPÍRITO DE SACRIFÍCIO	ABNEGAÇÃO
		ESPÍRITO DE SACRIFÍCIO
	ESPÍRITO MILITAR	ESPÍRITO MILITAR
	ORDEM, ECONOMIA	ORDEM
TENACIDADE	APLICAÇÃO, TENACIDADE	TENACIDADE
		DISCIPLINA
DISCREÇÃO	TATO, DISCREÇÃO	
TATO		
SINCERIDADE	APTIDÃO PARA O MANDO	
CRITÉRIO		
CONFIANÇA EM SI PRÓPRIO		
Sem rosa		

V – Comparação entre os conceitos da Rosa de 1946 e da atual

COMPARAÇÃO ENTRE CONCEITOS		
CARÁTER MARINHEIRO	BREVIÁRIO 1946/59	O caráter do Oficial de Marinha é, pois, formado por qualidades e disposições, por uma certa Mentalidade, por traços especiais, em suma, que cada um deve aperfeiçoar em si próprio e que a seguir serão estudados.
	NOSSA VOGA 2001 (*)	O caráter do Oficial de Marinha é, pois, formado por qualidades e disposições, por uma certa mentalidade, por traços especiais que cada um deve aperfeiçoar em si próprio.
HONRA	BREVIÁRIO 1946/59	A Honra é o patrimônio da alma.
	NOSSA VOGA 2001	A Honra é o patrimônio da alma.
LEALDADE	BREVIÁRIO 1946/59	A Lealdade é o verdadeiro, espontâneo e incansável devotamento a uma causa, a sincera obediência à autoridade dos superiores e o respeito aos sentimentos de dignidade alheia.
	NOSSA VOGA 2001	A Lealdade é o verdadeiro, espontâneo e incansável devotamento a uma causa, a sincera obediência à autoridade dos superiores e o respeito aos sentimentos de dignidade alheia.
INICIATIVA	BREVIÁRIO 1946/59	A Iniciativa é o ânimo pronto para conceber e executar.
	NOSSA VOGA 2001	A Iniciativa é o ânimo pronto para conceber e executar.
ZELO	BREVIÁRIO 1946/59	O Zelo pelo Serviço, por ser um atributo que não depende, em alto grau, como acontece com outros, de preparo profissional, de predicados especiais de inteligência e de saber, é, por isso mesmo, uma virtude que deve ser comum a todos os que servem à Marinha.
	NOSSA VOGA 2001	O Zelo é atributo que não depende, em alto grau, de preparo profissional, de predicados especiais de inteligência e de saber. É, por isso mesmo, virtude que deve ser comum a todos os que servem à Marinha.
CORAGEM	BREVIÁRIO 1946/59	É a força capaz de fazer com que aquele que ama a vida, e que nela é feliz, saiba arriscá-la e se disponha a morrer por uma causa nobre.
	NOSSA VOGA 2001	É a força capaz de fazer com que aquele que ama a vida, e que nela é feliz, saiba arriscá-la e se disponha a morrer por uma causa nobre.
COOPERAÇÃO	BREVIÁRIO 1946/59	Cooperar é auxiliar eficiente e desinteressadamente; é esforçar-se em benefício de uma causa comum.
	NOSSA VOGA 2001	Cooperar é auxiliar eficiente e desinteressadamente; é esforçar-se em benefício de uma causa comum.
FOGO SAGRADO	BREVIÁRIO 1946/59	O “Fogo Sagrado” é a paixão, a fé, o entusiasmo com que o Oficial se dedica à sua carreira; é o seu intenso amor à Marinha, o seu devotamento pela grandeza da sua profissão; é a larga medida de uma verdadeira vocação e de um sadio patriotismo; é o supremo amor pelo serviço.
	NOSSA VOGA 2001	O “Fogo Sagrado” é a paixão, a fé, o entusiasmo com que o militar se dedica à sua carreira; é o seu intenso amor à Marinha, o seu devotamento pela grandeza da sua profissão; é a larga medida de uma verdadeira vocação e de um sadio patriotismo; é o supremo amor pelo serviço.

COMPARAÇÃO ENTRE CONCEITOS		
TENACIDADE	BREVIÁRIO 1946/59	A aplicação é uma forma de dedicação e amor ao serviço. É a disposição para estudar tanto o material, em si e na maneira de utilizá-lo.
	NOSSA VOGA 2001	Aplicação é uma forma de dedicação, de amor ao serviço. É a disposição para estudar tanto o material em si como também a maneira de utilizá-lo.
DECISÃO	BREVIÁRIO 1946/59	Decidir é tomar resolução, é sentenciar, é orientar a ação. É coragem. Não há qualidade, no trato geral dos militares para com seus subordinados, que mais tenda a aumentar o respeito e confiança desses subordinados, do que sua capacidade de decidir.
	NOSSA VOGA 2001	Decidir é tomar resolução, é sentenciar, é orientar a ação. Não há qualidade, no trato geral dos militares para com seus subordinados, que mais tenda a aumentar o respeito e confiança desses subordinados, do que sua capacidade de decidir.
FIDELIDADE	BREVIÁRIO 1946/59	A fidelidade ao serviço impede que o militar cuide de afazeres e atividades estranhos à Marinha, enquanto estiver ao seu serviço, e negligencie as suas obrigações.
	NOSSA VOGA 2001	A fidelidade ao serviço impede que o militar cuide de afazeres e atividades estranhos à Marinha, enquanto estiver ao seu serviço, e negligencie as suas obrigações.
ORDEM	BREVIÁRIO 1946/59	A Ordem é diligência, porque economiza o tempo, e é previdência, porque o conserva.
	NOSSA VOGA 2001	A Ordem é diligência, porque economiza o tempo, e é previdência, porque o conserva.
ESPÍRITO MILITAR	BREVIÁRIO 1946/59	Espírito Militar é a qualidade que impele o Oficial a cumprir com sincero interesse, dentro da ética, os deveres e obrigações do Serviço, com disciplina e lealdade, sempre animado pelo desejo de ver brilhar o seu navio, a sua classe e aumentar a eficiência e o prestígio da Marinha.
	NOSSA VOGA 2001	Espírito Militar é a qualidade que impele o militar de cumprir com natural interesse, dentro da ética, os deveres e obrigações do serviço, com disciplina e lealdade, sempre animado pelo desejo de ver brilhar o seu navio, a sua classe e aumentar a eficiência e o prestígio da Marinha.
ESPÍRITO DE SACRIFÍCIO	BREVIÁRIO 1946/59	O “espírito de sacrifício” é mais: é a abnegação levada ao extremo, é a disposição sincera de realmente oferecer, espontaneamente, interesses, comodidades, vida, tudo, “em holocausto no altar da Pátria”.
	NOSSA VOGA 2001	O Espírito de Sacrifício é a disposição sincera de realmente oferecer, espontaneamente, interesses, comodidades, vida, tudo, em prol do cumprimento do dever.

(*) São os mesmos conceitos apresentados na Doutrina de Liderança da Marinha do Brasil (EMA-137), no Manual de Liderança (DEnsM-1005 – 1ª Revisão) e no Nossa Voga, 2021 (exceto o conceito de caráter marinheiro, que não consta nesta edição).

CONSELHOS AOS OFICIAIS RECÉM-FORMADOS

Capitão de Corveta (FN)

Raphael Baptista Mattos dos Anjos¹

Ao longo da minha fase inicial, na vida operativa, como oficial subalterno dentro da Marinha, passei por algumas situações e vivenciei algumas experiências pelas quais provavelmente todo tenente passará. À medida que o tempo passa, e ficamos mais antigos (também mais maduros), conseguimos entender o porquê de determinadas decisões, atitudes, e talvez, se pudéssemos voltar no tempo, teríamos uma forma melhor de enfrentar esse período inicial da vida na tropa. O fato é que todo Oficial Subalterno recém-formado, Guarda-Marinha e Segundo-Tenente, terá que assumir as responsabilidades e deveres de suas primeiras posições de liderança, sejam nos Batalhões de Fuzileiros, ou nos Navios da Esquadra.

Serão apresentados, a seguir, alguns conselhos, fruto de experiências vividas, estudos teóricos e apresentações vistas, que poderão ajudar os Oficiais em início de carreira a desempenharem melhor suas tarefas e a serem melhores líderes, no futuro que se aproxima:

SEJA HUMILDE

Bons líderes são aqueles humildes e fortes o suficiente para admitir que não sabem determinado assunto. Pedem ajuda e conselhos, em momento oportuno, a fim de obterem as informações suficientes para tirar suas conclusões e decidir. Opte por ser esse tipo de líder.

¹ Comandante do 2º Batalhão do Corpo de Aspirantes, Comandos Anfíbios, Guerreiro de Selva, Ex-Comandante do Grupo Especial de Retomada e Resgate do Batalhão de Operações Especiais de Fuzileiros Navais.

TENHA CONFIANÇA NA TROPA

Não é porque você se integrou recentemente ao seu Pelotão/Divisão que seus Sargentos, Cabos e Soldados irão ludibriá-lo e “passar a perna” em você. É verdade que você será testado inicialmente, portanto seja competente, desenvolva suas habilidades e saiba bem o seu trabalho. Mas não deixe de confiar nas praças, pois eles estarão ao seu lado. Na maioria das vezes eles estarão lá para ajudá-lo.

ESTEJA ABERTO AO APRENDIZADO

Um bom Segundo-Tenente sabe que tem muito a aprender. É verdade que você concluiu o seu curso de formação como Oficial, também concluiu o Curso Básico de Especialização, porém você não está mais na Escola. É hora de botar em prática todo o seu conhecimento teórico. Não pense que você sabe tudo e que não cometerá erros. Leia e estude a doutrina, e aprenda com a experiência de seus pares e mais antigos.

APRENDA COM SEUS SUBORDINADOS

Na Marinha, para Oficiais Comandantes, de Unidade, Subunidade ou Fração, temos a figura do Suboficial Adjunto, ou Sargento Auxiliar, por exemplo: Comandante de Batalhão/Suboficial-Mor; Comandante de GruCANf (Grupo de Comandos Anfíbios)/Sargento Auxiliar de GruCANf e Comandante de Pelotão e Sargento Auxiliar de Pelotão.

Imagine um típico Suboficial de Infantaria, que vem fazendo seu trabalho há muito tempo e está neste “*métier*” há 20/30 anos. Não o ignore, trate-o

com respeito. Peça-lhe conselhos e ajuda. Com prazer, ele compartilhará sua experiência e o ajudará a gerenciar o equilíbrio entre ser um membro da equipe (com muito a aprender) e ser o líder da equipe com uma palavra final.

SOBRE AMIZADE

Você não será um bom Comandante de Pelotão se for “o melhor amigo” dos membros do seu Pelotão. Não é necessário que você seja uma pessoa inflexível, e que se distancie de todos. Na verdade, deverá ser exatamente o contrário. Bons líderes são aqueles que trabalham com amor, pela instituição, pelo país, e por sua equipe. Porém é preciso saber que os Tenentes “superlegais” muitas vezes são “by passados” ou “ignorados” pelo seu Pelotão, e isso destrói a boa ordem e a disciplina. Seja uma pessoa justa, seja você mesmo, mas não seja amigo.

DESENVOLVA SUA CAPACIDADE DE RECONHECER PADRÕES

A arma mais importante em um campo de batalha é a capacidade humana de reconhecer padrões. Essa capacidade serve para você entender, se adaptar e dominar o futuro, à medida que ele se apresenta diante de seus olhos. É saber a solução de uma situação, por já tê-la vista anteriormente. Ao prestar o concurso do Colégio Naval, ou Escola Naval, você estudou tanto e fez tantas questões, que esgotou as possibilidades da banca de provas de criar questões “novas” de forma a identificar na primeira visada alguma questão que já foi resolvida antes. Da mesma forma, no Corpo de Fuzileiros Navais, existe uma série de procedimentos de combate chamados TAI (Técnicas de Ação Imediata). Sua eficiência depende da variedade de cenários treinados e da quantidade de repetições executadas. Bem treinada, a tropa dificilmente será surpreendida por uma situação inusitada.

CONHEÇA AS ÁREAS DE INTERESSE

Na vida militar, você precisa fazer uma leitura correta do ambiente operacional e das pessoas. Entender como criar simpatia entre você e seu pelotão, para li-

derá-lo, e com toda a certeza, caso precise construir um bom relacionamento com seu chefe, é melhor descobrir qual é sua área de interesse, o que o motiva e sua forma de pensar. Não se trata de ser “puxa-saco”, mas sim de ser inteligente.

Se o seu Comandante de Companhia for aficionado por corte de cabelo e uniforme, então mantenha seu cabelo curto e seus “boots” engraxados, e você não terá problemas. Se ele for um entusiasta de “corridões”, então treine duro, e nunca fique para trás. “Dance conforme a música”, isso evitará problemas para você, e respeitando a forma de pensar do seu chefe, ele também o respeitará.

SEJA ALTRUÍSTA

Os Tenentes têm o melhor emprego da Marinha, pois são eles que assumem as funções de Comandante de Pelotão, colocam a mão na massa. Este é o momento da vida em que você pode passar mais tempo com os soldados, em que você pode FAZER, e não SOLICITAR NO COMPUTADOR; é quando você pode LIDERAR, não AVISAR POR E-MAIL. Recomendo que valorize essa oportunidade e não a desperdice considerando-a como um trampolim, para “aparecer” e conseguir algo. Faça o seu melhor sem esperar nada em troca.

LÍDERES FORNECEM DIREÇÃO, ORIENTAÇÃO E PRIORIDADES

Evite o microgerenciamento, isso inibe a criatividade e iniciativa dos seus subordinados. No entanto, é preciso fornecer direção, orientação e ditar suas prioridades para o cumprimento da missão. Isso é chamado de *intenção do comandante*. O líder não dita todos os detalhes de como uma missão deverá ser cumprida. Ele estabelece as margens de segurança, passa algumas orientações gerais e os aponta na direção certa. Como o líder entende a situação geral, ele normalmente sabe algo que os subordinados não sabem, e abordará isso ao dar sua orientação.

UTILIZE BACK BRIEFS

As comunicações no meio militar podem ser uma questão de vida ou morte. Para evitar erros de comu-

nicação, existe uma técnica chamada *back brief*. Ela serve para verificar se a mensagem transmitida foi a mensagem recebida.

É quando o comandante transmite uma ordem, e pede que seus elementos subordinados devolvam o que entenderam (façam o cotejamento).

Exemplo 1:

Mensagem: “Conquiste a elevação, custe o que custar.”

Resposta: “Recebido, conquistar a elevação, custe o que custar.”

Exemplo 2:

Mensagem: “Faça A, pule B e faça C.”

Resposta: “Entendido, fazer A, pular B, e fazer C.”

Isso garante uma comunicação eficaz.

ADOTE A DOSAGEM DE COMANDO 3-5

Cada líder militar é capaz de comandar de três a cinco unidades subordinadas. Isso vale para um grupamento de patrulha naval ou para um comandante de companhia com três pelotões. Um chefe do Estado Maior de força pode até ser responsável por cinco a dez seções diferentes, mas quando se trata de Comando e Controle em situação tática no terreno, o recomendado é de três a cinco. Caso controle mais de cinco elementos, é provável que fique sobrecarregado e incapaz de liderar/manobrar de forma eficaz. Considere reorganizar sua unidade/fração para que ela tenha entre 3 e 5 equipes, facilitando, assim, seu comando e controle.

TENHA EM MENTE “A EQUIPE É MAIS IMPORTANTE QUE O INDIVÍDUO” – O FAROL É A MISSÃO!

Uma das maiores virtudes dos militares é que você aprende que não se trata do individual, mas sim do coletivo. Sua fração é mais importante do que o indivíduo. É por isso que os soldados adiam o tratamento médico e sua evacuação para continuar lutando contra o inimigo, mesmo que estejam feridos. E, mesmo quando algo acontece com um membro da equipe e ele é substituído, a equipe continua coesa, seguindo em frente, até o cumprimento da missão. Isso vale tanto

para o Soldado como para o Comandante do Pelotão, pois o farol é a missão.

SEJA PONTUAL

Ser pontual é fácil de entender, porém, ainda sim, tão difícil para alguns colocarem em prática.

Imagine um *briefing* de missão de Operações Especiais em que o Comandante do GruCANf chega atrasado. O que você esperaria ouvir do mais antigo que está emitindo a Ordem de Operação?

“Sem problemas, amigo. Tudo bem ter um dia ruim”; “Estamos felizes que você conseguiu. Melhor tarde do que nunca.”

No entanto, não é assim que funciona. Seria mais ou menos assim:

“Oficial, esta missão pode ser uma questão de vida ou morte. Por que você está chegando tarde à minha reunião? Você não se importa?!”

“Onde está sua caneta e papel? Você não vai tomar notas? Se esta missão falhar, a culpa será sua!”

Portanto, chegue na hora ou mais cedo. Seja pontual!

REALMENTE ESTEJA LÁ

Significa que você precisa estar presente de corpo e alma naquele lugar, focado, que não pode ficar verificando suas mídias sociais, cochilando ou brincando.

Quando está no trabalho, é necessário trabalhar. Quando você está treinando, você precisa dedicar 100% de sua atenção.

Imagine que você está prestes a saltar de um avião para fazer uma infiltração por Salto Livre Operacional. Ao pousar no solo, realizará uma missão de reconhecimento especial, mas você está muito mais preocupado em olhar o seu Instagram uma última vez, antes de saltar. Luz verde! Todos saltam, menos você!

Obviamente isso é um exemplo extremo e dificilmente ocorreria. Mas então, por que você deixaria isso acontecer na sua Seção ou no seu Pelotão? Quando estiver realizando alguma tarefa, você realmente precisa estar focado e dedicar toda a sua atenção naquele momento.

SEJA COMPETENTE

Se você faz parte de uma tropa de operações especiais, precisa dominar as técnicas de tiro, movimentação tática e comunicações. Se você é o encarregado de navegação do seu navio, precisa dominar a plotagem de pontos na carta náutica, equipamentos de navegação eletrônica e perigos à navegação. Se você é um professor, precisa dominar por completo a sua matéria. Independentemente de qual seja sua área de atuação, sempre existem certos conhecimentos e habilidades específicas que você deve dominar, e por isso recomendo que você estude e pratique muito. Ser competente nessas habilidades é necessário para que você seja um bom profissional.

Estes são alguns conselhos que, ao serem observados, ajudarão o Segundo-Tenente recém-formado a trilhar um caminho mais suave nesta fase inicial da vida operacional.

AUICA! AUDAZES UNIDOS INTRÉPIDOS COMANDOS ANFÍBIOS!

REFERÊNCIAS

BLABER, Pete. *The Mission, the Men and Me: Lessons from a former Delta Force Commander*. United States, 2008.

WILLINK, Jocko e BABIN, Leif. *Extreme Ownership: How US Navy Seals Lead and Win*. New York: ST. MARTIN'S PRESS, 2015.

LITTLESTONE, Christopher. *Special Operations Mindset: Develop the Champion Mindset of the Best Trained & Most Elite Forces in the World*. United States, 2021.



Figura 1. 1ºTen (FN) Baptista, Manaus-AM, 2013. Comandante de Pelotão de Fuzileiros Navais em instrução – Arquivo do autor



Figura 2. CT (FN) Baptista, Itaoca – ES, 2018. Comandante de Grupo de Comandos Anfíbios chegando de missão – Arquivo do autor

AS COMPRAS POR OPORTUNIDADE E SUAS POSSIBILIDADES NA BASE INDUSTRIAL DE DEFESA (BID)

Aspirante Lucas Gabriel Moura Carnaúba

Uma prática que vem sendo bastante utilizada por nossas forças de defesa é a compra por oportunidade, isto é, adquirir produtos já desenvolvidos e usados por outros países. No aspecto operacional, em meio à emergência constante de novas tecnologias e de sistemas inovadores, faz-se necessário este tipo de aquisição. Porém, deixa-se de fora o aproveitamento do conhecimento local, assim como toda a Base Industrial de Defesa presente, não a utilizando e talvez, de certas formas, não a desenvolvendo para que se coloque o país no patamar das nações inseridas em destaque no cenário militar mundial.

Neste artigo, serão discutidos os pontos positivos e negativos dessa prática realizada por nossa Marinha, as possibilidades acerca desta, e exemplos da nossa própria BID que podemos usar como referência para que se consiga de fato inovar nossos meios através da indústria local.

PANORAMA DA INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA

Vale destacar, ao se tratar da Indústria Naval, o quão relevante foi na história do país, e ainda é, pela grandeza da costa brasileira, pelo papel que a Marinha do Brasil exerce no Atlântico Sul e no cenário internacional, e por 95% das cargas que entram e saem do país serem transportadas por vias marítimas. O empreendimento da construção naval tem relevância estratégica, pela produção de navios para a Marinha Mercante, e para a Marinha de Guerra na construção de navios militares, cada vez mais modernos e depen-

dentos de inovações tecnológicas que não são fornecidas pelas potências da área, sendo assim a busca pela independência tecnológica se faz cada vez mais importante (AMARAL, 2013).

Logo, o desenvolvimento dessa indústria não se torna apenas importante para a Defesa Nacional, o que se apresenta mais destacado neste trabalho, mas também no âmbito do Poder Marítimo, com a prevalência dos navios mercantes e de seu papel na logística nacional.

Fabricações navais-militares nacionais recentes

Como produções recentes em território nacional, destacam-se os navios-patrolha Brendan Simbwaye para a Marinha da Namíbia, dois NPa da Classe Macaé na Indústria Naval do Ceará (INACE) e mais quatro dessa mesma classe em construção no Estaleiro Ilha S.A. (EISA).

A construção da corveta Classe Barroso foi feita pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) em 2008, numa proposta de readequação do projeto da Classe Inhaúma, com diferença estruturais e de sistemas. Assim como a Barroso, o submarino Tikuna também foi construído no AMRJ, com variações do projeto original do submarino Tupi, incorporando inovações tecnológicas que lhe propiciam melhor desempenho. O submarino Tikuna lançou-se ao mar em 2005.

Contexto do segmento de C,T&I

A indústria naval nacional também possui um conjunto de empresas e instituições que trabalham em prol

do desenvolvimento de sistemas e tecnologias, sendo de fato a base para a evolução de nossos recursos. São destacadas as instituições que servem diretamente à pesquisa e apoio da Força Naval.

Embora alguns mais embrionários, com produtos talvez não tão impactantes se forem comparados com os grandes complexos de pesquisa militares ao redor do mundo, pode-se ver a seguir certos projetos que de fato servem para provar a capacidade intelectual de nossos engenheiros, no que tange a produções aplicáveis à cobrança por modernizações constantes.

Pode-se citar o Projeto VSNT-E (Veículo de Superfície Não Tripulado – Experimental), que consiste na lancha URCA-III, embutida de sensores e mecanismos que a fazem realizar monitoramento, pesquisa e diversas outras operações sem sequer algum tripulante a bordo, sendo assim uma inovação no campo dos veículos não tripulados. Para o Encarregado na Divisão de Modelagem e Simulação do Centro de Análises de Sistemas Navais (CASNAV), Capitão de Mar e Guerra Cláudio Coreixas de Moraes:

Suas principais vantagens são, primeiramente, a não exposição da vida de operadores a riscos inerentes a determinadas regiões de operação, como por exemplo, em operações de varredura de minas. Outra vantagem é reduzir custo da operação e a complexidade da logística atrelada. Por último, expandir a capacidade de sensores para aplicação no SisGAAZ (Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul).¹

Como um dos pontos mais importantes deste artigo, destaca-se o Laboratório de Geração de Energia Nucleoelétrica (LABGENE), que é o protótipo em terra da propulsão do futuro submarino nuclear brasileiro (SN-BR), projetado e construído no Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP), no Centro Experimental de Aramar, em Iperó-SP. Comenta-se bastante acerca da transferência de tecnologia e suas consequências, no entanto nenhum país autoriza esse método, visto que a posse de conhecimento sobre

¹ <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/noticias/veiculo-nao-tripulado-aumentara-fiscalizacao-das-aguas-brasileiras>

energia nuclear é um dos principais focos da corrida armamentista atual. Os benefícios deste protótipo em terra serão imensuráveis, ganhos que podem ser percebidos pelas cinco expressões do Poder Nacional: Política, Econômica, Psicossocial, Militar e Científico-tecnológica (VETTORAZZI, 2017). Muito se deve à gestão de conhecimento construída pelos vanguardistas do Programa Nuclear da Marinha para que o laboratório e tudo o que foi desenvolvido em Aramar pudesse existir nos dias de hoje.

Avaliando esses projetos, pode-se observar o potencial das empresas e instituições da BID nacional, com impactos diretos na evolução dos equipamentos da guerra naval. Se houve os projetos, é porque usaram como base o que já se tinha, para que, usando como molde, a engenharia do país trabalhasse para construir algo semelhante, só que mais moderno e cada vez mais consonante com a evolução tecnológica militar mundial. As compras por oportunidade exercem exatamente esse papel, em se trabalhar os produtos e sistemas que se têm para que se adquira a capacidade de se produzir seus próprios.

ESTUDO DE CASO: EMBRAER

Certos projetos, como os do caça A-1 “AMX”, ao passar pela nossa indústria, deixam um legado que ditará a cadência dos novos que virão. Explicitar-se-á nesse capítulo o exemplo da Empresa Brasileira de Aeronáutica (EMBRAER), que, como já visto num de seus empreendimentos, tornou-se referência no meio em produção de aeronaves, tanto civis como militares.

Serão utilizadas constantemente analogias com o meio aeronáutico para entrar no meio naval, visto que a EMBRAER pode ser tratada como referência para se entender a importância da Gestão do Conhecimento na P&D. Cabe observar que a EMBRAER era uma estatal que se tornou privada num passado recente e que, por incentivos do setor militar, veio a desenvolver produtos que se destacam no cenário internacional, sabendo desenvolver efetivamente o essencial para a Força Aérea Brasileira (FAB).

Esse grande sucesso vem de um esforço principalmente no que tange à gestão do conhecimento da empresa e de seu pessoal. Precisou de anos, com participação em projetos internacionais até falhas de

concepção, para se ter o que a empresa representa nos dias de hoje. A organização elaborou uma doutrina para melhor se trabalhar a GC, com quatro etapas: 1. Identificar; 2. Desenvolver; 3. Reter/proteger; 4. Disseminar e utilizar. Segundo José Eduardo Carara Júnior, engenheiro de desenvolvimento do produto da empresa, em sua palestra no Fórum de Boas Práticas da Fundação Nacional de Qualidade (FNQ): “Não adianta ter o conhecimento se esse não for disseminado. É necessário algum foco ou objetivo para se trabalhar. E trabalhar com pessoas e processos é o que gera o diferencial da empresa”.²

Vale ressaltar a importância das transferências de tecnologia externas aplicadas, que foram de fato essenciais para a evolução da engenharia aeroespacial brasileira. Teixeira (2005) narra que o Brasil tem historicamente adotado a importação de tecnologia como forma de política de desenvolvimento, em algumas áreas consideradas estratégicas, possibilitando rupturas com dependências diversas em processos produtivos e científicos. Lembrando que a atual Estratégia Nacional de Defesa – END brasileira entende que o condicionamento da compra de produtos de defesa estrangeiros à transferência de tecnologia é uma oportunidade a ser perseguida, sendo que o estabelecimento de parcerias internacionais para pesquisa, desenvolvimento e fabricação de produtos em território nacional deve ser estimulado.

O projeto dos caças AMX, em parceria com o governo italiano, foi, segundo Gomes (2012), uma das aquisições tecnológicas de maior importância para a indústria tecnológica nacional, agregando conhecimentos aeronáuticos e industriais necessários para o desenvolvimento do modelo comercial ERJ-145, a aeronave responsável por colocar a EMBRAER no patamar das maiores fabricantes de aviões do mundo (FONSECA, 2012).

A IMPORTÂNCIA DAS TRANSFERÊNCIAS DE TECNOLOGIA NAS COMPRAS POR OPORTUNIDADE

Ao se tratar da elaboração de projetos nacionais

² <https://adm.fnq.org.br/informe-se/artigos-e-entrevistas/cases-de-sucesso/a-gestao-do-conhecimento-na-embraer>

baseados em produtos vindos por exportação, avalia-se sua complexidade, necessitando de meios que sejam a ponte entre o produto que se tem e o conhecimento envolvido neste. A transferência de tecnologia, meio já utilizado pela Marinha, como nos projetos de fabricação das fragatas Classe Niterói e nos submarinos da Classe Tupi, com o objetivo de absorver conhecimento, apresenta-se como um dos vetores para indução do desenvolvimento, através da participação da BID nos processos de construção (JÚNIOR, 2020).

Para Júnior (2020), os reflexos da transferência de tecnologia não se fazem apenas na evolução em si das indústrias envolvidas, mas também no transbordamento a outros setores como educação, saúde, habitação, entre outros. Como exemplo, podemos comentar sobre o impacto que vem trazendo a construção do complexo naval de Itaguaí-RJ à sua população e ao município, com significativo aumento de índices de população, empregos, rendimentos e PIB, justificados pelo aumento de investimentos na região (PINHEIRO e AGUIAR, 2012).

As transferências de tecnologia podem ser vistas no recente projeto das fragatas Classe Tamandaré (FCT), que virão para modernizar a frota da Esquadra brasileira, já que a geração das Classe Niterói está chegando ao fim. Além da cessão do conhecimento do projeto alemão, está previsto o gerenciamento do ciclo de vida dos navios, incluindo o contrato de manutenção pós-venda. Tal iniciativa, dependendo do sucesso alcançado, contribuirá para uma maior disponibilidade operativa dos futuros navios durante todo o ciclo de atividades, além de contribuir para uma maior perenidade de negócios para a Base Industrial da Defesa (BID).

CONCLUSÃO

Em meio à corrida armamentista dos dias atuais, muito se pergunta quando e como teremos Forças Armadas aptas para guerrear com os demais países. Num balanço atual, vê-se um grande atraso de nossa indústria e, conseqüentemente, de nossos meios. Além disso, para dificultar uma tentativa de modernização destes, o país vem passando por crises políticas e financeiras que acabam por deixar

de lado quaisquer tentativas de mudança de nossos meios de combate.

As compras por oportunidade logo se tornam uma alternativa para que se consiga atualizar as frotas. No entanto, como visto neste trabalho, certas compras acabam por se tornar um prejuízo à nação por não haver uma projeção clara de custos e uma gestão de ciclo de vida ideal, a fim de que se planeje seu tempo de vida útil nas forças até sua alienação. Aquisições com essa espécie de projeção não são as ideais para um país com o potencial que o Brasil tem.

A autossuficiência industrial, principalmente no campo militar, é um passo à frente para os Estados que almejam destaque e a dissuasão no cenário militar internacional. No entanto, para que se atinja esse aspecto, deve-se construir estratégias e planos visionários que acabem por ser custosos no momento presente, mas que no futuro se justificarão com os retornos em diversos setores.

Para que se atinja a independência tecnológica, com uma base industrial autossuficiente que responda aos anseios e interesses das forças militares, deve-se trabalhar a gestão de conhecimento através da assimilação do *know-how* da fabricação dos meios, isto é, nas transferências de tecnologia. São acordos com países possuidores da capacidade industrial que farão com que os engenheiros e empresas adquiram a base, para que no longo prazo se possa construir uma BID condizente à força da nação brasileira.

REFERÊNCIAS

- AMARAL, Misael Henrique Silva do. **O PODER PELO MAR: a indústria de construção naval militar no Brasil a partir da política desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek (1956-1961)**. Mestrado (CPDOC – FGV). Rio de Janeiro, 2013.
- FONSECA, Paulus Vinicius da Rocha. Embraer: um caso de sucesso com o apoio do BNDES. *Revista do BNDES*, Ed. 37, 2012. Acesso em: 08 de setembro de 2022.
- GOMES, Sergio Bittencourt Varela. **A indústria aeronáutica no Brasil: evolução recente e perspectivas**. BNDES. Biblioteca Digital, 2012. Acesso em: 08 de setembro de 2022.
- JÚNIOR, Euclides Ribeiro. **Transferência de tecnologia para a construção de submarinos no Brasil**. 2020. Trabalho de Conclusão de Curso do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia – Escola Superior de Guerra. Rio de Janeiro, 2020.
- PINHEIRO, J.C.; AGUIAR, P.R. **Impacto da Construção da Base de Submarinos na Economia de Itaguaí – RJ**. Pontifícia Universidade Católica-RJ. Rio de Janeiro, 2012.
- TEIXEIRA, Francisco Lima Cruz. **Desenvolvimento Industrial e Tecnologia: Revisão da Literatura e uma Proposta de Abordagem**. Cadernos EBAPE.BR (FGV), Rio de Janeiro, 2005.
- VETTORAZZI, Jorge Luiz. **A importância do desenvolvimento do Laboratório de Geração de Energia Nucleoelétrica (LABGENE) para a construção do submarino de propulsão nuclear**. 2017. Trabalho de Conclusão de Curso do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia – Escola Superior de Guerra. Rio de Janeiro, 2017.

CONSIDERAÇÕES SOBRE O GÊNERO *ABSTRACT* EM TRABALHOS ACADÊMICOS

Profa. Dra. Doris de Almeida Soares¹

Profa. Dra. Márcia Magarinos de Souza Leão²

INTRODUÇÃO

Os trabalhos acadêmicos, em geral, incluem um resumo de seu conteúdo, redigido entre 100 e 250 palavras, de responsabilidade do(s) próprio(s) autor(es) do trabalho. Além do resumo na língua original da publicação, costuma haver uma versão em língua estrangeira, chamada, por exemplo, de *resumen* em espanhol, *résumé* em francês e *abstract* em inglês. Esses resumos são minitextos autônomos que apresentam aos leitores uma síntese do tópico, da metodologia de estudo e das principais descobertas descritas no trabalho. Além de constarem na primeira página do próprio trabalho, antecedendo a introdução, os resumos são disponibilizados digitalmente na *web* em plataformas de consulta a bancos (de dados) de dissertações e teses e de consulta aos periódicos acadêmicos. Desta forma, os resumos ou *abstracts* funcionam como dispositivos de triagem, ajudando o leitor a decidir se deseja ter acesso à leitura completa do estudo (HUCKIN, 2001). Assim, a qualidade dos *abstracts* impacta fortemente na chance de um estudo ser selecionado por outros profissionais para pesquisa.

A fim de contribuir para que os *abstracts* sejam elaborados com qualidade, aumentando a visibilidade e a leitura completa das produções acadêmicas, o presente artigo, fruto de uma pesquisa bibliográfica na área de

linguística de *corpus*, descreve alguns elementos que caracterizam esse gênero discursivo, elenca alguns dos problemas de linguagem mais recorrentes em sua elaboração por falantes não nativos de inglês e apresenta orientações para os autores brasileiros produzirem seus resumos em língua inglesa com mais propriedade.

A ORGANIZAÇÃO RETÓRICA DOS *ABSTRACTS*

A estrutura retórica dos *abstracts* foi primeiramente descrita por Graetz (1982), confirmada por análises posteriores como, por exemplo, na investigação de dos Santos (1996) e na de Lorés-Sanzs (2004) e endossada por Swales e Feak (2009). Em geral, esse gênero acadêmico é realizado por meio de cinco movimentos retóricos.

O *movimento 1* (Introdução) objetiva mostrar ao leitor o que a comunidade acadêmica sabe sobre o tópico em estudo, ou seja, o estado da arte, assim como a importância de pesquisá-lo e o que motiva a pesquisa ou discussão. O *movimento 2* (Objetivo do trabalho) tem como função apontar o propósito, a tese ou a hipótese que baliza o estudo realizado e apresentado no artigo, dissertação ou tese em questão. O *movimento 3* (Metodologia) cumpre informar o desenho da pesquisa, indicando as abordagens, os métodos, materiais e procedimentos empregados na realização do estudo, assim como apontar dados obtidos e em qual contexto. O *movimento 4* (Resultados) se destina a informar ao leitor um breve panorama das principais descobertas ou resultados do estudo. O *movimento 5* (Conclusão) tem a função de prover o fechamento do *abstract*, fazendo menção às implicações dos resulta-

¹ Professora Associada de Língua Inglesa da Escola Naval. Doutora em Letras pela PUC-Rio. Pós-doutoranda em Letras Vernáculas pela UFRJ. Pesquisadora do GPLinT (UFRJ).

² Professora Adjunta de Língua Inglesa da UERJ e Professora Associada de Língua Inglesa da Escola Naval. Mestre e Doutora em Linguística Aplicada pela UFRJ.

dos, ou à discussão que eles suscitem, ou a recomendações a partir deles, a fim de mostrar sua relevância para estudos futuros.

Apesar de esses cinco movimentos terem sido identificados nos textos de várias áreas de conhecimento, é possível encontrar variações que contemplem de três a seis movimentos. Essas variações podem ser decorrência das diferenças entre *abstracts* do subtipo indicativo (descritivo) – que descreve a pesquisa realizada – e do subtipo informativo – que se concentra em informar as descobertas feitas (SWALES e FEAK, 2012; NISO, 2015). Para Okamura e Shaw (2014), a variação também pode ser reflexo da falta de exigência ou padronização por diferentes periódicos das informações a serem incluídas, assim como diferenças entre *abstracts* para publicações de artigos, apresentações em conferências ou catalogação de dissertações e teses.

A título de ilustração, citamos Huckin (2001), que encontrou uma realidade diferente no *corpus* (90 *abstracts*) de pesquisas biomédicas que analisou na época. No referido *corpus*, o autor observou constância apenas na apresentação de três destes movimentos retóricos: metodologia, resultados e conclusão. Ademais, ainda hoje vigora o documento norte-americano que orienta a redação de *abstracts* (NISO, 2015), que indica a apresentação dos movimentos retóricos de 2 a 5, sem mencionar o *movimento 1*. Assim, o *movimento 1* (Introdução) pode vir a ser considerado opcional por alguns autores.

A LINGUAGEM USADA NOS ABSTRACTS

Os resumos acadêmicos são elaborados em registro formal. Em língua inglesa, observa-se que não se usam contrações de palavras, como as de pronomes

com verbos, e há predominância de verbos de origem latina (por exemplo, *discuss* e *increase*) em vez de verbos frásicos (*phrasal verbs*, por exemplo: *talk about*, *go up*). Exclamações também não são usadas, nem perguntas, nem direcionamento ao leitor através do pronome pessoal “*you*”. Essas características, que devem ser evitadas, enquadram o texto em registro informal. Os substantivos e advérbios são de registro formal também, específicos do contexto, como “*participants*” em vez de “*people*” e “*a great amount of*” em vez de “*lots of*”.

Tempos verbais e os movimentos retóricos

Em relação à escolha de tempo verbal, a análise de *abstracts* por diferentes autores aponta para o uso do presente simples e do passado simples, assim como alguns usos do presente perfeito. No *movimento 1* (Introdução), é usual a escolha pelo presente simples ou presente perfeito (SWALES e FEAK, 2012). Para o *movimento 2* (Objetivos do estudo), Swales e Feak (2009, p. 10) recomendam utilizar o presente simples quando o gênero textual (por exemplo, artigo, dissertação, tese etc.) é mencionado, mas usar o passado simples quando se trata de um substantivo que descreve o tipo de investigação realizada, tais como “levantamento”, “experimento”, “análise”. Ambos os tempos são encontrados em referência a “*study*” (“estudo”). A compilação dos exemplos apresentados por dos Santos (1996) e por Farjami (2014), organizada nos Quadros 1 e 2, ilustra essas escolhas.

Ainda sobre os tempos verbais, a literatura sugere que o *movimento 3* (Metodologia) tende a ser desenvolvido no passado simples (por exemplo, “*The data were collected through [...]*” e “*A questionnaire was*

Quadro 1. Relação entre substantivos e tempos verbais no *movimento 2* (Objetivos do estudo)

The	aim object purpose	of this	article paper	is
			study investigation experiment analysis survey	was

Fonte: As autoras, com base em Santos (1996) e Farjami (2014).

used to collect data about [...]”), ao passo que o *movimento 4* (Resultados) parece variar de acordo com as áreas de estudo e com a escolha pessoal dos autores, ou seja, tanto o presente simples quanto o passado simples são utilizados (SWALES e FEAK, 2012), conforme ilustra o Quadro 3.

Já o *movimento 5* (Conclusão) quase sempre contempla o presente simples, como apontam estes exemplos em Farjami (2014): “The article concludes with [...] / concludes with a discussion of [...]”; “The paper ends with [...]”; “The implications of these findings are [...]”; “The present study showed / suggested that [...]”.

