

UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE LETRAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA



**A MARINHA DE GUERRA PORTUGUESA
DESDE O REGRESSO DE D. JOÃO VI A
PORTUGAL E O INÍCIO DA REGENERAÇÃO
(1821-1851)**

- Adaptação a uma Nova Realidade -

Jorge Manuel Moreira Silva

Mestrado em História Marítima

2009

UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE LETRAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA



**A MARINHA DE GUERRA PORTUGUESA
DESDE O REGRESSO DE D. JOÃO VI A
PORTUGAL E O INÍCIO DA REGENERAÇÃO
(1821-1851)**

- Adaptação a uma Nova Realidade -

Jorge Manuel Moreira Silva

(Tese orientada pelo Professor Doutor António Ventura)

Mestrado em História Marítima

2009

RESUMO / ABSTRACT

Na primeira metade do Século XIX a Armada Portuguesa perdeu mais de dois terços da sua força efectiva. Sendo a ruína económica trazida pelas Invasões Francesas e pela perda do comércio do Brasil apontada como o principal motivo para esta decadência, é certo que vários outros factores políticos, estratégicos, sociais e organizacionais devam ser tidos em conta. Justifica-se, assim, uma análise mais detalhada sobre a Marinha de Guerra Portuguesa como organização e sobre a sua evolução durante aquele período.

During the first half of the Ninetienth Century, the Portuguese Navy lost more than three quarters of its strength. Although economic ruin brought by the French Invasions and the loss of the Brazilian trade are considered to be the main reasons for such a decay, other political, strategic, social and organizational factors should be taken into account, thus justifying a closer look into the Portuguese naval organization and its evolution along that period.

PALAVRAS-CHAVE / KEY-WORDS

Armada / *Navy*

Brasil / *Brazil*

Civil, Guerra / *Civil War*

Colônias / *Colonies*

Decadência / *Decay*

Esquadra / *Fleet*

Napier, Charles

ÍNDICE

Resumo/ <i>Abstract</i>	1
Palavras-chave/ <i>Key-Words</i>	3
Agradecimentos.....	9
Introdução.....	11

CAPÍTULO 1 – CONTEXTO HISTÓRICO E ESTRATÉGICO

1.1 O Contexto Mundial.....	13
1.2 A Realidade Portuguesa.....	17
1.3 Orientação da Estratégia Nacional.....	24

CAPÍTULO 2 – EMPREGO DO PODER NAVAL – COMPORTAMENTO DA ESQUADRA

2.1 Introdução.....	31
2.2 Antecedentes (1807-1821).....	31
2.3 Emancipação do Brasil.....	34
2.4 Lutas Políticas.....	41
2.5 Evolução das Missões Navais.....	52

CAPÍTULO 3 – OS NAVIOS

3.1 Introdução.....	59
3.2 Evolução da Esquadra Durante a Permanência da Corte no Brasil (1807-1821).....	61
3.3 A Grande Divisão (1822-1823).....	64
3.4 Flutuações das Guerras Liberais (1828-1834).....	66
3.5 Construção Naval.....	67
3.6 Outras Aquisições.....	71
3.7 Perdas e Abates.....	72
3.8 Balanço – Variação dos Efectivos da Esquadra.....	74
3.9 Novas Tecnologias – o Vapor e a Construção em Ferro.....	79
3.10 O Reequipamento Naval.....	80
3.11 Curiosidades Onomásticas.....	82

3.12	Guarnições e Apoio em Terra.....	85
------	----------------------------------	----

CAPÍTULO 4 – OS HOMENS

4.1	O Pessoal da Armada na Viragem do Século.....	87
4.2	Entre Duas Pátrias (1822-1823).....	91
4.3	Divisões Políticas (1828-1847).....	95
4.4	Os Comandantes.....	101
4.5	Estrangeiros na Marinha Portuguesa.....	106
4.6	Novas Classes Técnicas.....	109
4.7	Efectivos - Evolução.....	109