Impessoalização do discurso

Outra questão importante na redação dos trabalhos acadêmicos e, por conseguinte, na elaboração de *abstracts* é o (des)uso da impessoalização do discurso. A impessoalização do discurso era uma forte característica dos trabalhos científicos no passado para eliminar marcas de subjetividade do discurso. Uma das formas

de alcançar essa maior objetividade era pela escolha do uso da voz passiva em frequência superior à sua ocorrência em outros usos da língua. Assim, no lugar do pesquisador dizer: “I observed that [...]”, ele optava por utilizar “It was observed that [...]”, por exemplo.

Contudo, o levantamento realizado por Okamura e Shaw (2014), analisando *abstracts* ao longo de décadas, indicou uma mudança nessa característica. Os autores relatam, portanto, um maior uso da voz ativa em lugar da passiva e do uso dos pronomes pessoais na primeira pessoa do plural quando vários autores assinam os trabalhos. Deste modo, observa-se que estruturas do tipo “It is argued [...]” (“Argumenta-se”) têm sido substituídas por orações na voz ativa, como “This paper argues that [...]” (“Este artigo sustenta que [...]”). Há verbos que são mais utilizados com um sujeito impessoal, como a escolha por usar “paper” no exemplo acima, mas outros ocorrem com sujeitos personalizados. Assim, em lugar de “It was found [...]”, a opção cada vez mais escolhida é: “We found [...]” (“Descobrimos [...]”), em trabalhos com múltiplos

Quadro 2. Exemplos de verbos utilizados no *movimento 2* (Objetivos do estudo)

<p>This The present</p>	<p>article paper study</p>	<p>describes argues that examines is based on reports on a reports the results of investigated the effects of deals with presents the findings of focuses on the provides an overview of</p>
-----------------------------	------------------------------------	--

Fonte: As autoras, com base em Santos (1996) e Farjami (2014).

Quadro 3. Exemplos de verbos no presente e no passado no *movimento 4* (Resultado)

<p>The</p>	<p>findings results results of this study</p>	<p>are discussed (in terms of) suggest that show(ed) that indicate(d) that reveal(ed) that are consistent with have implications for</p>
------------	---	--

Fonte: As autoras, com base em dos Santos (1996) e Farjami (2014).

autores, em áreas de volumosa produção científica, como biologia celular, *marketing* e economia matemática. Outro passo em direção à personalização é o aumento de orações com pronomes, como em “*Our results indicate [...]*” (“Nossos resultados indicam”), em lugar da voz ativa impessoal “*The results indicate [...]*” (OKAMURA e SHAW, 2014).

DIFICULDADES RECORRENTES AO REDIGIR UM ABSTRACT

Para nosso estudo, tivemos acesso a pesquisas sobre a redação de *abstracts* por falantes de nacionalidades diversas, como brasileiros (DAYRELL, 2009; FRADKIN, 2015; SCHUSTER et al., 2013), tchecos (KLIMOVA, 2013), etíopes (GESSESSE, 2016), iranianos (SABET, 2014), israelenses (GRAETZ, 1982) e tailandeses (AMNUAI, 2020). Em comum, as pesquisas revelam que, independentemente da cultura na qual o autor/pesquisador se insere, há problemas similares e que são recorrentes para aqueles falantes cuja língua materna não é o inglês. Portanto, dificuldades ou dúvidas na escrita não são incomuns e podem afetar a compreensão geral do texto, tornando-o obscuro ou pouco objetivo. Isso impacta negativamente no potencial de acolhimento da pesquisa que se quer divulgar em publicações internacionais.

Klimova (2013), por exemplo, analisou 66 *abstracts* escritos por estudantes na Universidade de Hradec, República Tcheca, e constatou que a preferência foi por produzir o resumo em tcheco e traduzi-lo para obter o *abstract*. Isso resultou em vários problemas com relação à gramática, ortografia, estilo e pontuação, muitas vezes causados pela interferência da língua materna. A autora cita como exemplo um erro, que sabemos também ser comum para o escritor brasileiro, que é o uso de substantivos incontáveis em inglês, como “*information*”, grafados com forma plural, que não existem na língua. Outra questão foi o emprego correto de artigos, visto que são raros na língua tcheca. Esse também é um problema enfrentado por brasileiros, pois as regras para o uso de artigos em inglês têm suas peculiaridades e não são exatamente como as do português. Já Amnuai (2020) analisou 40 *abstracts* em projetos de pesquisa de alunos tailandeses no programa *English for International Communication* (EIC). A pesquisa constatou a ocorrência de problemas tanto rela-

cionados à sintaxe quanto à semântica e que afetaram a correção da estrutura frasal. Estes resultaram em frases incompletas, confusas, ambíguas ou ininteligíveis, o que acabou impactando negativamente a compreensão dos textos. Outras questões envolveram a escolha de palavras, bem como o emprego de preposições e de artigos. Schuster et al. (2013), por sua vez, analisaram 114 *abstracts* de artigos nas áreas das ciências, escritos por alunos de graduação em quatro universidades brasileiras. Para o estudo, um linguista americano avaliou os textos e depreendeu 23 categorias de erros. Contudo, a pesquisa revelou que apenas seis categorias concentraram 66% dos problemas. Estas se referiam a escolha de palavras (ex. “*amount*” x “*number*”), colocações (substantivo/verbo + preposição), artigos, preposições, ortografia e pontuação.

Além de haver a barreira linguística, também há de se considerar as diferenças nas convenções e normas adotadas na comunidade acadêmica em língua nativa e na comunidade acadêmica em língua estrangeira (DAYRELL, 2009), o que requer especial atenção por parte do autor/pesquisador. Portanto, é essencial estar em contato com as publicações internacionais de maior prestígio na área de atuação em que se escreve, observando as características próprias dessas comunidades discursivas.

RECURSOS E DICAS

Com o objetivo de auxiliar o autor brasileiro na redação de seus *abstracts*, elencamos alguns pontos que merecem destaque, baseados nas leituras feitas para esta pesquisa.

Primeiramente, é necessário compreender que o *abstract* não é uma mera versão do resumo em português para o inglês, visto que algumas práticas comuns na redação acadêmica em nossa língua são fontes de problemas, se vertidas literalmente para o inglês. Um exemplo é o uso da estrutura “*locução verbal + sujeito paciente*” na voz passiva, como na seguinte frase: “Na parte teórica, são dadas informações básicas sobre [...]”, cuja tradução literal é “*In the theoretical part are given some basic information about [...]*”. Portanto, caso o autor/pesquisador decida verter o resumo para o inglês, será necessário, primeiramente, uma revisão e adequação da estrutura frasal do texto em português para eliminar possíveis problemas, para então usar uma

ferramenta de tradução. No exemplo dado, seria o caso de redigir a frase, obtendo-se “Na parte teórica, informações básicas sobre [...] são dadas”. Outros exemplos são frases muito longas, contendo várias orações encaixadas, e a elaboração de frases que não seguem a ordem usual dos componentes (não marcada), ou seja, “sujeito + verbo + complemento”. A versão literal, portanto, deve ser evitada (FRADKIN, 2015, p. 109).

Um segundo ponto que merece atenção é a revisão cuidadosa do *abstract*, principalmente quanto aos elementos linguísticos que a literatura aponta como fonte de erros recorrentes na escrita em inglês por brasileiros, como os elencados no Quadro 4.

As dúvidas que surgem à medida que se elabora e se revisa o *abstract* podem ser esclarecidas usando algumas estratégias, tais como:

- recorrer aos corretores de texto *online*, como o Grammarly³ ou o Language Tool⁴;
- fazer uma busca na *internet* pelo termo que se tem dúvida entre aspas e analisar os resultados obtidos, escolhendo o que parece ser mais recorrente no contexto em que o *abstract* se insere;
- ler explicações em materiais de referência, como gramáticas e dicionário, estudando o ponto que causou a dúvida;
- procurar o termo em outros *abstracts* ou em um banco de textos da área, chamado de *corpus*⁵, ou ainda consultar listas de vocabulário acadêmico⁶.

³ <https://www.grammarly.com>

⁴ <https://languagetool.org/pt-BR>

⁵ Para um exemplo, consulte: <https://www.english-corpora.org/coca>

⁶ Para um exemplo, consulte: <https://www.wgtn.ac.nz/lals/resources/academicwordlist/awl-headwords>

Para que o *abstract* cumpra seu propósito comunicativo, que é despertar o interesse do leitor para proceder à leitura do trabalho acadêmico, devemos mantê-lo objetivo e sucinto. Portanto, deve-se evitar o uso de repetições, exemplos, preliminares, detalhes descritivos, citações, notas de rodapé, adjetivos, superlativos ou outros recursos que não são essenciais aos pontos principais que precisam ser abordados. Essa foi uma observação feita já no levantamento seminal de Graetz (1982), baseado em 87 *abstracts* advindos de diferentes áreas de conhecimento. A autora também observou e recomenda que não se usem jargões, abreviações ou símbolos, uma vez que podem levar à falta de compreensão quando não explicados. Quanto ao *movimento 1* (Introdução), um erro comum, e que deve ser evitado, é alongá-lo em várias frases, tornando-o mais pronunciado do que os movimentos seguintes, que são mais importantes para motivarem os leitores a lerem o artigo. Sugere-se, portanto, que este seja conciso e limitado em extensão, e que haja um equilíbrio com relação aos demais movimentos retóricos realizados no *abstract*.

Um terceiro ponto que destacamos é o fato de que a língua segue certas convenções. Assim, em situações e contextos recorrentes, lançamos mão de “modos de dizer” pré-fabricados, os quais incorporamos ao nosso repertório linguístico devido a sua alta frequência de uso, o que resulta na sua memorização. Esse é um recurso valioso que pode auxiliar o autor/pesquisador a melhorar a qualidade de seus textos, pois elimina dúvidas de regência verbal e nominal, por exemplo, ou de escolha de expressões acadêmicas. Sendo assim, é importante estarmos cientes da existência desses modos de dizer e aprendermos a empregá-los na escrita.

Ao longo deste artigo, apresentamos alguns desses modos de dizer, principalmente nos Quadros 1-3,

Quadro 4. Elementos que requerem atenção maior na etapa de revisão dos *abstracts*.

Categorias	Componentes
Gramática	Uso de artigos, preposições e tempos verbais; concordância verbal e nominal; uso de orações com “ <i>there</i> ” para existência; emprego de voz ativa e voz passiva
Léxico	Ordenação e escolha de palavras; classes de palavras
Mecânica	Ortografia, pontuação, uso de maiúsculas e abreviações
Estilística	Frases muito longas, repetição de palavras, registro (nível de formalidade)

Fonte: As autoras

e que podem servir de ponto de partida para a elaboração de um inventário de expressões comumente utilizadas em *abstracts*. Como sugestão para aumentar esse inventário, apresentamos a seguinte atividade, recomendada pelo Dr. Valtencir Zucolotto, Professor Titular no Instituto de Física de São Carlos – IFSC da Universidade de São Paulo (USP). A atividade consiste no estudo de modelos de *abstract* na sua área de atuação. O autor/pesquisador identifica os cinco periódicos acadêmicos mais relevantes na sua área, cujos textos venham acompanhados de *abstracts*. Em seguida, lê os *abstracts* e escolhe dez que sejam mais significativos para o seu objeto de estudo. Por fim, busca compreender a organização do texto, identificando os movimentos retóricos e quais modos de dizer são utilizados para desenvolver o texto. A partir dessas observações, compila uma lista com esses modos de dizer, que estará disponível para consulta sempre que necessário.

Por fim, lembramos que, além das ideias apresentadas neste artigo, há uma vasta gama de materiais *online* que podem ajudar o autor/pesquisador a refinar a sua redação tais como centros de escrita⁷, aulas no Youtube⁸, sites especializados em escrita acadêmica⁹, entre outros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A produção de artigos científicos, relatos de pesquisas, monografias, trabalhos de conclusão de curso e demais textos acadêmicos exige que seus autores redijam um resumo em língua estrangeira. Em língua inglesa, esse gênero textual é chamado de *abstract* e tem seus elementos básicos descritos na literatura. O desafio de sua redação, para os graduandos brasileiros que iniciam sua produção acadêmica, está no domínio da linguagem, que difere dos registros coloquiais e das escolhas lexicais com as quais estão

mais familiarizados. O objetivo deste trabalho, portanto, foi descrever alguns elementos que caracterizam esse gênero discursivo, apontar alguns dos problemas mais recorrentes em sua elaboração e sugerir algumas abordagens para a redação de *abstracts* de boa qualidade. Para tanto, realizamos uma pesquisa bibliográfica na área de linguística de *corpus* para identificar, na literatura internacional, as dificuldades mais comuns na escrita de *abstracts* por autores não nativos, incluindo os brasileiros. Segundo os estudos revisados, o que mais se destacou foram questões referentes ao estilo e à correção léxico-gramatical bem como deficiências no emprego e desenvolvimento dos movimentos retóricos típicos do gênero. Desta forma, ainda que o domínio do registro formal do idioma seja o melhor caminho para uma produção proficiente, o conhecimento das principais escolhas lexicais e gramaticais nesse gênero linguístico pode contribuir para o processo de preparo de *abstracts* em trabalhos acadêmicos.

REFERÊNCIAS

- AMNUAI, W. An Error Analysis of Research Project Abstracts Written by Thai Undergraduate Students. *Advances in Language and Literary Studies*, [S.l.], v. 11, n. 4, p. 13-20, ago. 2020. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.7575/aiac.all.v.11n.4p.13>. Acesso em: 09 ago. 2022.
- DAYRELL, C. Sense-Related Verbs in English Scientific Abstracts: A Corpus-Based Study of Students' Writing. *ESP across Cultures*, v. 6, p. 61-78, 2009. Disponível em: <https://www.lancaster.ac.uk/fass/projects/corpus/UCCTS2008Proceedings/papers/Dayrell.pdf>. Acesso em: 09 ago. 2022.
- Dos SANTOS, M. B. The textual organization of research paper abstracts in Applied Linguistics. *Text – Interdisciplinary Journal for the Study of Discourse* 16, p. 481-500, 1996.
- FRADKIN, C. (2015). A Summary Evaluation of the Top-Five Brazilian Psychology Journals by Native English-Language Scholars. *Psicologia: Reflexão e Crítica*, 28, p. 99-111, 2015. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/283859018_A_Summary_Evaluation_of_the_Top-Five_Brazilian_Psychology_Journals_by_Native_English-Language_Scholars. Acesso em: 09 ago. 2022.

⁷ Para um exemplo, consulte: <https://writingcenter.gmu.edu/guides/reducing-informality-in-academic-writing>

⁸ Para exemplos, consulte: <https://eaulas.usp.br/portal/video.action?idItem=3153> ou <https://www.youtube.com/channel/UCc3J-DWPbI4s0b-AeJ3WN03g>

⁹ Para um exemplo, consulte: American Psychological Association em <https://apastyle.apa.org>

FARJAMI, H. Key lexical chunks in article abstracts of 30 Applied Linguistics journals. *The Journal of Teaching Language Skills* (JTLS), vol. 6 (3), p. 51-73, 2014. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/340310145_3-1-13_key_lexical_chunks_in_article_aabstracts. Acesso em: 09 ago. 2022.

GESSESSE, C. M. An Investigation into the Macro Rhetorical Structures of the EFL Research Abstracts of Graduates of 2013: The Case of Bahir Dar University in Ethiopia. *Online Journal of Communication and Media Technologies*, v. 6, n.1, p. 1-22, jan. 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.29333/ojcm/2534>. Acesso em: 09 ago. 2022.

GRAETZ, N. Teaching EFL students to extract structural information from abstracts. 23p. *International Symposium on Language for Special Purposes*. Eindhoven, The Netherlands, August 2-4, 1982.

HUCKIN, T. Abstracting from Abstracts. In: HEWINGS, M. (ed). *Academic Writing in Context: Implications and Applications*. Birmingham: The University of Birmingham Press, 2001. p.93-103.

KLIMOVA, B. F. Common Mistakes in Writing Abstracts in English. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, v. 93, p. 512-516, out. 2013. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042813033338>. Acesso em: 09 ago. 2022.

LORÉS-SANZ, R. On RA abstracts: From rhetorical structure to thematic organization. *English for Specific Purposes*, 23(3), p. 280-302, 2004. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/222081171_On_RA_abstracts_From_rhetorical_structure_to_thematic_organisation. Acesso em 07 out. 2022.

NISO (the National Information Standards Organization). ANSI/NISO Z39.14-1997 (R2015). *Guidelines for Abstracts*. Baltimore: NISO Press, 2015. Disponível em: https://groups.niso.org/higherlogic/ws/public/download/14601/Z39-14-1997_r2015.pdf. Acesso em 01 set. 2022.

OKAMURA, A.; SHAW, P. Development of academic journal abstracts in relation to the demands of stakeholders. In: BONDI, M. LORÉS SANZ, R. (eds). *Abstracts in Academic Discourse: Variation and change*. Bern, Switzerland: Peter Lang Publishing, 2014, p. 287-318.

SABET, M.; TAHRIRI, A.; HAGHI, E. The Impact of Task-based Approach on Iranian EFL Learners' Motivation in Writing Research Abstracts. *Journal of Language Teaching and Research*, 5, 2014. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/273611915_The_Impact_of_Task-based_Approach_on_Iranian_EFL_Learners'_Motivation_in_Writing_Research_Abstracts. Acesso em: 09 ago. 2022.

SCHUSTER, E.; LIZOTTE, R.; ALUÍSIO, S. M.; DAYRELL, C. Approaches for Helping Brazilian Students Improve their Scientific Writings. *Proceedings of the 9th Brazilian Symposium in Information and Human Language Technology*. Sociedade Brasileira de Computação STIL, Fortaleza, p. 178-182, out. 2013.

SWALES, J.M.; FEAK, C.B. Abstracts and the writing of abstracts. Michigan: University of Michigan Press, 2009.

_____. *Academic Writing for Graduate Students*, 3rd Edition: Essential Skills and Tasks. Michigan: Michigan ELT, 2012.

UM MODELO DE PROPOSTA PARA AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO USANDO O CONCEITO FUZZY

Capitão de Mar e Guerra (RM1-IM)

Luís Odair Azevedo Gomes Raymundo¹

INTRODUÇÃO

Cada vez mais, o processo de avaliação de desempenho no âmbito do cenário de auxílio à tomada de decisão vem se tornando necessário. Além disso, as variáveis ou atributos inerentes ao processo têm sido diagnosticados com mais precisão, refletindo também em aumento desse número para consideração.

Um dos bons exemplos disponíveis, e também um grande desafio, é quando se tem a necessidade de se confrontar demanda a uma determinada oferta de serviços, diante de um vasto conjunto de elementos envolvidos e inter-relacionados envolvidos, o que forma uma complexa rede de *stakeholders*.

Nesse contexto, este artigo apresenta um modelo, a ser aplicado em caso geral, para um arranjo adequado dos requisitos desejados de ambos os lados – demandantes e ofertantes; para a prestação de serviços.

Essa linha de pensamento sugere a inclusão dos elementos mais importantes em questão, apontando para uma fórmula que indica uma avaliação de desempenho, com base nas percepções diagnosticadas dos *stakeholders*, que são os mais interessados na avaliação.

Inicialmente, aborda-se a interação entre os diversos *stakeholders* e os fatores que compõem o ambiente em tratamento, levantando componentes (atributos) chave que podem aferir o desempenho dos “ofertantes

de serviços” pela percepção dos “demandantes de serviços”. O nível ótimo dessa interação múltipla é medido de acordo com a precisão e importância dos fatores condicionantes aplicados.

O modelo utiliza como suporte o Modelo de Hierarquia Fuzzy Coppe/Cosenza – FHMCC (Cosenza, 1998 e 2009), que considera o conjunto de fatores demandantes e ofertantes.

Os resultados apontam para um índice de desempenho para cada alternativa avaliada, em relação a outras comparadas, expresso por um “Índice de Percepção” (IP), que pode ser classificado.

O conceito apresentado pode contribuir para melhorar as ações estratégicas a serem tomadas, incluindo o nível de serviço prestado.

Comentário Sobre a Literatura

Um dos problemas mais cruciais em muitos métodos de tomada de decisão é a avaliação precisa dos dados pertinentes, e a modelagem fuzzy tem se mostrado uma ferramenta útil para ser utilizada em situações complexas devido à natureza dos dados e diversas variáveis envolvidas.

Conforme amplamente descrito no fórum acadêmico, a modelagem fuzzy é originada na “teoria do raciocínio aproximado” (Zadeh, 1979). Essa teoria fornece uma estrutura robusta para raciocinar diante de informações imprecisas e incertas. Ponto central para essa teoria é a representação de proposições tanto como declarações que atribuem conjuntos fuzzy quanto como valores atribuídos para variáveis.

¹ D.Sc. em Engenharia de Produção (UFRJ/COPPE com sanduíche pela Loughborough University); M.Sc. em Logistics Engineering Management (National University); B.Sc. em Ciências Econômicas (UFF) e B.Sc. em Ciências Navais (EN).

Sob esse conceito, foi formulado o FHMCC. A hierarquia do modelo fuzzy é, em geral, um modelo de alocação de recursos que avalia o nível de satisfação de um conjunto de “atributos/atributos necessários para um determinado projeto” em contraste com a disponibilidade desses “atributos/atributos por diferentes alternativas”. O grau de satisfação é medido comparando a importância de cada fator para o projeto e a quantidade e qualidade de disponibilidade desse fator para cada alternativa. A maior utilidade deste método é a tomada de decisão entre diferentes perfis para diferentes graus de importância para os fatores gerais e específicos, mesmo com um grande número de alternativas.

Originalmente concebido para estudos de seleção de instalações, o FHMCC, por sua elasticidade e consistência, permite detalhar perfis para níveis intermediários de oferta e demanda, excesso de oferta de fatores e redefinir penalidades de escassez de oferta para demanda inexistente. O modelo incorpora a matemática baseada na lógica fuzzy. Como a lógica fuzzy incorpora a lógica clássica (considera não apenas o 0 ou o 1 – que estão nas extremidades, mas o potencial entre 0 e 1), o modelo é flexível, mais próximo da realidade, permitindo o uso de variáveis quantitativas e qualitativas, sendo capaz de gerar resultados quantitativos a partir de dados qualitativos.

Para este estudo, o papel dos *stakeholders* recebe a mesma importância que a seleção dos atributos do serviço. Os *stakeholders* são os agentes envolvidos em todo o setor avaliado e serão responsáveis pela avaliação do desempenho, definidos como “qualquer grupo ou indivíduo que pode afetar ou é afetado pelo alcance dos objetivos da organização” (Mitchell et al., 1997).

O resultado final para o modelo proposto neste artigo é avaliar o desempenho por meio de um índice de percepção (IP), com o propósito de reunir padrões com qualidade de serviço, identificados pela percepção dos *stakeholders*. E os conteúdos de percepção vêm da teoria da qualidade do serviço.

A qualidade percebida do serviço é definida como a diferença entre as expectativas e percepções dos consumidores/usuários, que eventualmente depende do tamanho e da direção das lacunas relativas à entrega da qualidade do serviço por parte da organização.

GHOBIAN et al. (1994) confirmam que a maioria das definições de qualidade recairá sobre a abordagem baseada no usuário (ou consumidor) afirmando que a qualidade percebida pelo cliente deve corresponder ou superar suas expectativas, defendendo a ideia de que a qualidade do serviço deve ser, acima de tudo, “o que os clientes percebem”.

Destarte, o conceito de percepção sob avaliação do serviço prestado tem um significado importante, que pode indicar estratégias a serem aplicadas de acordo com as perspectivas dos *stakeholders*.

Abordagem Metodológica

Este artigo se dedica a adaptar o desempenho avaliado do modelo FHMCC, por meio do confronto direto entre o perfil dos prestadores de serviços e os demandantes de serviços. O FHMCC é basicamente uma operação com matrizes e se baseia no confronto entre o nível de demanda e os fatores condicionantes e atributos da oferta. O esquema metodológico deste estudo é mostrado na Figura 1.

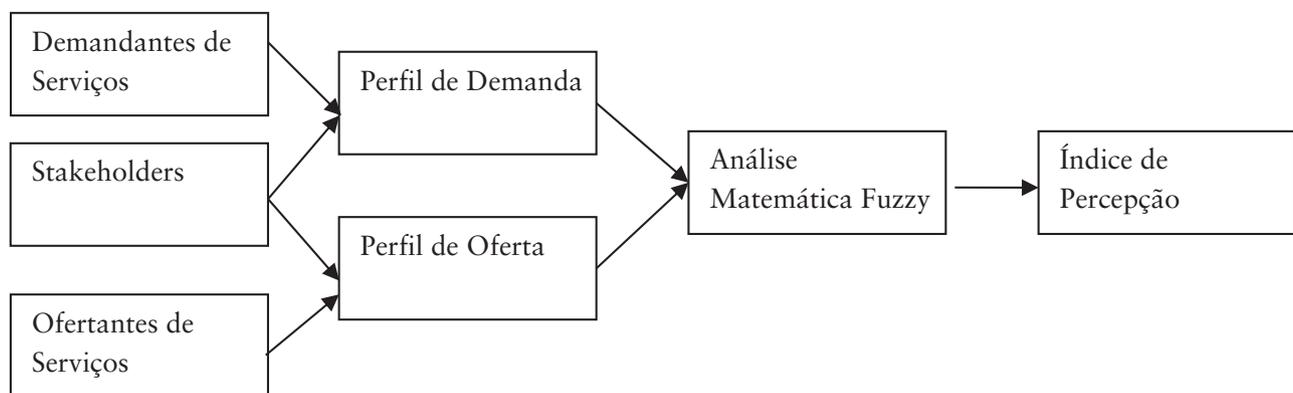


Figura1. Esquema Metodológico

De forma ampla, para medir com maior grau de precisão a importância dos atributos obtidos, a pesquisa é realizada utilizando um modelo de decisão multicritério (MDM) fuzzy. A estrutura desenhada para avaliar o desempenho parte das perspectivas dos diferentes *stakeholders* do ambiente em questão, de acordo com os objetivos do problema de avaliação.

A abordagem do modelo empregado é uma forma adaptativa da estrutura desenhada por COSENZA (1989 e 2009) e RAYMUNDO (2016) e consiste em comparar duas matrizes, a matriz de demandantes de serviços, tipo “ $h \times n$ ” onde h = número de *stakeholders* e n = número de atributos e a matriz de perfil de alternativas, tipo “ $n \times m$ ”, onde n = número de atributos, e m = número de alternativas a serem avaliadas.

Na primeira fase do estudo, é necessário determinar quais *stakeholders* são atores dentro do desempenho a ser considerado. O modelo pode suportar quantos *players* forem encontrados. Para o modelo proposto, os *stakeholders* são classificados em dois grupos: “demandantes de serviços” e “prestadores de serviços” de h_1, h_2, \dots, h_n .

Na segunda fase, trata-se de determinar quais atributos (mediante condicionantes) podem exercer influência na demanda de serviços nas alternativas apresentadas, de m_1, m_2, \dots, m_n . Neste escopo, os principais componentes que podem avaliar o desempenho dos atores envolvidos (prestadores de serviços) são tratados. Esta parte, de definição do atributo, é muito importante para o processo e pode ser o principal desafio quando medidas globais precisam ser obtidas.

Na terceira fase, a tarefa é construir a matriz de demandantes de serviços (Matriz A). Essa matriz relaciona a demanda por prestadores de serviços expressa pelo conjunto dos atributos estabelecidos. Também formaliza os níveis de exigência de desempenho aplicáveis a cada *stakeholder* ofertante de serviços sob avaliação de desempenho.

Os valores atribuídos a cada um dos elementos da Matriz A são classificados de acordo com a demanda percebida dos *stakeholders* demandantes de serviços, em um intervalo de cinco valores de suporte (termos linguísticos) classificados pelos requisitos (pesos dos atributos). São possíveis valores de elementos “ a_{ij} ”: A,

B, C, D, E; onde: A = Extremamente Importante (EI), em que a ausência do fator impede o sucesso; B = Muito Importante (MI), a ausência do fator prejudica um pouco o sucesso, mas não o inviabiliza; C = Importante (I), a ausência do fator prejudica o sucesso, mas não o inviabiliza; D = Pouco Importante (PI), a ausência do fator não compromete o sucesso, mas o torna menos atrativo; e E = Não Importante (NI), a ausência do fator não compromete ou influencia o sucesso caracterizando uma expectativa não exigida.

A coleta de dados deve ser feita por meio da elaboração de uma estratégia de resposta a um questionário de múltipla escolha com possíveis respostas para atribuição de graus de importância às variáveis do estudo.

A quarta fase é determinar a matriz de ofertantes de serviços (Matriz B). Essa matriz relaciona a disponibilidade dos atributos estabelecidos para cada alternativa “ m ” avaliada.

Os valores atribuídos a cada elemento da Matriz B são baseados nas opiniões percebidas dos *stakeholders* demandantes de serviços, em um intervalo de cinco valores de suporte (termos linguísticos) classificados por (classificações de desempenho). São possíveis valores de elementos “ a_{ij} ”: A, B, C, D, E: A = Muito Bom (MB), em que as condições encontradas na íntegra demanda de serviço, com situação privilegiada; B = Bom (B), em que as condições julgadas desejáveis para o atendimento da demanda; C = Regular (R), em que se encontram condições em regularidade de atendimento à demanda, caracterizando uma situação de normalidade; D = Ruim (R), em que as condições encontradas não são aceitáveis para o atendimento da demanda, caracterizando uma situação de precariedade; e E = Muito Ruim (MR), em que condições encontradas em baixa intensidade ou não são encontradas, caracterizando uma situação de escassez.

Para ambas as fases anteriores, cada respondente avalia a importância relativa dos pesos dos atributos de serviço e a classificação de desempenho de cada alternativa em relação a cada atributo de serviço, usando um dos termos linguísticos definidos no conjunto de termos correspondente.

Todas as respostas devem ser hierarquizadas e tratadas conforme sugerido pela FHMCC, que permite um modelo de alocação de recursos que avalia o nível

de satisfação de um conjunto de atributos necessários ao projeto em contraponto à disponibilidade desses atributos para diferentes alternativas. O grau de satisfação é medido comparando a importância de cada atributo para o projeto e a qualidade da disponibilidade desse atributo em cada alternativa.

A quinta fase destina-se a confrontar as duas matrizes obtidas nas fases três e quatro: “Matriz A (h x n)”, em que “h” é o número de *stakeholders* e “n” é o número de atributos; e “Matriz B (n x m)”, em que “n” é o número de atributos e “m” é o número de alternativas (a serem considerados).

A Tabela 1 abaixo expressa a “Tabela de Confrontação”.

A Tabela 2 abaixo demonstra o resultado da operação da matriz de confronto de pares ($a_{ij} \times b_{jk}$) entre as matrizes de demanda e oferta.

O confronto segue a lógica de um produto matricial. Porém, ao invés de operar cada produto ($a_{ij} \times b_{jk}$), os valores foram comparados conforme uma tabela de confronto para determinação do elemento somatório (c_{ik}) obtendo assim os valores utilizados na montagem do resultado “Matriz C – Matriz de Percepção (Tabela 3 abaixo).

A seguir, a “Matriz C – Matriz de Percepção” (Tabela 3) é multiplicada pela “Matriz D – Diagonal (h x h)” (Tabela 4), em que “h” é o número de “*stakeholders* ofertantes de serviços”. Para a composição da Matriz D, os elementos diagonais assumem o valor (1/n), em que “n” é o número de “*stakeholders* ofertantes de serviços”.

Em seguida, para atingir o desejado “Índice de Percepção” (IP), é necessário obter a multiplicação da Matriz C pela Matriz D. O resultado é expresso

Tabela 1. Tabela de Confrontação ($A \otimes B = C$)

		Ofertantes				
		A	B	C	D	E
Demandantes	A	1	$1 - 1/n$	$1 - 2/n$	$1 - 3/n$	$1 - 4/n$
	B	$1 + 1/n$	1	$1 - 1/n$	$1 - 2/n$	$1 - 3/n$
	C	$1 + 2/n$	$1 + 1/n$	1	$1 - 1/n$	$1 - 2/n$
	D	$1 + 3/n$	$1 + 2/n$	$1 + 1/n$	1	$1 - 1/n$
	E	$1 + 4/n$	$1 + 3/n$	$1 + 2/n$	$1 + 1/n$	1

Tabela 2. Fatores Condicionantes de Demanda e Oferta

		Ofertantes				
		A	B	C	D	E
Demandantes	A	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	B	1,1	1,0	0,0	0,0	0,0
	C	1,2	1,1	1,0	0,0	0,0
	D	1,3	1,2	1,1	1,0	0,0
	E	1,4	1,3	1,2	1,1	1,0

Tabela 3. Matriz C – Matriz de Percepção (h x m)

Alternativas	
Ofertantes de Serviços	Possíveis valores para o elemento “ c_{ik} ”: Tabela de Confrontação

pela “Matriz E – Índice de Percepção” mostrada na Tabela 5 abaixo, que ilustra o desempenho de cada alternativa, com base em diferentes *stakeholders* ofertantes de serviços, podendo ser classificados como desejado pelo gestor/tomador de decisão, mediante normalização.

DISCUSSÃO

Este artigo apresenta uma alternativa ao uso de lógica fuzzy e modelos de hierarquia analítica aplicados à avaliação de desempenho, que emergem diferentes fórmulas de mensuração para apoiar ao máximo as decisões dos *stakeholders*.

Nesse contexto, fundamentado na abordagem de tomada de decisão multiatributos, o modelo proposto aponta para um indicador baseado na percepção avaliada por demandantes de serviços em relação aos ofertantes de serviços, ambos identificados como *stakeholders*.

O modelo proposto traz algumas conclusões interessantes para um contexto complexo de mensuração.

Em primeiro lugar, sobre a ferramenta de suporte utilizada. A técnica FHMCC mostra-se auxiliar nas aplicações em relação ao objetivo descrito devido à sua flexibilidade, que permite combinar matrizes referentes a questões de demanda e oferta, ponto chave para encontrar uma solução adequada e abrangente.

Em segundo lugar, reunir todas as partes interessadas em uma solução abrangente facilita a quantificação, tanto quanto possível, do impacto da demanda e da oferta de serviços como um sentimento de percepção muitas vezes confuso. Isso ajuda a medir os efeitos do posicionamento de alternativas operando em toda a variedade e complexidade de serviços exigidos pelos demandantes e, também, a definir estratégias precisamente diferentes para cada parte interessada.

Em terceiro lugar, é desejável a utilização de um suporte computacional para a execução do algoritmo estabelecido, em função do tamanho das matrizes obtidas (em função do número de *stakeholders*, número de atributos e número de alternativas), a fim de proporcionar resultados rápidos e possibilitar ajustes finos recorrentes desejados pelo modelador.

Tabela 4. Matriz D – Matriz Diagonal ($b \times b$)

		Ofertantes de Serviços				
		A	B	C	D	E
Ofertantes de Serviços	A	1/n	0	0	0	0
	B	0	1/n	0	0	0
	C	0	0	1/n	0	0
	D	0	0	0	1/n	0
	E	0	0	0	0	1/n

Tabela 5. Matriz E – Matriz “Índice de Percepção” ($b \times m$)

			Alternativas	T_i (média)
Ofertantes de Serviço	d_{ik}	d_{ik}	d_{ik}	
	d_{ik}	d_{ik}	d_{ik}	
	d_{ik}	d_{ik}	d_{ik}	
Z_k (média)				

Em quarto lugar, pela seleção de *stakeholders*, atributos e alternativos em avaliação, os modeladores ficam livres para construir cenários que permitem lidar com o maior número possível de variáveis visualizadas, desde matrizes simples até complexas, abordando múltiplas dimensões.

Ademais, o resultado traduzido como “índice de percepção” também permite auxiliar a orientar políticas e estratégias diversas da percepção do ambiente estudado, sendo uma ferramenta útil para os interesses da gestão, quando há o interesse em hierarquizar as alternativas.

Por fim, sabe-se que a avaliação de desempenho requer um processo de melhoria contínua. O modelo proposto é uma contribuição para trazer, dentre várias, mais uma abordagem a ser discutida, sendo aberta a futuros desenvolvimentos rumo à desejada excelência na gestão.

REFERÊNCIAS

- COSENZA, C.A.N. (1998), “Localização industrial: delineamento de uma metodologia para a hierarquização das potencialidades regionais”, working paper, Federal University of Rio de Janeiro – Coppe/UFRJ
- COSENZA, C.A.N. (2009), “Metrics and operators for facility site selection”, working paper, Martin Centre for Architectural and Urban Studies Cambridge University, Cambridge
- GHOBIADIAN, A., Speller, S. and Jones, M. (1994), “Service quality; concepts and models”, *International Journal of Quality & Reliability Management*, v. 11, pp. 43-66
- MITCHELL, R.K., Agle, B.R. and Wood, D.J. (1997), “Toward a theory of stakeholder identification and salience: defining the principle of who and what really counts”, *The Academy of Management Review*, 22(4), pp. 853-886
- RAYMUNDO, L.O.A.G.R., Índice de Percepção de Aeroportos. Modelo de Mensuração de Percepções Sobre Performance de Aeroportos em Escala Global. Uma Abordagem Fuzzy. 180f. Tese de Doutorado - UFRJ, Rio de Janeiro, 2016.
- TRIANANTAPHYLLOU, E. and LIN, C., (1996), “Development and evaluation of five fuzzy multiattribute decision-making methods”, *International Journal of Approximate Reasoning*, 14:281-310
- ZADEH, L. A. (1979), “A theory of approximate reasoning”, *Machine Intelligence*, vol. 9, Halstead Press, New York, pp. 149-194.

O RADIOAMADORISMO NA ESCOLA NAVAL DE VILLEGAGNON PARA O MUNDO!

Capitão de Mar e Guerra (RM1)
Cesar Henrique Assad dos Santos¹

O final do século XIX caracterizou-se pelo desenvolvimento tecnológico e industrial. Em 1888, Heinrich Rudolf Hertz demonstrou a existência das ondas eletromagnéticas, conhecidas como Ondas Hertzianas, e apenas dois anos após, Guglielmo Marconi adaptou-as a um sistema de comunicações, marcando a invenção do rádio. A partir de então, diversas pessoas no mundo, motivadas pela curiosidade em relação a essa nova tecnologia, iniciaram pesquisas e experimentos para explorar as suas possibilidades. Surgia então o radioamadorismo, um *hobby* de pessoas apaixonadas por novas tecnologias, pesquisa, experimentos e troca de conhecimento.

Basicamente, o radioamador realiza contatos bilaterais, via rádio, com outros radioamadores, formando uma rede de conagraçamento e cooperação que interliga mais de três milhões de pessoas ao redor do mundo. Além disso, participa de competições de comunicações, uma atividade lúdica em que o desempenho de seus sistemas e suas habilidades são testadas; divulga datas e fatos importantes de sua região e país; apoia, com equipamentos próprios, ações de cunho humanitário em regiões remotas ou em calamidade; e atua na salvaguarda da vida humana no mar, pois forma uma rede de comunicações mundial em ininterrupta operação.

O desejo de conhecer novas tecnologias fez com que o radioamadorismo absorvesse e, por vezes, até protagonizasse o surgimento de novas tecnologias de telecomunicações. Hoje vai além da transmissão eletromagnética na atmosfera, pois abrange a *internet*

e o espaço, através de um conjunto de satélites compartilhados e a própria estação espacial ISS, pois o radioamadorismo faz parte da qualificação de todo astronauta.

A primeira rádio transmissão ocorrida na Escola Naval deu-se no ano de 1938, quando, sob a orientação do Almirante Menezes de Oliveira, professor de rádio eletricidade, os Aspirantes montaram seu próprio transmissor. Em 1941, então, por meio da Ordem de Serviço nº 5 de 30 de abril, foi oficialmente criado o “Grêmio de Radioamadores”, o mais antigo daquela instituição e que na época utilizava o indicativo de chamada PY1BE.

Algumas mudanças ocorreram desde então, dentre elas o indicativo PY1BJN, outorgado em 1954 por solicitação do então Presidente do Grêmio, Aspirante Mauro Cesar, posteriormente Ministro da Marinha. Esse indicativo perdura até os dias atuais, um dos mais antigos em contínua operação no Brasil. Houve ainda a mudança de seu nome para “Grêmio de Comunicações da Escola Naval” (GCEN) em 1984, por determinação do Contra-Almirante Ivan da Silveira Serpa, Comandante da Escola, Oficial da primeira turma da Especialidade de Comunicações na Marinha, que também exerceu o cargo de Ministro da Marinha, com a visão de levar aos Aspirantes as atividades profissionais dessa especialização.