CAPÍTULO 5 – A ORGANIZAÇÃO

5.1	A Estrutura Superior da Marinha na Transição do Século XVIII para o Século XIX.....	115
5.2	Desenvolvimentos.....	117
5.3	Os Ministros.....	121
5.4	O Orçamento.....	123
5.5	O Corpo de Marinheiros e o Fim do Recrutamento Forçado.....	125
5.6	A Instrução.....	127
5.7	Reforma do Ensino.....	129
5.8	A Autoridade Marítima e a Administração Ultramarina.....	131
5.9	A Vertente Cultural e Científica.....	132
	Conclusão.....	137

FONTES E BIBLIOGRAFIA

I. Fontes

1.	Fontes Manuscritas.....	141
2.	Fontes Impressas.....	142

II. Bibliografia

1.	Bibliografia Geral	
a.	Obras de Referência.....	144

b.	Referências Computorizadas.....	145
c.	Obras Gerais.....	146
2.	Bibliografia Específica.....	149
ANEXO A - PRINCIPAIS TRATADOS INTERNACIONAIS COM INTERESSE		
	PARA PORTUGAL ASSINADOS ENTRE 1821 E 1851.....	153
	ANEXO B – LISTA DE NAVIOS DE GUERRA (1807-1857).....	157
	ANEXO C – OFICIAIS DA MARINHA PORTUGUESA QUE SERVIRAM O BRASIL	
	APÓS A INDEPENDÊNCIA.....	171
	ANEXO D – RELAÇÃO DE CASTIGOS E RECOMPENSAS NA MARINHA	
	DERIVADOS DAS LUTAS POLÍTICAS (1828-1847).....	181
	ANEXO E - MINISTROS DA MARINHA (1807-1857).....	189
	ANEXO F – CHEFES MILITARES DA ARMADA (1808-1857).....	193
	ANEXO G - PREÂMBULO DO DECRETO QUE CRIOU O CORPO DE	
	MARINHEIROS MILITARES.....	195
	APÊNDICE 1 – CRONOLOGIA COMPARATIVA 1807-1857.....	199
	APÊNDICE 2 - SÍMBOLOS, SIGLAS E ABREVIATURAS.....	209
	APÊNDICE 3 – GLOSSÁRIO.....	213

AGRADECIMENTOS

- À memória do Sr. Almirante Ferraz Sacchetti, pela oportuna sugestão de tema para o presente trabalho e pelo incentivo à sua realização;
- Ao Sr. Professor António Ventura, por ter aceite a orientação desta tese, não obstante os seus múltiplos e absorventes afazeres, e pela autonomia que deixou ao seu autor, sem prejuízo do seu atento e interessado acompanhamento;
- Ao Sr. Professor Francisco Contente Domingues, pelo encaminhamento inicial e pelo incentivo à progressão deste trabalho;
- Ao Sr. Comandante Cláudio da Costa Braga, pelo fornecimento de preciosas informações referentes ao período das lutas pela independência do Brasil e ao processo de formação da Marinha daquele País;
- Ao Sr. Comandante António Costa Canas e ao Sr. Tenente Carlos Valentim, pelos importantes contributos e oportunas sugestões;
- À Sr^a Doutora Isabel Beato, do Arquivo Central da Marinha, pelo valioso apoio à pesquisa documental no âmbito do património arquivístico da Marinha de Guerra Portuguesa;
- À Sr^a Tenente Carina Esteves, da Academia de Marinha, pelo apoio bibliográfico prestado.

INTRODUÇÃO

No seu estudo *Causas do declínio da Marinha Portuguesa no Século XIX*, António Marques Esparteiro atribui a queda do poder naval português ocorrida na primeira metade do século XIX aos seguintes motivos¹:

- Invasões Francesas e Guerra Peninsular, resultantes da aliança com a Inglaterra, que destruíram indústrias e arruinaram o País;
- Danos no comércio marítimo provocados pelos ataques dos corsários franceses;
- Independência do Brasil, fruto indirecto da Revolução Francesa, pela perda de valioso material naval e pela adesão de muitos oficiais de Marinha ao novo estado;
- Destruição da coesão da família naval pelas novas ideias associadas ao liberalismo e pelo afastamento de muitos oficiais, por sectarismo político, na sequência das Lutas Liberais

Teria, contudo, sido possível evitar estas causas de decadência? Não terão elas resultado de uma corrente histórica imparável, à escala mundial, cujas consequências mais tarde ou mais cedo se fariam sentir em Portugal? Teria sido possível ao nosso País, na sua privilegiada posição geo-estratégica, evitar o envolvimento nas guerras entre a Potência Marítima (Inglaterra) e a Potência Continental (França)? Estaria ao alcance da Coroa Portuguesa impedir a emancipação do Brasil no meio da onda independentista que varreu a América do Sul? Poderia o povo português permanecer imune ao germinar das ideias liberais trazidas pela Revolução Francesa?

Na dinâmica geopolítica em que Portugal se integrava, os choques e as perturbações eram, sem dúvida, inevitáveis. Assim sendo, houve necessidade de adaptar a realidade portuguesa à nova ordem mundial, na qual o País deixara de ser um dos principais actores. E a Marinha não poderia deixar de acompanhar este redimensionamento.

Vamos, pois, estudar o problema numa lógica de causa-efeito: começaremos por abordar a envolvente política e histórica e a reformulação da grande estratégia nacional; em seguida veremos a forma como o poder naval foi empregue pelo Estado

¹ *Causas do Declínio da Marinha Portuguesa no Século XIX (1793-1834)*, separata dos *Anais do Clube Militar Naval*, nºs 10-12, Lisboa, Editorial Minerva, 1975-76, pp. 139-140.

no quadro dessa estratégia; acompanharemos, depois, o modo como se edificou ou se conservou esse mesmo poder naval; e, por fim, estudaremos o processo pelo qual a Marinha de Guerra se adaptou, como organização, às solicitações de que foi alvo.

Iniciaremos o nosso estudo no ano de 1821, um importante ponto de viragem que marca o regresso de D. João VI à Metrópole e o início do fim do Reino Unido de Portugal e do Brasil, que viria a ter consequências notórias ao nível da Esquadra, do comércio e da reorientação da estratégia marítima portuguesa. Debruçar-nos-emos, então, sobre um período de 30 anos de convulsões associadas à implantação do regime liberal, que termina com a estabilização política e económica de 1851, onde se marca o início do movimento da Regeneração. Naturalmente, estas datas não poderão ser totalmente estanques, uma vez que será, muitas vezes, necessário procurar causas mais recuadas, que, normalmente, se iniciam no momento da partida da Família Real para o Brasil, em 1807. Por outro lado, não devemos descurar uma certa análise *a posteriori*, de modo a termos uma ideia da tendência evolutiva dos fenómenos que iremos estudar.

Dispondo, à partida, de uma razoável quantidade de informação referente aos acontecimentos históricos e aos processos políticos que lhes são inerentes, assim como alguns estudos relativos a navios de guerra englobando o nosso período de interesse, torna-se necessário integrar dados dispersos em termos de análise de causalidades e consequências e efectuar a sua compilação e tratamento numérico-estatístico de modo a obter uma perspectiva de evolução ao longo do tempo. E será, obviamente, indispensável identificar fontes que nos permitam colmatar lacunas – nomeadamente na área do Pessoal, onde a informação é mais escassa - e desconflitar contradições surgidas no cruzamento dos trabalhos dos vários autores que nos servem de suporte.

Veremos, no fim, se o período sobre o qual nos debruçamos é, em termos navais, um tempo de decadência e de frustração nacional ou, em vez disso, um estágio de transição necessário à redefinição da identidade marítima portuguesa.

CAPÍTULO 1 – CONTEXTO HISTÓRICO E ESTRATÉGICO

1.1 O Contexto Mundial

Na primeira metade do Século XIX, o Mundo vai, essencialmente, sofrer as consequências das grandes transformações e rupturas políticas, ideológicas e tecnológicas ocorridas no final do século anterior, nomeadamente a Revolução Francesa, a independência dos Estados Unidos da América e a invenção da máquina a vapor. Podemos dizer, de um modo resumido, que este período se traduz por três grandes tendências: nacionalismo, liberalismo e progresso científico (as quais, naturalmente, encontrarão movimentos de reacção).