Apesar de toda essa evolução, o espírito continua o mesmo: trazer aos Aspirantes o contato com novas tecnologias, um complemento de viés prático que muito enriquece a teoria apresentada em sala de aula, no elevado nível acadêmico da instituição. Propicia também a projeção da Escola Naval e da Marinha a nível mundial, tendo em vista tratar-se de uma atividade

¹ PY1-XH, radioamador. Foi responsável pela estação radioamadora da Escola Naval, junto à Agência Nacional de Telecomunicações.

universal e com grande número de adeptos em todo o mundo. É importante lembrar ainda que a Escola Naval é a único centro de formação de Oficiais das Forças Armadas brasileiras a manter uma estação de radioamadores em atividade.

No entanto, a evolução tecnológica dos últimos trinta anos tornou cada vez mais desafiador a um jovem, já absorvido pelo exigente currículo da Escola Naval, dedicar-se e aprender sobre esse hobby a ponto de conduzir e operar a estação PY1BJN, que, digase de passagem, é privilegiada por sua localização na Ilha de Villegagnon. Além disso, para manter uma estação de rádio é necessário tempo e conhecimento. Mais que levá-la ao ar e realizar comunicados, o que por si só já exige qualificação e habilidade técnica, as antenas e linhas de transmissão devem sofrer inspeção e manutenção periódicas e os equipamentos eletrônicos precisam manter-se em operação para que não se deteriorem. Ainda, como a boa ética do radioamadorismo sugere, após cada contato rádio, esse deve ser confirmado, seja via o tradicional cartão QSL com data, hora, frequência e modo de operação utilizados no respectivo contato, ou por via eletrônica nos canais existentes na *internet*. Assim consolida-se a imagem da instituição para todo o mundo. Ou seja, diversas atividades de elevado conhecimento e dispêndio de tempo devem ser realizadas, tornando-se quase impraticável aos estudantes envolvidos em uma exigente rotina militar cumpri-las sem adequada orientação e auxílio.

Para tentar solucionar essa questão, olhamos para o exemplo europeu, onde cada Marinha possui seu clube de radioamadores, com pessoal da ativa, reserva e convidados, que desenvolvem diversas atividades sempre ligadas a suas tradições e ao mar, como ativação² de faróis e navios-museu e a realização de contestes em datas festivas das respectivas marinhas. Esses clubes trabalham em parceria gerando interação e conagração entre seus países.

² A ativação é a montagem de uma estação provisória em determinada localidade, normalmente com um indicativo de chamada especial outorgado pela Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL), para a realização de contatos bilaterais via rádio com radioamadores de todo o mundo. Já o Conteste é uma competição entre radioamadores, em período de tempo determinado, na qual vence o que mais pontuar tendo como base os contatos realizados.

Inspirados nesse exemplo, concluímos que uma das possibilidades para incentivar e manter PY1BJN viva seria a criação de um grupo de radioamadores voluntários, que dediquem seu tempo e conhecimento em prol dessa atividade. Em uma breve pesquisa, não foi difícil encontrar dentro e fora da Marinha do Brasil radioamadores que, por amor ao *hobby* e respeito e admiração à Marinha e a uma das mais antigas estações de radioamador nacionais em atividade, dispuseram-se a participar desse projeto. No radioamadorismo existem

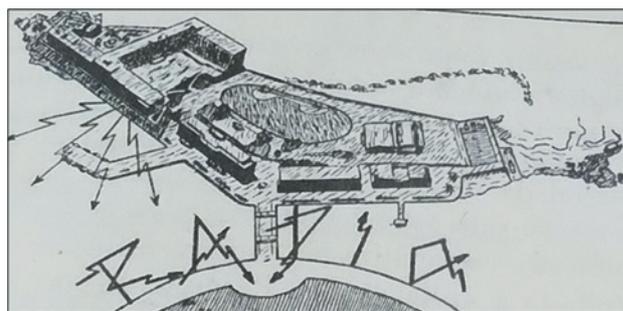


Figura 1. Distintivo do “Grêmio de Radioamadores” – Década de 1940



Figura 2. Cartão de confirmação de contato da EN

diversas áreas de atuação, como: telegrafia; fonia; transmissão de imagens; contatos a longa distância; contatos via satélite; pesquisa sobre antenas e propagação; contestes (competições); ativações; expedições para operação em locais remotos; e por aí vai. A chance de reunir diversos radioamadores para atuar em uma estação traz a grande vantagem de podermos absorver o conhecimento de cada um nessas diversas áreas, oferecendo aos Aspirantes todas as vertentes tecnológicas e práticas dessas atividades. Assim, damos aos jovens a oportunidade de conhecerem e tomarem gosto pelo radioamadorismo, pois só se pode gostar daquilo que se conhece. E o mais importante, a possibilidade de manter em contínua operação uma das mais antigas estações de radioamador do Brasil.

Hoje temos uma equipe de radioamadores credenciados pela Escola Naval a frequentar e operar a estação PY1BJN, contribuindo, desta forma, na formação dos futuros Oficiais da Marinha do Brasil, propiciando ainda o ingresso de novos adeptos a esse *hobby*. Uma atividade realmente recompensadora e que engrandece o radioamadorismo brasileiro.



Figura 3. Radioamadores voluntários passando conhecimento aos Aspirantes



Figura 4. Aspirantes realizando manutenção em antena



Figura 5. Em JUN 22, Aspirantes e radioamadores após o contato via satélite com a Estação Antártica Alemã

A VELA EM VILLEGAGNON: 1938 – 1972

Capitão de Mar e Guerra (Ref)
Pedro Gomes dos Santos Filho¹

Pintura de autoria do Contra-Almirante Trajano Augusto de Carvalho, registrada no seu livro “Nossa Marinha seus feitos e glórias: 1822 – 1940”, retrata um bordejo de escaleres a vela, conduzindo Aspirantes sob a orientação do Capitão-Tenente Arthur de Oliveira, em 1895. A tela demonstra que, desde tempos remotos, a prática da vela na Escola Naval está presente na formação dos Aspirantes.

Há registros que, a partir dos anos 1930, quando a Escola Naval ainda era localizada na Ilha das Enxadas, foi instituído um programa de instrução, que visava aprimorar nos Aspirantes a arte de velejar. Desde essa época, a Escola participava de regatas como convidada dos clubes e da Federação de Vela e Motor da cidade do Rio de Janeiro.

A longeva ligação da vela com a Escola motivou-nos a pesquisar como a prática veleira teve continuidade após a transferência da Ilha das Enxadas para as novas instalações em Villegagnon, em 1938, época em que o “yachting” (iatismo) começava a ganhar importância no Rio de Janeiro como esporte náutico de prestígio. Surge, então, o presente artigo, que pretende explorar os acontecimentos relativos à vela nas primeiras décadas da Escola Naval, em Villegagnon. Para tanto, vamos nos apoiar, principalmente, nos depoimentos de quem vivenciou a época e deixou registros em diversas fontes, que nos permitem voltar no tempo e ter conhecimento da dedicação daqueles que foram pioneiros e responsáveis pela importância que a prática da vela tem na formação dos nossos “Sentinelas dos mares”.

O primeiro Diretor da EN² em Villegagnon, Contra-Almirante Américo Vieira de Mello, considerava a

prática do remo e da vela indispensável para a formação dos Aspirantes. Logo após a mudança da sede da Escola, tomou providências no sentido de aprimorar essa formação. Diz o Almirante no seu livro de memórias:

A instrução profissional na Escola havia decaído muito nos últimos anos. Tive ocasião de observar, logo que assumi a direção da Escola, como havia desaparecido o gosto pelos exercícios propriamente marítimos, isto é, pelo remo e pelo escaler a vela. Para falar a verdade, o corpo de alunos não sabia mais remar nem andar a vela. Entre alguns aspirantes havia algum entusiasmo pelos prazeres do “yachting” nas organizações esportivas civis, mas sobre os bordejos em escaleres regulamentares nem se falava (MELLO, 1994, p.125).

A partir da orientação do Diretor, a vela começou a ganhar prioridade. Um ano após a instalação definitiva em Villegagnon, 1939, a motivação para os esportes náuticos era animadora. De acordo com o registrado na revista “A Galera”, em nota sobre os “Sports Náuticos”, de autoria do Aspirante Roberto C. Coimbra:

Nesse ano o interesse pelos sports náuticos, principalmente pela vela, começou bem cedo. Os *cutters* eram as figuras centrais das cogitações de todos; todos queriam vê-los de perto, neles navegar, bordejar nas embarcações que tanto se falava. E tinham razão porque de fato os *cutters* ultrapassam qualquer expectativa. [...] Esses *cutters* inauguram uma nova classe construída especialmente para a navegação na baía do Rio de Janeiro, donde se chamar “classe Guanabara” (COIMBRA, 1939, p.53).

¹ Doutor em Política e Estratégia pela Escola Superior de Guerra.

² A designação foi alterada para “Comandante da Escola Naval” somente em 1981.



Figura 1. Bordejo³ em escaler a vela – década de 1940

Em substituição a Vieira de Mello, assume a direção da Escola, o Contra-Almirante Adalberto de Lemos Basto, que dá prosseguimento às ações de incentivo aos esportes náuticos, priorizando o iatismo. No primeiro ano de sua gestão, 1940, cria a regata “Volta à Ilha Rasa” e motiva os Aspirantes a participarem dos campeonatos promovidos pelo Fluminense Yacht Club, que mais tarde alterou o nome para Iate Clube do Rio de Janeiro.

Sobre essas competições, o Comandante Euclides Quandt de Oliveira, que exerceu o cargo de Ministro das Comunicações no Governo Geisel, lembra, na sua autobiografia, as suas participações quando Aspirante: “Em 1940 fiz parte da guarnição do veleiro tipo *Guanabara*, que venceu o campeonato carioca nessa classe, organizado pelo Iate Clube do Rio de Janeiro” (OLIVEIRA, 2007, p.27).

No ano seguinte, continuam as iniciativas do Almirante Lemos Basto. É criada a regata de ida e volta à Ilha Grande, contornando o farol de Pau a Pino⁴, com percurso de 120 milhas, considerada a primeira regata de oceano no Brasil. Ao término da regata, o Diretor da Escola decide condecorar os Aspirantes que participaram por terem demonstrado arrojo e espírito marinheiro, perfazendo o longo percurso em três dias. A condecoração vem com a criação, em 14 de janeiro de 1941, da Ordem dos Veleiros da Escola Naval, com seus graus de Ma-

rinheiro, Patrão e Capitão⁵. A ascensão dos graus dependia da participação efetiva em regatas, da prática e da técnica como patrão em *cutters*⁶ e escaleres, do trabalho no desenvolvimento da vela, do número de vitórias e, principalmente, do amor às coisas do mar e do esporte.

Por participarem da Volta a Pau a Pino, guarneendo os escaleres ou os *cutters* *Gaiivota*, *Marreco* e *Mergulhão*, 16 aspirantes foram os primeiros a serem agraciados com a Ordem dos Veleiros no grau de Marinheiro: Gabriel de Almeida Fialho, Elcy Silveira da Rosa, Murillo Bastos Martins, Adhaury Costa e Rocha, Carlos Ernesto Messiano, Colbert Demaria Boiteux, José Freire Parreiras Horta, Geraldo Labarthe Lebre, Ary Marques Jones, Francisco Ernesto Bulhões de Carvalho, Luiz Gonzaga Langsch Dutra, John Anderson Munro, Carlos Borba, Gustavo Eugênio de Oliveira Borges, Horacio Rubens de Mello e Souza e Jonas Corrêa da Costa Sobrinho.

A fundação da Ordem dos Veleiros foi um grande passo para concretizar a ideia, vislumbrada pelos Aspirantes Euclides Quandt de Oliveira e Gabriel de Almeida Fialho de se instituir uma agremiação que pudesse unir a Marinha ao esporte e à vela. Em 1943, é criado o Grêmio de Vela da Escola Naval (GVEN). À época, já havia assumido a Direção da EN o Contra-Almirante Mário Hecksher.

O GVEN teve como sócios fundadores o Guarda-Marinha Luiz Gonzaga Langsch Dutra⁷ e os aspirantes José Aratânia, Amaral Saboia, Aécio de Souza, Antonio Didier, Fernando Achilles, Helio Maranhão, Fernando Chagas, Albuquerque Lins, Paulo Lindeberg e Mauricio Taveira.

Um desses aspirantes, Antonio Didier Viana, deixou registradas suas impressões sobre o início do Grêmio: “O Diretor da Escola Naval criou o Grêmio de Vela ao qual deu todo apoio. Inscrevia os barcos da Escola nas competições do Iate Clube do

³ Bordejar: Navegar em zigue zagüe; andar aos bordos; dar bordadas; mudar de rumo constantemente para aproveitar ventos favoráveis.

⁴ A regata também ficou conhecida como “Volta a Pau a Pino”.

⁵ O grau de Capitão-mor é reservado ao Diretor da Escola em exercício.

⁶ Cutter: Embarcação pequena de estrutura constituída de gurupês e um mastro envergando pano latino e gafetope, usada especialmente em regatas a vela.

⁷ Chefe de Classe EN 39 – GM 43, primeiro Presidente do GVEN e um dos pioneiros a atingir o grau de Capitão na Ordem dos Veleiros.

Rio de Janeiro, para induzir os aspirantes a se familiarizarem com as coisas do mar” (VIANNA, 2013, p.20). Didier relata também que a descoberta, na biblioteca da Escola, de um livro técnico em francês do suíço Manfred Cury com informações sobre barcos, velas e técnicas de regata e a divulgação dos seus ensinamentos foram um grande trunfo para o aprimoramento do desempenho dos veleiros da EN, que em paralelo receberam apoio da direção da Escola no que tange à montagem de equipamentos improvisados para o Grêmio e à aquisição de velas novas para os barcos.

No ano seguinte à criação do GVEN, a prática da vela na EN era intensa. Ao recordar esse tempo, diz o Almirante Luiz Edmundo Brígido Bittencourt:

Lembro-me, também, que, já como calouro, fazia parte da guarnição de um dos escaleres que defendiam a camiseta branca da turma de 1944 em diversas regatas internas que aconteciam naquele tempo: volta à Lage, volta à Ilha... (passando por debaixo da ponte, o que implicava em desmontar e montar os mastros), volta à Paquetá e a peculiar “Maria Cebola”, em que remo e vela eram igualmente válidos, desde que montássemos Jurubaíba (BITTENCOURT, 1997, p.12).

Em paralelo, os clubes de iatismo também criam as suas regatas, motivando ainda mais a participação dos Aspirantes. Como assinala o Almirante Blower sobre essa época:

A Regata ‘Volta de Paquetá’, patrocinada pelo Iate Clube Brasileiro, situado no Saco de São Francisco, tinha sua largada realizada na tarde de um sábado, com o propósito de permitir que a chegada dos barcos acontecesse na tarde de domingo, cerca de 20 horas após a partida.

Participavam da regata barcos a vela de todas as classes: seis metros internacionais, *hagen sharpies*, *sharpies 12m*, cariocas e guanabaras, inclusive barcos da Escola Naval nesta última classe (BLOWER, 2003, p.225).

Nesses primeiros anos em Villegagnon, os Aspirantes eram convidados pelos clubes náuticos filiados à federação a participarem das regatas por eles promovidas sem a necessidade de pagarem as altas taxas de inscrição vigentes. Com o sentimento de gratidão e espírito marinheiro, os Aspirantes decidem retribuir a gentileza, instituindo uma competição isenta de taxa de inscrição, aberta a todos os velejadores que cruzassem a linha de partida.

Assim, em 1946, na gestão do Contra-Almirante Braz Paulino de França Vellozo, fato da maior importância para o iatismo nacional ocorre na Escola. Com a presença do Ministro da Marinha, Almirante Jorge Dodsworth Martins, do Diretor da EN e de outras autoridades, precisamente às 14 horas do dia 8 de setembro, mais de 70 embarcações tomaram posição na linha de partida para o início da primeira Regata Escola Naval, na ocasião denominada Taça Escola Naval. O evento iria se tornar uma das mais importantes e tradicionais competições do iatismo latino-americano.

A Regata EN estimulou ainda mais as atividades veleiras. Dois anos após a sua criação, alguns Aspirantes, com muita vibração, foram receber os primeiros barcos oceânicos. O fato ficou assinalado nas palavras de um desses Aspirantes, Bernard David Blower:

O primeiro, o Procelária, foi doado à Escola Naval pelo Dr. Pimentel Duarte e recebeu o nome de Grazina; o segundo, já quando cursávamos o 4º ano, foi o Albatroz, adquirido de um proprietário inglês, que havia transformado a sua mastreação para navegação de cruzeiro, quando, na versão original, era do tipo *wishbone rigging*, introduzida pelo grande projetista inglês Ufe Fox, que proporcionava muito melhor desempenho, principalmente na orça (BLOWER, 2003, p.231).

Mais um depoimento sobre esse tempo ficou a cargo do Capitão de Mar e Guerra Fernando M. Baptista da Costa em artigo para a Revista do Clube Naval. Nesse artigo, o autor também relembra a Regata “Maria Cebola” e registra que o Iate *Albatroz*, adquirido em 1948, permitiu à Escola Naval competir, em nível mais profissional, nas regatas interestaduais e interna-

cionais. Além disso, o artigo enaltece a participação do então Capitão-Tenente Roberto Mário Monerat nas atividades de remo e vela da Escola, tendo inclusive conseguido que os Aspirantes viajassem a bordo do veleiro *Atrevida*, competidor assíduo da Regata Buenos Aires – Rio, sob o comando do seu proprietário, Dr. José Cândido Pimentel Duarte.

Além de doar o veleiro *Procelária*, o Dr. Pimentel Duarte, à época Presidente da Liga Carioca de Vela e Motor, em muito contribuiu para a prática da vela em Villegagnon nos seus primórdios. Considerado o maior impulsionador das regatas de longo percurso no Brasil, chegou a ministrar aulas de vela na Escola, às quais os aspirantes assistiam com grande interesse. Foi um dos primeiros a receber o grau de Capitão da Ordem dos Veleiros da EN. Para homenagear o grande veleiro, os aspirantes se deslocaram até o Iate Clube do Rio de Janeiro, quando, em uma singela cerimônia, entregaram o distintivo e o diploma correspondente. Na ocasião, o orador foi o Aspirante Chagas, presidente do Grêmio de Vela, que proferiu um breve, mas belo, discurso:

Em nome dos Aspirantes de Marinha eu vos entrego o distintivo e o diploma da Ordem dos Veleiros da Escola Naval no Grau de Capitão. Peço-vos que ao recebais como reconhecimento dos Aspirantes e também como homenagem dessa Mocidade Veleira da Guanabara, destes jovens que em horas de folga de seus afazeres diários enchem as salas desta Casa para receber os vossos ensinamentos, desta rapaziada por quem tanto tendes trabalhado, e a quem muito ensinais pelo vosso exemplo de amor à Vida no Mar, mostrando-lhes o quanto é útil a prática da Vela, a prática do esporte pelo esporte, e que ela pode trabalhar muito pelo nosso País, trabalhando pela Vela, pois trabalhar um pouco pela Vela é trabalhar pelo Brasil (CHAGAS, 1940).

Pimentel Duarte reconhecidamente mereceu essa homenagem. Além do apoio à Escola Naval e de muito que contribuiu para o esporte náutico no Brasil, foi o responsável pela realização da primeira Regata Buenos Aires – Rio, da qual participou com o seu famoso veleiro *Vendaval*. Com o tempo, o *Vendaval*,

barco campeão de várias regatas e com uma longa história na Vela, perdeu a competitividade e foi vendido. Adquirido por um Oficial de Marinha após passar por vários donos, foi doado à EN, passou por uma reforma, mas ficou sem condições de competir como antes.



Figura 2. Entrega da Ordem dos Veleiros da Escola Naval ao Dr. Pimentel Duarte

Na década de 1950, as atividades do GVEN continuam a evoluir. No primeiro ano, o *Albatroz*, com Aspirantes na tripulação, participa da Regata Buenos Aires – Rio. Nessa época, o Almirante Lemos Basto atua como Presidente da Confederação Brasileira de Vela e Motor e apoia a sua querida Escola. A Regata Escola Naval vai adquirindo prestígio na comunidade veleira. As primeiras regatas atingem a marca de mais de 100 barcos na raia. Recordes em número de participantes viram rotina.

Nos 10 anos seguintes, são admitidas novas classes de embarcações, promovendo o aumento do número de inscrições. Mais recordes.

Em 1961, é criado o símbolo do GVEN por Aspirantes da Turma Quevedo (1957-61). O Comandante Ronald Cardoso Guimarães, no livro de comemoração dos 60 anos de entrada de sua Turma na Escola Naval, dá seu depoimento referente à criação do símbolo.

A Regata Escola Naval – Adoção do Símbolo. Fomos designados, eu e o saudoso Ferraz (que nomina nossa Estação Antártica) para organizá-la naquele ano de 1961. [...] O Ferraz resolveu criar um símbolo para a Regata daquele ano, que veio a se tornar permanente e hoje é também o símbolo do Grêmio de Vela. Trata-se de duas velas de balão entrelaçadas, uma listrada de encarnado e branco e a outra de amarelo e preto e que vige até hoje (GUIMARÃES, 2017, p.109).



Em 1967, têm início as atividades em terra durante a Regata Escola Naval promovidas pela Escola, permitindo a participação de familiares dos iatistas e do público em geral.

Dois anos depois, o Grêmio de Vela da Escola Naval recebe dois veleiros *Califórnia 40* (*Cal 40*), da classe *Oceano*, batizados *Villegagnon* e *Coligny*. Esses barcos conquistam mais vitórias para o GVEN, ao substituir com galhardia o valente *Brekelé*, classe *Guanabara*, também vencedor de muitas regatas. São designados para servir na EN dois renomados velejadores: Comandante Oscar Matoso Maia Forte e Tenente Robinson Hasselmann, que mais tarde puderam contar com a colaboração de outro grande velejador, o Capitão-Tenente Érico Albuquerque.

Um dia antes da XXIV Regata Escola Naval, é realizada a Regata Almirante Lemos Basto, homenagem a um dos maiores impulsionadores do iatismo no Rio de Janeiro, pioneiro em promover a primeira regata de oceano no país.

Em 4 de outubro de 1970, acontece a XXV Regata Escola Naval, que conta com participante muito especial: o Almirante Benjamin Sodré, Oficial de escol, ícone do esporte na Marinha, destaque do Escotismo brasileiro, ídolo dos escoteiros do mar. O Almirante participa da regata junto com seu neto, no barco *Fragata VII*, pertencente a seu filho, que também participou da prova. Pelo registro que deixou, podemos ter a exata ideia do que aconteceu na competição:

No mar cerca de 300 barcos aguardavam. Às 13 horas foi dada a primeira largada, para barcos de oceano; seis minutos após, para nossa classe, solings. A chuva não cessou nem um momento. Vento nenhum. Maré começando a encher. Vento nenhum. Maré começando a encher. Afinal, uma aragem imperceptível permitiu que passássemos a linha de partida. A chuva persistia. Quase parados, os barcos embolavam sacudidos pelos vagalhões que vinham da barra. As horas corriam sem nenhuma esperança de melhorar as condições. Afinal, cerca de 16 horas, veio a comunicação de que a prova estava cancelada. Era o bom senso (SODRÉ, 1989, p.202).

No ano do Sesquicentenário da Independência (1972), ocorrem três fatos marcantes para a vela em Villegagnon: a EN sagra-se campeã em todas as classes disputadas no Campeonato das Forças Armadas; pela primeira vez, a Regata Escola Naval conta com a participação de barcos americanos; o GVEN tem a sua flotilha da classe *Soling* reconhecida pela Associação Brasileira de *Soling* e, em consequência, os barcos da flotilha não precisam mais ser incorporados à flotilha de um clube civil.

O contexto temporal delineado para este artigo atinge o seu limite. Toda a saga da vela em Villegagnon no período considerado pode ser resumida em um trecho do editorial do Jornal do Brasil alusivo à XXV Regata Escola Naval:

“A regata, pelo que representa no iatismo carioca e pela grandiosidade do espetáculo, há muito deixou de ser mais uma prova esportiva, para se transformar na grande festa de conagração e confraternização do iatismo brasileiro” (JORNAL DO BRASIL, 1970).

Finalmente, cabe salientar que este artigo é uma homenagem, ainda que singela, a todos aqueles que, servindo no solo sagrado de Villegagnon, contribuíram para alcançar o prestígio nacional e internacional de que desfruta atualmente a vela, “o esporte dos homens do mar”.



Figura 3. Panfleto da XXV Regata Escola Naval



Figura 4. Medalha outorgada na XXV Regata Escola Naval – 1970

REFERÊNCIAS

- BITTENCOURT, Luiz Edmundo Brígido. Veleiros ... minhas recordações com a vela. Revista Marítima Brasileira, v. 117, out./dez. 1997.
- BLOWER, Bernard David. O lado pitoresco da vida naval. Revista Marítima Brasileira, v. 123, jan./mar. 2003.
- CHAGAS, Aspirante. Veleiros da Guanabara! Revista “A Galera”, 1940.
- COIMBRA, Roberto C. “Sports Náuticos”, Revista “A Galera”, 1939.
- COSTA, Fernando M. Baptista. Escola Naval 1948: a história que não foi contada Revista do Clube Naval, nº 340, 2009.
- GUIMARÃES, Ronald Cardoso. “Turma Quevedo (GM 1961): sessenta anos de participação na vida brasileira”. Diretoria da ATQ, 2017.
- JORNAL DO BRASIL. Editorial. 04 de out. de 1970.
- MELLO, Américo Vieira de. Memórias: visão histórica da Marinha Brasileira, 1895 a 1945. São Paulo: O Escriba, 1994.
- OLIVEIRA, Euclides Quandt de. Autobiografia. Rio de Janeiro: Ed. Rio, 2007.
- SODRÉ, Dora. A educação pelo exemplo – Momentos da vida de Benjamin Sodré. Rio de Janeiro: EDC Didática e Científica Ltda; 1989.
- VIANNA, Antonio Didier. Competitividade e a Indústria brasileira: por que o Brasil não é competitivo. Rio de Janeiro: Editora Jaguatirica Digital, 2013.

MAIS UMA MARCA DA ESCOLA NAVAL

Capitão de Mar e Guerra (Ref.)

Pedro Gomes dos Santos Filho¹

Pesquisando em revistas “A Galera” da década de 1940, foi encontrada uma frase que chamou atenção. Em um artigo sobre a Escola, o autor assinalou que:

Em 1939, o estudo da decomposição atômica foi introduzido no curso de química do departamento de ciência física, em Villegagnon. A Escola Naval assim ficou sendo a primeira Escola do Brasil e, possivelmente, da América Latina, a iniciar o estudo da ciência atômica (A Galera, 1941).

A afirmação de que a EN foi a primeira escola do país a iniciar o estudo da ciência atômica, caracteriza uma importante marca de pioneirismo, que, ao longo do tempo, parece ter ficado esquecida, mas que não pode deixar de ser lembrada.

A iniciativa de promover o estudo da energia nuclear na Escola foi do Vice-Almirante Álvaro Alberto da Mota e Silva. Sua capacidade intelectual foi evidenciada desde os tempos de Aspirante, quando recebeu, em 1909, o Prêmio GREENHALGH, maior honraria acadêmica concedida pela Escola Naval (EN) aos seus alunos. Em 1916, como Primeiro-Tenente, Álvaro Alberto ingressou no Quadro de Magistério da Marinha e atuou com brilhantismo no Corpo Docente da EN até 1946, exercendo as funções de Instrutor, Lente Substituto de Química, Lente Catedrático de Química, Pólvora e Explosivos e Chefe do Departamento de Ensino Físico-Químico, que mais tarde ganhou a denominação Departamento de Ensino de Ciências Físicas.

No seu último ano como docente da Escola Naval, foi escolhido Parainfo da Turma de Guardas-Marinha

de 1946. Ao discursar, o Diretor da Escola, Contra-Almirante Braz Vellozo, elogiou a acertada escolha.

Na escolha do vosso paraninfo mostrastes o acerto de vossas decisões. A homenagem é justa e oportuna. O Comandante Álvaro Alberto representa brilhantemente o Brasil nas Comissões de Energia Atômica das Nações Unidas e a Escola Naval orgulha-se da ação ali exercida pelo seu professor de Química e Chefe do Departamento de Ciências Físicas.

Respeitado pelo seu talento e pelo seu saber, acatado pela sua atitude hábil e decisiva fez-se estimar pelos demais cientistas componentes daquela Comissão.

Em 1939, com as desconfianças de uns e as dúvidas de outros, incluiu no programa da cadeira de Química deste estabelecimento de ensino – a cisão do átomo de urânio sob o bombardeio neutrônico – cabendo assim a esta Escola Naval a ser a primeira no Brasil e talvez no Continente a ocupar-se de assunto de tanta relevância (Revista Marítima Brasileira, 1946).

No posto de Capitão-Tenente, foi admitido na Academia Brasileira de Ciências (ABC), na qual exerceu por duas vezes o cargo de Presidente. Foi, também, Presidente da Sociedade Brasileira de Química, no período de 1920 a 1928. Além de se tornar uma das maiores autoridades em Química do país, obteve semelhante sucesso no campo da Energia Atômica.

Como bem registrado em livros que tratam da sua biografia, em 1939, ano em que conquistou o Prêmio Einstein da Academia Brasileira de Ciências, incluiu no Programa de Ensino da Escola Naval o estudo da energia atômica, inserindo na sua disciplina um tópico sobre energia nuclear e suas aplicações, o que reforça

¹ Doutor em Política e Estratégia pela Escola Superior de Guerra.

a frase publicada na Revista “A Galera” e as palavras do Diretor da Escola Naval, proferidas em 1946. Seu interesse sobre o assunto o levou a dedicar-se com afinco para o desenvolvimento da Energia Nuclear no país.

Em 1945, já na Reserva Remunerada, mas ainda como docente da Escola Naval, “empenhou-se na organização de um grande seminário de física nuclear, envolvendo os acadêmicos brasileiros que trabalhavam no tema, principalmente pesquisadores de São Paulo e do Rio de Janeiro” (Garcia, 2.000).

No ano seguinte, exercendo a função de Adjunto do Adido Naval nos Estados Unidos da América, representou o Brasil nas reuniões preparatórias e na sessão se abertura da Comissão de Energia Atômica da Organização das Nações Unidas.

Em 1948, foi promovido a Contra-Almirante e, em 1949, atuando como Presidente da ABC, incentivou a criação do Conselho Nacional de Pesquisas (CNPq), o que ocorreu em 1951.

Ao ser promovido a Contra-Almirante, foi homenageado pelo Conselho de Instrução da Escola Naval, em cerimônia que contou com a participação do Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Sylvio e Noronha, do Diretor Geral do Ensino Naval, Almirante Humberto Areia Leão, e de outras altas patentes navais, além da Direção e do Corpo Docente da Escola.

Em 1955, promovido a Vice-Almirante, deu impulso na criação da Comissão Nacional de Energia Atômica no âmbito do CNPq. No ano seguinte, continuou envidando seus melhores esforços em prol do desenvolvimento da Energia Nuclear, tanto para fins pacíficos quanto para a Defesa Nacional. De acordo com o registro do Comandante Antonio Didier Vianna,

Em 1956, o Almirante Álvaro Alberto convenceu o Ministro da Marinha a enviar para os Estados Unidos engenheiros navais de carreira, de várias especialidades, para um curso de extensão em Engenharia Nuclear e estágio de um ano em instalações nucleares. Todos tinham obtido o título de mestrado em universidades americanas. O intuito era construir um grupo capaz de orientar a Marinha quanto aos problemas relacionados com a construção de submarinos nucleares, considerada por ele como o futuro de qualquer Marinha (Vianna, 2013).

Entre 1956 e 1960, sete engenheiros navais, ex-alunos de Álvaro Alberto nos anos 1940, concluíram o curso e puderam dar a sua contribuição para a Marinha e para o Brasil. Ao incluir Física Nuclear no currículo da EN, em 1939, além de incentivar a busca pelo desenvolvimento científico e tecnológico, o Almirante contribuiu, de maneira expressiva, para a formação acadêmica de oficiais que, mais tarde, puderam dar continuidade aos seus esforços em prol do Programa Nuclear da Marinha.

Além de Oficial de Marinha de escol, cientista de renome internacional, empreendedor de sucesso, Álvaro Alberto destacou-se na nobre missão de professor, pela dedicação ao ensino, principalmente na Escola Naval, em que lecionou por 30 anos, sempre preocupado com a preparação dos jovens Aspirantes.

Embora seja difícil afirmar que a EN foi pioneira na América Latina no que tange ao estudo da Energia Nuclear, parece ser bastante aceitável que, sendo o Almirante Álvaro Alberto considerado pioneiro nos estudos sobre a Energia Nuclear no Brasil e o introdutor no



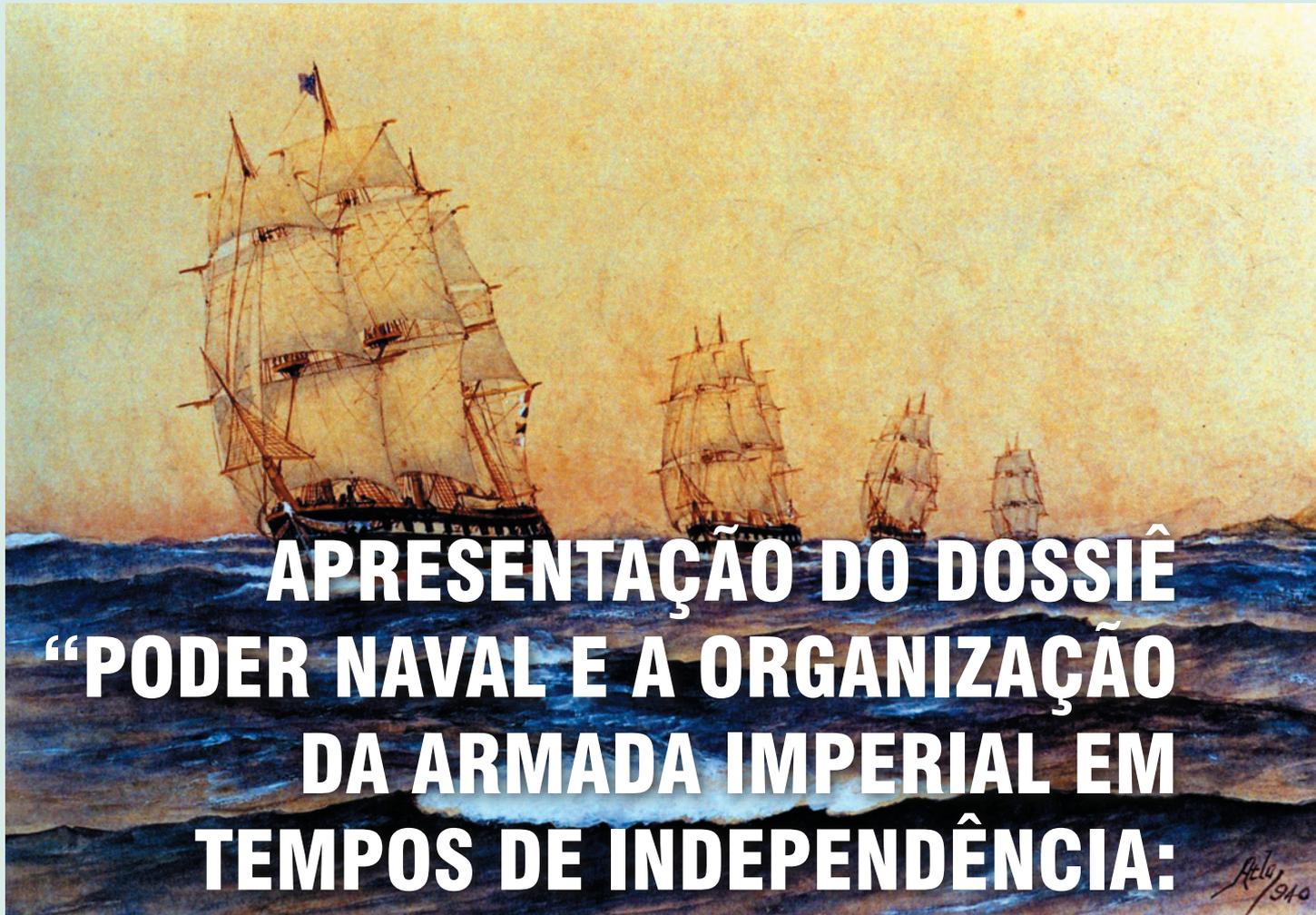
Figura 1. Almirante Álvaro Alberto

Programa de Ensino da nossa Escola o estudo desse assunto em 1939, esteja correta a afirmativa de que, além de ser a Instituição de Ensino Superior mais antiga: “A Escola Naval é a primeira escola a iniciar o estudo da Energia Nuclear no país”.

REFERÊNCIAS

- A GALERA. Revista do Corpo de Alunos da Escola Naval. Rio de Janeiro, 1925 -1947.
- GARCIA, João Carlos Vitor. *Álvaro Alberto. A ciência no Brasil*. Rio de Janeiro: Contraponto Editora Ltda, 2000.
- REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA. Rio de Janeiro, 1946.
- VIANNA, Antonio Didier. *Competitividade e a indústria brasileira: por que o Brasil não é competitivo?* 1. ed. Rio de Janeiro: Jagatirica Digital, 2013.





APRESENTAÇÃO DO DOSSIÊ “PODER NAVAL E A ORGANIZAÇÃO DA ARMADA IMPERIAL EM TEMPOS DE INDEPENDÊNCIA:

INSTITUIÇÕES, PERSONALIDADES E PROCESSOS HISTÓRICOS”

Capitão de Fragata (IM) Marcello José Gomes Loureiro¹

¹ Professor de História Naval do Centro de Ensino de Ciências Sociais da Escola Naval.

Ao dimensionar questões e tendências para o avanço das pesquisas sobre a Independência do Brasil, o Professor Jurandir Malerba defendeu que mesmo os eventos bem conhecidos merecem novos olhares, de tal modo que seja possível promover uma compreensão mais aprofundada ou refinada dos processos que desencadearam o 7 de setembro. Não se trata de minudenciar a narrativa diacrônica dos acontecimentos, mas sim articulá-los às perspectivas e questões recentes da historiografia brasileira e internacional, bem como alargar os horizontes do conhecimento histórico a partir da exploração da documentação primária sobre o período.²

Nas últimas duas décadas, uma série de estudos conferiu ossatura suficiente a tal possibilidade. No campo da história militar, diversas investigações demonstraram a centralidade da guerra na conjuntura da Independência e no processo de construção do Estado Imperial Brasileiro. Algumas se dedicaram à complexidade e dificuldade de suas características operacionais inerentes, a exemplo da organização das instituições, do recrutamento, da tática, dos constrangimentos financeiros e das limitações de abastecimento; outras sublinharam a participação e os interesses dos diversos grupos sociais envolvidos, bem como o impacto dos conflitos na economia ou na política. Há, ainda, as investigações que privilegiaram o exame da propaganda, das representações de batalhas e de suas memórias, além dos discursos e dispositivos jurídico-legais adstritos ao universo bélico. A efeméride dos 200 anos da Independência contribuiu para uma profusão de valiosas publicações, resultantes, em grande medida, dos esforços empreendidos nas últimas duas ou três décadas.

Por ocasião do Bicentenário, a Revista de Villegagnon publica, nesta oportunidade, um dossiê constituído por cinco artigos de Aspirantes e um artigo de autoria da Professora Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva, que gentilmente aceitou o convite para participar desta edição especial. Amparada em diversificada documentação primária, a Professora Jéssica inaugura o dossiê, oferecendo-nos sua aná-

lise sobre a atuação de José Bonifácio de Andrada e Silva para a organização da esquadra, bem como as diligências do Marquês de Barbacena para a contratação de estrangeiros desde Londres. Após se deter nos esforços administrativos para a institucionalização da Armada Imperial, a Professora se debruça, ainda, sobre as ações navais de Cochrane para as incorporações dos territórios que, inicialmente, não eram aderentes à emancipação.