Terminadas as guerras do Império, com a derrota definitiva de Napoleão, será o Congresso de Viena a marcar a nova realidade geopolítica mundial, doravante dominada pela Inglaterra e pela Rússia, duas potências cujos respectivos espaços de expansão estratégica ainda não colidem e que, de momento, perfilham, até certo ponto, idênticas orientações políticas.

Contrariando as aspirações populares, liberais e nacionais despertadas pela presença dos exércitos napoleónicos, o Congresso procurará reprimir os ideais revolucionários e restaurar a velha ordem monárquica, cristã e absolutista¹ (a Inglaterra constitui neste ponto uma excepção, dada a particular natureza do seu governo), naquilo que parece um regresso definitivo ao Antigo Regime.

Mas é demasiado tarde para travar a marcha dos novos tempos: a Alemanha e a Itália, politicamente fragmentadas, aspiram à união em estados únicos, enquanto belgas, gregos e eslavos alimentam sonhos independentistas².

O sinal fora já dado pelas colónias espanholas na América, onde, por volta de 1810, aproveitando a fraqueza da coroa de Espanha durante a ocupação francesa e tendo presente o exemplo do vizinho norte-americano, ocorrem os primeiros levantamentos. A segunda vaga de revoltas ocorre a partir de 1816-17, como reacção às medidas absolutistas de Fernando VII. Mas também a revolução liberal espanhola de 1822 é aproveitada pelos independentistas latino-americanos, tendo o México declarado a independência naquele mesmo ano. Um fenómeno semelhante ocorre no

¹ Serge Cosseron, *História do Mundo*, [vol. 13], *O Despertar das Nacionalidades (1812-1856)*, ed. Portuguesa, Lisboa, Reader's Digest, 1998, p. 29.

² Idem, *ibidem*.

Brasil, onde a presença da Corte evitara, até 1821, o contágio dos movimentos revolucionários à sua volta.

De modo não declarado, que passa pelo envolvimento directo, independente, de alguns dos seus cidadãos³ e pelo fornecimento de navios e material de guerra, assim como por ajudas financeiras, a Inglaterra apoia a emancipação dos povos sul-americanos⁴. Naturalmente, este apoio não é desinteressado, pois visa acabar com o domínio directo por parte de outras potências e obter vantagens económicas e comerciais que de outro modo lhe seriam negadas⁵. É que a sua industrialização está em plena marcha e os industriais pressionam no sentido de aceder a novos mercados (necessidade acentuada pela recente perda dos E.U.A.) e a matérias-primas mais baratas (ou não fossem os países da América do sul um paradigma de riqueza em recursos naturais).

Mas a Inglaterra não está só, pois também os recém-criados Estados Unidos se envolvem nestas contendas. Acabados de sair de uma guerra com o seu antigo colonizador⁶ - ao qual se conseguiram impor -, dispendo de um solo muito rico e de terra arável em abundância e com uma população em rápido crescimento (para a qual contribuía fortemente o movimento migratório vindo da Europa, que se fazia sentir desde 1815), eram, já, uma potência emergente que começava a virar as suas atenções para o controlo de todo o continente americano. Esta tendência transparece, aliás, da chamada Doutrina Monroe⁷, proclamada em 1823, que se opunha declaradamente à interferência europeia na América e defendia o direito de intervenção dos E.U.A. sempre que tal se verificasse. Refira-se que, na altura, os Estados Unidos ainda não dispunham de forças armadas suficientemente fortes para impor esta doutrina, mas a Inglaterra acabou por apoiá-la tacitamente (até porque, em parte, esta lhe convinha, desde que não limitasse os seus próprios movimentos).

Não desejando tornar-se terrenos de expansão quer da Inglaterra quer dos E.U.A., os novos estados sul-americanos reagem. Mas o Congresso do Panamá, de 1826, tendo em vista a criação dos Estados Unidos da América Latina, redundou num completo fracasso, devido ao carácter heterogéneo dos participantes e às dificuldades

³ Mau grado o *Foreign Enlistment Act*, de 1819, que proibia o alistamento de cidadãos britânicos em forças armadas estrangeiras.