Em seguida, o Aspirante André Pereira Rodrigues inquire as fontes normativo-legais respeitantes à estruturação e funcionamento da Academia Real de Guardas-Marinha em seus anos iniciais. Em diálogo com as pesquisas já empreendidas pelo Professor Antônio Luiz Porto e Albuquerque³ e pelo Capitão de Fragata (do Quadro Técnico) Carlos André Lopes da Silva,⁴ sua pesquisa desvelou os critérios de admissibilidade estabelecidos para a Academia, seus percalços e desafios iniciais, e algumas de suas dinâmicas procedimentais.

Já o Aspirante Lucas Lima dos Santos refaz e percorre a trajetória do Almirante D. Luís da Cunha Moreira, titulado Visconde de Cabo Frio. Com extensa experiência em combate, coube ao Visconde a pasta ministerial da Marinha em uma conjuntura crítica, de escassos recursos financeiros e dificuldades em torno de meios navais. Lucas Lima conecta significativa historiografia, imbricando desde referências incontornáveis de amplo espectro – a exemplo de obras clássicas, como a dos Professores José Honório Rodrigues e Sérgio Buarque de Holanda⁵ – aos estudos mais pormenorizados, a exemplo dos trabalhos mais específicos

² MALERBA, Jurandir. “Esboço crítico da recente historiografia sobre a Independência do Brasil (1980-2002), in MALERBA, Jurandir (org.). *A Independência Brasileira: novas dimensões*. Rio de Janeiro: FGV, 2006, p. 45.

³ PORTO e ALBUQUERQUE, Antônio Luiz. “A Academia Real dos Guardas-Marinha”, in BRASIL, Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira*. v. 2, t. II, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação-Geral da Marinha, 1979.

⁴ LOPES DA SILVA, Carlos André. *A Real Companhia e Academia dos Guardas-Marinha: aspectos de uma instituição militar de ensino na Alvorada da profissionalização do oficialato militar, 1808-1839*. Rio de Janeiro: Programa de Pós-graduação em História Social-UFRJ, 2012, dissertação de mestrado.

⁵ RODRIGUES, José Honório. *Independência: Revolução e Contra-Revolução: As Forças Armadas*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2002; e HOLANDA, Sérgio Buarque de. “A herança colonial – sua desagregação”, in HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.). *História Geral da Civilização Brasileira*. 1º Volume, T. II – O Brasil Monárquico. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1993.

de Theotônio Meirelles da Silva ou de um artigo do Almirante Max Justo Guedes.⁶

O quarto artigo da série é de autoria do Guarda-Marinha Elias Luiz Pedron Moschen e versa sobre a descrição e os argumentos de Thomas Cochrane acerca de sua atuação naval na Bahia e Maranhão. Para tanto, Moschen recorre ao texto genuíno redigido pelo Primeiro Almirante, sem descurar que se trata de uma fonte histórica cuja finalidade político-jurídica era declaradamente bem delimitada.⁷

Os Aspirantes Pedro Lucas de Deus dos Santos e Lucas Expedito de Paiva Zim encerram o dossiê oferecendo um panorama das tarefas que a Armada Imperial desempenhou em prol da causa da Independência. Em ambos os trabalhos, percebe-se a potencialidade do diário do Frei Manuel Moreira da Paixão Dores, capelão embarcado na Nau *Pedro I*.⁸ Souberam questionar e perscrutar essa fonte primária, extraindo informações valiosas sobre tática naval, meios e até elementos pertinentes ao cotidiano experimentado no mar.

Assim, em conjunto, o dossiê demonstra a preocupação metodológica e o caráter investigativo em prol da promoção dos saberes históricos. Para além, demonstra, sobretudo, não apenas o interesse por compreender o passado, seus processos de transformação e de permanência, mas também explicita nosso compromisso com o desenvolvimento dos estudos das ciências humanas na Escola Naval.

⁶ SILVA, Theotônio Meirelles da. *Historia da Marinha de Guerra Brasileira*. Vol. II. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1882; e GUEDES, Max Justo. “Bicentenário do Almirante D. Luiz da Cunha Moreira”, in *Revista Navigator*, jun-dez 1976, p. 3-6.

⁷ COCHRANE, Thomas. *Narrative of Services in the Liberation of Chili, Peru and Brazil*. Vol. II. USA, 2004.

⁸ DORES, Fr. Manoel Moreira da Paixão e. *Diário da Armada da Independência*. Salvador: Livraria Progresso Editora, 1957.

CIVILIZAR, MODERNIZAR E DISSUADIR: A CONTRIBUIÇÃO DA TRINDADE JOSÉ BONIFÁCIO, MARQUÊS DE BARBACENA E LORDE THOMAS COCHRANE PARA A FORMAÇÃO MARÍTIMA DO BRASIL INDEPENDENTE

Professora Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva¹

INTRODUÇÃO

O Brasil será em vossas mãos um grande país. O Brasil vos quer para seu monarca. Com o vosso apoio ou sem o vosso apoio ele fará a sua separação. O pomo está maduro, colhei-o já, senão apodrece. Pedro, o momento é o mais importante de vossa vida. Já dissestes aqui o que ireis fazer em São Paulo. Fazei, pois. Teres o apoio do Brasil inteiro e, contra a vontade do povo brasileiro, os soldados portugueses que aqui estão nada podem fazer. Leopoldina²

Às quatro da tarde de 7 de setembro de 1822, o príncipe Pedro de Alcântara, após receber a mala diplomática com as notícias políticas europeias além da correspondência da princesa regente Leopoldina decretou, finalmente, a ruptura do Brasil com o Reino de Portugal às margens do rio Ipiranga. D. Pedro embainhou a espada e vociferou: “Brasileiros, a nossa divisa de hoje em diante será Independência ou morte”.³

Em 2022, o Estado Brasileiro celebra o bicentenário da independência do Brasil. No campo historiográfico, é um momento oportuno para os historiadores revisitarem o marco histórico com o propósito de promover reflexões a partir de diferentes fontes e paradigmas. Na relação presente-passado, o historiador é

conduzido à outrora orientado por questões, desejos, esperanças e inquietações motivadas pela conjuntura na qual está inserido. Conforme Reinhart Kooseleck, o pesquisador é capaz de usar as fontes históricas mediante um aparato teórico e metodológico para reconstruir “fatos que ainda não chegaram a ser articulados, mas que ele revela a partir desses vestígios”.⁴

No âmbito da historiografia naval brasileira, é consenso a tese sobre o papel protagonista da recém-criada Armada Nacional e Imperial, em 1822, na garantia da independência do país, na defesa do comércio marítimo e na manutenção da unidade territorial. Contudo, isso não significa que o assunto esteja esgotado. Pelo contrário, a compreensão do processo de formação do caráter marítimo do Estado brasileiro é um objeto pouco abordado ao mesmo tempo que apresenta uma importância atual relevante para a sociedade brasileira tendo em vista sua dependência do mar para sobrevivência. Por conseguinte, estamos no momento oportuno para compreender o papel das comunicações marítimas no processo de independência do Brasil não somente da perspectiva militar, mas também, política e econômica. Afinal, o mar influenciou na construção do projeto político de Estado Brasileiro? Haveria um pensamento marítimo e naval estratégico? Quais personagens históricos compreenderam a importância do desenvolvimento do comércio marítimo e da Marinha de Guerra para assegurar a soberania brasileira?

¹ Doutoranda em História, Política e Bens Culturais pela Fundação Getúlio Vargas. Mestre em Estudos Marítimos pela Escola de Guerra Naval e Graduada em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

² REZZUTTI, Paulo. *D. Leopoldina: A história não contada. A mulher que arquitetou a Independência do Brasil*. São Paulo: Leya Editora, 2017, p. 233.

³ Idem, p. 235.

⁴ KOOSELECK, Reinhart. *Futuro Passado. Contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto, Editora Puc-RJ, 2006, p. 305.

Os conceitos são recursos da historiografia capazes de auxiliar os historiadores a compreenderem o tempo histórico e o espaço de experiência e o horizonte de expectativa dos homens. Afinal, “todas histórias foram constituídas pelas experiências vividas e pela expectativa das pessoas que atuam ou que sofrem”. Sob essa visão, alguns conceitos orbitavam o projeto político do Império do Brasil, quando da sua independência, e motivaram a elite política a promover ações necessárias à garantia da soberania do país.

Atribuem-se aos personagens históricos conceitos que transmitem o significado dos seus espaços de experiência, muitas vezes, distintos, mas que detinham o mesmo horizonte de expectativa: a garantia da autonomia brasileira. Civilizar representava a condução do Brasil ao liberalismo dos oitocentos no qual a Monarquia Constitucional repousava seu poder natural nas dimensões continentais do corpo da Pátria que deveria ser assegurada por meio da estratégia naval do domínio do mar defendida pelo Ministro Bonifácio. Modernizar significava a condução do Brasil ao capitalismo mediante a inserção da frota nacional à era a vapor, ampliando o comércio marítimo como defendido por Marquês de Barbacena. Dissuadir refletia a importância do emprego político da Esquadra capaz de não só garantir a integridade, mas tornar-se instrumento da política exterior do Império do Brasil, contribuindo para o reconhecimento internacional da nossa independência e, mais uma vez, a defesa do território mediante as ameaças estrangeiras. O objetivo do presente trabalho é apresentar o pensamento estratégico responsável por compreender a relevância do domínio do mar, no âmbito político, militar e econômico, capaz de assegurar o processo de independência, a partir das relações civis e militares entre José Bonifácio, Marquês de Barbacena e Lorde Thomas Cochrane.

O mar, a unidade territorial e o projeto de poder na construção do Império do Brasil

Os ventos do liberalismo político atravessavam o Atlântico a partir do século XVIII. A conjuntura marcada pelas Guerras Napoleônicas, atrelada às questões regionais, motivou o processo de emancipação da América Luso-espanhola. A transferência da Família Real Portuguesa foi determinante para a inversão colonial.

Inicialmente, a Abertura dos Portos em 1808 e a concentração do aparato político e burocrático na cidade do Rio de Janeiro contribuíram para a capital fluminense fortalecer seu poder político na dinâmica do Império Marítimo Pluricontinental Português. O fim do exclusivismo metropolitano foi reforçado após a elevação do Brasil à condição de Reino Unido em 1815.

Na década de 1820, novos ares liberais assopravam sobre o território português e a ascensão da monarquia constitucional passou a limitar os poderes do rei D. João VI. Enquanto o objetivo era a modernização da estrutura política e administrativa portuguesa, a Corte Lisboeta não vislumbrava as mesmas prerrogativas para o Reino do Brasil. O projeto recolonizador almejava a retomada ao antigo pacto colonial. De acordo com Miriam Dolhnikoff: “a vinda da Corte, o envolvimento na Revolução do Porto e, posteriormente, na Independência e no processo de construção do Estado nacional corresponderam ao processo que se forjou a elite política brasileira”.⁵

Por consequência, a condução do processo emancipatório foi promovida pela fidalguia de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Em dezembro de 1821, quando chegaram os decretos emitidos pela Corte de Lisboa, exigindo o retorno imediato do Príncipe Regente, Pedro de Alcântara optou pela manutenção do alinhamento político com a elite brasileira, desobedecendo o poder legislativo responsável pela transformação do monarca restrito à chefe de Estado a Lisboa. Em 7 de setembro, a soberania foi declarada e, em outubro, a aclamação de D. Pedro I como Imperador e a sua coroação oficializaram a ruptura. A autonomia não decorria da filosofia abstrata do liberalismo político ou de uma consciência nacional construída. O regime político escolhido era estratégico para a aristocracia brasileira ansiosa pela manutenção dos seus privilégios econômicos, a estrutura de produção do plantation que exigia a continuidade da mão de obra escrava africana. Embora houvesse disputas de interesses, era urgente a construção da nação, da identidade e a execução de um projeto que viabilizasse erguer o Estado.

O Império Brasileiro não foi construído de forma pacífica. A autoridade de D. Pedro I e o governo eram desafiados pela presença da junta governativa portu-

⁵ DOLHNIKOFF, Miriam. *História do Brasil Império*. São Paulo: Editora Contexto, 2017, p. 23.

guesa na Bahia, Maranhão, Grão-Pará e Cisplatina. A unidade territorial estava ameaçada pelas guerras de independência e pelas disputas políticas entre brasileiros e portugueses.

O oceano é reconhecido por sua imensidão capaz de integrar e separar ao mesmo tempo. As comunicações marítimas são as rotas por onde as embarcações transitam. Mas, qual o valor dessas linhas? A resposta é complexa. Afinal, cada povo atribui maior ou menor dependência do mar para sua sobrevivência. No caso brasileiro, a sociedade colonial foi construída a partir do mar.

Desde então, forjou-se o mito da “ilha Brasil” com o qual atribuiu elevado vínculo com o mar. Sobretudo, pelo processo de formação territorial a partir do litoral e a construção de uma economia baseada na dependência do mercado externo seja para importação ou exportação. Por conseguinte, a partir das práticas sociais e econômicas da população civil, elencam-se as seguintes funções do mar durante o processo de formação do Império: a produção pesqueira, a navegação de longo curso responsável pelo comércio exterior, pela navegação de cabotagem, integrando o mercado interno e o tráfico intercontinental de escravos.

A dimensão política do mar é caracterizada pelo transporte de pessoas e ideias políticas, contribuindo para a integração territorial ou até movimentos de secessão. No âmbito da guerra naval, as linhas de comunicação possuem caráter ofensivo e defensivo. É possível atacar o inimigo, promover uma batalha, estabelecer um bloqueio ao mesmo tempo que é vital promover a defesa para preservação do comércio e logística das tropas.

Durante as guerras de Independência, a população brasileira possuía elevada dependência marítima, tendo em vista a ausência de rodovias e a integração das bacias fluviais. Diante da relevância do litoral, o projeto de poder do Império perpassava pela manutenção das dimensões continentais por meio do uso do mar. Isto posto, o seu domínio dependia das relações entre civis e militares.

O projeto de civilização de José Bonifácio: a importância do domínio do mar

Um governo forte e constitucional era só quem podia desempenhar o caminho para o

aumento da civilização e riqueza progressiva do Brasil; quem proibir as facções internas de homens ambiciosos e malvados que ou-sassem atentar contra a liberdade e a propriedade individual e contra o sossego e a segurança pública do Estado em geral de cada uma das províncias em particular.⁶

Conforme essa exclamação de José Bonifácio no *Manifesto de agosto de 1822*, é possível compreender que a civilização e o desenvolvimento do país seriam alcançados por meio de um poder centralizado fundamentado nos preceitos liberais. Consolidada a Independência, o Estado deveria ingressar no “concerto da civilização, (...) assumindo seu lugar entre as nações soberanas do globo”.⁷

A monarquia constitucional era o modelo que contribuiria para a preservação da extensão territorial assim como garantiria a defesa das liberdades individuais.⁸ No âmbito do seu projeto político, o conceito de civilização é inserido mais uma vez atrelado aos indígenas e aos negros. Segundo José Bonifácio, para a prosperidade do Império era imperativo: “um novo regulamento para promover a civilização geral dos índios do Brasil, que farão com o andar do tempo inúteis os escravos e uma nova lei sobre o comércio da escravatura e tratamento dos miseráveis cativos”.⁹ Nesse sentido, Bonifácio foi um importante articulador da Independência junto a D. Pedro e Leopoldina, assim como um responsável por organizar um projeto de cidadania ao país.

Diante das ameaças europeias à independência brasileira, o político adotou um pensamento estratégico com o propósito de erguer um Brasil soberano e forte. Para realização da empreitada, era mandatário:

⁶ SILVA, José Bonifácio de Andrada e. Manifesto de 6 de agosto de 1822. In: SENADO FEDERAL. *O Ano da Independência*. Brasília: Senado Federal, 2010, p. 277.

⁷ Idem, pp. 268.

⁸ MENCK, José Theodoro Mascarenhas. *José Bonifácio de Andrada: Patriarca da Nacionalidade*. Brasília: Câmara dos Deputados, 2019, p. 201.

⁹ SILVA, José Bonifácio de Andrada e Silva. Representação à Assembleia Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil sobre a escravatura. In: SILVA, Elisiane da. NEVES, Gervásio Rodrigo; MARTINS, Liana Bach. *José Bonifácio: a defesa da soberania nacional e popular*. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2011, p. 160.

a organização de uma administração pública capaz de executar um projeto de construção da Nação; o desenvolvimento econômico do país, diversificando sua atividade industrial e comercial; adoção de uma política externa capaz de evitar compromissos que limitasse a soberania nacional e, finalmente, a garantia da defesa do território mediante formação das forças armadas.¹⁰

Em seu ensaio “Para ajuizar sobre o estado político da Nação”, o Patriarca da Independência escreveu quais são os fatores que devem ser analisados para a elaboração da legislação que a um país compete: exata descrição do país, sua história natural, suas produções e cultivoação, sua divisão por comarcas, o número, grandeza e situação das cidades, vilas e freguesias, o cálculo mais exato da gente, o estado das fortalezas e portos de mar; a indústria, artes e marinha; o comércio que se faz e o que se poderia fazer.¹¹ É interessante notar que os aspectos sublinhados pelo autor são fatores relacionado às condições que um Estado deve possuir para o desenvolvimento do seu caráter marítimo: economia comercial, posição e espaço, marinha mercante e marinha de guerra.

Essa análise refletiu-se em prática quando a Marinha de Guerra foi construída de forma emergencial sob liderança de José Bonifácio. Para o Vice-Almirante Armando Vidigal, deve-se ao seu pensamento político que compreendeu que a força naval seria a única capaz de garantir a unidade nacional e um instrumento para efetivar a monarquia.¹² De fato, para o patriarca era urgente “a prontificação, no Brasil, de uma força marítima tal que possa obrar em massa ou subdividir-se pelos diversos pontos da Costa”.¹³

A organização da força naval foi realizada a partir do aproveitamento da estrutura de comando deixada

como legado da transferência do Ministério da Marinha e Domínios Ultramarinos. A Armada Nacional e Imperial foi criada simultaneamente com o país. A relação entre a instituição militar e o Estado era dialética: a organização da Marinha de Guerra ocorreu para defesa da soberania do Estado, ao mesmo tempo em que o fortalecimento do mesmo era condicionante para a consolidação da Esquadra.

A modernização econômica: a condução da frota naval à era do vapor por Marquês de Barbacena

Após o 7 de setembro, forjava-se uma elite que iria conduzir o país. Entre fazendeiros e comerciantes, destaca-se o marquês de Barbacena, Felisberto Caldeira Brant. Na historiografia, é reconhecido pela atuação no processo de reconhecimento internacional da autonomia brasileira, bem como nas questões políticas envoltas à Guerra da Cisplatina e à crise do Primeiro Reinado. Como político, defendia a manutenção da ordem social a partir da defesa dos valores monárquicos e constitucionais.

Caldeira Brant estudou, em Lisboa, na Academia Real dos Guardas-Marinha e ganhou destaque por pertencer à geração de 1790. O grupo era composto por intelectuais que compreendiam a urgência de uma reforma política capaz de garantir a centralização e modernizar a economia do Império Lusitano. O seu pensamento político transcende o tempo e o Marquês tornou-se um incentivador das transformações estruturais brasileiras. Para Rafael Cupello, o melhoramento industrial ultrapassava os engenhos de açúcar, incluindo, a abertura de estradas e a adoção de embarcações a vapor para navegação fluvial que, por sua vez, deveria atender aos interesses do soberano e da Pátria.¹⁴

Historicamente, desde a transferência da Família Real Portuguesa, o governo promovia estímulo à chegada de técnicos europeus e à instalação de fábricas de cabos e vários insumos relacionados à construção naval. Os Arsenais de Marinha da Bahia, Rio de Ja-

¹⁰ ANJOS, João Alfredo dos. *José Bonifácio, primeiro Chanceler do Brasil*. Brasília: Alexandre de Gusmão, 2008, p. 292.

¹¹ SILVA, José Bonifácio de Andrada e. Para ajuizar sobre o Estado política da Nação. In: DOLHNIKOFF, Miriam. José Bonifácio de Andrada e Silva: Projetos para o Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 84.

¹² VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Biblioteca do Exército, 1985, p. 2.

¹³ 1822, 11, 03. Instrução de José Bonifácio a Felisberto Caldeira Brant Pontes. In: SILVA, Elisiane da. NEVES, Gervásio Rodrigo; MARTINS, Liana Bach. José Bonifácio: a defesa da soberania nacional e popular. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2011, p. 263.

¹⁴ PEIXOTO, Rafael Cupello. O Marquês de Barbacena: política e sociedade no Brasil Imperial (1796-1841). 2018. 393 f. Tese. (Doutorado em História) – Universidade do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018, p. 160.

neiro e Pernambuco foram reformados, enquanto estaleiros particulares construía navios de menor porte. Visando melhorias às condições de navegação, o monarca ordenou o levantamento de cartas hidrográficas da costa e a custódia dessa documentação ao Real Arquivo Militar. D. João VI, em 1818, atento às inovações tecnológicas, autorizou a incorporação de uma empresa destinada a explorar barcos a vapor na cabotagem e na navegação fluvial da Capitania da Bahia. Em 4 de outubro de 1818, foi estabelecida a comunicação a vapor entre Salvador e Cachoeira por Felisberto Caldeira Brant.

Como resultante da 1ª Revolução Industrial, os sistemas de transporte sofreram modificações mediante a inserção de máquinas e caldeiras. O primeiro navio com propulsão a vapor surgiu em 1801.¹⁵ No entanto, as limitações provocadas pela precariedade do maquinário, a ausência de locais para abastecimento de carvão, a presença da roda que retirava espaço para a artilharia e deixavam as belonaves vulneráveis aos tiros de canhões são fatores que justificaram o atraso do navio de guerra movido a vapor.

A nova propulsão foi incorporada às pequenas embarcações auxiliares e aos navios mercantes. De qualquer maneira, o país que dispusesse dessas inovações demonstraria poder econômico e civilidade tendo em vista a sua frota atuar em conformidade às transformações tecnológicas do período. É preciso lembrar que, no âmbito da teoria do poder marítimo, a gênese de uma poderosa Esquadra está no desenvolvimento de uma Marinha Mercante que estimule a importância do domínio do mar.¹⁶

Nesse processo de afirmação política brasileira, José Bonifácio e Caldeira Brant são agentes responsáveis pela modernização econômica por meio das embarcações capazes de servir ao comércio assim como para a organização da Marinha. Em correspondência com os representantes do Brasil na Europa, o Ministro instruiu Marquês de Barbacena a solicitar inclusive a compra de vapores:

O objeto de barcos de vapor é de muita vantagem e fica autorizado para promover a vinda de alguns já feitos, ou de artífices que os possam construir aqui; tendo, porém, em vista não ingerir o governo na despesa dos mesmos, bastando tão somente animar os empreendedores e prometer-lhes toda a proteção da parte de S.A.R. e até privilégios legais ao proprietário do primeiro barco de vapor que correr aos nossos portos como paquete.¹⁷

A partir da análise de suas instruções, verifica-se que auxiliaria na navegação e no comércio. Portanto, no apoio logístico e na garantia da proteção das linhas de comunicação marítimas. Ao embaixador brasileiro na Áustria, Bonifácio solicitou: “Amainará, mas sem comprometer este governo, os capitalistas, fabricantes, empreendedores, sobretudo de barcos de vapor, para os trazerem, porém à sua custa, contentando-se com a proteção do governo”.¹⁸ Mais uma vez, corroboram-se as tentativas do político brasileiro em implementar seu projeto de modernização tendo em vista que essas embarcações também conduziram o país ao capitalismo e ao desenvolvimento industrial.

Em Londres, Barbacena enviou uma missiva ao barão de Santo Amaro informando o seu propósito em garantir “um empréstimo que salve o Banco do Brasil imediatamente das dificuldades que experimenta e dois paquetes de vapor que reduzam a comunicação do Amazonas com o Rio de Janeiro”.¹⁹ O político justificou a importância da embarcação pela necessidade de “estreitar a unidade de opinião nas províncias do Norte do Brasil (...) nada pode melhor fazer a união do que uma rápida comunicação entre as províncias”.²⁰ Esse documento é outro vestígio que demonstra a confluência do pensamento político entre Bonifácio e marquês de Barbacena. A integração territorial era imprescindível para a

¹⁵ Em 1801, um rebocador a rodas foi construído por William Symington. Em 1803, Robert Fulton fez um pequeno navio a vapor.

¹⁶ Ver: ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. Os gigantes da estratégia naval: Alfred Thayer Mahan e Herbert William Richmond. Curitiba: Editora Prisma, 2015.

¹⁷ 1822,08,12. Instruções de José Bonifácio de Andrada e Silva a Felisberto Caldeira Brant Pontes. Arquivo Histórico do Itamaraty AHI 268/01/14.

¹⁸ 1822,08,21. Despacho de José Bonifácio a Jorge Antônio Schaeffer. Arquivo Histórico do Itamaraty, AHI 267/04/20.

¹⁹ BRANT, Caldeira. In: PEIXOTO, Rafael Cupello. op. cit. p. 182.

²⁰ Idem.

coesão política brasileira e, ademais, a unidade seria alcançada a todo o vapor.

No que se refere à Marinha de Guerra, o quadro de pessoal junto ao aspecto material eram as principais preocupações do governo. Em primeiro lugar, devido à presença, na força naval, dos portugueses cuja lealdade a D. Pedro I era duvidosa. Outro agravante era a ausência de mão de obra qualificada, fossem oficiais ou praças, para servir a bordo. Na época da Independência do Brasil, estima-se uma população composta por 800 mil índios “não domesticados” e 1,1 milhão de escravos negros,²¹ fator que dificultava o recrutamento em massa. Diante da dificuldade em improvisar uma Esquadra e a urgência em impedir a fragmentação territorial, tornou-se imperativo a busca por profissionais da guerra. Nas instruções de Bonifácio a Caldeira Brant, é evidente a relevância política e militar da Marinha de Guerra:

Sendo a defesa exterior desse Reino um dos pontos essenciais a que ora cumpre atendermos apesar da aparente fraqueza do Reino hoje em dia inimigo, tem S.A.R. já principiado a lançar as bases de uma respeitável força tanto terrestre como marítima. Vai se pondo sobretudo a Marinha no possível pé de capacidade, mas, pelo atraso em que esse ramo se achava entre nós, só com o tempo poderá chegar ao estado que reclama a dignidade e grandeza deste Império.²²

Em seguida, Bonifácio solicitou ao Marquês de Barbacena que obtivesse duas fragatas de 50 peças de artilharia, munições de guerra e 200 marinheiros de tripulação, além de assinar as comissões para os oficiais.²³ Desde maio de 1822, o marquês já defendia a contratação do Almirante Cochrane: “o Chile tem declarado sua Independência. Não seria o propósito mandar alguém a título (...) de negociar com

Cochrane para que viesse com seus navios servir a S.A.R...? Só o seu nome levaria o susto e o terror aos nossos inimigos”.²⁴

De fato, o Patriarca da Independência instruiu o Encarregado de Negócios em Londres Felisberto Caldeira Brant Pontes a arremeter mercenários.²⁵ Ao final de sua estadia obteve 450 homens para servir à Armada Imperial além de suplementos para a Esquadra como canhões, mosquetes, projéteis, pólvora e artigos navais. Por consequência, a Esquadra foi composta por oficiais ingleses e norte-americanos, entre os quais destacamos: Lorde Thomas Alexander Cochrane (1775-1860); Capitão de Fragata Thomas Sackville Crosbie (1793-?); Capitão de Mar e Guerra David Jewett (1784-1842), Capitão John Pascoal Grenfell (1800-1869) e Capitão de Fragata John Taylor (1789-1855), além de diversos marinheiros.²⁶

A prioridade na construção da força naval obedecia à urgência em garantir a vitória na guerra, sobretudo, a partir do emprego de uma estratégia naval com bloqueio e domínio do mar; preservar a integração territorial no país onde as comunicações entre as regiões eram promovidas por rotas marítimas devido à ausência de estradas terrestres; defender a unidade nacional, lutando contra forças aliadas a Portugal e, também, na projeção de poder, ou seja, submeter as províncias rebeldes à autoridade central, consolidando o processo de independência.

A dissuasão: a Armada Nacional e Imperial e a Guerra de Independência

Determinados os propósitos políticos e estratégicos, as campanhas militares deveriam ter início. Era

²¹ CARVALHO, José Murilo de. A vida política. In: SCHWARCZ, Lilia Moritz. *História do Brasil Nação: 1808-2010: A Construção Nacional (1830-1889)*. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2012, p. 85.

²² 1822, 10, 04. Instruções de José Bonifácio a Caldeira Brant. In: SILVA, Elisiane da. NEVES, Gervásio Rodrigo; MARTINS, Liana Bach. José Bonifácio: a defesa da soberania nacional e popular. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2011, p. 253.

²³ Idem, p. 254.

²⁴ MARINHA DO BRASIL. História Naval Brasileira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002, v. 3, t. 1, p. 76.

²⁵ José Bonifácio solicitou também a compra de equipamentos e navios, além da contratação de mercenários na Alemanha, Suécia e Noruega ao representante brasileiro junto à corte de Viena Jorge Antônio Schaeffer. Ver: 1822,08,21. Despacho de José Bonifácio a Jorge Antônio Schaeffer. Arquivo Histórico do Itamaraty, AHI 267/04/20.

²⁶ 1823,01,12. Ofício de Felisberto Caldeira Brant Pontes Oliveira e Horta a José Bonifácio de Andrada e Silva comunicando sobre a contratação de 600 marinheiros ingleses para o Brasil sob comando do capitão James Norton. Arquivo Nacional. BR RJANRIO Q1.0.DIL.2/66.

imperativo um marinheiro com experiência guerreira, um líder audacioso dotado de coragem e bravura para organizar e liderar a força naval. O oficial britânico Thomas Alexander Cochrane foi o escolhido devido ao desempenho durante as Guerras Napoleônicas em que aniquilou navios franceses. Inclusive, foi alcunhado por Napoleão Bonaparte de “o Lobo do Mar”.

Na América do Sul, o Chile contratou o mercenário com o propósito de vencer a esquadra espanhola e assegurar a sua emancipação. O embaixador chileno José Antônio Condarco, em Londres, justificou sua escolha, afirmando “trata-se do mais valente marinheiro da Grã-Bretanha. É personagem altamente recomendável, não só pelos princípios liberais, como também porque possui caráter superior a toda pretensão ambiciosa”.²⁷

As vitórias alcançadas contra a Espanha corroboraram a decisão do governo imperial pela contratação do militar inglês. Por intermédio do Cônsul do Império do Brasil a Buenos Aires, o Ministro Bonifácio contratou Lorde Thomas Cochrane. Ao servir o país como Comandante em Chefe das Forças Navais, poderia fornecer a experiência das táticas navais com as quais a Armada Nacional e Imperial almejava para cumprir sua missão. O oficial inglês compreendeu o caráter político da instituição e os desafios iria enfrentar. Para Cochrane, José Bonifácio e D. Pedro I foram importantes atores no processo de formação da força:

Viu S. M. Imperial que, sem armada, o desmembramento do Império – pelo que respeitava às províncias do Norte – era inevitável; e a energia do seu Ministro Bonifácio em preparar uma esquadra, foi tão louvável quanto o havia sido a sagacidade do Imperador em determinar que ela se criasse. Entrou-se com entusiasmo numa subscrição voluntária: bandos de artífices correram aos arsenais, a única nau de linha no porto requeria quase ser de todo reconstruída; mas o tripular de maruja nativa esse e outros vasos prestáveis era cousa impossível – havendo sido política da mãe pátria o fazer até o comércio de cabotagem por meio exclusivamente de portugueses, nos quais o Brasil agora se não podia

fiar para a luta que se aproximava com os compatriotas dos mesmos.²⁸

Em 13 de março de 1823, o mercenário fundeou na cidade do Rio de Janeiro. Após as negociações que envolveram o Imperador, o Ministro da Marinha Luís da Cunha Moreira e o Patriarca da Independência, Cochrane conseguiu garantir o aumento de soldo e a manutenção de sua autoridade quando obteve o posto de Primeiro-Almirante.

Antes de prosseguir para o teatro de operações, o oficial general realizou junto ao Monarca uma inspeção aos navios no Arsenal da Corte. Escreveu em suas memórias a escolha pela sua capitânia:

algumas das quais me agradaram muito, como prova demonstrativa dos esforços que em pouco tempo se deviam ter feito para trazê-la [a esquadra] a tão recomendável condição. Grande cuidado se via bem haver-se posto em preparar o *Pedro Primeiro*, nau contada como de 74 canhões. Era evidente veleira, e se achava pronta para o mar, com quatro meses de mantimentos a bordo; achei, portanto, razão de ficar satisfeito com a minha intentada capitânia.²⁹

As fragatas *Maria da Glória* e a *Piranga* também motivaram o Almirante. Durante sua permanência à capital do Império, foi responsável pela incorporação de novos marinheiros à força naval tendo em vista que era crítico à presença de portugueses a bordo. As propostas sugeridas pelo mercenário era a fundação de uma escola de marinheiros na ilha de Santa Catarina, elaboração de uma política de incentivos aos homens que almejavam permanecer na carreira e a adoção de medidas de estímulo à construção naval no Grão-Pará para também contribuir com a integração do território e a compra de navios a vapor.³⁰ Embora a tripulação

²⁸ COCHRANE, Thomas. *Narrativa de serviços no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa*. Brasília: Edições do Senado Federal, 2014, p. 3.

²⁹ COCHRANE, Thomas. op. cit. pp. 40-41.

³⁰ ERMAKOFF, George. *Lord Thomas Cochrane: um guerreiro escocês a serviço da independência do Brasil*. Rio de Janeiro: Casa Editorial G. Ermakoff, 2021, p. 436.

²⁷ PRIORE, Mary del. *A viajante inglesa, o senhor dos mares e o imperador na independência do Brasil*. São Paulo: vestígio, 2022, p. 47.

permanecesse no adestramento, a força naval sob comando de Cochrane suspendeu em direção à província da Bahia no dia 1º de abril de 1823. A viajante inglesa Maria Graham testemunhou o episódio no seu diário:

Quando a pequena esquadra passava diante de Santa Cruz e a fortaleza começou a salvar, o sol rompeu detrás de uma nuvem e um jorro de luz amarela e brilhante desceu sobre o mar por trás dos navios. Parecia então que eles flutuavam na glória; e esta foi a última visão que tive do meu amável amigo.³¹

No âmbito da estratégia naval, o paradigma da batalha decisiva, ou seja, o confronto entre duas esquadras não restringe a ação dos navios. Pelo contrário, é preciso sublinhar a sua natureza. A versatilidade traduz seu valor político e militar, sendo capaz de ser empregado na paz e na guerra. Sendo assim, ações estratégicas como Esquadra em Potência transmitem o caráter político tendo em vista que a força naval é um símbolo, um instrumento de poder do Estado que deve ser levado em consideração diante das controvérsias entre os países. Já no âmbito militar, até a esquadra inativa pode se transformar em ativa. Portanto, torna-se uma ameaça e limita a liberdade de ação do mais forte, comprometendo o domínio do mar.

Retomando ao aspecto político dos navios de guerra, o apoio à diplomacia é promovido quando o navio atua a fim de intimidar e modificar as atitudes do inimigo, como também quando é concedido ao comandante do navio os plenos poderes para mediação do litígio, assumindo o papel político.

Nas ações navais empreendidas pelo Almirante Cochrane, o oficial soube conduzir a Marinha de Guerra conforme a conjuntura, aplicando a força de forma gradual como também de modo político na Bahia e no Maranhão. O sentido de dissuasão³² na análise

está vinculado à capacidade de demonstração de poder com a finalidade de intimidar o adversário a fim de obter o interesse ora estratégico, ora político. No caso da Guerra de Independência, diante dos óbices enfrentados para formação da Marinha de Guerra, a dissuasão era um importante trunfo para o britânico:

Os meios de intimidação para expulsar os portugueses da Bahia – o perseguimento da frota inimiga – o incapacitar os navios com tropa destinados ao Maranhão – atos inteiramente além das instruções imperiais – não só libertaram do inimigo as províncias do Norte, mas, como já fica dito, pouparam ao Governo brasileiro as demoras, gastos, e incertezas de fortes expedições.³³

Ao chegar à Bahia, o Comandante da nau *Pedro I* avistou a esquadra portuguesa. Inspirado pelas guerras napoleônicas planejou a tática de coluna tal como Lorde Nelson em Trafalgar (1805). No entanto, sua capitânia rompeu a linha inimiga sozinha tendo em vista a ausência de experiência militar pela marinagem e a manobra que exigia coordenação além de precisão dos tiros de canhão. Após o recebimento de reforços das fragatas *Niterói*, *Maria da Glória* e *Piranga* foi possível a confrontação do inimigo, no combate conhecido como 4 de maio. Por consequência, o Almirante decidiu pelo bloqueio naval, estratégia responsável pelo isolamento das linhas de comunicação aos vasos portugueses. O propósito era impedir o abastecimento logístico das tropas e desgastar a população sem o fornecimento de alimentos. Enquanto isso, Cochrane mediava a rendição da junta governativa portuguesa mediante uso de ameaças para impedir que ela fornecesse reforços aos demais no norte do país. Ao General português, Inácio Luís Madeira de Melo escreveu:

Contando-me que V. Ex.^a está para embarcar as forças militares do seu comando, com vistas de transportar-se a alguma das províncias do Norte, obriga-me a humanidade a declarar-lhe o meu dever, bem que penoso, de tomar todas as medidas a meu alcance

³¹ GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil*. Belo Horizonte: Editora Garnier, 2021, p. 256.

³² A dissuasão é uma prática das marinhas de guerra anterior ao armamento nuclear. Durante o século XIX, a diplomacia das canhoneiras foi uma estratégia naval empregada pelas potências. Atualmente, no âmbito da estratégia naval contemporânea, está vinculado ao emprego do submarino nuclear como instrumento de poder para dissuadir o inimigo.

³³ COCHRANE, Thomas. op. cit. p. 79.

para dismantelar quaisquer transportes que tentem dar à vela da Bahia no comboio dos vasos de guerra. Que tenho os meios de cumprir este dever, a despeito dos navios de guerra que possam tentar de obstruir minhas operações, é fato de que nenhum oficial marítimo duvidará – mas que V. Ex.^a como simples militar não verá tão claramente. Se, depois deste aviso, eu for obrigado a aludi, e se por essa causa numerosas vidas forem sacrificadas, ficarei absolvido de consequências tais, que de outra sorte muito pesariam sobre o meu ânimo.³⁴

A demonstração da força naval por meio da batalha e do bloqueio corroboraram a dissuasão promovida pelo Almirante. Os portugueses se sentiram ameaçados. No dia 2 de julho, a força militar e naval levantou ferro rumo à Europa. Porém, o fato não significou o fim das operações. A dissuasão permaneceria conforme as ordens para o Capitão Beaurepaire, Capitão John Taylor e Capitão Thompson para continuar a caça enquanto fosse possível tomar ou destruir os navios:

Tendo recebido notícias que o inimigo da independência do Brasil está tratando de evacuar a cidade, e deixar o porto da Bahia – tomando debaixo da escolta de seus navios de guerra numerosos transportes em que a força militar, seu material e abastecimento são embarcados, juntamente com toda a fazenda móvel pública e particular – sem excetuar até os vasos sagrados destinados ao culto religioso – e sendo altamente importante impedir e interromper o progresso do inimigo tanto quanto se possa – deve V. Ex.^a ter a maior vigilância espreitando não se escape, e tratando de interceptar lhe dos navios aqueles que possa acometer a salvo, continuando na execução desta ordem enquanto puder conservar em vista as embarcações inimigas.³⁵

No dia 26 de julho, a Nau *Pedro I* fundeu no Maranhão. Naquele momento, o Almirante Cochrane

contava somente com seu navio sem contingente suficiente para elaborar uma ação ofensiva. A solução era apropriar-se do simbolismo de uma nau linha de batalha dotada de 74 canhões e empregar a dissuasão. Após prender o comandante do brigue *Infante D. Miguel*, Francisco Garção, Cochrane barganhou sua liberdade em troca do envio de correspondência à junta governativa portuguesa. Considerando a experiência na carreira naval de Garção, o Almirante arquitetou um ardil:

Antes que partisse – foi devidamente impressionada – pela relação que se lhe fez de um número imaginário de embarcações de guerra ao largo, acompanhadas por transportes carregados de tropa, aos quais a capitânia por mais veleira se havia podido adiantar. Sendo o Capitão Garção homem do mar, e bem capaz de julgar das veleiras qualidades do *Pedro Primeiro*, facilmente se deixou impressionar por esta história, e tornou para a cidade com as notícias de uma força irresistível que vinha desembarcar para subjugar-la.³⁶

O ardil promovido por Cochrane é representativo do objetivo da dissuasão. A intimidação possui o propósito de causar a sensação de ameaça e de insegurança. Por consequência, ao sentir-se ameaçado, o inimigo necessita modificar imediatamente a sua conduta. No Maranhão, esse efeito foi imediato. A Junta Governativa foi convocada e informada das intimidações promovida pelo Almirante: “ansiosamente desejo evitar o ter de deixar cair desenfreadas sobre o Maranhão as tropas imperiais da Bahia (...) Fica V. Ex.^a o decidir se convirá exasperar ainda mais os habitantes destas províncias por uma resistência que me parece inútil”.³⁷

O papel político de Cochrane não terminou com a evacuação dos portugueses. Declarada a aclamação ao Imperador D. Pedro I pelo povo do Maranhão, o Almirante tornou-se responsável pela manutenção da ordem na província brasileira. Em 29 de julho de 1823, escreveu ao General das Armas do Maranhão: “é, meu dever agora, como chefe militar, por Sua Majestade Imperial, ter cuidado em que nenhuma interferência

³⁴ Idem, p. 71.