⁴ Maria Cândida Proença, *A Independência do Brasil*, Coleção Horizonte Histórico, Lisboa, Livros Horizonte, 1987, p. 64.

⁵ Serge Cosseron, *op. cit.*, p. 49.

⁶ Entre 1812 e 1814, devido ao facto de manterem relações com a França de Napoleão.

⁷ Cujas designação deriva do nome do presidente americano que a proclamou: James Monroe.

de comunicação entre eles⁸. Seja como for, estes acabaram por tender a fechar-se ao exterior, com excepção do Brasil, que manteve a abertura, sobretudo em relação à Inglaterra.

Entretanto, na Europa, é a vez de os inimigos do império turco apoiarem as aspirações independentistas gregas, que são proclamadas no início de 1822. Na verdade, havia já muito que as ideias da Revolução Francesa germinavam entre a burguesia helénica e que as ilhas jónicas, ocupadas por ingleses, franceses e russos desde 1799, constituíam um refúgio para os patriotas gregos⁹. Após algumas hesitações, e numa altura em que já numerosos voluntários combatiam ao lado dos independentistas, Inglaterra, França e Rússia decidem-se, por fim, a intervir directamente no conflito. A 20 de Outubro de 1827, os navios da coligação aniquilam a esquadra turco-egípcia em Navarin, naquela que é a última grande batalha da marinha de vela. A independência da Grécia é, finalmente, reconhecida pelo Império Otomano, que, em 1829, assina com as potências vencedoras o tratado de Adrianópolis.

Mas se, por um lado, a Europa apoia as aspirações nacionalistas helénicas, prossegue, por outro, no seu próprio seio, a repressão de quaisquer liberalismos emergentes. A reacção não se faz esperar: no ano de 1830 uma onda de “revoluções românticas” varre o continente europeu.

Tudo começa em França, onde Carlos X vinha, desde há algum tempo, impondo medidas cada vez mais repressivas, contrárias ao espírito da carta constitucional outorgada por Luís XVIII e que sugeriam uma tendência de retorno ao Antigo Regime. A revolta popular de Julho derruba-o em três dias e entroniza Luís Filipe, Duque de Orleães, dando início a uma monarquia de cariz liberal, laico e burguês¹⁰.

Na Polónia, é o reacconarismo do Czar a desencadear uma sublevação, em Novembro¹¹. Desta vez, porém, a Santa Aliança impede a intervenção estrangeira e, assim, a revolta é rapidamente esmagada pelo exército russo.

Maior êxito teve o levantamento belga, em Agosto, contra o domínio da Holanda, que o Congresso de Viena impusera em 1815. A independência é proclamada em Outubro.

Em Fevereiro de 1831 é a vez de alguns municípios italianos se rebelarem contra o mando da Áustria, mas o movimento é demasiado incipiente para ter êxito.

⁸ Serge Cosseron, *op. cit.*, p. 56.

⁹ *Id, ib.*, pp. 63-64.

¹⁰ *Id, ib.*, p. 73.

¹¹ *Id, ib.*.

No entanto, os revolucionários vencidos na Polónia e na Itália, passando à clandestinidade, amadurecem no exílio os seus ideais, enquanto aguardam um momento mais propício para novos levantamentos¹².

A ocasião proporciona-se em 1848, ano em que, de certo modo, se dá uma reedição das revoluções de 1830. A crise económica provocada por uma série de más colheitas (1846-47) e uma prolongada crise financeira¹³, dando força aos movimentos de oposição existentes há vários anos, funcionam como detonador das insurreições.

É, uma vez mais, a França a dar o sinal, agora dando vazão ao descontentamento que o reinado de Luís Filipe granjeou tanto do lado dos conservadores, que anseiam por um regresso ao Antigo Regime, como na ala dos liberais, que consideram o Rei demasiado moderado. Enfraquecido o governo pela oposição generalizada, é a República que triunfa em Paris, a 25 de Fevereiro. Em Junho, na sequência de um levantamento operário duramente reprimido, a presidência é entregue a Luís Napoleão Bonaparte, sobrinho de Napoleão I, que imprimirá uma nova direcção aos acontecimentos...

Em Março, uma revolução liberal em Viena depusera o chanceler Metternich e impusera uma constituição. A Hungria rebela-se e instala um governo liberal, mas no ano seguinte, com o auxílio da Rússia, um governo austríaco forte domina a rebelião húngara e faz fracassar a revolução liberal em curso.

Também os nacionalismos voltam a aflorar. Em Maio de 1848, o Parlamento Alemão, reunido em Frankfurt, constitui a primeira grande tentativa de unificação dos estados germânicos, embora não tarde a fracassar. Na Itália, a Lombardia e a Veneza levantam-se contra o domínio austríaco e o rei do Piemonte acorre em auxílio destas, mas as forças austríacas acabam por triunfar. Com a excepção dos estados belga, sérvio e grego, nascidos na anterior vaga de revoluções, o mapa da Europa em 1849 ainda é o do Congresso de Viena.

Melhor sorte conhece, no entanto, o nascimento do moderno estado suíço, dotado de um governo central. Inspiradas nos valores democráticos, Bélgica e Suíça desempenharão, doravante, um papel preponderante no equilíbrio europeu¹⁴.

1848 é, também, o ano das doutrinas de cariz socialista, materializadas no Manifesto do Partido Comunista, de Karl Marx. É que o progresso técnico e científico, que impulsiona a ascensão da Burguesia e lhe permite a acumulação de riqueza, tem o

¹² Id., *ib.*, p. 75.

¹³ Id., *ib.*, p. 131.

¹⁴ Id., *ib.*, p. 101.

seu contraponto na crescente miséria do operariado que, tendo abandonado os campos para se concentrar nas grandes cidades, faz ouvir a sua revolta junto aos centros do poder político. É a reacção a um novo modelo de escravatura, regime que as potências industriais, supostamente, se empenhavam em abolir.

Pouco afectada pelo ambiente de contestação generalizado, a Inglaterra concentra-se quase exclusivamente em impor e em expandir a sua hegemonia marítima. Na sequência das "Guerras do Ópio" (1842-47), impõe o seu domínio na China. Através do Tratado de Nanquim (1842), os ingleses obtêm a posse de Hong Kong e garantem a abertura de 5 portos chineses, entre os quais Cantão e Xangai, além do monopólio do comércio do ópio - que o governo chinês tentara suprimir -, com a obtenção de privilégios especiais e imunidade em relação à lei chinesa.

Do outro lado do Atlântico, os E.U.A., engrandecidos pela união do Texas, em 1845, e da anexação da Califórnia, do Arizona, do Nevada e do Novo México, na sequência de uma guerra com o México (1846-1848), aguardam a sua vez...

Já a França de Luís Filipe, no período de relativa estabilidade que conheceu entre 1830 e 1848, aproveitara para consolidar a sua presença no Norte de África, consumando a conquista da Argélia em 1843. Os franceses recuperam, pouco a pouco, o seu orgulho nacional e anseiam por um regresso à antiga grandeza, desejo que se manifestara massivamente em 1840, por ocasião da chegada dos restos mortais de Napoleão e dos grandiosos funerais de estado celebrados em sua honra. A proclamação do Segundo Império por Luís Napoleão, em 1852, concretizará estas aspirações.

A "política de canhoneira", que consagra a superioridade das potências industriais, será uma constante durante a segunda metade do século. Avizinha-se o tempo dos grandes imperialismos.

1.2 A Realidade Portuguesa

A primeira metade do século XIX em Portugal é, basicamente, marcada pela independência do Brasil e pelas convulsões políticas associadas à transição para o liberalismo, que apresentam, entre si, relações recíprocas de causalidade e de consequência.

Conforme atrás referido, a presença da família real portuguesa no Rio de Janeiro, na sequência das Invasões Francesas, evitou que, durante alguns anos, o Brasil entrasse na onda de revoluções independentista que varreu a América Latina a

partir de 1810 (exceptua-se a breve e fracassada revolta pernambucana de 1817). Na verdade, Portugal soube tirar partido destas convulsões, aproveitando a fraqueza da monarquia espanhola, nas mãos de Napoleão. As incursões do rebelde José Artigas no Rio Grande do Sul serviram de pretexto para uma intervenção portuguesa no Uruguai (1811 e 1816-17) e para a anexação da chamada Banda Oriental, que prolongou o território brasileiro até ao Rio da Prata, a sua fronteira natural.