³⁵ Idem, p. 69.

³⁶ Idem, p. 82.

³⁷ Idem, p. 83.

ou intimidação militar de qualquer maneira assombre ou influa a escolha dos habitantes na eleição do seu Governo Provisório”.³⁸

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa histórica é uma encruzilhada onde o presente e o passado se encontram. Revisitar o fato histórico “Independência do Brasil” permite navegar um antigo mar, porém, com um navio diferente ou flutuar sobre um rio que também se modificou. Ninguém entra no mesmo rio duas vezes, é o que diz o ditado popular. Nesse bicentenário, analisar o processo de autonomia e a construção do Estado Brasileiro sob a perspectiva marítima não é somente interessante, é sobretudo necessário para uma Nação cujos interesses nacionais atravessam as águas.

A trindade José Bonifácio, Marquês de Barbacena e Lorde Thomas Cochrane revelam a relevância das relações civis e militares para a formação de um pensamento estratégico capaz de garantir a formação do Império do Brasil. Enquanto os membros da elite civil brasileira forjaram um projeto político fundamentado na Monarquia Parlamentar responsável pela civilização e modernização – em certa medida – da economia, compreenderam que a unidade nacional e a ampliação do comércio estavam intimamente relacionadas com o domínio do mar. O controle defensivo das linhas de comunicação era estratégico para a defesa das dimensões continentais e para a segurança da independência. Ademais, a navegação de cabotagem e as atividades comerciais de longo curso seriam ampliadas mediante a modernização da frota através aquisição de navios a vapor. Logo, forneceriam apoio à logística da Marinha de Guerra.

A partir desse projeto político, o domínio do mar seria consolidado pela força naval. A urgência na obtenção de profissionais da guerra para a formação de um Esquadra justificou a relevância política e militar de Lorde Thomas Cochrane. O mercenário executou o plano estratégico formalizado pelos civis. Nas Guerras de Independência (1822-1824), as campanhas navais foram responsáveis pelo cumprimento da missão: garantir a vitória sobre a esquadra portuguesa, transportando

tropas terrestres, bloqueando o porto da Bahia e da Cisplatina e realizando fogo naval durante as batalhas. Além disso, empregou os navios como elemento dissuasório. Os meios navais desempenharam um papel político para expulsão das juntas governativas portuguesas e para auxiliar na projeção do poder do recém país independente.

Na longa duração, duzentos anos depois, a Marinha do Brasil permanece exercendo a herança deixada pela Marinha Imperial. Na Estratégia Nacional de Defesa, a negação do uso do mar por meio da dissuasão reforça o papel da diplomacia naval. A Esquadra permanece sustentando um apoio à política externa brasileira e ao processo de desenvolvimento socioeconômico do país.

Sendo assim, é também possível concluir que o mar é civilizador, o mar conduz à modernidade e o mar permite usá-lo para dissuadir. Cabe aos brasileiros transformar o legado de sua história em consciência, inspiração e práticas concretas para fortalecer, em qualquer tempo histórico, a sua mentalidade marítima.

FONTES HISTÓRICAS

1822,08,12. Instruções de José Bonifácio de Andrada e Silva a Felisberto Caldeira Brant Pontes. Arquivo Histórico do Itamaraty AHI 268/01/14.

1822,08,21. Despacho de José Bonifácio a Jorge Antônio Schaeffer. Arquivo Histórico do Itamaraty, AHI 267/04/20.

1823,01,12. Ofício de Felisberto Caldeira Brant Pontes Oliveira e Horta a José Bonifácio de Andrada e Silva comunicando sobre a contratação de 600 marinheiros ingleses para o Brasil sob comando do capitão James Norton. Arquivo Nacional. BR RJANRIO Q1.0.DIL.2/66.

COCHRANE, Thomas John. *Narrativa de serviços no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa*. Brasília: Edições do Senado Federal, 2014.

COSTA, Hipólito da. *Correio Brasiliense*. Londres, nº 175, dezembro de 1822.

DOLHNIKOFF, Miriam. José Bonifácio de Andrada e Silva: Projetos para o Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil*. Belo Horizonte: Editora Garnier, 2021.

³⁸ Idem, p. 87.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Guilherme Mattos de Abreu (org). *Marinha do Brasil: uma síntese histórica*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2018.
- ANJOS, João Alfredo dos. *José Bonifácio, primeiro Chanceler do Brasil*. Brasília: Alexandre de Gusmão, 2008.
- DOLHNIKOFF, Miriam. *História do Brasil Império*. São Paulo: Editora Contexto, 2017.
- ERMAKOFF, George. *Lord Thomas Cochrane: um guerreiro escocês a serviço da independência do Brasil*. Rio de Janeiro: Casa Editorial G. Ermakoff, 2021.
- KOOSELECK, Reinhart. *Futuro Passado. Contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto, Editora Puc-RJ, 2006.
- MARINHA DO BRASIL. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002, v.3, t. 1.
- MENCK, José Theodoro Mascarenhas. *José Bonifácio de Andrada: Patriarca da Nacionalidade*. Brasília: Câmara dos Deputados, 2019.
- PEIXOTO, Rafael Cupello. *O Marquês de Barbacena: política e sociedade no Brasil Imperial (1796-1841)*. 2018. 393 f. Tese. (Doutorado em História) – Universidade do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018, p. 160.
- REZZUTTI, Paulo. *D. Leopoldina: A história não contada. A mulher que arquitetou a Independência do Brasil*. São Paulo: Leya Editora, 2017.
- SCHWARCZ, Lilia Moritz. *História do Brasil Nação: 1808-2010: A Construção Nacional (1830-1889)*. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2012.
- SENADO FEDERAL. *O Ano da Independência*. Brasília: Senado Federal, 2010.
- SILVA, César Agenor Fernandes. *O Correio Braziliense e seu projeto de civilização (1808-1822)*. Franca: Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita, 2006. (dissertação de mestrado).
- SILVA, Elisiane da. NEVES, Gervásio Rodrigo; MARTINS, Liana Bach. *José Bonifácio: a defesa da soberania nacional e popular*. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2011.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Biblioteca do Exército, 1985.
- VIDIGAL, Armando Amorin Ferreira. *A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil*. In: *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 138, suplemento, pp. 223-289, 2018.

ASPECTOS LEGAIS DO SURGIMENTO DA REAL ACADEMIA DE GUARDAS-MARINHAS

Aspirante André Pereira Rodrigues

INTRODUÇÃO

Partindo da premissa de que o surgimento de Academias durante o período do Iluminismo na Europa visava tornar o conhecimento democrático, rompendo o estamento vigente no Antigo Regime, elabora-se a seguinte questão: a criação da Real Academia de Guardas-Marinhas, seguiu a lógica iluminista, tornando o ensino da náutica acessível para todos e, consequentemente, permitindo que houvesse mobilidade social?

O propósito deste trabalho é, assim, expor e analisar cada decreto, lei e alvará que se relaciona com a criação do que culminaria na Real Academia dos Guardas-Marinhas, com seu estatuto, em 1796, em Lisboa, até sua vinda ao Brasil junto à família real. Dessa maneira, será possível avaliar os critérios de admissibilidade positivos na legislação vigente, de tal maneira a chegar a uma resposta para a hipótese posta acima.

Esse compilado legal pode ser encontrado na obra de António Delgado da Silva, intitulada *Collecção da Legislação Portuguesa: desde a última Compilação das Ordenações*. Lisboa: Typografia Maignrense, 1828. Todos os volumes, separados por períodos, estão disponíveis no sítio da *internet O Governo dos Outros*, <http://www.governodosoutros.ics.ul.pt/?menu=consulta>, desenvolvido pelo Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa. Cabe ressaltar que todas citações diretas foram feitas mantendo-se a ortografia e gramática explícitas nos textos originais.

Alvará de 16 de março de 1757

Apesar de se referir às Tropas de Terra, a primeira redação que versa sobre a criação de uma Patente, a de Cadete, a qual visava ao preparo e ao treinamento e que antecede às de Oficial é a do Alvará de 16 de março

de 1757. Além disso, tal documento servirá, posteriormente, como base legal aos critérios de admissibilidade adotados pelo Corpo de Guardas-Marinhas (1761), pela Academia Real de Marinha (1779), pela Real Companhia de Guardas-Marinhas (1782) e, finalmente, pela Real Academia de Guardas-Marinhas (1796).

Com o intuito de promover, em solo lusitano, uma tentativa de institucionalização da Arte e da disciplina Militar aos seus nobres, D. José I, então rei de Portugal, promulga o Alvará de 16 de março de 1757. Nesse documento, ainda, é possível destacar a relevância dada ao ensino prático metódico no trecho “a especulação se faz inútil sem huma quotidiana, e dilatada prática do que he pertencente às obrigações de cada um dos que se empregão em hum tão nobre exercício” (PORTUGAL, 1757), ou seja, é notória a preocupação do monarca, junto de seu Secretário de Estado, o Marquês de Pombal, em profissionalizar, desde os postos mais modernos da carreira, os Oficiais que viriam a compor as fileiras do seu Exército. Tal fato provavelmente é uma reação direta ao estado beligerante no qual o continente europeu se encontrava devido à Guerra dos Sete Anos (1756-1763). Ainda nesse contexto, Guilherme, Conde de Schaumburg-Lippe (chefe de Estado de um dos aliados de Portugal neste conflito), assume a função de Generalíssimo do exército lusitano, implementando diversas reformas e liderando a defesa territorial e a vitória portuguesa durante a invasão espanhola de 1762.

Tal ensino promovido, entretanto, era restrito à nobreza, conforme:

Em cada Companhia de Infantaria, Cavallaria, Dragões, e Artilheria poderão assentar praça tres Fidalgos, ou pessoas de nobreza reconhecida, assim da Corte, como das Pro-

vincias, com a denominação de Cadete, fazendo petição aos respectivos Directores, na qual lhes representem, que pertendem servir de Cadetes no Regimento, que declarem: E que os admitta a fazer suas provas de Nobreza (PORTUGAL, 1757).

E, mesmo assim, alguns segmentos específicos da nobreza tinham precedência sobre os demais, como é o caso dos filhos de Oficiais militares que tivessem, pelo menos, “a patente de Sargento Mór pago; ou sendo filho de Mestres de Campo dos Terços Auxiliares, e das Ordenanças” (PORTUGAL, 1757). Tais pretendentes ao cargo de Cadete não necessitavam de nenhuma prova de ascendência. Em contrapartida, aqueles que não dispunham de tal precedência eram “obrigados a provar, que por seus Pais, e todos seus Quatro Avós tem Nobreza notória, sem fama em contrario; e não o mostrando assim claramente não serão recebidos” (PORTUGAL, 1757).

Finalmente, a última restrição a que o texto se refere é em relação à idade dos candidatos, que não poderiam ter “menos de quinze annos de idade, ou passando de vinte” (PORTUGAL, 1757).

Com isso, é possível afirmar que, nesse momento, em Portugal, há um suporte da legislação para ratificar o privilégio das armas exclusivamente à nobreza, impedindo o ingresso dos demais estratos sociais na categoria de Oficial.

Decreto de 2 de julho de 1761

Assim como fez com as Tropas de Terra, dessa vez, D. José I estabelece, por meio do Decreto de 2 de julho de 1761, a patente de Guarda-Marinha – equivalente à de Alferes de Infantaria –, com o intuito de que haja instrução e educação de Oficiais da sua Marinha.

Tal documento remete ao Alvará de 16 de março de 1757 no que tange aos critérios de admissibilidade, retomando as mesmas disposições da necessidade de ser nobre.

Essa breve empreitada, no entanto, chegou ao seu fim, com a abolição de tal patente por meio do Decreto de 9 de julho de 1774, o qual dava como motivo para o ato o seguinte:

Sendo informado da pouca applicação, e aproveitamento que tem mostrado no exercicio de seus empregos a maior parte dos Guardas Marinhas, que até agora tiverão nelle suas praças, sem com ellas se adiantarem os seus conhecimentos theoricos e praticos como delles se devia esperar [...] (PORTUGAL, 1774).

É perceptível, portanto, a insatisfação do rei, já nos últimos anos de sua vida, em relação à Patente que previamente criara, devido à ineficácia que os militares que a ostentavam apresentaram durante os 13 anos decorridos.

Lei de 5 de agosto de 1779

D. Maria I, da mesma forma que seu pai o fizera previamente, percebendo a necessidade de institucionalizar o ensino técnico e profissional da náutica a ser ministrado aos futuros Oficiais de sua Marinha, estabeleceu a Academia Real da Marinha, por meio da Lei de 5 de agosto de 1779.

No trecho “poderem meus Vassallos applicar-se ao estudo das Sciencias, que são indispensaveis, não só para se instruirem, mas também para se aperfeçoarem na Arte, e Prática da Navegação” (PORTUGAL, 1779) denota que, à época, já era possível vislumbrar a preocupação em instruir e aperfeçoar, visto que, uma etapa do aprendizado é dependente da outra. Adicionalmente, nesse momento, vem à tona outro debate: a Arte referenciada por essa lei deveria ser tratada como Arte Liberal ou como Arte Mecânica? Em um primeiro instante, faz-se necessário distingui-las. Originalmente, na Idade Média, aquela se refere aos ofícios, disciplinas acadêmicas ou profissões desempenhadas pelos homens livres e é composta pelo *Trivium* (lógica, gramática e retórica) e *Quadrivium* (aritmética, música, geometria e astronomia). Já a segunda, também chamada de “arte servil” ou “arte vulgar”, era considerada imprópria para os homens livres, uma vez que era concernente às necessidades mais básicas e era composta, segundo divisão de João Escoto Erígena (Irlanda, 810 – Paris, 877), em alfaiateria, agricultura, arquitetura, vida militar e caça, comércio, culinária e metalurgia. Num contexto de manutenção do *status quo*, conclui-se que há uma tentativa de tornar o ensino militar dos Oficiais em Arte

Liberal, de tal forma que se justifique a exclusividade das armas aos nobres, ratificada pelos critérios adotados na admissão aos cursos.

No texto, era possível, também, já se ter inicialmente uma breve explanação das matérias que seriam lecionadas durante o período em que se estava matriculado:

hum curso de Mathematica, o qual será composto das partes seguintes: da Arithemtica; da Geometria; da Trigonometria Plana, e Esférica; Algebra, e sua applicação á Geometria; da Statica, da Dynamica; da Hydrostatica, Hydraulica, e Optica; e de hum Tratado completo de Navegação, havendo uma Inspecção sobre a mesma Real Academia, a qual pertencerá ao Inspector Geral da Marinha (PORTUGAL, 1779).

Além disso, no trecho supracitado, ficava clara a importância de uma inspeção, a ser feita com frequência, com o intuito de que não ocorresse o mesmo que acontecera com a última tentativa do Decreto de 2 de julho de 1761, em que era nítido o pouco aproveitamento dos Guardas-Marinhas.

Finalmente, a Lei de 5 de agosto de 1779 define o Estatuto da Academia Real de Marinha, configurando o número de professores (três), e os requisitos que estes deveriam cumprir para poderem lecionar (curso de cinco anos na Universidade de Coimbra). Versava, ademais, sobre os substitutos desses docentes, que também eram em número três, com a função exclusiva de lecionar em caso de impedimento dos titulares.

Quanto aos discípulos, nenhum poderia ser aceito sem ter conhecimento das quatro regras fundamentais da Aritmética, e deveriam ser aprovados pelo Professor de Geometria, após declararem seus nomes, pais, pátria e estudos já realizados, bem como uma certidão para comprovar a idade, a qual deveria ser maior do que a de quatorze anos. Percebe-se, portanto, mais uma forma de segregar o ensino da náutica no Reino de Portugal, uma vez que tais conhecimentos de Matemática não eram acessíveis à maior parte da população.

O texto seguia abordando sobre as aulas e sobre o observatório, bem como sobre o tempo de cada lição – que deveria ter, pelo menos, uma hora e meia, sendo metade destinada à repetição dos exercícios da última

aula e a outra metade referente à aula do próprio dia – e sobre os dias nos quais elas deveriam ocorrer.

Para que os estudantes fossem estimulados a estudar, e para que a admissão deles no Serviço Real fosse fundamentada, eles seriam submetidos a exames ao final de cada ano letivo – que deveriam ser aprovados pelos Lentes de cada matéria, que os julgaria aptos ou inaptos para dar continuidade ao próximo ano do curso –, com o conteúdo que foi ministrado durante aquele período.

Em seguida, a Lei abordava sobre o Exame Geral de todo o Curso Mathematico (prova a ser feita ao final dos dois anos de curso, para verificar a aptidão e aproveitamento nas Ciências e na Navegação), e aqui havia a distinção daqueles que seguiriam como Oficiais da Marinha de Guerra ou Oficiais da Marinha Mercante. Após a conclusão do Curso Mathematico com aproveitamento e após a aprovação no Exame Geral, o pretendente que visava a ser Piloto unicamente nos navios mercantes poderia fazer requerimento ao Lente de Navegação. Uma vez aprovado por este último, o pretendente, então, recebia o título de Piloto. Já aqueles que objetivavam ser Pilotos na Marinha Real, além de apresentarem as mesmas condições acima citadas, deveriam exercitar a prática de manobra e navegação durante dois anos nas naus de guerra. Após esses dois anos, caso recebessem atestação de bons serviços, poderiam requerer a Patente de Piloto e serem, de fato, admitidos nas naves bélicas. Outro ponto a ser ressaltado nesse trecho do Estatuto é que, dali em diante, a rainha proibiu a admissão de “Officiaes de Guerra” e de Pilotos a sua Marinha Real àqueles que não atestassem ter logrado êxito no Exame Geral, após a conclusão e aprovação no Curso Mathematico, ou seja, houve uma segregação ainda maior daqueles que poderiam se tornar Oficiais (nesse momento, criou-se uma sistematização do ensino da náutica para os jovens que um dia tornariam-se Oficiais). Finalmente, dessa parte da Lei também é possível perceber a importância dada aos ensinamentos práticos:

E porque além da Theorica Nautica são necessários outros conhecimentos, que só se podem adquirir com a experiencia, e prática; todos aquelles, que depois entrarem d’aqui em diante no serviço da Marinha, pedirem

póstos de Tenente para cima, para continuarem no serviço do mar deverão apresentar outra Attestação de terem feito ao menos dous annos de exercicio no mar, em que se comprehenda huma viagem á Índia, ou ao Brazil; e os que tiverem essa circumstancia, serão preferidos aos que me fizerem esse requerimento sem ella (PORTUGAL, 1779).

Ou seja, com o intuito de receber uma promoção, o militar deveria demonstrar experiência no mar, obtidas durante dois anos de serviço a bordo dos navios, com pelo menos uma viagem às colônias portuguesas, seja para Índia ou Brasil.

Em seguida, há uma abordagem das disposições atinentes à boa ordem das aulas e à Academia. Os alunos, após os inícios das lições, deveriam chegar em até seis minutos para não serem considerados faltosos, e não poderiam sair antes do término previsto. Adicionalmente, os estudantes deveriam “guardar hum rigoroso, e profundo silencio, quando estiverem nas aulas, excepto quando forem chamados pelos mestres”. Aqueles que faltavam com o respeito com seus Lentes, eram admoestados até três vezes. Caso isso ocorresse, estes alunos eram expulsos da aula, não podendo retornar. Além disso, os docentes eram obrigados a manter uma lista de presença rigorosa, utilizada para a “Attestação de frequência das Aulas” (PORTUGAL, 1779).

Além disso, a Lei abordava sobre as “obrigações dos Pilotos addictos ao serviço da Marinha Real” (PORTUGAL, 1779). Assim que voltassem ao porto de Lisboa, após uma longa viagem, tais militares possuíam o prazo de até oito dias para apresentar aos Lentes de Navegação a derrota percorrida na viagem, bem como deveriam entregar um catálogo, contendo todas as observações astronômicas que fizeram no mar e em terra, especificando o instrumento e a qualidade deste. Logo, mais uma vez se dava a devida importância à prática e não somente aos conhecimentos técnico-científicos.

O texto ainda cita a possibilidade de, uma vez terminado o curso com êxito, tornar-se Oficial Engenheiro. Para isso, deveriam, após concluir o Curso Mathematico, “ouvir as lições de Fortificação, e Engenharia, e a se instruirem no Desenho, tendo determinados Professores para esses effeitos” (PORTUGAL, 1779).

Com o intuito de equiparar os privilégios e prerrogativas daqueles que participariam da Academia Real de Marinha com aqueles que já eram ingressos na Universidade de Coimbra, o Estatuto dedica uma parte versando tanto sobre os Professores, quanto sobre os Discípulos. Ambos eram integralmente equiparados às mesmas classes da Universidade de Coimbra.

A existência de um Guarda-Livros também está exposta na Lei. Tal figura servia de Secretário da Academia, escrevendo as resoluções, propostas e requerimentos feitos na instituição. Era também o encarregado das declarações de aprovação e reprovação dos estudantes. Finalmente, era o incumbido do “Archivo da Academia”. (PORTUGAL, 1779)

O último tópico abordado por esse Estatuto previa a função de Guarda dos Instrumentos, com a responsabilidade de arrecadar, limpar e conduzir os aparelhos utilizados para observação astronômica e marítima que eram utilizados nas aulas.

Em suma, conclui-se que a Academia Real da Marinha era, de fato, uma universidade voltada ao ensino técnico (Matemáticas) e prático (Navegação). No entanto, havia ainda uma lacuna muito importante a ser preenchida no ensino metódico dos futuros Oficiais: a formação militar. Tal lacuna vem a ser preenchida com o decreto a ser abordado a seguir.

Decreto de 14 de dezembro de 1782

A rainha D. Maria I, por meio deste decreto, retoma a intenção daquele de 2 de julho de 1761, dessa vez criando uma Companhia de Guardas-Marinhas, para formar Oficiais hábeis e instruídos. Neste mesmo texto, a monarca ordena que se redija um regulamento – que só será concluído em 1796, com a promulgação do Primeiro Estatuto da Real Academia de Guardas-Marinhas. Enquanto tal regulamento não estivesse pronto, o número de pessoas admitidas na Companhia não deveria ultrapassar quarenta e oito, estando os pretendentes entre as idades de quatorze e dezoito anos.

Vale ressaltar que, mais uma vez, o Alvará de 16 de março de 1757 regia os critérios de admissibilidade da Companhia. Só estavam isentos de tais qualificações aqueles que comprovarem ser filhos de:

Officiaes de Marinha de Capitão Tenente inclusivamente para cima, e de Sargentos môres para cima das minhas Tropas de terra: podendo tambem ser admittidos aquelles Discipulos da Academia Real da Marinha, que houverem tido o partido (PORTUGAL, 1782).

Mais uma vez, portanto, é possível notar os privilégios da fidalguia na admissão às fileiras do oficialato da Marinha.

Decreto de 14 de julho de 1788

O Decreto de 14 de julho de 1788, assinado pela então rainha de Portugal, tinha por objetivo aumentar o efetivo da Companhia de Guardas-Marinhas, bem como criar a Patente de Aspirante, com a finalidade de examinar e conhecer a propensão, os talentos e outras qualidades adequadas e precisas de cada um para o serviço na Marinha. Para tanto, a Companhia seria composta de sessenta Guardas-Marinhas e vinte e quatro Aspirantes.

Ademais, a Companhia passava a ser dividida, agora, em três brigadas, cada uma com um Chefe de Brigada (com Patente de Tenente do Mar), um Brigadeiro, um Sub-Brigadeiro (sendo os dois últimos com Patente de Tenente de Infantaria), vinte Guardas-Marinhas e oito Aspirantes.

Dessa forma, institucionalizou-se a formação militar aos futuros Oficiais da Marinha Real, uma vez que esse era o grande objetivo da Companhia. Todavia, não existia, à época, uma forte conexão do ensino técnico e prático, como observado na Academia Real da Marinha, com tal formação militar – tanto é que sobre isso nada é tratado por este decreto em questão. A união desses dois pilares só será possível com o Estatuto de 1796.

Outro fato interessante abordado por tal decreto é a necessidade de primeiro se tornar Aspirante antes de ser promovido a Guarda-Marinha, sendo que o pretendente deveria estar dentro das qualificações do Decreto de 14 de dezembro de 1782 – ou seja, as mesmas qualificações do Alvará de 16 de março de 1757. A única diferença é que, para ser Aspirante, a idade mínima era de doze anos completos, enquanto que a máxima era de dezesseis.

Finalmente, o último aspecto singular apresentado por este decreto é atinente à provisão de fardamento aos Aspirantes, e de soldo – que teria o valor da metade do soldo de Guarda-Marinha.

Por mais que haja indícios que a Real Academia de Guardas-Marinhas já existisse e funcionasse, pelo menos, desde 1786, seu primeiro Estatuto data de 1796, com assinatura do príncipe regente D. João, futuro D. João VI, que viria ao Brasil.

Diferentemente da Real Academia da Marinha, que tinha seu Curso Mathematico com duração de dois anos letivos, a Real Academia de Guardas-Marinhas propunha três anos, subdivididos da seguinte forma:

No Primeiro Anno: Arithmetica, Geometria, e Trigonometria Recta com o seu uso pratico mais proprio aos Officiaes do Mar.

No Segundo Anno: Principios de Algebra até ás Equações do segundo grao inclusive; primeiras applicações della á Arithmetica, e Geometria; Secções Conicas, e a Mechanica com a sua applicação immediata ao Apparellho, e Manobra.

No Terceiro Anno: Trigonometria Espherica; Navegação Theorica, e Practica; e huns Rudimentos de Tactica Naval (PORTUGAL, 1796).

O ensino das Artes também era seccionado em três anos. No primeiro, era dado ênfase ao dito “Apparelho” e em aparelhar o navio (“*provello de todo o necessário para sair*”) (BLUTEAU, 1712-1728, Vol. 1. p. 408). Era ainda nesse período que se aprendiam as manobras com as velas. Já no segundo ano, era lecionada a aula de Desenho de Marinha, na qual se faziam plantas das costas, baías, enseadas e portos. Era também durante essa época que se estudavam os materiais de composição do navio, bem como todo o processo de construção deste. Finalmente, no último ano, o Lente de Artilharia tinha a missão de lecionar sobre as armas, sendo que, eventualmente, os estudantes praticavam exercício de fogo.

Logo, é possível notar, novamente, a união da Arte e da Ciência na formação dos Guardas-Marinha, da mesma maneira que na formação dos Discípulos da Academia Real da Marinha previa.

Em relação ao tempo que se designava às atividades da Academia, três horas pela manhã eram destinadas para as aulas (destas, a primeira uma hora e meia para o ensino da Matemática, e a uma hora e meia restante para as demais matérias, com quinze minutos de intervalo), de tal forma que o período da tarde fosse livre, a fim de possibilitar o estudo das lições nesse tempo. Portanto, é notório que, além dos tempos das aulas em si, também era dada relevância ao tempo de estudo, com o objetivo de se alcançar o melhor rendimento por parte dos alunos.

O início do ano letivo ocorria em primeiro de outubro, sendo finalizado em trinta de junho, restando julho para aplicação das avaliações. A entrada para as aulas se dava às nove horas da manhã entre outubro e março, e às oito horas da manhã nos demais meses. Os alunos do terceiro ano, entretanto, em dias de observação prática, tinham seus horários regulados pelo Lente de Navegação, que os escolhia de acordo com o que se desejava observar. Finalmente, estava expresso na redação que o Natal, a Páscoa e os meses de agosto e setembro seriam época de férias para os discípulos. Ademais, os dias feriados da semana eram as quintas-feiras.

Aos sábados, ocorriam os chamados exercícios literários, cujos assuntos eram aqueles tratados durante a semana. Três “defendentes” e seis “arguentes” eram sorteados para discutir sobre o que havia sido lecionado, sendo os Lentes aqueles que presidiam tais eventos. Aos debates eram dada muita relevância, tanto que as faltas nesses dias eram computadas duplamente no soldo.

Com o intuito de estimular os estudos, ao fim de cada ano, ocorria o “Exame das Matérias Mathematicas” atinentes ao dito período. Cada discípulo era examinado por três Lentes, presidindo o da matéria em questão, que davam seus votos, a serem recolhidos pelo Secretário – que decidia da aprovação ou não – de maneira secreta. Já o “Exame das Artes” era feito na presença de dois Lentes, com o professor da disciplina interrogando o aluno, para verificar se estava apto a passar para o próximo ano do curso. Por fim, aqueles que não obtivessem êxito e ficassem reprovados em qualquer um dos exames eram reconduzidos a fazer o ano novamente. Caso ficassem reprovados pela segunda vez, eram excluídos. Essa era a forma que se utili-

zava para evitar o mau aproveitamento por parte dos alunos, impedindo que acontecesse o mesmo que ocorrera em 1774, conforme já discutido neste trabalho.

O corpo docente da Academia era formado pelas seguintes cadeiras: “três Lentes de Mathematica, dois seus Substitutos, hum Lente de Artilharia, e dois Mestres, hum de Apparelho, e outro de Construção Naval Pratica, e Desenho” (PORTUGAL, 1796).

Para ingressar como Substituto, era necessário ter se formado na Universidade de Coimbra, ou concluído o Exame Geral do Curso Mathematico na Academia Real da Marinha. Aqueles que concluíssem, com aptidão, o curso da Real Academia dos Guardas-Marinhas também poderiam se candidatar ao cargo.

Da mesma forma que a Academia Real da Marinha, o Estatuto da Real Academia de Guardas-Marinhas estabeleceu a paridade entre os Lentes desta instituição com os da Universidade de Coimbra, dando a eles os mesmos privilégios e prerrogativas, tornando-os parte de um grupo seletivo da sociedade portuguesa.

Quanto à admissão, percebe-se, mais uma vez, a importância do Alvará de 16 de março de 1757, visto que neste Estatuto em questão se retoma o Decreto de 14 de julho de 1788, o qual, por sua vez, refere-se ao Decreto de 14 de dezembro de 1782, que, por fim, trata dos critérios de admissibilidade do dito Alvará, conforme já abordado.

O que intriga quanto aos critérios de admissibilidade da Real Academia de Guardas-Marinha, no entanto, é a necessidade de atestar, por meio de um dos Lentes da própria Academia, ter suficiência nas quatro regras da aritmética e na Língua Francesa. Possuir fluência em uma língua não nativa segregava ainda mais o nicho que frequentava tal instituição. Curiosamente, também era necessário provar que não possuía nenhum tipo de defeito pessoal, a exemplo de problemas de vista, ou “aleijamento”.

A Lei de 1796 vai de encontro ao Decreto de 1788 no que tange ao número e às regalias dos Aspirantes. Dessa vez, a quantidade de ingressos seria indeterminada, e os Aspirantes não receberiam fardamento, tampouco incorporariam nas formaturas da Companhia. O fato de não serem providos com farda denota, mais uma vez, uma clara distinção de quem poderia frequentar a Academia, visto que os

uniformes necessitavam ser adquiridos pelos pretendentes, e não era toda a população que tinha essa capacidade financeira.

Ainda em relação às precedências na admissão que determinadas classes tinham sobre outras, destaca-se o trecho:

Nesta admissão sempre serão preferidos os Filhos de Officiaes Generaes, Capitães de Fragata, e Capitães Tenentes, especialmente dos mortos, ou feridos gravemente em acção; depois destes os Filhos dos Officiaes do Meu Exercito, que estiverem nas mesmas circunstancias (PORTUGAL, 1796).

Tanto a admissão, quanto a exclusão e a promoção de ambas as classes, Aspirantes e Guardas-Marinhas, seriam feitas pelo Conselho do Almirantado, pela primeira vez citado nos documentos sobre os quais este trabalho debruça. A tal órgão competia, adicionalmente, reger “tudo que se possa dizer á boa administração da Marinha”, como consta no Decreto de 25 de abril de 1795 (PORTUGAL, 1795).

Após aprovados nas matérias do “Primeiro Anno”, os Aspirantes não eram imediatamente admitidos ao “Segundo Anno”. Antes, estes deveriam cumprir o que era chamado “Anno de Embarque” – para mostrarem que possuíam as “disposições naturaes, necessarias para a Vida do Mar” (PORTUGAL, 1796) – preferencialmente na “Curveta de Ensino” (PORTUGAL, 1796). Daí se conclui a importância da aptidão e do ensino prático na formação.

Competia ao Comandante do navio o regime das lições durante esse período. O ensino era seccionado de tal forma que o Comandante do Destacamento (um Oficial das Brigadas da Companhia) lecionava as “Materias Mathematicas”; o Mestre do navio, o nome e uso dos “cabos e Apparelhos”; um Oficial de Artilharia, o nome e uso das diferentes peças de artilharia, culminando no exercício prático; o Calafate (responsável pela impermeabilização das obras vivas do navio), as figuras, nomes e usos de seus instrumentos, bem como instruía sobre bombas; finalmente o Primeiro Carpinteiro, o nome e as posições das madeiras de construção.

O Comandante do Destacamento também era incumbido de assistir todas as lições, de tal forma que sempre mantivesse a boa ordem delas. Depois, ele ensinava os alunos o modo de fazer a derrota, o “Manejo de Bordo” e os fazia escrever diversos modelos de mapas e ordens do “Serviço Diario de Bordo”.

Eventualmente, o Comandante do navio também comparecia às lições com o intuito de subsidiar o Conselho do Almirantado “sobre as qualidades dos diferentes Individuos daquelle Destacamento, em virtude da qual informação, ou serão expulsos, ou passarão a ouvir as lições do Segundo Anno Letivo” (PORTUGAL, 1796).

O hiato de tempo entre o término do “Primeiro Anno” e o “Anno de Embarque” era preenchido com ensinamentos sobre “o Manejo de Armas, e Construcção de Mappas, e Detalhes, não desprezando a Lição dos factos memoraveis das Marinhas Militares” (PORTUGAL, 1796). Ou seja, pela primeira vez, é possível perceber a relevância que passava a ser dada à História Naval, mais especificamente de cunho militar. Esse período também era destinado à Construção Naval, tanto prática, quanto para a parte de Desenho.

Findo o “Anno de Embarque”, os Guardas-Marinhas se tornavam discípulos do segundo ano. Uma vez aprovados neste último, passavam a ouvir as “Lições do Terceiro Anno” – último da formação – no fim do qual, caso aprovados, recebiam as “Cartas de Approvação”, as quais eram assinadas pelo Comandante da Companhia e os habilitavam para a Patente de Segundo Tenente da Real Armada. Os Guardas-Marinhas, entretanto, só eram promovidos à Oficialidade após proposta do Comandante da Companhia feita ao Conselho do Almirantado. Aqueles que aguardavam a promoção ficavam isentos de todos os exercícios acadêmicos, sujeitos somente ao “Serviço da Companhia” (PORTUGAL, 1796).

Uma vez no Corpo da Marinha, qualquer promoção era sempre precedida por aqueles que tivessem feito o curso na Real Academia. Caso o militar não tivesse efetivamente realizado o curso, poderia, então, requerer realizar o “Exame de Todas as Materias”, a fim de provar possuir todos os conhecimentos ensinados em tal instituição.

No que diz respeito à boa ordem das aulas e à frequência destas, o Estatuto diz que: “os que não estiverem dando Lição deverão guardar o mais profundo, e rigoroso silencio” (PORTUGAL, 1796) – similarmente ao texto do Estatuto da Academia Real da Marinha. Os Lentes poderiam ainda prender e, até mesmo, prender os discípulos, os quais poderiam ser, inclusive, expulsos, dependendo da gravidade da falta. Os alunos que tivessem o total de trinta faltas sem causa perdiam o ano letivo e eram entendidos como reprovados. As faltas também eram imputadas no vencimento do soldo (a cada uma se perdia um dia de soldo). Caso houvesse justificativa, o aluno poderia faltar até sessenta dias do ano letivo, sem ser julgado reprovado, por mais que perdesse o ano. Finalmente, aqueles que faltassem sem causa, ou não quisessem realizar o exame, também eram tido como reprovados.

Por último, o Estatuto previa a criação dos cargos de Secretário, de Porteiro e de Guarda. O primeiro era responsável por realizar as matrículas, e assentos, e lançar em um livro. As duas classes subsequentes tinham as incumbências de cuidar do asseio das aulas e do observatório, bem como guardar e limpar os livros, instrumentos e modelos.

Em síntese, o Estatuto de 1796 unia a formação militar já prevista pela Companhia de Guardas-Marinhas com o ensino técnico-científico da náutica, por meio da Ciência e da Arte, de forma metodológica. Dessa forma, pode-se afirmar que a intenção normativa era de que o produto da Real Academia fosse, de fato, um Oficial completo.

Decreto de 13 de novembro de 1800

O último decreto a ser abordado neste trabalho, assinado pelo príncipe regente D. João, ratifica a necessidade de ser nobre para poder desfrutar da exclusividade das armas em sua Marinha de guerra.

O texto trata da necessidade de “estabelecer hum methodo fixo para regular o systema” (PORTUGAL, 1800) de admissão à Real Academia, expondo o “graο de Nobreza necessario, para qualquer Candidato” (PORTUGAL, 1800). Para isso, a redação segue: “Daqui em diante ninguem será admittido a Guarda-Marinha, sem ter o Foro de

Fidalgo, ou por Pai, ou por Mãi, provando também além disso, que seus Pais vivêrão á Lei da Nobreza” (PORTUGAL, 1800).

Em sequência, o decreto restringe a ascensão aos Postos de Oficiais da Armada Real às seguintes classes: Guardas-Marinhas, Discípulos da Academia da Marinha (somente depois de concluído o curso e embarcado nos navios como voluntários, bem como após concluírem o curso como Guardas-Marinhas extraordinários), Primeiros Pilotos (com pelo menos cinco anos de Posto), Engenheiros construtores e, finalmente, os voluntários que já estavam empregados à época.

Essa redação, portanto, teve por seu objetivo único a restrição ao acesso à Oficialidade da Marinha de guerra portuguesa àqueles que não fossem, de fato, nobres.

CONCLUSÃO

Utilizando-se da legislação exposta, é possível responder, em um primeiro momento, a questão antes apresentada (“a criação da Real Academia de Guardas-Marinhas, seguiu a lógica iluminista, tornando o ensino da náutica acessível para todos e, conseqüentemente, permitindo que houvesse mobilidade social?”). De fato, pela intenção legal, não houve nenhum tipo de quebra ou rompimento no estamento vigente no Antigo Regime. Pelo contrário, o movimento da criação dessa instituição de ensino ratificou a ideia de que apenas a nobreza poderia deter o privilégio das armas.

Vale salientar também que, embora a maior carga fosse para o ensino matemático, por assim dizer, também era dada relevância à rígida formação militar, introduzindo os futuros Oficiais à vida na caserna e ao ensino prático, por meio das observações e das experiências no “Anno de Embarque”.

Finalmente, percebe-se que, à medida que o tempo foi passando, cada vez mais os critérios de admissibilidade adotados para a entrada na carreira de Oficial da Marinha foram se tornando mais rigorosos, chegando ao ponto de, em 1800, ser baixado um decreto exclusivamente tratando sobre o grau de nobreza necessário para isso.

REFERÊNCIAS

BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico...* Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712- 1728. 8 v.

PORTUGAL, *Alvará de 16 de março de 1757*. Criando a Patente de Cadete, 1757.

PORTUGAL, *Decreto de 2 de julho de 1761*. Criando a Patente de Guarda-Marinha, 1761.

PORTUGAL, *Lei de 5 de agosto de 1774*. Extinguindo a Patente de Guarda-Marinha, 1774.

PORTUGAL, *Lei de 5 de agosto de 1779*. Da criação da Academia Real de Marinha, 1779.

PORTUGAL, *Decreto de 14 de dezembro de 1782*. Da criação da Real Companhia de Guardas-Marinhas

PORTUGAL, *Decreto de 14 de julho de 1788*. Aumentar os efetivos da Companhia de Guardas-Marinhas, 1788.

PORTUGAL, *Lei de 1º de abril de 1796*. Do novo Regulamento da Real Academia de Guardas-Marinhas, 1796.

PORTUGAL, *Decreto de 13 de novembro de 1800*. Da admissão de Guardas-Marinhas (provas de nobreza), 1800.

SILVA, António Delgado da. *Collecção da Legislação Portugueza: desde a última Compilação das Ordenações*. Lisboa: Typografia Maignrense, 1828.

“DOS DESTROÇOS DA PUJANTE MARINHA QUE POSSUIU PORTUGAL, LEVANTOU O BRASIL OS ALICERCES DA SUA”: A ORGANIZAÇÃO DO PODER NAVAL BRASILEIRO NO CONTEXTO DA INDEPENDÊNCIA

Aspirante Lucas Lima dos Santos

INTRODUÇÃO

O corrente ano de 2022 marca o Bicentenário da Independência do Brasil, marco de fundamental importância para a memória coletiva da nação. No entanto, boa parte da historiografia acerca do tema defende a tese de que o processo de separação política entre colônia e metrópole teria sido, nas palavras de Oliveira Lima, apenas um “desquite amigável”, isto é, sem derramamento de sangue, o que subestima o papel que os militares desempenharam ao longo dos turbulentos anos de 1822 e 1823.

Há uma extensa bibliografia disponível sobre o processo de formação do Poder Naval brasileiro, elaborada por ilustres historiadores navais. De forma a contribuir com outra perspectiva para o entendimento do tema, este trabalho optou por privilegiar a biografia de um dos protagonistas do processo.

Assim, o presente artigo busca explorar a biografia de um dos protagonistas da Independência, nesse caso, o Ministro da Marinha no 1º Gabinete de Dom Pedro I, o então Capitão de Mar e Guerra Luís da Cunha Moreira, a quem coube a tarefa de “organizar o abastecimento e a manutenção da nova Marinha Imperial provendo-lhe condições aceitáveis para o cumprimento das missões impostas” (CASTRO, 2020, p. 189). Utilizando-se de fontes primárias e secundárias, procura-se aqui compreender o papel desempenhado pelo ilustre oficial em um momento crítico da história do Brasil.

NASCIMENTO E INÍCIO DA CARREIRA

Em 1º de outubro de 1777, nasceu Luís da Cunha Moreira na cidade de Salvador, capital da capitania

da Baía de Todos os Santos, no Brasil. Seu pai era um oficial da Armada Real, Luís da Cunha Moreira, e sua mãe, D. Joaquina Maria de Santana, filha de um oficial do exército português.

Ainda na tenra idade de 7 anos, o jovem Cunha Moreira foi levado, por seu pai, para Lisboa a fim de iniciar seus estudos preparatórios, incluindo disciplinas como Retórica, Gramática Latina e Filosofia, e depois matriculado no Colégio dos Nobres, onde assentou praça como Aspirante a Guarda-Marinha na Academia Real de Marinha em 5 de outubro de 1795, “em obediência à vontade de seu pai, que o destinara para a Marinha, e por sua própria inclinação” (BARATA, 1919, p. 73).

Em 11 de julho de 1798, os quadros da Armada Real já contavam com o Guarda-Marinha Cunha Moreira, o qual embarcou como voluntário no Brigue *Gavião* e, posteriormente, na Fragata *Venus*, a bordo da qual viajou para as Capitânicas do Grão-Pará e Maranhão.

Cunha Moreira foi nomeado Segundo-Tenente, por decreto de 20 de abril de 1799, e recebeu, em seguida, ordens de D. Francisco de Sousa Coutinho, governador da Capitania do Grão-Pará, para assumir o comando da recém-construída Charrua *S. João Magnânimo* e conduzi-la a Lisboa, aonde chegou em 15 de fevereiro de 1800.

Após a exitosa comissão na *S. João Magnânimo*, o jovem oficial foi nomeado pelo Conselho do Almirantado para embarcar na Nau *Medusa* sob o comando do Chefe de Divisão Joaquim José Monteiro Torres, na qual passou por diversos pontos estratégicos do Atlântico português como as ilhas do Cabo Verde, Bengue-

la, Angola e diversos portos no Brasil, dentre os quais o do Rio de Janeiro, onde, em janeiro de 1802, foi transferido para o Cuter *D. Rodrigo de Sousa*, em 13 de janeiro de 1802, que recebeu a tarefa de capturar uma escuna americana realizando comércio ilícito na ilha de São Sebastião.

Uma vez apresado o navio infrator, assumiu o seu comando e regressou ao Rio de Janeiro, podendo enfim voltar ao Cuter em março, mas somente em abril, Cunha Moreira pôde retornar a *Medusa*, na qual viajou para Lisboa. Após voltar a capital, desembarcou e foi designado para a Nau *Vasco da Gama* em março seguinte, mas foi logo realocado para a Fragata *S. João Príncipe*, onde realizou mais uma comissão para o Grão-Pará.

Chegando ao Norte do Brasil, ficou sob as ordens do Conde dos Arcos como seu Ajudante de Ordens, então governador da Capitania, que o designou para comandar o Brigue *S. José Espadarte*. No Brigue, realizou outra vez a travessia para Lisboa, onde desembarcou em 28 de março de 1804. Logo depois, por ordem do Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, o Visconde de Anadia, embarcou na Charrua *Princesa da Beira* com destino ao Grão-Pará, onde chegou a bordo do Iate *Livramento* após arribar para o Maranhão, para, novamente, desempenhar as funções de Ajudante de Ordens do Conde dos Arcos. O Conde havia sido nomeado Vice-Rei do Estado do Brasil, e transferiu Cunha Moreira para a Fragata *Carlota*, a bordo da qual viajou com o novo titular máximo da colônia para o Rio de Janeiro em 1806.

Em maio de 1807, através de decreto, foi Cunha Moreira promovido a Primeiro-Tenente para, em seguida, retornar a Metrópole e embarcar na Nau *Príncipe Real*, por nomeação do Conselho do Almirantado para “servir na dita nau como segundo ajudante do chefe de divisão Joaquim José Monteiro Torres, major general da esquadra, de que era comandante o vice-almirante Manuel da Cunha Soutomaior” (BARATA, 1919, p.75).

A esquadra de Soutomaior tinha o objetivo de transferir a “fina flor” da aristocracia portuguesa, além das estruturas administrativas do Estado, inclusive a Família Real, para o Novo Mundo, a fim de evitar o destronamento pelas tropas de Napoleão Bonaparte, o jovem general que tomou rédeas da Revolução Francesa

e, naquele momento, procurava expandir seu império. Cabe ressaltar que entre os navios portugueses, estava a Fragata *Golfinho*, comandada pelo Capitão de Fragata Cunha Moreira, pai do tenente Cunha Moreira.

Quando o Príncipe Regente, D. João VI desembarcou no Rio de Janeiro em março de 1808, decidiu agraciar os seus oficiais com uma promoção, dentre os quais Cunha Moreira, que alcançou o posto de Capitão-Tenente “merecedor sem dúvida mais pelos seus reais predicados do que pela magnificência real” (BOITEUX, 1915, p. 148).

Por ordem do Infante D. Carlos, Almirante General, Cunha Moreira assumiu o comando do Brigue *Infante D. Pedro*, compondo assim a Divisão formada pelo Brigue *Voador* e pela Corveta *Confiance*, navio inglês, cuja missão era transportar tropas, cerca de 300 homens, para o norte a fim de conquistar Caiena. Junto com a dinastia de Bragança, as Guerras Napoleônicas também tinham desembarcado na América.

CONQUISTA DA GUIANA FRANCESA

Após sua chegada ao Brasil, o monarca lusitano não permaneceu inerte em relação ao inimigo corso, cabendo aqui destacar algumas medidas:

D. João assinou, a 1º de maio de 1808, manifesto declarando guerra à França, considerando nulos todos os tratados que o imperador dos franceses o obrigara a aceitar. Como consequência, os limites entre o Brasil e a Guiana Francesa voltaram a ser questionados. Seguiu-se a este o decreto de 10 de junho, que explicitava a determinação do Estado português de abrir novas frentes de combate na terra e no mar. Na Guerra Peninsular, mesmo com o auxílio britânico, os portugueses travavam no território metropolitano uma guerra de resistência; porém, na América do Sul, havia a oportunidade de um movimento ofensivo e o alvo ideal se tornou a colônia francesa nas Américas, a Guiana (SILVA, 2018, p. 82).

Sem possibilidades de retaliação na Europa, o príncipe regente ordenou a invasão da Guiana Francesa ao Governador da Província do Grão-Pará, Te-

mente General José Narciso de Magalhães de Menezes para que “fizesse seguir forças de mar e terra para ocupar a margem direita do Oyapock” (BOITEUX, 1915, p. 149).

Inicialmente, as ordens da expedição se limitavam a reaver o que havia sido estabelecido no Tratado de Utrecht, isto é, apenas a margem direita do Rio Oiapoque, evitando confrontos diretos com os defensores franceses. Em junho de 1808, chegou em Belém o Decreto do Príncipe Regente ordenando hostilidades contra o inimigo gaulês.

Não seria mais uma questão de reestabelecer fronteiras, mas sim de expansão imperial, Caiena deveria ser conquistada e subjugada pela Corte do Rio de Janeiro. O comando das forças terrestres da expedição coube ao Tenente-Coronel Manuel Marques d’Elvas Portugal e o das “forças de mar” ao Capitão-de-Mar-e-Guerra James Lucas Yeo, oficial da Marinha Real Britânica e comandante da Corveta *Confidence*.

O esforço material e humano requerido para uma campanha em ambiente tão desafiador coube a Capitania do Grão-Pará, que chegou a recorrer a uma subscrição pública. Além das tropas locais, que totalizavam 405 praças sob o comando do Tenente Coronel Manuel Marques, a Corte enviou reforços na forma dos brigues *Voador* e *Infante D. Pedro*, cujas tripulações elevaram os números do contingente para 751 combatentes, apoiados por 93 canhões.

Coube ao comandante do Brigue *Infante D. Pedro* debelar o foco de resistência na região do Rio Arouague, onde desembarcou com sua guarnição, contando entre eles ingleses e “brasilienses”, e avançou contra o inimigo. “O choque foi rápido e formidável e, num instante, era o inimigo levado de roldão, deixando um sargento e 10 soldados prisioneiros das nossas forças” (LEIVAS & GOYCOCHÊA, 1979, p. 398). No entanto, alguns franceses conseguiram escapar e se entrenchear no “Colégio”, posição fortificada dotada de uma peça de bronze.

Novo ataque foi levado a cabo pelos homens de Cunha Moreira, logrando êxito em seu intento, a edificação foi queimada e foi apresado o canhão de bronze, assim como duas escunas, rebatizadas como *D. Carlos* e *Sidney Smith*. Entretanto, durante os combates no Arouague “foi Luís da Cunha Moreira ferido por um golpe de sabre, cuja cicatriz gloriosa

lhe venceu durante a vida a fronte alta e espaçosa.” (BARATA, 1919, p. 82).

Após a capitulação do governador da Guiana, Victor Hughes, foi incumbido Cunha Moreira de escoltá-lo de volta à França a bordo do *Infante D. Pedro*, que havia sido desarmado com o intuito de reforçar o caráter diplomático da missão, desatracando em março de 1809. Regressou ao Rio de Janeiro em agosto de 1809, onde foi promovido a Capitão de Fragata em outubro do mesmo ano, “de acordo com o decreto de 30 de maio de 1809, que concedeu um posto de acesso a todos os oficiais que tomaram parte naquela expedição, e como galardão aos bravos que naquela conquista tomaram parte” (BOITEUX, 1915, p. 150).

CONQUISTA DA CISPLATINA

Cunha Moreira permaneceu no comando do Brigue *Infante D. Pedro* após a campanha na Guiana até que passasse juntamente com toda a sua guarnição para o Brigue *Gaiivota* em dezembro de 1811, de onde desembarcou fevereiro de 1813.

Após a derrota definitiva de Napoleão nos campos de Waterloo, a paz foi restaurada no continente europeu. Na América, as colônias hispânicas lutavam pela independência, tendo a Argentina declarado a sua em 1810 e procurava aumentar sua influência sobre a Banda Oriental, onde José Gervásio Artigas conduzia uma rebelião contra os castelhanos.

O Congresso de Viena se encarregou de reordenar o Concerto das Nações. Como consequência, Portugal teve que devolver a Guiana Francesa e ceder Olivença a Espanha. “Era, pois, natural procurasse D. João buscar uma compensação em território espanhol na América” (SOUZA, 1979, p. 463). Na fronteira sul do Brasil, os constantes atritos e disputas pelo controle da foz do Rio da Prata forneciam uma oportunidade: a província Cisplatina. Então:

Resolveu o Governo do príncipe regente ocupar a Banda Oriental, para resguardar as fronteiras meridionais do Brasil das continuas invasões dos Argentinos e Orientais; e para isso teve de mandar vir forças de Portugal (BARATA, 1919, p. 86).

Em 1815, Cunha Moreira recebeu ordens da Secretaria de Estado da Marinha para se dirigir a Lisboa e se colocar sob às ordens do Chefe de Divisão Rodrigo José Ferreira Lobo, oficial responsável pelo embarque do General Carlos Frederico Lecor e sua divisão de voluntários reais – que havia sido formada para combater Napoleão – para o Brasil com o intuito dissimulado de subjugar Artigas e devolver o território à coroa espanhola. Dentre os navios que escoltavam o comboio, estava a Nau *Vasco da Gama*, na qual embarcou Cunha Moreira em janeiro de 1816.

Em agosto, os navios chegavam à Cisplatina, onde os soldados foram desembarcados. Cunha Moreira foi voluntário para arriscadas missões em terra como emissário do Chefe de Divisão Ferreira Lobo, mantendo conhecimento dos movimentos das tropas e do humor da população local, logrando êxito e se destacando entre seus pares, especialmente na tomada de Maldonado em 23 de abril de 1816 por conta de “seu denodo e bravura foram postos em evidência” (BOITEUX, 1915, p. 151), culminando na conquista de Montevidéu em 20 de janeiro de 1817.

Quer desempenhando arriscadas missões em terra – observações de caráter militar ou operações de desembarque, como as tomadas de S. Fernando e Maldonado – quer a bordo, atuando destacadamente no bloqueio naval estabelecido, o alto conceito de que já gozava Cunha Moreira ainda mais se elevou (GUEDES, 1972, p. 5).

Conforme demonstram as palavras do Almirante Max Justo Guedes, Cunha Moreira demonstrou coragem, iniciativa, abnegação e espírito de sacrifício em perigosas missões, que aportaram um caráter operativo à sua carreira.

Em 31 de julho de 1821, foi aprovada a incorporação da Banda Oriental à Coroa portuguesa, sendo renomeada como Província Cisplatina. Mais uma vez, Cunha Moreira contribuiu para a dilatação do império joanino.

SUPRESSÃO DA REVOLUÇÃO PERNAMBUCANA DE 1817

As tensões na Capitania de Pernambuco já vinham de longa data, remontando ao século XVIII, quando

ocorreu a Guerra dos Mascates, entre os emergentes mercadores do Recife e a aristocracia rural de Olinda, de origem portuguesa.

Em 1817, às vésperas da Revolução, já havia exemplos bem-sucedidos como o da Revolução Americana e o da Revolução Francesa, ao menos parcialmente, que inspiraram os descontentes com a administração central da Corte, materializada pelo aumento do custo de vida devido aos monopolistas e devido ao declínio econômico da região por conta da desvalorização do açúcar. Nesse contexto, mais uma vez Cunha Moreira mostraria seus serviços à Coroa.

Depois de regressar ao Rio de Janeiro, Cunha Moreira assumiu, em março de 1817, o comando da Fragata *Thetis*, a bordo da qual tomaria parte nos combates contra a Revolução Pernambucana, movimento separatista que havia tomado o Recife no mesmo mês e buscava se alastrar pelas outras capitanias do Nordeste.

Uma vez mais, Cunha Moreira serviu sob as ordens do Chefe de Divisão Ferreira Lobo, que recebeu o comando da Divisão Naval. No ataque contra o Recife, mais uma vez se destacou ao ser o primeiro a desembarcar e depois guarnecer as fortalezas para viabilizar o desembarque de Ferreira Lobo, que assumiu o controle da cidade e mandou prender os revoltosos.

Apesar da brutalidade com que tratou os rebeldes, Ferreira Lobo foi promovido a Chefe de Esquadra Graduado e, logo em seguida, efetivado no posto pelo Decreto de 12 de outubro de 1817, “que mandou ser promovido ao posto superior todos os oficiais que tomaram parte nas guerras do Sul e de Pernambuco” (BOITEUX, 1915, p. 153). Por conta disso, Cunha Moreira chegou ao posto de Capitão de Mar e Guerra Graduado.

Como seu comandante havia sido promovido duas vezes, Cunha Moreira se julgava merecedor de ser efetivado no posto e escreveu um requerimento ao Rei pedindo igual mercê, acompanhado de um atestado do Chefe de Esquadra Ferreira Lobo, endossando seu pedido. Por fim, o pedido foi deferido e em 12 de outubro de 1818 foi promovido a Capitão de Mar e Guerra Efetivo.

PREÂMBULO DA INDEPENDÊNCIA

O inimigo corso já havia sido derrotado havia 6 anos, mas o soberano português insistia em continuar

morando, junto com o restante da corte, nos trópicos. O controle da metrópole de outrora se dava por uma junta militar britânica, gerando um cenário de crescente descontentamento.

Com a queda de Napoleão e o movimento de restauração das monarquias absolutistas encabeçado pelo Congresso de Viena, os portugueses esperavam que seu rei retornasse para Portugal e trouxesse a Corte de volta para Lisboa. Entretanto, o monarca permaneceu no Rio de Janeiro e, para viabilizar esta situação, elevou o Brasil a uma condição equivalente de Portugal com a formação do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves (SILVA, 2018, p. 86).

Em 1821, eclodiu a Revolução Liberal do Porto em Portugal com o objetivo de diminuir os poderes absolutistas de D. João VI, substituindo o *Ancièn Régime* por uma monarquia constitucional. As Cortes de Lisboa, como ficaram conhecidas, almejavam a regeneração do Reino Unido, restaurando o papel central de Lisboa, mas ainda incluindo o Reino de Brasil, no entanto muitos defensores da separação defendiam que o verdadeiro interesse dos deputados reinóis era “recolonizar” o Brasil.

Antes de retornar a Lisboa, D. João VI nomeou seu filho D. Pedro de Alcântara como Príncipe Regente do Reino do Brasil e duplicou a estrutura administrativa a ele subordinada, ficando como Secretário de Estado dos Negócios da Marinha o Chefe de Esquadra português Manoel Antônio Farinha. Não satisfeitas, as Cortes determinaram que o jovem Príncipe voltasse para a Europa. Entretanto, em 9 de janeiro de 1822, aconteceu o “Dia do Fico”, quando o D. Pedro anunciou sua permanência em terras brasileiras.

Nesse ínterim, tropas lusitanas continuavam sediadas nas principais cidades brasileiras, especialmente a Divisão Auxiliadora na Corte, as tropas do Brigadeiro Inácio Luís Madeira de Melo em Salvador, as tropas do Governador de Armas do Piauí, Major Fidié, e a guarnição do General Lecor em Montevidéu.

Como reação ao “Dia do Fico”, o Governador de Armas do Rio de Janeiro, Tenente-General Jorge de Avilez de Sousa Tavares, queria que o príncipe se

dobrasse às medidas emanadas das Cortes, tentando assim ocupar o Morro do Castelo com suas tropas.

No entanto, D. Pedro conseguiu mobilizar as milícias cariocas e expulsar os soldados lusitanos para a Praia Grande, em Niterói, onde foram cercados. Avilez enfim recebeu ordem para retornar ao Velho Continente, a divisão lusitana foi embarcada e comboiada por navios leais ao príncipe de volta a Lisboa: um desses escoltas era a Corveta *Maria da Glória*, comandada pelo Capitão de Mar e Guerra Luís da Cunha Moreira. Infelizmente, dois transportes onde estavam embarcados soldados portugueses conseguiram escapar do comboio e se dirigiram para Salvador, onde reforçaram a guarnição de Madeira de Melo.

Mesmo Portugal tendo enviado uma Força Naval respeitável para reforçar Avilez no Rio de Janeiro, o Chefe de Divisão Maximiano de Sousa encontrou a cidade livre. Como não tinha condições de empreender uma campanha sem apoios em terra, foi obrigado a deixar o Brasil e ainda desembarcar 400 praças, que juntaram à causa de D. Pedro e à Fragata *Real Carolina*, seu segundo navio mais poderoso.

Enquanto isso, principalmente na Bahia, começaram a ocorrer choques entre elementos nacionais, organizados no Recôncavo baiano, que eram leais a ao jovem príncipe e as tropas de Madeira de Melo, que desejavam retorno do monarca para Portugal, conforme as ordens das Cortes. As reverberações chegaram à Corte, onde foi montada uma esquadra sob o comando do Chefe de Divisão Rodrigo de Lamare, composta pela Fragata *União*, Corveta *Maria da Glória*, Corveta *Liberal* e o Brigue *Reino Unido*. Tal força deveria bloquear o Porto de Salvador e desembarcar reforços para os rebeldes baianos, capitaneados pelo General Labatut.

O tendão de Aquiles da Divisão de Lamare era a sua dependência de marinheiros portugueses para guarnecer os navios. A fragilidade se fez sentir quando foram contrapostos pelos navios portugueses que apoiavam a guarnição de Salvador. Houve uma conspiração a bordo dos meios brasileiros, onde marinheiros lusitanos planejaram assassinar os seus oficiais e depois se unirem à esquadra lusitana, inclusive na *Maria da Glória*, cujo comandante era malvisto pelos lusos.

Diante da impossibilidade de prosseguir na missão, De Lamare reuniu o Conselho de seus comandantes

subordinados a bordo da capitânia e decidiu desembarcar os soldados em Alagoas. Entretanto, as dificuldades não haviam acabado.

Na volta ao Rio, o espírito de indisciplina criou novas dificuldades, sem contar a falta de colaboração das autoridades pernambucanas, ainda indecisas diante do rumo a tomar. Em 17 de setembro, a guarnição da fragata *União* amotinou-se, mas acabou sendo dominada; no dia 21, na corveta *Liberal*, houve novo movimento visando apossar-se do navio e seguir para a Bahia (RODRIGUES, 2002, p. 110).

Em 5 de outubro, chegou uma ordem da Corte determinando que Cunha Moreira assumisse a Fragata *União*, enquanto De Lamare passou ao comando da *Maria da Glória*. Dois dias depois, coube-lhe a missão de comandar a Fragata *Real Carolina*, sua última comissão antes de ser chamado para ser Secretário de Estado dos Negócios da Marinha nas lutas pela Independência.

A INDEPENDÊNCIA E A ORGANIZAÇÃO DA ESQUADRA

Em 7 setembro de 1822, quando D. Pedro declarou a Independência do Brasil, não houve adesão das outras capitânicas de forma unânime. Apenas as províncias coligadas do eixo centro-sul, Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul, aderiram de imediato ao novo império, exceto pela Cisplatina, onde havia considerável guarnição lusitana.

As próprias dificuldades geográficas e as particularidades da navegação a vela, concatenados com o regime de ventos no Atlântico, favoreciam a comunicação direta entre Lisboa e as províncias do norte, não com o Rio de Janeiro. Tal conjuntura justifica a afirmação de Sérgio Buarque de Holanda: “no Brasil, as duas aspirações – a da independência e a da unidade – não nascem juntas e, por longo tempo ainda, não caminham de mãos dadas”.

Na Bahia, a guarnição de Madeira de Melo continuava a controlar Salvador, mesmo tendo crescentes dificuldades em avançar para o interior devido as

ações dos rebeldes, no Maranhão e no Grão-Pará as juntas governativas se mantiveram fiéis a Lisboa. Na Cisplatina, o General Lecor aderiu à independência, mas não foi acompanhado pelo seu subcomandante, D. Álvaro da Costa de Souza Macedo, o que causou divisões entre os soldados estacionados lá.

Diante da necessidade premente de consolidar seu nascente império, enquanto entidade soberana e una, D. Pedro precisava de uma Marinha capaz de fazer valer as determinações da Corte do Rio de Janeiro nos territórios mais distantes. Foi José Bonifácio de Andrada, Ministro do Interior e dos Negócios Estrangeiros, quem primeiro defendeu a criação e organização de uma esquadra para o Brasil independente. Em uma de suas cartas para Caldeira Brant em Londres, Bonifácio escreveu:

Sendo a defesa exterior deste Reino um dos pontos essenciais a que ora cumpre atendermos, apesar da aparente fraqueza de Portugal, hoje em dia inimigo, tem SAR já principiado a lançar as bases de uma respeitável força terrestre como marítima. Vai-se pondo, sobretudo, a Marinha no possível pé de capacidade, mas, pelo atraso em que este ramo se achava entre nós, só com o tempo poderá chegar ao estado em que reclama a dignidade e grandeza deste império (*apud* RODRIGUES, 2002, p. 107).

Em outubro de 1822, foi nomeado o 1º gabinete do Império, que contava com Cunha Moreira como Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, primeiro brasileiro nato a ocupar o cargo. Apesar da longa estadia no Brasil, o material flutuante remanescente estava em péssimo estado de conservação, devido ao descaso português em relação à sua Marinha, ao que se somava o caráter duvidoso dos possíveis tripulantes.

Ao novo ministro cabia a hercúlea tarefa de moldar o amálgama de navios portugueses sediados na Baía de Guanabara, muitos abandonados desde a transmigração da Família Real em 1808, em uma força capaz de se contrapor aos reforços portugueses. “Dos destroços da pujante marinha que possuiu Portugal, levantou o Brasil os alicerces da sua” (BOITEUX, 1915, p. 162), essa era a síntese da missão de Cunha Moreira.

Fora inútil ao Brasil condecorar-se com o título de Império e ver-se, ao mesmo tempo, sujeito a serem suas costas varridas por duas fragatas velhas de Portugal; seria descuido declarar-se a Nação independente e não cuidar em adquirir os meios de sustentar essa independência, e os meios não são outros senão a criação de uma poderosa força naval. Sem esta não haverá segurança, nem comércio livre, nem riqueza, nem caráter nacional, nem propriedade individual (*apud* RODRIGUES, 2002, p.112).

De imediato, o Arsenal de Marinha iniciou intensos trabalhos com o objetivo de trazer o que era possível dentre os meios flutuantes de volta ativa, logrando êxito em casos como a da Nau *D. Pedro I*, ex *Martin de Freitas* e primeira capitânia da esquadra, e a Fragua *Niterói*, ex *Sucesso*, além de aquisições no exterior por meio dos serviços de Felisberto Caldeira Brant em Londres. Ao passo que era possível revitalizar o material, ou mesmo comprar um novo na Europa, havendo até uma subscrição pública, da qual foi fiscal o próprio Ministro da Marinha, com esse fim.

A subscrição, nacional e mensal, foi ideia de Martin Francisco Ribeiro de Andrada, Ministro da Fazenda, o qual apresentou um plano que, segundo Silva (1882), foi imediatamente abraçado, aprovado e posto em execução, uma vez que aos “portos deste rico, ameno e fértil Império, que a Providencia talhara para os mais altos destinos de glória, e de prosperidade, só podem ser bem defendidos por uma Marinha respeitável” (SILVA, 1882, p. 100).

Outro fator que aumentava a urgência da conjuntura era o fato de a Armada Real estar recebendo reforços, chegando a “apresentar relevante superioridade em relação à Marinha Imperial, que contava com 176 canhões, considerando os meios disponíveis para combate, contra cerca de 380 peças portuguesas” (CASTRO, 2020, p. 190). As contribuições da subscrição contribuíram para que o governo imperial pudesse reduzir a diferença de poder de fogo.

A dificuldade maior se dava com a falta de pessoal adestrado para guarnecer os conveses dos navios. No Brasil, ainda moravam muitos oficiais da Armada Real. Portanto, Cunha Moreira presidiu uma comissão para

verificar a lealdade desses oficiais. Dentre os 160 oficiais portugueses, 94 optaram pelo partido da Independência. Todavia, esse número não era suficiente para guarnecer os navios, a que se somava o fato de haver poucos oficiais subalternos dentre os que ficaram.

Além disso, não foi consultada a lealdade dos marinheiros. As dúvidas acerca da confiabilidade do emprego de lusitanos em combate contra conterrâneos datavam da expedição de De Lamare, onde Cunha Moreira testemunhou em primeira mão as carências da esquadra. Para compensar a carência quantitativa e qualitativa de tripulações para os navios, o governo imperial procedeu com a contratação de marujos estrangeiros, especialmente ingleses e norte-americanos, aproveitando a desmobilização feita após a derrota definitiva de Napoleão.

Ainda no desempenho das funções ministeriais, Cunha Moreira esteve em contato direto com o Almirante Lorde Cochrane, desde o acerto de seu posto, o de 1º Almirante, que foi criado exclusivamente para aquela ocasião conforme decreto de 21 de março de 1823, e soldo para o serviço na Marinha Imperial até constantes comunicações ao longo da campanha da esquadra.

Muitos desses oficiais vieram com a promessa de receberem salários maiores que os europeus, ou como no caso dos que acompanharam Cochrane, igual quantia àquela que recebiam no Chile. Coube a Cunha Moreira fixar junto com o almirante inglês seu soldo no Brasil, chegando inclusive a um valor que superava o dos outros almirantes portugueses ainda residentes no Império.

Não somente Cochrane como outros ilustres oficiais estrangeiros vieram para o Brasil e receberam patentes, por meio de decretos assinados pelo ministro. Não somente a consolidação do Império, mas também a manutenção da unidade territorial da antiga América portuguesa só se concretizou devido a atuação da Marinha Imperial, organizada por Cunha Moreira e comandada por Lorde Cochrane, cujas ações garantiram as adesões da Bahia, Maranhão e Grão-Pará. A Cisplatina foi assistida por uma divisão naval comandada pelo Capitão de Mar e Guerra Pedro Antônio Nunes. Em outubro de 1823, Cunha Moreira foi promovido ao posto de Chefe de Divisão da Armada Nacional e Imperial.

Em 15 de novembro de 1823, após a dissolução da Assembleia Constituinte pelo Imperador, Cunha Moreira pediu demissão do cargo, com sua missão cumprida, tendo em vista que todas as províncias tinham aderido ao Império, o qual enfim possuía uma esquadra capaz de resguardar a unidade territorial. Em seguida, foi nomeado pelo Imperador, no dia 19 do mesmo mês, vogal do Conselho Supremo Militar por seu “préstimo, zelo e atividade” (SILVA, 1882, p. 41), recebendo ainda uma pensão de 80.000 réis mensais, por mercê do Imperador, porque não tinha “suficientes meios para poder exercer o seu lugar com a decência devida” (SILVA, 1882, p. 42).

OUTROS CARGOS E MORTE

Pelo decreto de 12 de outubro de 1826, Cunha Moreira chegou ao posto de Chefe de Esquadra Graduado. Em 7 de fevereiro do ano seguinte, foi nomeado Inspetor do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, sendo ainda efetivado no posto no dia 12 de outubro de 1827.

Em 26 de abril de 1828, Cunha Moreira foi nomeado para o comando da Companhia de Guardas-Marinha e Diretor da Academia de Marinha, onde permaneceu até 12 de dezembro de 1828, quando assumiu o cargo de Intendente de Marinha no Rio de Janeiro, exercendo a função até 16 de outubro de 1830.

Em abril de 1831, Cunha Moreira recebeu uma carta imperial da Regência Interina que o nomeava como Presidente da Província do Pará, no entanto pediu escusa. No dia 15 do mesmo mês, outra vez foi nomeado Intendente de Marinha no Rio de Janeiro, onde permaneceu até 2 de agosto do ano seguinte.

Mais uma vez Cunha Moreira foi nomeado Inspetor do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro por decreto de 30 de julho de 1836, onde esteve até 29 de agosto de 1837. Em janeiro de 1840, alcançou o posto de Vice-Almirante graduado, sendo efetivado pelo decreto de 2 de dezembro de 1841. Foi reformado no posto de Almirante pelo decreto de 4 agosto de 1849, exercendo ainda a função de conselheiro de guerra.

O decreto de 10 de junho de 1858 agraciou Cunha Moreira com o título nobiliárquico de Visconde de Cabo Frio, com grandeza. No dia 28 de agosto de 1865, veio a falecer em sua casa na rua do Lavradio, na Corte.

CONCLUSÃO

A trajetória pessoal e profissional de Cunha Moreira esteve sempre ligada ao Brasil, desde seu nascimento. Presente em todas as grandes ações do Poder Naval luso no início do século XIX, foi figura central no processo das guerras pela Independência do Brasil. Cunha Moreira não só se destacou nos altos postos de liderança como organizador da Marinha em sua gênese, mas também atuando como comandante de tropas, conforme demonstrou na campanha da Guiana, onde foi ferido.

Para o Almirante Max Justo Guedes, sua figura merecia mesmo mais destaque:

Se o Império, reconhecendo-lhe os serviços, deu-lhe comendas, condecorações e o título de Visconde com Grandeza, não seria demais que a Marinha de hoje gravasse seu nome na popa de uma de suas belonaves, ou escrevesse-o no pórtico de um estabelecimento. A menção cotidiana dele, certamente perpetuaria a lembrança do notável Ministro (GUEDES, 1972, p. 6).

Assim, fica patente a importância das ações do Visconde de Cabo Frio para que a independência e a unidade pudessem enfim “andar de mãos dadas”. A independência não foi um “desquite amigável”, mas sim uma “guerra cruenta”, na qual Cunha Moreira atuou de maneira decisiva, deixando legado territorial e marítimo ao Brasil.

REFERÊNCIAS

- BARATA, Manuel de Mello Cardoso. Notas biográficas do Almirante Luiz da Cunha Moreira (Visconde de Cabo Frio). In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*: Tomo 83, Rio de Janeiro, 1919. p. 69-90.
- BOITEUX, Henrique. *Os Nossos Almirantes*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1915.
- CASTRO, Pierre Paulo da Cunha. A Organização Inicial da Marinha Imperial (1822-1823). In: CASTRO, Pierre Paulo da Cunha; PEREIRA, José Antônio Rodrigues (coord.). *Da Armada Real para a Marinha Imperial: As unidades e organismos que ficaram no Brasil e as que voltaram para Portugal*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2020. cap. 8, p. 183-206.

GUEDES, Max Justo. “Bicentenário do Almirante D. Luiz da Cunha Moreira”, in *Revista Navigator*, jun-dez 1976, pp. 3-6.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. “A herança colonial – sua desagregação”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.). *História Geral da Civilização Brasileira*. 1º Volume t. II – O Brasil Monárquico. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1993.

LEIVAS, Luís Cláudio Pereira; GOYCOCHÊA, Luís Felipe de Castilhos. A Conquista de Caiena In: *História Naval Brasileira: Segundo Volume*. Tomo II. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1979. p. 369-422.

RODRIGUES, José Honório. *Independência: Revolução e Contra-Revolução: As Forças Armadas*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2002.

SILVA, Carlos André Lopes da. A Transmigração da Família Real para o Brasil e a Independência. In: ABREU, Guilherme Mattos de et al, (org.). *Marinha do Brasil: Uma Síntese Histórica*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2018. cap. III, p. 72-101.

SILVA, Theothonio Meirelles da. *Historia da Marinha de Guerra Brasileira*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1882. v. II. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/227380>. Acesso em: 6 maio 2022.

O CONDE DE DUNDONALD E A INDEPENDÊNCIA DO BRASIL

“I’m more afraid of our own blunders than of the enemy’s devices”

*Tucídides, História da Guerra do Peloponeso
Livro I, Capítulo V*

Guarda-Marinha Elias Luiz Pedron Moschen

INTRODUÇÃO

A apreciação histórica do processo de independência brasileiro passa, necessariamente, pela análise do que poderiam ser consideradas seus precedentes imediatos. As requisições, dadas a D. João VI a fim de requisitar sua presença em terras portuguesas pelos signatários da Revolução Liberal do Porto, visavam a recuperação da dignidade dos territórios portugueses dentro de uma política orgânica característica das monarquias Ibéricas, dita sinodal, em que a presença da figura real conferia importância econômica e política às relações estabelecidas na localidade na qual estivesse, efetivamente localizado o corpo físico do rei.¹

Pressionado pelos termos da carta recebida, e temendo perder o trono, D. João VI retorna para Portugal a fim de tomar parte na promulgação das Cortes, destinadas ao estabelecimento de um regime liberal marcado por uma Constituição, que estava em seu processo embrionário.

A saída do monarca para Portugal e o estabelecimento das discussões constituintes, no entanto, vieram acompanhadas de um recrudescimento das relações de submissão política anteriormente estabelecidas entre

Portugal e as terras brasileiras, pois que a liberalidade almejada pelos revolucionários não se estenderia para as paragens tupiniquins. Na realidade, é possível afirmar-se que um pilar importante no processo de reestabelecimento de Portugal enquanto centro do Império português, Império aqui usado no seu sentido *lato sensu*, passava pelo rebaixamento da condição alcançada pelo Brasil durante a presença da família real.

Obviamente, as mesmas reações que levaram ao surgir de inquietações políticas pelo rebaixamento da dignidade régia de Portugal tendiam a se repetir aqui, ainda mais acentuadas pela gravidade das propostas advindas da centralidade portuguesa, que visavam à diminuição da autoridade do Príncipe Regente D. Pedro através da oferta de um caminho de submissão direta das autoridades provinciais às Cortes em Portugal, restringindo a efetividade das decisões tomadas pelo Príncipe.

Quando da chegada da convocação das Cortes pela presença de D. Pedro, reticente a princípio, mas confiante no apoio de seus partidários, o Príncipe declarou sua oposição inicial aos propósitos das Cortes em janeiro, dia nove, no chamado Dia do Fico, e, posteriormente, declarou a Independência do Brasil à sete de setembro, na culminância do processo de cisão política começado durante as medidas da Revolução do Porto.

Este trabalho discorre sobre as visões estabelecidas pelo Almirante Cochrane sobre seu serviço nesses pro-

¹ XAVIER, Ângela Barreto & HESAPANHA, António Manuel. “A representação da sociedade e do poder”. In: MATTOSO, José (Dir.). *História de Portugal: o Antigo Regime (1620-1807)*. Volume coordenado por António Manuel Hespanha. Lisboa: Estampa. 1993. v. 4, p. 120-155.

cessos de independência do Império do Brasil, isto é, qual a valoração que este fazia de suas ações, assim como alguns comentários pertinentes a esta discussão

DA SITUAÇÃO DO BRASIL

O Brasil fora, tanto por motivos econômicos, quanto por motivos geográficos e pelos consequentes motivos políticos, dividido em dois centros de poder diversos, culminando em duas zonas de influência, marcadas pelo seu posicionamento geográfico no continente.

No âmbito econômico, as províncias do Norte, mais antigas em seu ciclo de produção de capital, marcado pela manufatura açucareira e relacionamento entre as províncias ultramarinas e Portugal próprio, eram marcadas por uma maior duração da associação com a organicidade política portuguesa, e, por tanto, maior influência desta.²

As províncias do Sul, associadas ao escoamento de ouro das Minas Gerais e demais associações econômicas marcadas pela logística de tal produto, assim como pelo surgimento posterior do ciclo cafeeiro e seu estabelecimento, eram marcadas pela centralidade administrativa trazida pela presença régia, dadas a uma regulação de certa forma independente e alinhadas com necessidades propriamente burocráticas.³

Nesse mesmo sentido, pode-se afirmar a divisão trazida, na era da vela, pela presença do Cabo de São Roque, um acidente costeiro que dificultava a ligação comercial entre os polos das regionalidades provincianas, ponto que se pode apontar como responsável pela maior ligação das províncias nortistas, comercialmente falando, com os territórios ultramarinos e com Portugal em si.

Dessas duas divisões, não resulta difícil concluir que os alinhamentos políticos dos dois polos divergissem grandemente entre si. As lealdades das províncias do Norte eram com seus parceiros comerciais, laços de sangue e laços políticos conquistados ao custo de

sangue, derramado nos processos de reconquista da França Equinocial e das ocupações holandesas.⁴

As províncias do Sul, e o Rio de Janeiro em particular, eram mais acostumadas à autogestão, não sendo raro ocasiões em que o auxílio para a expulsão de inimigos e invasores, estando eles no continente Americano ou Africano, partissem de decisões individualizadas de indivíduos como Correia de Sá, em seu processo para a reconquista da Angola.⁵

Assim, não seria equivocado afirmar que no Norte prevaleciam facções com foco na associação com Portugal, enquanto que, no Sul, seria mais vantajoso considerar a possibilidade de uma autogestão, como propriamente indicado pelo apoio dado à decisão de permanecer no Brasil e desafiar a decisão das Cortes, tomada por D. Pedro (ou então, em fato associado, pelo número vultuoso de oito mil assinaturas que acabaram por convencer o monarca a permanecer no Rio de Janeiro).

O CONDE DE DUNDONALD

Quando da declaração da Independência do Brasil, as resistências das províncias mais afastadas resultaram em conflitos armados. Nesse sentido, tornou-se necessária a montagem de uma expedição que garantisse a unidade territorial frente ao processo de separação iminente. Aqui, novamente, os laços portugueses do Brasil se mostram como problema, pois que os navios disponíveis para a formação de uma Armada eram, em sua maioria, associados ao comércio ou ao Estado português, assim como as suas tripulações, como será apontado mais a frente. De mesma forma, os exércitos eram comandados por oficialidade portuguesa, assim como os vasos de guerra, cuja lealdade duvidosa não carece de explicação.⁶

Nesse sentido, e dada a premência dos conflitos para garantir tanto a unidade Imperial quanto a menor resistência possível, tornou-se necessário estabelecer a atuação de oficiais de nações estrangeiras. Nesse sentido, dezesseis oficiais foram convidados a prestarem

² BOXER, Charles Ralph. *A Idade de Ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*. Tradução de Nair de Lacerda; prefácio à terceira edição de Arno Wehling; prefácio à primeira edição de Carlos Rizzini. 3ª. ed., Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 2000 [1962].

³ LIMA, Oliveira. *O Movimento da Independência*. São Paulo: Itatiaia, 1989.

⁴ MELLO, Evaldo Cabral de. *Uma outra independência: o federalismo pernambucano (1817-1824)*. São Paulo: Editora 34, 2014.

⁵ BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1973.

⁶ BITTENCOURT, Armando de Senna (org.). *Introdução à História Marítima*. Rio de Janeiro: SDM, 2006.

seus serviços à causa brasileira, e, dentre desses, figurava o 10º Conde de Dundonald, Thomas Cochrane.

Thomas Cochrane, tendo tido os capitais familiares gastos por seu pai em experimentos científicos na Escócia, encontrou no serviço da Marinha Inglesa a resposta para garantir seu sustento. Tendo entrado no serviço ativo aos 18 anos, foi ascendendo na carreira até galgar a honra de Almirante, participando tanto nas Guerras Napoleônicas quanto na atuação política, enquanto membro do Parlamento.

Em uma atuação contra a Esquadra francesa na Baía da Biscaia, através de manobra arriscada, conseguiu abrir vantagem sobre o inimigo, mas o Comandante em chefe da Esquadra do Canal, Almirante James Gambier, optou por não fazer uso da vantagem.

O Parlamento, não obstante o fato, desejou promover um agradecimento à atuação do Alm. Gambier, que foi fortemente refutado por Cochrane. Diante desta situação, e sendo esta conduzida à Corte Marcial, Cochrane acabou por ser afastado de seus deveres no mar, sendo auxiliado neste afastamento pela sua atuação em favor de uma reforma no Parlamento e Marinha inglesas, que lhe conferiam uma reputação pouco popular.

Envolvido, posteriormente, em uma acusação de golpe financeiro à Bolsa de Valores, foi aprisionado, demovido de sua condecoração da Ordem de Bath e expulso do Parlamento. Entretanto, dias depois, foi absolvido de suas acusações.

Estas situações, e outros mais infortúnios que lhe sucederam, levaram-no a aceitar o convite do Chile para tomar parte na sua guerra de independência, em 1817. É na posição de Almirante no Chile que encontra o convite estendido por D. Pedro I para que este viesse auxiliar no estabelecimento da independência do Império do Brasil.⁷

A VISÃO DE COCHRANE: A ARMADA BRASILEIRA, SUA PRÓPRIA ATUAÇÃO, A SITUAÇÃO DO BRASIL

A obra em que se escrevem as memórias de tal serviço, nomeada *Narrative of Services in the Liberation of Chili, Peru and Brazil*, foi escrita pelo Conde de

seu próprio punho. O teor, no entanto, não é autobiográfico, antes, escusatório. Os escritos desenvolvem-se como uma justificativa de ações e prestação de contas, certamente escritos como resposta às difamações que o Almirante sofreu no curso de suas ações, difamações que este listou em sua obra, uma alteração entre o Almirante, seus feitos, e um acusador invisível que personifica as afrontas que este afirma ter sofrido.⁸

Sendo advindo de uma visão unilateral, não se pretende nessas páginas proclamar algum juízo de valor sobre a veracidade das explicações e narrativa, mas antes, obter deste autor sua visão sobre a importância da Armada Imperial no processo de Independência do Brasil.

Nas páginas iniciais, julga o autor necessário explicar as condições de seu convite ao serviço do Brasil, o processo da viagem e sua impressão inicial dos vasos brasileiros. Quando deste último momento, afirma o Almirante que “the worst kind of saving – false economy- had evidently established itself in the Brazilian Naval Administration”,⁹ com isto criticando o salário fornecido aos marinheiros, dez mil réis mais barato que o serviço nos barcos mercantes. Para a nau que acabaria tomando por capitânia, a *Pedro I*, elogiou suas provisões e navegabilidade.

Com relação à tripulação, afirmou que “[os homens] were of a very questionable description – consisting of the worst class of Portuguese, with whom the Brazilian portion of the men had an evident disinclination to mingle”,¹⁰ ainda citando a relutância do Imperador em apontar que estes homens combateriam seus compatriotas, através do uso de frases como “ataque às forças parlamentares portuguesas”, com o que buscava indicar que a guerra seria feita contra as Cortes, não contra Portugal ou seu rei.

A isto se seguem considerações com relação à dificuldade de estabelecer com os ministros os termos de seu posto na Marinha brasileira, assim como os valores de seu pagamento. Neste trecho de suas memórias, o Almirante transcreve trechos de discussões, cartas e demais documentos comprobatórios de suas condutas.

⁸ COCHRANE, Thomas. *Narrative of Services in the Liberation of Chili, Peru and Brazil*, Volume 2. USA, 2004, não paginado.

⁹ Ibidem, não paginado.

¹⁰ Ibidem, não paginado.

⁷ MARTINS, Hélio Leôncio. *Almirante Lord Cochrane: uma figura polêmica*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1997.

Antes de partir para o serviço determinado pelo Imperador, qual seja, o combate e posterior dano à Esquadra portuguesa estacionada na Bahia, Thomas Cochrane afirma ter procurado no porto do Rio de Janeiro marinheiros estrangeiros, a fim de suplementar a falta de mãos no convés da Armada, assim como uma medida preventiva contra a situação do serviço, pois que “never before fallen to my lot to command a crew so inefficient”.¹¹

Nesse momento da narrativa, começa a se configurar uma afirmação que vai permear o eixo lógico da obra: essa apontava para a existência de partidos diversos nos jogos políticos do Império, nomeados pelo autor como “facção portuguesa” e “facção brasileira” ou “patriótica”. Essa bilateralidade, assim como no plano físico, marcaria um esforço cisalhante no tecido social do Império, pois que seria do interesse da “facção portuguesa” o retorno ao status quo anterior ao da proclamação da Independência, contribuindo para isso com a promulgação de caos social, ódio contra a figura do Almirante e divisão entre os centros políticos do Império.

Também afirma Cochrane que esse ódio da facção portuguesa podia ser traçado à sua nacionalidade, pois que o fim dos monopólios comerciais acabara por prejudicar os negócios dos negociadores portugueses. Nas palavras do autor, “whom (os portugueses) cordially hated”.¹²

O Almirante afirma que o tamanho de sua Armada era de quatro navios quando de sua partida do Rio, pois que alguns ficaram para trás para terminarem de ser armados ou reparados. No navio capitânia, estavam embarcados 160 marinheiros ingleses e americanos e 130 escravos libertos na condição de “marines”, isso é, tropa embarcada.

No dia 4 de Abril, a Armada brasileira encontrou a força do Almirante português, no que Cochrane, com um menor número de navios e desconfiado de sua tripulação, optou por não combater de forma direta, mas antes, tendo visto na linha inimiga uma abertura, optou por quebrar a linha de batalha e separar quatro navios inimigos.

Tendo prosseguido com seu plano e sinalizado com as bandeiras, e afirmando em suas memórias que tal

manobra seria capaz de prover vantagem no combate, o Almirante se surpreendeu quando nenhum dos navios de sua Armada seguiu seu exemplo.

Somando-se ao fato de não ter sido obedecido, afirma o autor que o fogo naval dado pelo navio capitânia, além de ser de baixa qualidade, foi atrapalhado por dois marinheiros portugueses que, tendo sido encarregados de fornecer a pólvora, não só retiveram o fornecimento desta, como também prenderam os dois responsáveis por levá-la para os requerentes.

Nas palavras do Almirante, “extremely annoyed at this failure”,¹³ Cochrane estabeleceu inquérito quanto à desobediência de suas ordens e demais acontecimentos, tendo concluído que a Armada, tendo sido apressada para se lançar ao mar, estava extremamente deficitária. Isso posto, e tendo dado voz às suas críticas em carta, em que se listam diversas ausências materiais, como cartuchos não apropriados ao serviço, armas sem travas, necessitadas de constante secamento com esponja, velas podres, cama do morteiro podre e pólvora sem força para fornecer a necessária velocidade inicial.

Da mesma forma, criticou os “marines”, por sua falta de entendimento de exercícios de armas, grandes ou pequenas, ou ainda o uso de espadas, que não compreendiam, assim como sua postura, já que se recusavam a limpar suas próprias cobertas e se tornavam em atrapalho aos marinheiros, obrigados a trabalhos de limpeza.

Com relação aos marinheiros, ele afirma que seria proveitoso a escolha de jovens de 14 a 20 anos para o treinamento, de forma que estes viessem a se tornar eficientes, já que “(os marinheiros brasileiros) are not only totatlly unpractised in naval profession, but are too old to learn”.¹⁴

Na mesma carta, ele cita que um dos navios da Armada estava a ponto de se entregar à força inimiga, graças à atuação de sua tripulação, como lhe foi relatado pelo comandante da embarcação, numa demonstração da evidente reticência dos marinheiros portugueses de atacar seus conterrâneos.

Tendo tomado ciência desta situação, Cochrane opta por dissolver o estado da Armada como antes estabele-

¹¹ Ibidem, não paginado.

¹² Ibidem, não paginado.

¹³ Ibidem, não paginado.

¹⁴ Ibidem, não paginado.

cido, tendo para isso ordenado que esta se concentrasse em Morro de São Paulo, na Bahia. Lá, ele retira todos os oficiais e marinheiros aptos dos outros navios da Armada e, com eles, equipa primariamente o capitânia *Pedro Primeiro*, e, secundariamente, o *Maria da Glória*.

Essa primeira escaramuça e contato do Almirante com sua Armada foram aqui relatados como forma de estabelecer uma consideração quanto à natureza de nossas forças no processo de independência. Posteriormente a essa decisão, Thomas Cochrane narra suas ações no processo de expulsão da Esquadra da Bahia, sua manobra de dissimulação para a conquista do Maranhão e Pará e o processo de retorno para o Rio de Janeiro, em que narra as honras recebidas pelo Imperador. Nesse intervalo da obra, encontra-se delimitado de forma evidente a visão do Almirante com relação à sua atuação nas batalhas pela independência.

Ao longo da obra, encontram-se espalhadas diversas afirmações, acompanhadas de trechos de cartas, recibos, documentos e relatos que visam evidenciar o que o Conde de Dundonald apresenta como maquinações, incorreções e injustiças cometidas contra a sua pessoa e à coletânea de seus serviços.

Essas afirmações, de uma forma geral, giram em torno de quatro polos: a deturpação do poder provincial, o injustiçar de suas ações, a apreensão de coisas que o autor considerava suas por direito e as tentativas de rebaixamento político.

Como exemplo de uma situação atinente ao primeiro eixo, Cochrane cita a rapidez com que a Junta Provisória, que estabelecera no Maranhão, busca exercer vingança sobre os portugueses remanescentes, coisa por ele proibida. Não só isso, como também, posteriormente, o corpo eleito como medida contra a violência se apropria do poder, demovendo os nomes que o Almirante indicara como pertinentes devido aos seus serviços e inserindo membros de sua própria família, em uma acusação de nepotismo.

Como injustiçamento, temos a decisão dos tribunais do Rio de Janeiro, de maioria portuguesa, de considerar que as presas feitas por Cochrane em guerra seriam ilegais, através da divulgação de decreto posterior ao ato do aprisionamento.

Na mesma linha de raciocínio, o aprisionamento de embarcações capturadas por Cochrane, conside-

radas por este como sendo suas, e a posterior transferência destas para as mãos do português, antigo dono, com a inclusão das cargas que, originalmente, não faziam parte da embarcação, assim como o sumiço inopinado de objetos de valor das cargas apreendidas e uma tentativa, frustrada com o auxílio do Imperador, de tomar posseção do valor recolhido no cofre do navio capitânia.

Por fim, o autor relata diversas tentativas de demover o apreço que o Imperador e a população tinham dele, através da publicação de cartas de reprovação de suas atitudes em assuntos menores, relativos à sua manutenção dos assuntos navais, assim como seu rebaixamento de posto através de uma carta inopinada promulgada sem antecedente ou aviso.

Essas atitudes eram consideradas pelo Almirante como maquinações da citada “facção portuguesa” a fim de promover a fraqueza do Império para a recuperação da condição anterior de colônia, sendo que em diversas ocasiões buscou o autor eximir a figura do Imperador da culpa por essas maquinações, respondia com um memorando de suas visões do serviço que prestara à nação.

Dessas, retira-se “a country whose entire independence was thus obtained by our personal sacrifices”, “knowing that everything depended upon the annexation and pacification of the Northern provinces”, “the revolutionary proceedings in the North, the integrity of the empire was at stake”.¹⁵

CONCLUSÃO

As palavras do Almirante, acima citadas, demonstram a importância que este associava às suas ações para o estabelecimento do Império, e, portanto, da Independência. Cabem aqui, no entanto, algumas considerações.

Primeiramente, o caráter unilateral deste trabalho impede-o de ser capaz de formar imagem precisa da veracidade das afirmações apresentadas pelo Almirante Cochrane. Seria impróprio considerar uma fonte histórica unilateral no processo de construção de uma narrativa histórica, ainda mais quando esta fonte se encontra em evidente litígio com relação aos outros

¹⁵ Ibidem, não paginado.

participantes históricos dos eventos. Esse percalço não invalida, de forma alguma, a validade de uma análise apreciativa de uma narrativa que parece se constituir de forma argumentativa, ainda que seja um momento inicial no processo de pesquisa deste tema.

Em sequência, as afirmações do Almirante devem ser tomadas com o devido peso. Não é novidade a necessidade de autopromoção, seja por razões de ego ou razões de serviço, e a narrativa histórica pode ser distorcida para servir ao narrador, sendo que neste caso em específico, um aumento no nível das ações tomadas no cenário das escaramuças serviria para intensificar o contraste entre os benefícios obtidos pela nação e os desserviços realizados pelos seus ministros e a “facção portuguesa” contra a pessoa do Almirante e seus subordinados, que esperavam compensação pelos seus serviços.

Da mesma forma, a narrativa não pode ser completamente descartada, pois que os assuntos tratados pelo Almirante não são novidades na historiografia, e muito já se tem escrito nas constatações de assuntos como os “Brazis”, como o mesmo escreve em seu relato, isto é, a não unidade entre as províncias do norte e as do sul, a pluralidade de interesses na causa imperial e demais dinâmicas da política imperial brasileira.

Qual é, no entanto, o papel da Armada Imperial no processo de independência? Podemos retirar das memórias do Almirante Cochrane as ações realizadas pela força naval considerada. De um olhar técnico, temos um conjunto de manobras que podemos classificar em um agrupamento de atividades específicas. Primeiramente, o desembarque de tropas nas províncias do Norte e a posterior organização destas de forma a garantir a estabilidade do governo recém-instituído, no que essas passaram a realizar trabalho de polícia e o eventual ulterior combate às forças de guerrilha que tenham se estabelecido no interior dos territórios recentemente ocupados. Nesse sentido, é interessante relatar a surpresa do Conde de Dundonald ao se deparar com as requisições de um grupo de tropas formado por indígenas e indivíduos desprovidos, para parafrasear o autor, que, após a liberação do Maranhão, se puseram a requisitar pagas e prêmios pelo seu esforço no processo de independência, esforço que Lorde Cochrane não reconhece, mas se

vê na obrigação de pagar, a fim de garantir a estabilidade interna da província.

Posteriormente, o bombardeio de praças terrestres, que, mesmo não realizado em grande escala nos primeiros embates do processo de independência, se mostrou como manobra essencial para a demonstração de força e convencimento, principalmente de tropas reticentes, da necessidade de capitulação quando enfrentando a presença da Armada estabelecida em suas águas e baías, como descrito pelo autor na sua ocupação do Maranhão. Nesse episódio, quando as tropas portuguesas, desconfiadas do estratégia utilizado para promover a rendição ao governo imperial, se recusaram a embarcar nas naves que as conduziram de volta a Portugal, foram convencidas a cessar sua resistência quando um tiro de alarme foi dado sobre a cidade, e as tropas já embarcadas ameaçadas em sua integridade física pela presença e manobra do navio capitânia.

Podemos por fim relatar a própria ação naval da Armada, elemento-chave na manutenção e estabelecimento da independência nas províncias do Norte. As ações da Armada brasileira foram responsáveis pela expulsão da esquadra de bloqueio de Portugal da Bahia, sua posterior perseguição e captura de navios do comboio, pelo estabelecimento de defesas e, principalmente, pela rápida resposta oferecida quando da chegada de notícias de insurreições e conflitos. Na era considerada, foi a presença da Armada que permitiu a resolução eficiente do conflito, que, graças à sua maior velocidade de ação, permitiu a derrubada dos sistemas opositores antes que estes pudessem se estabelecer de forma mais completa.

A independência não foi o resultado de um relacionamento natural ou uma irmandade nascida de igual passado histórico, mas antes, uma situação forçada por circunstâncias externas, tal qual o desejo do regresso do monarca à sua terra natal, e posta em execução pela mão de um estrangeiro desafortunado que comandava força naval crucial para o estabelecimento de nossa unidade, homem que, movido por interesse pecuniário ou busca da restauração de sua honra, acabou por unificar dois territórios gêmeos através de manobras peculiares e escrever, ao longo de sua vida, seu nome nos anais da independência de quatro países diferentes.

REFERÊNCIAS

- CASTRO, PAULO; RODRIGUES PEREIRA, José António. *Da Armada Real para a Marinha Imperial*. Rio de Janeiro: SDM, 2020. Disponível em <<https://www.naval.com.br/blog/2020/06/20/da-armada-real-para-a-marinha-imperial/>>. Acesso em 6 ago. 2021
- PAULA, Eurípedes Simões de. “Pequena nota sobre o papel da Marinha Imperial no processo da Independência”, 3ª Seção de Estudos, 1972.
- Encyclopaedia Britannica. *Thomas Cochrane, 10th Earl of Dundonald*. Disponível em <<https://www.britannica.com/biography/Thomas-Cochrane-10th-earl-of-Dundonald>>. Acesso em 6. ago. 2021
- XAVIER, Ângela Barreto & HESPANHA, António Manuel. “A representação da sociedade e do poder”. In: MATTOSO, José (Dir.). *História de Portugal: o Antigo Regime (1620-1807)*. Volume coordenado por António Manuel Hespanha. Lisboa: Estampa. 1993. v.4.
- BOXER, Charles Ralph. *A Idade de Ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*. Tradução de Nair de Lacerda; prefácio à terceira edição de Arno Wehling; prefácio à primeira edição de Carlos Rizzini. 3ª. ed., Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 2000 [1962].
- LIMA, Oliveira. *O Movimento da Independência*. São Paulo: Itatiaia, 1989
- MELLO, Evaldo Cabral de. *Uma outra independência: o federalismo pernambucano (1817-1824)*. São Paulo: Editora 34, 2014.
- BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1973.
- BITTENCOURT, Armando de Senna (org.). *Introdução à História Marítima*. Rio de Janeiro: SDM, 2006.
- MARTINS, Hélio Leôncio. *Almirante Lord Cochrane: uma figura polêmica*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1997.
- COCHRANE, Thomas. *Narrative of Services in the Liberation of Chili, Peru and Brazil, Volume 2*. USA, 2004, Não Paginado.

“METADE DA ESQUADRA INIMIGA É NOSSA, POR QUE VOU CORTAR SUA LINHA”: A ARMADA IMPERIAL E A GUERRA PELA INTEGRIDADE TERRITORIAL DO BRASIL

Aspirante (IM) Pedro Lucas de Deus dos Santos

A nau *Pedro I* figura, em sua máxima expressão, a temática aqui abordada, pois percorre o fluxo histórico dos acontecimentos do início do século XIX no Brasil, acomodando a Família Real Portuguesa, ao escapar das tropas napoleônicas na Europa e ao transferir a sede da monarquia portuguesa para o Brasil. Além disso, participou, pelo rio Oiapoque, da conquista de Caiena, na Guiana Francesa, e contribuiu para o domínio da Província da Cisplatina, no litoral sul do Brasil. Além destes eventos, a embarcação foi o capitânia inaugural da recém-criada Armada Imperial Brasileira, sendo o primeiro navio a hastear a bandeira do Império do Brasil. Participou ativamente nas Guerras de Independência com o objetivo de fazer cumprir, nas regiões do Grão-Pará, Maranhão, Bahia, e na Província da Cisplatina, os efeitos do processo emancipatório iniciado “às margens plácidas do Ipiranga”.¹

Este artigo tem como objetivo elencar, dentro do cenário histórico do processo emancipatório do Brasil, a atuação da Marinha na Campanha da Independência e sua importância na afirmação e manutenção da integridade territorial, bem como a formação da Armada Imperial Brasileira. Para tal, foi consultada a historiografia especializada, produzida pela própria Marinha do Brasil,² o diário do Frei Manoel Moreira



Nau Pedro I

Construída em 1763 no Arsenal de Marinha da Bahia para a Armada Real Portuguesa, a Nau foi intitulada de *Santo Antônio* e *São José*, após reformas em 1794, passou a ser a *Infante D. João Carlos*. Em 1808, já como Martins de Freitas acomodou a Família Real Portuguesa na transferência da sede da monarquia para o Brasil. Somente em 1822, agora intitulada *Pedro I*, a nau com 60 metros de quilha, três robustos e elegantes mastros, e 74 canhões, passou a integrar, como navio capitânia, a Armada Imperial Brasileira.

Autoria: Edoardo De Martino

Acervo da DPHDM

da Paixão e Dores,³ e o livro de História Naval do Capitão de Mar e Guerra William Carmo Cesar.⁴ Inicialmente, será contextualizado o panorama da chegada da família real no Brasil e os impactos desse evento, destacando a Campanha da Independência e a maneira como a Marinha, desde 1808, fez-se presente no

¹ BITTENCOURT, Armando de Senna (org.). *Introdução à história marítima brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006, p. 79-80.

² LOPES DA SILVA, Carlos André. “A transmigração da família real para o Brasil e a independência”, in BARBOSA JÚNIOR, Ilques & ABREU, Guilherme Mattos de. *Marinha do Brasil: uma síntese histórica*. Rio de Janeiro: SDM, 2018.

³ DORES, Fr. Manoel Moreira da Paixão e. *Diário da Armada da Independência*. Salvador: Livraria Progresso Editora, 1957.

⁴ CESAR, William Carmo. *Uma história das Guerras Navais: o desenvolvimento tecnológico das belonaves e o emprego do Poder Naval ao longo dos tempos*. Rio de Janeiro: FEMAR, 2013.

cenário político do século XIX, alcançando o ápice de sua relevância na conformação do território brasileiro.

No início do século XIX, Napoleão ascendia na Europa em seu projeto expansionista, porém a superioridade naval da marinha inglesa levou o general a buscar estrategicamente um outro cenário de atuação no conflito contra a Inglaterra, estabelecendo em 1806, pelo Decreto de Berlim, um bloqueio continental que às nações europeias foram impostas a adesão, sob pena de retaliação pela poderosa guarnição francesa. Dentro desse cenário, pressionado pelos franceses e ingleses, o governo de Portugal, que mantinha boas relações comerciais com a Inglaterra, optou pela não-adesão ao bloqueio, o que resultou na rápida resposta de Napoleão. No ano seguinte, pelo tratado de Fontainebleau, firmado com a Espanha, definia-se a invasão do reino português.

Com as tropas napoleônicas nas proximidades da fronteira lusa, no mesmo ano foi realizada a Convenção Secreta de Londres,⁵ em que foram decididas as normas protetivas para Portugal: a Inglaterra, garantiria o apoio naval necessário para a transferência da sede da monarquia portuguesa para uma de suas colônias, o Brasil, e em contrapartida Portugal garantiria uma série de benefícios aos ingleses, tais como a entrega da esquadra lusa ao britânicos, potencializando o poderio da armada inglesa, e a concessão portuária de comercialização entre as duas nações, rompendo assim o pacto colonial que estabelecia a exclusividade de importação e exportação somente entre a colônia e a metrópole.

Acompanhada de 16 naus inglesas, “[...] composta pelas naus *Príncipe Real*, *Afonso de Albuquerque* e *Medusa*, da nau inglesa *Bedford*, da fragata *Urânia*, do bergantim *Três Corações* e transporte *Alexandre*”,⁶ a chegada da Família Real à Bahia em 22 de janeiro de 1808 é garantida pela força naval, e em 07 de março do mesmo ano, junto à Brigada Real da Marinha, D. João estabelece a Corte portuguesa definitivamente no Rio de Janeiro.⁷ Em acordo com a necessidade de se constituir uma estrutura administrativa correspondente às novas demandas político-econômicas e militares

oriundas da transferência da sede da monarquia portuguesa para o Brasil, foi instalado, em 11 de março de 1808, a Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, sob os mesmos moldes dessa Secretaria de Estado criada em 1736 no reinado de D. João V.

Além desta Secretaria, corroborando para o desenvolvimento de uma unidade militar, alguns departamentos, já estabelecidos em Portugal, foram instalados no Brasil. Houve, no entanto, a necessidade de se criar outros; de modo geral, pode-se destacar: o Arsenal de Marinha, o Quartel-General da Armada, a Intendência e a Contadoria, o Arquivo Militar, o Hospital de Marinha, a Fábrica de Pólvora, situada no atual Jardim Botânico, o Conselho Supremo Militar e a Academia Real de Guardas-Marinha.⁸ Após a Independência, a Academia foi crucial na formação de novos membros da Armada Imperial.

Contracenando com a invasão francesa do território português na Europa, o Príncipe Regente D. João, após romper todos os tratados firmados entre França e Portugal, decidiu contra-atacar em terras para além do continente europeu, nos limites fronteiriços entre o Brasil e a colônia da Guiana Francesa, respondendo às pressões impostas pelas tropas napoleônicas.

A força militar formada para o confronto contava com a participação de ingleses, portugueses e de brasileiros, e estava sob o comando do Tenente-Coronel Manuel Marques d’Elvas Portugal que dispunha de uma esquadilha composta pelas seguintes embarcações: escuna *General Magalhães* (capitânia); *cutters Vingança* e *Leão*; três barcas-canhoneiras; sumaca *Ninfa*; dois obuseiros; iate *Santo Antônio*; e a lancha *São Narciso*, corveta inglesa *Confidence*, brigue *Infante D. Pedro* e *Voador*.⁹

Em primeiro de dezembro de 1808, a tropa de D. João, com cerca de 700 homens armados, desembarcou no território francês, e avançou rumo à capital Caiena à medida que ganhavam o conflito; pelo rio Oiapoque, a frota naval comandada pelo Comandante Yeo dominava as edificações de defesa e apoio inimigo, obtendo o domínio sob a colônia francesa em 12 de janeiro de 1809, quando o governo local se rendeu. Esse foi o primeiro ato de D. João no que tange a uma

⁵ BITTENCOURT, op. cit., p. 66.

⁶ Ibidem

⁷ Ibidem

⁸ CESAR, op. cit., p. 173.

⁹ BITTENCOURT, op. cit., p. 69.

resposta à França no âmbito da política externa, em menos de um ano após o estabelecimento da coroa lusa no Brasil.¹⁰ A dominação da região foi relevante para o estabelecimento dos limites territoriais do país realizado posteriormente, garantindo ao Brasil a delimitação do atual estado do Amapá.

Outra incursão realizada no período joanino foi a tentativa de anexar às terras do Brasil o território, antigamente sob o domínio castelhano, nas proximidades do Rio da Prata, a Banda Oriental do Uruguai. Movimentados pelos ideais libertários do pensamento iluminista e encabeçados por José Gervásio Artigas, as camadas populares da Banda Oriental se recusavam a aderir ao projeto político das Províncias Unidas do Rio da Prata. Dessa forma, a Coroa portuguesa conseguiu o apoio, não tão duradouro, das lideranças de Bueno Aires. Embarcaram na empreitada, em 12 de junho de 1816, uma corveta, uma fragata, cinco naus e seis brigues, capitaneadas pela nau *Vasco da Gama*, juntos de seis navios que já estavam rumo a Santa Catarina. A força naval se dividiu em duas, uma pelo Rio da Prata em direção a Montevidéu, para realizar um bloqueio naval à cidade, e outra seguiu pelo Rio Uruguai, auxiliando as forças portuguesas frente aos ataques de resistência local.¹¹

No final do ano de 1816, Montevidéu estava rendida à ação de pacificação de D. João na Banda Oriental; porém, Artigas continuou a resistir ao desdobramento português mediante a atuação de corsários que atacavam os navios portugueses a partir da colônia de Sacramento, causando grandes estragos às tropas em terra que ficaram desmuniadas e desprovidas de apoio naval. A solução foi utilizar as tropas terrestres para destruir pontos estratégicos da linha inimiga como a Colônia de Sacramento e Paissandu. Após o último episódio de atuação da Força Naval – em que se destacou a corveta *Maria da Glória* com o aprisionamento de um corsário inimigo e recuperação de dois navios mercantes, *Ulisses* e *Triunfantes*, em 31 de julho de 1821 – cerca de cinco anos após o início das ações de incorporação da região do Rio da Prata, a deputação local aprovou a incorporação da Banda Oriental ao governo português, sob o título de Provín-

cia da Cisplatina.¹² No entanto, a noção de unidade política concorrente com a política nacional vigente não duraria por muito tempo, fato que incluiu a região sul na Guerra de Independência e, posteriormente, resultaria na Guerra da Cisplatina (1825-1828).

A revolta ocorrida em 1817, na capitania de Pernambuco, foi a última do período colonial que desafiou a estrutura governativa da monarquia portuguesa. Dentre as causas do movimento, está a cobrança de impostos na localidade para patrocinar a campanha da Cisplatina; e a transferência da sede da Coroa para o Brasil, pois tal ato contrariava a ambição de poder das elites locais, principalmente após D. João elencar portugueses para exercer importantes funções administrativas em Pernambuco. Para fazer sucumbir a insurreição, o Governador da Bahia enviou para Pernambuco a corveta *Carrasco*, o brigue *Mercúrio* e uma escuna, com o intuito de estabelecer o bloqueio dos portos de Recife e assim apagar a chama revolucionária pernambucana.

Outras duas Divisões Navais incorporaram a reação joanina à rebelião, uma comandada pelo Chefe de Esquadra Rodrigo José Ferreira Lobo, composta pelos brigues *Benjamin* e *Aurora*, e pela escuna *Maria Teresa*; e outra comandada pelo Chefe de Divisão Brás Caetano Barreto Cogomilho, composta pela nau capitania *Vasco da Gama*, os transportes *Santiago Maior*, *Almirante*, *Harmonia*, *Joaquim Guilherme*, *Feliz Eugenia*, *Olímpia*, *Ateneu*, *Bela Americana* e *Bonfim*, e a fragata *Pérola*.¹³ Em terra, da Bahia, foram enviados para Pernambuco dois regimentos de cavalaria e dois de infantaria. Após o bloqueio do porto de Recife e da invasão da cidade pelas tropas enviadas portuguesas, o movimento separatista teve seu fim em 20 de maio de 1817.

Após a derrota de Napoleão pelas tropas europeias na Batalha de Waterloo, os representantes dos países que derrotaram a França – Inglaterra, Prússia, Áustria e Rússia – reuniram-se em Viena para redefinir limites territoriais alterados pelo expansionismo napoleônico e remodelar o cenário político da Europa, de modo a reestabelecer o Antigo Regime.¹⁴ Portugal, no entanto,

¹⁰ Ibidem, p. 69-70.

¹¹ Ibidem, p. 70.

¹² LOPES DA SILVA, op. cit., p. 85.

¹³ BITTENCOURT, op. cit., p. 73.

¹⁴ LOPES DA SILVA, op. cit., p. 85.

tinha um empecilho quanto à participação do Congresso: o rei não estava, formalmente, em seu reino, mas numa possessão territorial dele. Para sanar tal questão, D. João elevou o Brasil à uma condição equivalente à da metrópole, com a instituição do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves.

O contraste entre a flexibilização da estrutura colonial no Brasil e governança administrativa do território português por um comitê controlado por um inglês, minava a noção de autonomia política portuguesa no território luso em favor da brasileira em terras ultramarinas, o que gerou insatisfação nos portugueses residentes da metrópole. A ruptura do chamado “pacto colonial”, conforme expressão de Fernando Antônio Novais, na abertura de portos em 1808, proporcionou a longo prazo certa liberdade fiscal e comercial nos portos da colônia; e as conquistas da Guiana Francesa e da Província da Cisplatina, aumentavam o poderio econômico e geopolítico do Brasil. Somado a esse cenário, o “estado de ‘abrasileiramento’ da Monarquia portuguesa”¹⁵ fez eclodir, em 1820, a Revolução do Porto, um movimento revolucionário, de caráter liberal, que ambicionava a instalação de uma Assembleia Constituinte – as Cortes – para instaurar uma monarquia constitucional, subordinando a Coroa ao Legislativo. Além de exigir o retorno do rei a Portugal, o movimento também objetivava reativar a antiga condição do Brasil – a de dependência econômica e política nos moldes do “pacto colonial” – de modo a reestruturar a capital administrativa do Império Luso.

O cenário revolucionário e o medo de perder o trono, provocaram o retorno de D. João, em 1821, a Portugal, deixando no Brasil, como príncipe regente, seu sucessor na linhagem Bragança, D. Pedro de Alcântara. As imposições das Cortes para que fossem transferidas de volta para Portugal as principais instituições criadas por D. João, a reafirmação do “pacto colonial” e a exigência do retorno do príncipe regente às terras lusas, bem como o desacato à dinastia de Bragança, gerou uma resposta imediata de D. Pedro, em 09 de janeiro de 1822, conhecida como Dia do Fico, em que o regente declarou que permaneceria no Brasil, a despeito das ordens vindas de Lisboa. Além disso, em

maio do mesmo ano, foi decretado o “Cumpra-se”, ocasião na qual ficou determinado que as exigências emitidas pelas Cortes no que tange às questões brasileiras, somente seriam validadas com a aprovação de D. Pedro I. Neste cenário, o Príncipe nomeou José Bonifácio de Andrade e Silva, adepto da emancipação do Brasil sob o modelo político monárquico constitucional, para exercer a liderança de um novo Gabinete de Ministros.

Em agosto, chegou ao Rio de Janeiro a notícia de que as Cortes intensificariam a pressão política, exercida até então, sobre o Brasil. D. Leopoldina, esposa do Príncipe regente que se fazia ausente devido à sua viagem a São Paulo com intuito de manter o governo local alinhado com sua política, reúne o Conselho de Estado, junto a José Bonifácio, para que fosse discutida a imediata autonomia política brasileira frente à ameaça vinda de Portugal. Acordada a necessidade de emancipação, a carta da Princesa Regente é enviada a D. Pedro I, que em 7 de setembro a lê nas proximidades do Ipiranga. Apesar do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais aceitarem a conclamação do Príncipe, a declaração emanada das margens do rio Ipiranga não fluiu pelas demais regiões do Brasil.¹⁶

Apesar de declarada, a Independência não foi aceita em todo território. Imediatamente, quatro polos representaram resistência ao governo de D. Pedro I ao não aderirem o projeto emancipatório: Belém, Maranhão, Bahia e a Província da Cisplatina. Nas províncias da banda Norte-Nordeste, as tropas militares destacadas foram reforçadas, a fim de manter afinidade com Lisboa, tendo destaque pelo alto conglomerado comandado pelo Brigadeiro Inácio Luís Madeira de Melo, a província de Salvador. No sul, a divisão da guarnição frente à Independência era figurada de um lado pelo General Carlos Frederico Lecor, a favor da emancipação política, de outro, pelo seu subcomandante, D. Álvaro da Costa de Souza Macedo, que concorria à ideia de subordinação do Brasil a Lisboa.

Diante desse panorama, José Bonifácio notou a necessidade da formação de uma forte Esquadra Imperial Brasileira para fazer processar, pelo mar, a conclamação propagada nas margens do Ipiranga, de modo a conformar as delimitações do território brasileiro. Em outubro do ano da Independência, o primeiro bra-

¹⁵ Ibidem, p. 86

¹⁶ BITTENCOURT, op. cit., p. 74

sileiro nato a se tornar Ministro da Marinha, o Capitão de Mar e Guerra Luís da Cunha Moreira, também intitulado Visconde de Cabo Frio,¹⁷ iniciou a formação da Marinha Imperial. Frente às dificuldades orçamentárias para se adquirir novos navios, bem como as despesas decorrentes, alguns navios portugueses que estavam no Brasil foram incorporados à força naval. O Arsenal de Marinha, apesar das dificuldades enfrentadas quanto à falta de materiais e à mão de obra qualificada, exerceu importante função na reparação de navios, neste cenário inicial. A nau *Pedro I*, as fragatas *Niterói*, *Ipiranga*, e *Paraguaçu*, além das corvetas *Maria da Glória* e *Liberal*, são exemplos das embarcações que passaram a ser assistidas pelo Arsenal.¹⁸

A dificuldade quanto ao quantitativo de oficiais e praças brasileiros natos, contracenando com o alto número de marinheiros estrangeiros habilitados e experientes após o fim das guerras napoleônicas, sobretudo ingleses e franceses, evidenciou uma solução para corresponder a demanda de pessoal que a formação de uma armada exigia; dentre os destacados estão:

John Taylor, Thomas Cochrane, John Grenfell, Jaime Shepherd, Teodor Beaurepaire e James Norton. Atuando de modo decisivo em Lisboa, quanto à aquisição de material e recrutamento de pessoal para a Armada Imperial, destacou-se em seu serviço como diplomata brasileiro em Londres, o Marquês de Barbacena, Felisberto Caldeira Brant.¹⁹ Para suportar os custos com o material flutuante e com a contratação de estrangeiros e mesmo pagamento de soldos aos brasileiros, foi aberta uma subscrição pública.

As instituições estabelecidas no período joanino também foram integradas ao projeto da estruturação da força naval brasileira, dando destaque à Companhia de Guardas-Marinha, pelo papel que esta exercera na formação e integração de brasileiros natos na composição da Marinha do Brasil. Na Tabela 1 estão listados os componentes da Primeira Esquadra da Independência.

A Marinha do Brasil, portanto, nasce da urgência de resguardar a integridade territorial, figurativamente, atuando como uma agulha que, costurando o

Tabela 1. A Composição da Primeira Esquadra da Independência

Classificação	Nome	Canhões	Nome Anterior
Nau	<i>Pedro I</i>	74	<i>Martins de Freitas</i>
Fragata	<i>Piranga</i>	68	<i>União</i>
	<i>Paraguaçu</i>	48	<i>Real Carolina</i>
	<i>Niterói</i>	40	<i>Sucesso</i>
	<i>Tetis</i>	–	–
Corveta	<i>Maria da Glória</i>	24	–
	<i>Liberal</i>	28	<i>Gaivota</i>
Brigue	<i>Cacique</i>	18	<i>Reino Unido</i>
	<i>Real Pedro</i>	14	–
	<i>Rio da Prata</i>	14	<i>Leopoldina</i>
	<i>Guarani</i>	16	–
	<i>Caboclo</i>	18	–
	<i>Atalante</i>	10	–

Fonte: CESAR, William Carmo. *Uma história das Guerras Navais: o desenvolvimento tecnológico das belonaves e o emprego do Poder Naval ao longo dos tempos*. Rio de Janeiro: FEMAR, 2013. p. 173. (grifo nosso).

¹⁷ LOPES DA SILVA, op. cit., p. 92.

¹⁸ BROTHERHOOD, Karina. “Trabalho e organização do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na década de 1820” in *Revista Navigator*, v. 2, n. 3, jun. 2006, p. 8-9.

¹⁹ CESAR, William Carmo. *Uma história das Guerras Navais: o desenvolvimento tecnológico das belonaves e o emprego do Poder Naval ao longo dos tempos*. Rio de Janeiro: FEMAR, 2013. p. 173.

litoral brasileiro na Campanha da Independência, fez chegar o processo emancipatório emanado por D. Pedro I, às margens do Ipiranga, às “ilhas”²⁰ do nosso “arquipélago”²¹, mantendo assim em absoluto o território constituinte do Império do Brasil.

No teatro da Guerra da Independência na Bahia, destacam-se a fragata *Niterói* que, comandada pelo Capitão de Fragata John Taylor, expulsou, mediante severos ataques até os limites da Península Ibérica, na foz do rio Tejo, os navios portugueses de apoio aos resistentes em Salvador. Em 1º de abril de 1823, os navios *Piranga*, *Maria da Glória*, *Liberal*, *Guarani* e *Real Pedro*, e o então Primeiro-Almirante da Armada Nacional e Imperial do Brasil e comandante da nau *Pedro I*, Thomas Cochrane, deixavam a Guanabara rumo à Bahia, para estabelecer um bloqueio na cidade de Salvador de modo a impedir a reposição de tropas em terra, o abastecimento e apoio provido pelas tropas portuguesas no mar. A fragata *Niterói* se agrupou dias depois à frota de Cochrane.²²

Achava-me sob a tolda, com o Lord, que ambicioso desejava que se aproximasse o momento de dar começo ao ataque, quando já à distância de meia légua do inimigo me disse desta maneira: – ‘Sr. Cura, **metad de la Esquadra inimiga és nuestra, por que me voy cortar su línea**’.²³[sic] (grifo nosso)

Elaborando uma arriscada tática militar, aproximando-se à tática Meleísta²⁴ (do francês *melee*, que significa confusão) e executada com êxito por Lorde Nelson na Batalha de Trafalgar, e contracenando com

o conceito tático da formação de duas linhas rígidas de batalha, Cochrane colocou o navio de linha, a nau *Pedro I*, entre duas linhas de navios da esquadra brasileira, de modo a atacar a retaguarda da frota portuguesa, sem tempo hábil de apoio da vanguarda inimiga, permitindo assim a passagem do capitânia pela linha inimiga. Todavia, somente esta última embarcação conseguiu o feito, pois, para o sucesso da manobra, o ataque deveria ser feito de forma conjunta e ordenada, além de necessitar de volume e precisão dos tiros de canhão, o que não foi possível por um problema interno às embarcações da frota brasileira. Além da pouca experiência em combate da tripulação daqueles navios, o fator que corroborou para o desfavorável desfecho do conflito reside no comportamento assumido por alguns marujos portugueses, já que:

A indisposição dos marinheiros de origem portuguesa em lutar contra a sua bandeira foi claramente verificada na capitânia, quando marujos chegaram a impedir o fornecimento de pólvora durante o combate, sendo dominados por um tenente britânico.²⁵

Após reorganizar suas forças militares e retirar de sua guarnição aqueles indispostos ao combate, Cochrane alcançou seu objetivo de estabelecer um bloqueio a Salvador, onde sem apoio e abastecimento, as tropas portuguesas se viram pressionadas a abandonar as terras brasileiras. Em 02 de julho de 1823, um comboio português de mais de 70 embarcações, escoltado por 17 navios de guerra, se retirou do Brasil sendo atacado incessantemente pela fragata *Niterói*; além disso, vários navios foram capturados pela frota brasileira. Dessa forma, Salvador aderiu a política emancipatória do Império de D. Pedro I.

No Maranhão, Lorde Cochrane, utilizando-se de uma estratégia fugaz, fez da nau *Pedro I* sua principal ferramenta de dissuasão, representando a excepcional força naval recém-criada, de modo a obter a rendição do Governo local que se mantinha até então firme em apoio à Lisboa. O frei Manoel Moreira da Paixão e Dores narra em seu diário os movimentos estratégicos de Cochrane nesse jogo político:

²⁰ Descrição das Províncias litorâneas que não aderiram a Independência (Ibidem, p.170-172).

²¹ Descrição da extensão do território brasileiro (Ibidem).

²² Ibidem, p. 177-178

²³ O trecho grifado foi escolhido como título deste trabalho e faz parte do relato do dia 04 de Maio de 1823 do Fr. Manoel da Paixão sobre a Campanha da Independência na Bahia in DORES, Fr. Manoel Moreira da Paixão e. *Diário da Armada da Independência*. Salvador: Livraria Progresso Editora, 1957. p. 46.

²⁴ Tática em que cada comandante de unidade tem autonomia de atuação em combate, em detrimento da rígida estrutura de formação em coluna do modelo “formalista”, em que o comandante da Força Naval possui completo controle das unidades.

²⁵ LOPES DA SILVA, op. cit., p. 115.

Demorar-se-ia com S. Excia. pouco mais de uma hora, depois do que, mandando S. Excia. que desse fundo ao Brigue ao pé da Nau, o despediu com ofício ao Governo, em resposta ao que êle havia recebido. Nesse ofício disse S. Excia. ter declarado quem era, que a Nau em que se achava pertencia ao Império do Brasil e não à Grã-Bretanha, como havia dito, e que seus fins eram fazer ali aclamar ao Imperador e Independência, e que, quando o Governo deixasse de aderir a estas condições, veria romper toda espécie de hostilidade por mar e por terra, até que finalmente se conseguisse o desejado fim de unir aquela amena Província ao grande Todo do vasto Império do Brasil.²⁶ [sic]

No dia 26 de julho de 1823, Thomas Cochrane havia recebido um ofício da Junta Governativa da região, respondendo da forma como explicitado acima, usando de um blefe e manipulando o real cenário da expedição. Na mesma noite, o comandante da nau *Pedro I* recebe um ofício em resposta ao seu, contendo a informação de que no dia seguinte o Governador viria a bordo no capitânia aderir espontaneamente à Independência do Brasil, visando à tranquilidade da Província.

No norte do país, mais especificamente no Grão-Pará, apesar de utilizado os mesmos subterfúgios aplicados à Província do Maranhão, a adesão à Independência foi acrescida de uma complexa rede de acontecimentos que permite bifurcações quanto à sua interpretação. O Capitão-Tenente de 27 anos, John Pascoe Grenfell, comandando o brigue *Maranhão*, valeu-se da astúcia tática de Cochrane e alertou aos residentes da Província que uma grande frota naval se aproximava, e que iria retaliar qualquer resistência à Independência.²⁷ Com medo de um ataque, os portugueses aderiram à emancipação brasileira. Contudo, com o passar do tempo, os portugueses voltaram a atacar aqueles que se mostravam favoráveis à autonomia política do país, já que a ameaça feita por Grenfell não se concretizara.

Diante de um cenário conturbado, visando à manutenção da ordem político-social e fazendo valer a unidade Imperial, Grenfell desembarcou com sua guarnição para atuar em terra, e no mar estabeleceu um cerco para que a situação interna não fosse alimentada pelos portugueses. Representando a garantia dos partidários da Independência, em um cenário febril frente à liderança de Batista Campos, sofreu uma tentativa de assassinato, e ao final do mês de agosto, tendo cessado o número de cárceres para os revolucionários, autorizou que os porões do brigue *Palhaço* fossem utilizados como prisão, onde 254 presos foram mortos asfixiados.²⁸ Após malsinações feitas a Grenfell pelo ocorrido no Grão-Pará, o comandante foi julgado por um Conselho de Guerra e absolvido das acusações.

O cenário em que as Províncias da banda Norte-Nordeste aderiram à Independência aprofunda a percepção das relações de poder estabelecidas anteriormente nas capitais, pois a luta pela governança, ora de brasileiros adeptos da Independência, ora de lusitanos adeptos dos ideais propagados pelas Cortes de Lisboa, reflete o complexo teatro político e militar em que a Marinha operou, por vezes de forma pacífica, exercendo sua habilidade diplomática e dissuasória, por vezes mediante o uso da força armada, de modo a impor a ordem no Império e defender a vontade do Imperador.

Na Cisplatina, o plano para integrar a região ao plano da Independência, foi similar ao realizado na Bahia, estabelecendo na cidade de Montevideu, um bloqueio pelo mar e pela terra, sufocando a resistência portuguesa. O Almirante Rodrigo Ferreira Lobo, comandante da Esquadra portuguesa residente nas proximidades do Rio da Prata, declarou-se aliado ao processo da Independência, não conseguindo, no entanto, impor o bloqueio a Montevideu. Foi substituído pelo Capitão de Mar e Guerra Pedro Antônio Nunes, que trouxe consigo uma corveta, três brigues e três escunas que realizaram o bloqueio àquela cidade e forçou uma resposta armada sem vitoriosos. Entretanto, a vantagem de manter o bloqueio pela parte brasileira que ocasionou desabastecimento das tropas inimigas em terra e a notícia de que a região era a último reduto de

²⁶ Relato do dia 26 de Julho de 1823 do Fr. Manoel da Paixão a respeito da Campanha da Independência no Maranhão in DORES, op. cit., p. 112-113.

²⁷ BITTENCOURT, op. cit., p. 77-78.

²⁸ LOPES DA SILVA, op. cit., p. 98.

resistência a emancipação do país resultaram na retirada dos portugueses da região em novembro de 1823.²⁹

Portanto, a Armada Imperial, na Campanha da Independência, exerceu papel crucial nos confrontos, fazendo uso, de acordo com a situação demandada, ora da diplomacia, ora da força do canhão, objetivando estabelecer a integridade territorial do país que se construía e a unidade política do Império.

A Marinha Imperial, seguidos os conflitos da Campanha de Independência do Brasil, atuou ativamente na consolidação do território nas revoltas ocorridas nas regiões já elencadas, de instabilidade política, em que se figurou a ocorrência das Guerras da Independência. A cada conflito, além de estabelecer a integridade dos limites fronteiriços brasileiros, a Marinha também se afirmava e se desenvolvia como força naval relevante no cenário político e militar da época.

REFERÊNCIAS

- BITTENCOURT, Armando de Senna (org.). *Introdução à história marítima brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.
- BROTHERHOOD, Karina. “Trabalho e organização do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na década de 1820” in *Revista Navigator*, v. 2, n. 3, jun. 2006.
- CESAR, William Carmo. *Uma história das Guerras Navais: o desenvolvimento tecnológico das belonaves e o emprego do Poder Naval ao longo dos tempos*. Rio de Janeiro: FEMAR, 2013.
- DORES, Fr. Manoel Moreira da Paixão e. *Diário da Armada da Independência*. Salvador: Livraria Progresso Editora, 1957.
- LOPES DA SILVA, Carlos André. “A transmigração da família real para o Brasil e a independência”, in BARBOSA JÚNIOR, Ilques & ABREU, Guilherme Mattos de. *Marinha do Brasil: uma síntese histórica*. Rio de Janeiro: SDM, 2018.

²⁹ Ibidem

A INDEPENDÊNCIA DO BRASIL NO DIÁRIO DO FREI MANOEL MOREIRA DA PAIXÃO E DORES

Aspirante Lucas Expedito de Paiva Zim

ANTECEDENTES

O mar, com toda sua imensidão, desde os povos mais antigos, revelava-se um grande mistério e temor, poderia ser o lar de criaturas monstruosas, caminho para paraísos perdidos e o reino de Netuno. Mas, a partir dos processos de secularização e de racionalização, do aprimoramento de técnicas e ferramentas, ligados às intenções de expansão territorial, os homens reconheceram a necessidade de se lançar ao mar e conquistar novos domínios.

Evocando o período da expansão marítima europeia, a partir da análise de relatos e fontes históricas, é possível perceber a notoriedade do mar na construção e consolidação das sociedades ultramarinas. Portugal e Espanha, monarquias ultramarinas nos séculos XV e XVI, ao tomarem consciência da importância do domínio marítimo para ampliação de seu território, riquezas e poder, voltam-se à navegação oceânica, transformando as concepções em torno do mar.

A partir desta tomada de consciência, o Atlântico destaca-se devido ao posicionamento estratégico da Península Ibérica e, posteriormente, torna-se a via de acesso mais apropriada dos colonizadores aos seus territórios conquistados. Vale ressaltar que, a partir do início do domínio português e espanhol em outros territórios banhados pelo Atlântico, estes reivindicaram para si a exclusividade jurisdicional dessas águas marítimas, motivados pelo seu pioneirismo na navegação e pelas questões religiosas envolvidas, explicitadas pelo apoio papal a essas monarquias católicas. Esses elementos condicionaram as transformações e o desenvolvimento econômico, cultural, social, político e militar das regiões africanas e americanas ocupadas pelos ibéricos.

Numa perspectiva que prioriza o “descobrimento”, ocupação, formação, unificação e afirmação do

território e Estado Brasileiro após 1822, percebe-se que o legado lusitano foi basilar para a consolidação do aparato governamental, social, cultural e até mesmo arquitetônico da sociedade aqui enraizada. De acordo com Lúcia Bastos Pereira das Neves (1999), a colonização portuguesa e, principalmente, a vinda da monarquia portuguesa para sua colônia, devido às invasões francesas napoleônicas a Portugal, resultou num processo de estruturação e divisão de classes, desenvolvimento urbano, aparecimento de uma elite acadêmica e aculturada, que frequentava bibliotecas, teatros e livrarias.

A CAPITAL DA COLÔNIA SE TORNA A CAPITAL DO IMPÉRIO PORTUGUÊS

Todo o processo de transformação derivado da presença da corte no Brasil ocorreu majoritariamente na cidade do Rio de Janeiro. Em 1763, houvera a transferência da capital de Salvador para o Rio de Janeiro. A cidade, às margens da Baía de Guanabara, gozava de uma localização estratégica do ponto de vista governamental, comercial e militar. Os textos acadêmicos costumam creditar a mineração em Minas Gerais como causa basilar para a transferência da capital para o Rio de Janeiro.

Porém, de acordo com os trabalhos de Antônio Edmilson Martins Rodrigues, é necessário também valorizar a tradição de autonomia de que desfrutava a cidade do Rio de Janeiro: gozava de certa autonomia em relação a Salvador para o trato com a metrópole e também para com a Ásia, África, região do Prata e América do Norte, especialmente no Caribe, sendo até considerada a cidade mais importante para o tráfico negreiro.

Além disso, a Baía de Guanabara era fundamental para os Engenhos Reais, que produziam cachaça para

servir como moeda de troca para a compra de escravos. Dessa maneira, o Rio de Janeiro se expandiu pelo Atlântico, legado este deixado pelos portugueses, que se diferenciava dos demais países europeus que buscavam grandes domínios terrestres, visto que adotavam o mar como parte do seu domínio. Segundo Hespanha e Santos (1998), o Império Português não se tratava de um império terrestre, mas sim de um império oceânico, em que o mar não representava um limite.

Por ocasião da transferência da corte, a elite portuguesa trouxe consigo o luxo, costumes e as noções de moda que aqui não existiam. A necessidade da oferta de serviços possibilitou a abertura de casas comerciais voltadas para este mercado que estabelecia as regras de vestuário sobre a sociedade, desenvolvendo o comércio nas cidades.

Outro ponto que vale a pena a ser destacado é a construção de teatros para que os artistas portugueses pudessem se apresentar, fazer com que os portugueses mais enriquecidos se divertissem e ao mesmo tempo se adaptassem à sua nova realidade em um território tropical. O Real Teatro de São João, inaugurado em 1813 na cidade do Rio de Janeiro, cujo nome homenageava o então príncipe regente D. João, foi palco de muitos espetáculos nessa época, além disso, era um símbolo do aprimoramento arquitetônico construídos pelos portugueses no contexto da chegada da família real. Além desse teatro, pode-se exaltar a beleza de construções e instituições, a exemplo do Horto Real, o Jardim Botânico, em terras cariocas; a Real Biblioteca Nacional e a Escola de Belas Artes. Em 1816, chegavam artistas franceses, engenheiros, técnicos e médicos que contribuíram para as reformas urbanas do Rio de Janeiro. Entre eles destaca-se o pintor Debret, que retratou em suas aquarelas a história do Rio de Janeiro, destacando a vida dos escravos.

Houve também uma preocupação com as possíveis influências causadas pelos ideais revolucionários da Revolução Francesa. Dessa forma, a monarquia portuguesa implementou em 1808 a Imprensa Régia que, além de se encarregar dos documentos oficiais, deveria fiscalizar, até mesmo censurar publicações, inclusive científicas, consideradas perigosas. Além disso, nesse período, Napoleão Bonaparte ocupava territórios portugueses, despertando assim certa insegurança e temor e exigindo mais atenção ao que se devia importar da França.

Após analisar alguns pontos gerais da formação e desenvolvimento do território brasileiro sob a influência de sua metrópole portuguesa, é necessário atribuir notoriedade à razão pela qual todos esses aspectos foram possíveis: o domínio do mar. E desse aspecto reluz a formação e emprego do Poder Naval. Portugal era uma nação de tradições marinheiras ao menos desde o século XV. Em 1808, Dona Maria I e o regente D. João trouxeram junto de sua corte a Marinha Real Portuguesa, instalando-se no Rio de Janeiro os órgãos máximos de direção da Marinha Portuguesa, sendo eles: Intendência, Contadoria, Auditoria, Hospital, Academia, Conselho do Almirantado, Tribunal e Arsenal de Marinha. Além disso, grande parte da esquadra portuguesa atracou na Baía de Guanabara, como naus, fragatas, corvetas, canhoneiras e transportes. Ao reforçar que o mar é parte essencial de um plano de domínio e desenvolvimento, o governo português cria um aparato na colônia que aumentava o poderio econômico e geopolítico do Brasil, privilegiado pela ruptura do “pacto colonial” na abertura dos portos em 1808.

Tratando-se do aspecto de formação marinheira, a Academia Real de Guardas Marinhas, criada em Lisboa, em 1782, foi trazida a bordo da nau “Conde D. Henrique”, sendo instalada no Mosteiro de São Bento no Rio de Janeiro.

Mas foi em 1822, depois de muitos movimentos e ideias separatistas que às margens do rio Ipiranga, D. Pedro I, assessorado por sua esposa Dona Leopoldina e pelo estadista José Bonifácio de Andrade e Silva, declara a Independência do Brasil, fazendo necessária a consolidação do ato com as ações da Armada Imperial. Isso porque nas províncias do Norte e na Cisplatina, a lealdade de muitos ainda pertencia às autoridades lusitanas. O grito de Independência não foi ouvido da mesma forma nas unidades administrativas portuguesas, do antigo Estado do Grão-Pará e Maranhão ao Estado do Brasil. Dessa forma, fazia-se ao mar a primeira esquadra brasileira, com o intuito de expulsar os que eram uma ameaça ao novo regime.

OS RELATOS DO FREI PAIXÃO E DORES

Como nesse período grande parte dos oficiais estavam alheios às ideias separatistas, foi necessário que

D. Pedro I buscasse experimentados estrangeiros para tripularem os navios da recém-criada esquadra. O Primeiro Almirante foi Lorde Cochrane.

Lorde Cochrane era um oficial de Marinha e político escocês, nascido em 14 de dezembro de 1775, em Hamilton no Reino Unido, que recebeu o apelido de “lobo do mar” por suas façanhas em batalhas navais contra as forças de Napoleão Bonaparte. Foi declarado Primeiro-Almirante e Comandante em Chefe da Esquadra Brasileira no período da Guerra da Independência. Exaltado por seus feitos nas lutas navais das guerras napoleônicas, no combate à Espanha, na Independência do Peru e do Chile, foi contratado por D. Pedro para expansão territorial do Império do Brasil e para expulsar do Brasil as autoridades lusas que não se vincularam à Independência.

Com o título de Primeiro-Almirante da Esquadra Brasileira, honra esta concebida exclusiva e unicamente a ele pelo Imperador do Brasil, Thomas Cochrane, apesar de seus atos extraordinários, era conhecido por sua rebeldia e necessidade de publicidade, que atraíam olhares descontentes por parte das autoridades navais britânicas. No que tange aos seus serviços à Marinha Imperial Brasileira, apesar do desfecho final de sua última estada no Maranhão, o almirante Cochrane cumpriu com o seu dever de unificar o Império, navegando com sua esquadra em direção à Bahia, ao Maranhão e Pará. Sua esquadra contava com a nau *Pedro I*, a capitânia, três fragatas (*Piranga*, *Paraguaçu* e *Niterói*) duas corvetas (*Maria da Glória* e *Liberal*), quatro brigues e três escunas, sendo que nem todas as embarcações se apresentavam de maneira desejada. Os oficiais ingleses buscavam capacitar ao máximo suas tripulações fazendo manobras de velas, exercícios de artilharia e adestramentos de abordagem. É necessário destacar que a sede da esquadra brasileira era a cidade do Rio de Janeiro e que, após a declaração da Independência, tornou-se a capital do Império.

Como o cenário do norte do país permanecia conflituoso, tendo Salvador controlada pelo General Madeira em terra e pelo Almirante Feliz Campos no porto, e tendo ainda no Maranhão e no Pará o domínio das Juntas de Governo portuguesas, no início de abril de 1823 a Esquadra Imperial Brasileira se lança ao mar. Apesar de todos os adestramentos, a viagem

com destino a Bahia foi um desafio devido à falta de experiência dos homens na navegação.

Nesse contexto, Frei Manoel Moreira da Paixão, então capelão naval a bordo da Nau *Pedro I*, escreveu um diário em que registrou suas experiências e testemunhos. Trata-se, portanto, de uma fonte primária que narra os acontecimentos vividos pela esquadra comandada por Cochrane. De acordo com esse registro, foram empregados os seguintes meios navais na campanha da Bahia: Nau *Pedro I*, comandada pelo Capitão de Fragata Thomas Sackville Crosbie; Fragata *Piranga*, comandada pelo Capitão de Mar e Guerra David Jewett; a Fragata *Real Carolina* comandada pelo Capitão de Fragata Gonçalves Lima; a Fragata *Niterói* comandada pelo Capitão de Fragata John Taylor; a Corveta *Maria da Glória* comandada pelo Capitão-Tenente Teodoro de Beaurepaire; Corveta *Liberal* comandada pelo Capitão-Tenente Antônio Salema Garção; o Brigue *Guarani* sob o comando de Antônio Joaquim do Couto; Brigue *Escuna* sob o comando de Justino Xavier; e a Escuna *Leopoldina* comandada pelo Segundo-Tenente Francisco de Sá Lobão. Um total de nove navios, aproximadamente 2.000 praças e 278 peças de artilharia.

Neste mesmo diário, são encontrados os bastidores do início dessa expedição, o momento em que a representação do Poder Naval consolidado no período da Independência sai de seu berço rumo a um possível combate. No relato do frei, é possível perceber a importância desse marco, a sua fidelidade e devoção ao casal imperial e o seu orgulho em pertencer à Armada:

Neste mesmo dia, às 5:30 hs. da manhã, veio para bordo da Nau o Exmo. Almirante Lord Cochrane, Comandante em Chefe da Esquadra; e logo depois de 6hs. chegaram Suas Majestades Imperiais, a quem tive a honra de beijar as Augustas Mãos, e se demoraram até às 7:30hs., em que fizemos à vela, continuando a honrar-nos com a sua companhia até mui perto da Ilha Redonda. Nesta altura, pondo-se a Nau à capa, embarcaram Suas Majestades Imperiais na sua Galeota, com seus criados, e se lhes deram os vivas de costume, com uma salva de vinte e um tiros, bem como a Fortaleza de Santa Cruz lhes havia feito ao passarmos pela sua

frente. Suas Majestades Imperiais se dignaram de receber com muita satisfação, e em pé na Galeota, com remos arvorados, o nosso cortejo, e assim se conservou a Galeota até que toda a Esquadra acabasse de passar. Constavam-se já 10 hs. da manhã quando tudo isto se deu por finalizado; e então mesmo, mareando a Nau o pano que tinha capa, prosseguisse o rumo de seu destino, voltando Suas Majestades Imperiais a demandar à barra para se recolherem à Cidade (DORES, 1957, p. 25-26).¹

Em 1823, uma esquadra suspende da Baía de Guanabara, com homens de diversas nacionalidades, reunidos com o objetivo de unir um território, criar uma ideia de pertencimento em um país de dimensões continentais, em que o meio mais eficiente para o cumprimento dessa missão era o mar. Além de consolidarem um poder naval, ainda conseguiram a afirmação de um vasto território em um contexto de Independência.

A desatracação do Rio de Janeiro foi um momento de euforia e felicidade, mas os dias não foram tão fáceis assim durante a travessia. Sobre o trigésimo quarto dia de viagem, o Frei testemunha um encontro da Esquadra Imperial Brasileira com navios do inimigo:

Continuaram as duas Esquadras na posição descrita, e às 11hs. da manhã se atacou uma a outra, do mesmo modo que Lord tinha premeditado, posto que em todo se não efetuassem seus planos pela falta de ordem que a Nau teve em fazer fogo a uma das Fragatas do centro do inimigo, e as outras três que, retirando-se, nos faziam fogo. Parece incrível à vista de tão inspirado recurso, não ficássemos sujeitos às duplicadas forças inimigas, depois de contarmos com parte delas; mas aproximando-se a nós pela proa a dita Fragata, ouviu em silêncio a voz do Almirante, que desta maneira lhe disse:—“Português, riende já tu Bandeira!” E logo sem perder um momento, nem dar uma só palavra, a mesma Fragata rompeu sobre a Nau Pedro Primeiro o fogo que pôde de artilharia com balas, granadas e metralha, desde as mesas

grandes até a proa, sem avaria de consequência, e nos foi fazendo fogo até que pôde arribar da Nau para a bater com a outra bateria; a Nau imediatamente lhe fêz fogo, e virando sobre ela com a Piranga ela fez força de vela, e foi retirando com o resto das outras Fragatas, procurando a Nau D. João VI, que com o resto das outras forças nos procuravam pela retaguarda, para nos meter em dois fogos; porém, como a Niterói, Maria da Glória e Piranga correram sobre a Nau inimiga, batendo ao mesmo tempo os mais navios que podiam chegar, juntamente com a nossa Nau, que as foi ajudando, obrigaram o inimigo a deixar sua empresa e a seguir caminho de seu porto, concluindo-se toda esta ação em menos de três quartos de hora (DORES, 1957, p. 47-48).

Apesar desse intenso relato, notando a superioridade do inimigo, Cochrane retirou a esquadra para um fundeadouro perto da Ilha de Tinharé, bem abrigado, fazendo com que os portugueses desistissem de persegui-los. Mas a situação na cidade de Salvador ficou complicada, visto que o Primeiro Almirante fez um bloqueio à cidade, apresou todas as embarcações de abastecimento que se aproximavam da baía e, somando a isto, chegaram notícias de que um exército imperial se aproximava por terra. Para dar fim a este desafio, Cochrane atacou navios portugueses em seu fundeadouro, causando confusão e provocando que o General Madeira desistisse e embarcasse suas forças nos navios portugueses, passassem pelo bloqueio e seguissem para Portugal. O Almirante iniciou uma perseguição a eles, os navios imperiais atacaram o comboio português e muitos navios foram capturados; depois de algum tempo, deu-se por encerrado e finalmente a Bahia aderiu ao Império. Na obra *Diário da Armada da Independência*, tem-se esta reflexão:

A 2 de julho vejo o Lord com uma só Nau acompanhar a Esquadra inimiga e aprisionar em sua presença embarcações de seu comboio. Vejo a Esquadra inimiga reunir-se e dar caça à nossa Nau, e esta sem receio dirigir-se para a terra, sem ser perseguida, como devia pelo inimigo (se é que como inimigo a caçava), e finalmente fazer-se no bordo do mar,

¹ Foi respeitada a grafia original de época presente no diário.

deixando-nos em plena liberdade para continuarmos a fazer-lhe o mal que pudéssemos! Enfim, tudo parece aqui misterioso; mas nem por isso se pode negar a vantagem que têm tido as armas brasileiras; e quanto a esses dois dias, são famosos, assim como 2 de julho, em que o inimigo deixou seu acampamento pelo apuro em que o rigor do sítio de mar e terra o tinha posto, obrigando-o a retirar-se ou perecer, pela falta de todos os objetos de primeira necessidade (DORES, 1957, p. 91)

Logo que findada a missão na Bahia, a esquadra se direciona rumo ao Maranhão. O Almirante Cochrane utiliza de toda a sua experiência e autoridade para fazer com que a adesão da província do Maranhão fosse mais acelerada. Para alcançar esse feito, assim que ele chegou em São Luís, capital da província do Maranhão, bloqueou o porto, o rio, a ilha e as águas, e tudo que fosse possível para isolá-la; além disso, manteve a cidade sob seus canhões, intimando-a a declarar a sua união ao Império do Brasil.

Demorar-se-ia com S. Excia. pouco mais de uma hora, depois do que, mandando S. Excia. que desse fundo ao Brigue ao pé da Nau, o despediu com ofício ao Govêrno, em resposta ao que êle havia recebido. Nesse ofício disse S. Excia ter declarado quem era, que a Nau em que se achava pertencia ao Império do Brasil e não à Grã-Bretanha, como havia dito e que seus fins eram fazer ali aclamar ao Imperador e Independência, e que, quando o Govêrno deixasse de aderir a estas condições, veria romper tôda espécie de hostilidade por mar e por terra, até que finalmente se conseguisse o desejado fim de unir aquela amena Província ao grande Todo do vasto Império do Brasil (DORES, 1957, p.112-113).

Apesar de a Junta Governativa do Maranhão ter sido a mais fiel a Lisboa, em face da ameaça militar aceitou a adesão ao Império em 28 de junho de 1823.

Em resposta ao predito ofício veio outro, já de noite, em que o Govêrno prometia vir no dia seguinte a bordo tratar com o Lord o

modo de restabelecer-se a tranquilidade da Província, visto esta aderir espontaneamente à Independência do Brasil, mantida pelo Senhor D. Pedro. Primeiro Imperador (DORES, 1957, p. 113).

Após terminar sua expedição em 20 de setembro de 1823, o Almirante Cochrane, a bordo de sua esquadra, começa sua derrota para o Rio de Janeiro e, em 09 de novembro, adentra novamente a Baía de Guanabara, com honras. Coube-lhe o título nobiliárquico de Marquês do Maranhão, que se destaca em seu túmulo na Abadia de Westminster em Londres, e a Grã-cruz da Ordem do Cruzeiro do Sul. Apesar de seus métodos não serem muito convencionais, em seis meses a esquadra portuguesa já tinha sido expulsada do território marítimo brasileiro, as províncias do Norte foram integradas ao Império e o Poder Naval estava constituído.

CONHECER PARA COMPREENDER

Os acontecimentos que se sucederam ao grito da Independência, no que se refere ao reconhecimento de D. Pedro como imperador, levaram à guerra. Em função das imensas distâncias, a Armada Imperial cumpriu funções essenciais, a exemplo das operações de bloqueio e transporte de tropas. Todavia, significativos foram os desafios para a criação, em pouco tempo, de uma marinha voltada desde sua origem para a guerra e não para a proteção de linhas de comércio e de comunicação. Houve a necessidade da contratação de oficiais e praças estrangeiros, devido à incerteza da fidelidade dos portugueses e brasileiros que haviam permanecido no país. Além disso, a Armada Imperial foi constituída por alguns navios inadequados e uma tripulação inexperiente que precisava ser adestrada por aqueles militares estrangeiros.

O Diário da Armada da Independência do Frei Manoel Moreira da Paixão e Dores é fundamental para a compreensão desse processo. Em geral pouco utilizado pela historiografia, o diário permite não apenas conhecer elementos políticos e estratégicos que ocorreram durante as operações da esquadra, mas também desvela o cotidiano das tripulações, oferece sugestões para se refletir sobre o relacionamento entre brasileiros e estrangeiros, além de apontar muitas das dificuldades

da vida a bordo. Graças a esse documento, é possível se aproximar de outras facetas da independência, ainda nem tão exploradas pela historiografia.

REFERÊNCIAS

DORES, Fr. Manoel Moreira da Paixão e. **Diário da Armada da Independência**. Salvador: Livraria PROGRESSO Editora, 1957.

MARTINS, Helio Leoncio. **Influência Portuguesa na formação da Marinha Imperial**. In Coletânea Helio Leoncio Martins. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, V.137,2017, pp.194 - 200.

MARTINS, Helio Leoncio. **As glórias da Marinha Imperial**. In Coletânea Helio Leoncio Martins. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, V.137,2017, pp. 271-280.

NEVES, Lúcia Maria Bastos P. **Da repulsa ao triunfo**. Anais do Museu Histórico Nacional. Ministério da Cultura/ Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro. Vol. 31,1999, pp. 35- 55.

MARIZ, Vasco. **Lorde Cochrane, o turbulento Marquês do Maranhão**. Revista Navigator. Rio de Janeiro. Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. V.8, 2012, pp. 11-20.

DONIN, Luana de Amorim. **Um mar de heranças: a importância do Atlântico na configuração do Império do Brasil**. Revista Navigator. Rio de Janeiro. Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. V.8, 2012, pp. 35-47.

HESPANHA, Antônio Manoel & SANTOS, Maria Catarina. “Os poderes num Império Oceânico”. In: HESPANHA, Antônio Manuel (Coord.) **História de Portugal: O Antigo Regime (1620-1807)**. Lisboa: Editora Estampa, 1998.

ESCOLA NAVAL RECEBE PALESTRA DA FAMÍLIA SCHÜRMMANN

No dia 8 de outubro, integrantes da família Schürmann, conhecidos por circunavegar o mundo a bordo de um veleiro, proferiram uma palestra aos Aspirantes do 4º Ano da Escola Naval.

Durante a apresentação, Vilfredo, sua esposa Heloísa e os filhos David e Wilhelm Schürmann relataram as experiências e aprendizados adquiridos durante as diversas travessias realizadas ao longo de mais de 20 anos de vivência no mar. Também destacaram a importância do planejamento, motivação, dedicação e espírito de equipe para colocar em prática a realização de um sonho em alto-mar.

Atualmente, a família está realizando, com o Veleiro KAT, a expedição “Voz dos Oceanos” cujo objetivo é aumentar a sensibilização sobre a poluição por plásticos e microplásticos, bem como soluções inovadoras e o engajamento com governos e o público em geral em cada parada, do sul do Brasil a Nova York, Caribe e Nova Zelândia.



Apresentação da Família Schürmann aos Aspirantes

Os Aspirantes participaram de forma dinâmica, fazendo perguntas à família e, ao final da palestra, o Comodoro do Grêmio de Vela da Escola Naval (GVEN), Aspirante Jasbick, proferiu palavras de agradecimento pelos importantes ensinamentos passados pelos velejadores aos Sentinelas dos Mares.

CAPELANIA REALIZA PEREGRINAÇÃO AO CRISTO REDENTOR

No dia 25 de julho, a Capelania da Escola Naval realizou uma peregrinação de Aspirantes ao Santuário do Cristo Redentor. O local foi acessado por meio de trilha que atravessa o Parque Nacional da Tijuca até o cume do Corcovado, a 710 metros de altitude. O evento compreendeu a celebração da Missa dominical realizada na Capela Nossa Senhora Aparecida, localizada aos pés da famosa imagem do Cristo Redentor.



76ª EDIÇÃO DA REGATA ESCOLA NAVAL É REALIZADA NA BAÍA DE GUANABARA

No dia 10 de outubro, pelo 76º ano consecutivo, a Baía de Guanabara foi o cenário da Regata Escola Naval, a maior e mais tradicional regata realizada na América Latina. A competição, criada em 1946 pelo



Largada da 76ª Regata Escola Naval

Grêmio de Vela da Escola Naval, acontece tradicionalmente no dia do velejador, comemorado no segundo domingo do mês de outubro.

Nesta edição participaram da Regata mais de 155 veleiros de diversas classes, totalizando 708 velejadores na raia da Baía de Guanabara. Na ocasião, o veleiro oceânico SORSA III, comandado por Celso Quintella, conquistou o título de “fita azul” (cruzou a linha de chegada em primeiro lugar no tempo real).

Já a regata da Classe *Optimist*, realizada na Lagoa Rodrigo de Freitas com o apoio do Departamento Esportivo do Clube Naval (Piraquê), teve cerca de 80 barcos competindo, sendo 12 categorias premiadas.

A Regata foi realizada obedecendo a todas as orientações e medidas de prevenção ao Novo Coronavírus (COVID-19), não ocorrendo nenhuma atividade em terra, sem a presença de público externo.

SIMPÓSIO DE CENÁRIOS DA ESCOLA NAVAL (SCEN) – EDIÇÃO 2021

Nos dias 9 e 10 de setembro, a Escola Naval sediou a edição 2021 do “Simpósio de Cenários da Escola Naval (SCEN)”, cujo tema foi: “Navegando o futuro com temas do presente: uma simulação didática”. O evento, que ocorre anualmente, tem o objetivo de promover o estudo e o debate de temas de defesa e segurança com ênfase nos aspectos marítimos e navais.

Na ocasião, os 40 Aspirantes participantes foram divididos em dois grupos: “Canopus” e “Sirius”. Cada grupo ficou responsável por explorar um tema e “navegou o futuro” ao realizar projeções da atuação da Marinha do Brasil em diversos cenários. Enquanto o grupo “Canopus” ficou responsável por “Pesca ilegal no Atlântico Sul”, o grupo “Sirius” trabalhou o assunto “Pirataria no Golfo da Guiné”.



Participantes do Simpósio de Cenários da Escola Naval

O evento acadêmico contou com a mediação e participação de Professores de Relações Internacionais e pesquisadores do Laboratório de Simulações e Cenários (LSC) da Escola de Guerra Naval (EGN).

ESCOLA NAVAL PROMOVE PALESTRA SOBRE CRIMES MILITARES

No dia 27 de abril, como parte do ciclo de palestras destinado ao aprimoramento profissional dos Aspirantes, a Escola Naval recebeu a visita do Procurador de Justiça Militar da União, Dr. Luciano Moreira Gorrilhas, que realizou uma apresentação com o tema “Crimes Militares e Assuntos Correlatos”.

A palestra, que contou com um período de debates, contribuiu sobremaneira para que os Sentinelas dos Mares pudessem conhecer as atividades exercidas pela Justiça Militar da União, com a abordagem de definições, especificidades e legislação concernente, enriquecendo o conhecimento dos futuros Oficiais da Marinha do Brasil.



Procurador de Justiça Militar da União, Dr. Luciano Moreira Gorrilhas

GRÊMIO DE LIDERANÇA DA ESCOLA NAVAL APOIA C-ESP-SOMOR NO CIAA

No dia 02 de Setembro, 20 Aspirantes tiveram a oportunidade de conhecer o Centro de Instrução Almirante Alexandrino, participando de um período de



Aspirantes e alunos do C-Esp-SOMor

instrução no C-Esp-SOMor, com 29 Suboficiais, indicados para a função de SO-Mor, de diversas Organizações Militares da Marinha do Brasil.

Na ocasião, os Suboficiais transmitiram aos jovens Sentinelas dos Mares os ensinamentos obtidos ao longo de suas carreiras, expondo o que uma Guarnição espera de um Segundo-Tenente recém-formado, bem como, por meio das perguntas, puderam compreender um pouco dos principais anseios dos futuros Oficiais ao chegarem a bordo.

A interação dos Aspirantes com esses experientes Praças proporcionou grande crescimento profissional para ambos os grupos, fomentando a prática do Espírito de Cooperação, um dos valores constantes na Rosa das Virtudes.



INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS Y TECNOLÓGICAS DEL MAR
PRINCIPALES DEPARTAMENTOS
COMANDO EN JEFE
COMANDO EN JEFE

01

06