Mas enquanto o Brasil se mantinha próspero, Portugal europeu definhava. A abertura dos portos brasileiros às nações amigas decretada pelo Príncipe Regente em 1808, constituindo, face à ocupação francesa do território metropolitano, a única saída para manter a abertura comercial à Europa, acabou, na prática, por dar à Inglaterra o monopólio do comércio com o Brasil¹⁵. A consequência foi a paralisação da navegação, da agricultura, da indústria e do comércio nacionais¹⁶, que se somou aos efeitos das rapinas e da devastação trazidas pelas invasões francesas. Subalternizada em relação ao Brasil e reduzida praticamente a uma colónia da Inglaterra, que em nome da guerra contra a França não hesitara em ocupar Goa e Macau, a Metrópole reage. O mal-estar contra os ingleses e contra a Corte e o germinar das ideias da Revolução Francesa deixadas pelas tropas de Napoleão começam por manifestar-se na conspiração do general Gomes Freire de Andrade, em 1817, tendo o seu corolário na triunfante revolução liberal de 1820.

Forçado a regressar a Lisboa e a jurar a Constituição, o Rei teme que o seu regresso e a pressão das Cortes para que o Brasil regresse à situação de colónia conduzam à emancipação deste reino, o que acaba mesmo por suceder em Setembro de 1822, sob a liderança do Príncipe D. Pedro (que assume o título de Imperador). Segue-se uma curta guerra de independência (até 1823), onde sobressai a resistência da província da Baía, encabeçada pelo general Madeira de Melo. Apesar de reforçadas por forças navais enviadas da Metrópole - que, numa série de escaramuças, são batidas e confinadas ao porto pela incipiente, mas agressiva, marinha brasileira, sob a liderança do experimentado almirante escocês Thomas Cochrane -, as forças leais acabam por optar pela retirada. O estado de guerra mantém-se, porém, até 1825, altura em que, por pressão da Inglaterra, D. João VI reconhece a independência do novo estado.

Entretanto, em Portugal, o liberalismo tinha dificuldades em impor-se. Por um lado, o País ainda não se recuperara do abalo que a economia sofrera com a perda do

¹⁵ Maria Cândida Proença, *op. cit.*, pp. 22-31.

¹⁶ *Id.*, *ib.*.

mercado brasileiro em 1808, por outro a Nobreza e o Clero hostilizavam abertamente o novo regime, criando nas massas populares pouco instruídas a convicção que os liberais eram degenerados e inimigos da Pátria, da Religião e do Rei¹⁷. Animado pela situação em Espanha, onde a revolução liberal fora derrotada pela intervenção da Santa Aliança, em 1822 (Portugal fora poupado devido à oposição da Inglaterra¹⁸), e incentivado pela Rainha, D. Carlota Joaquina, o Infante D. Miguel encabeça, em Maio de 1823, o golpe militar da “Vilafrancada”, que sem resistência por parte do Rei, conduz à suspensão da Constituição promulgada no ano anterior. No entanto, a situação política mantém-se indefinida, o que leva o príncipe a novo golpe, a “Abrilada” de 1824, que visa destituir o Rei e instalar um regime declaradamente absolutista. Desta vez, porém, os embaixadores da França e da Inglaterra intervêm, protegendo o monarca, que se refugia a bordo da nau inglesa “Windsor Castle” (a presença vigilante da *Royal Navy* em águas nacionais tornara-se uma constante desde as guerras napoleónicas). Abortada a intentona, D. Miguel é exilado, a Rainha enclausurada e a aparente normalidade regressa, embora a Constituição permaneça suspensa.

Com a morte de D. João VI, a 10 de Março de 1826, coloca-se o problema da sucessão, pois os brasileiros não desejavam que o seu Imperador, legítimo herdeiro do trono, voltasse a reunir, na sua pessoa, os dois estados. D. Pedro decide, então, abdicar da coroa portuguesa em favor da sua filha, D. Maria da Glória, na altura com sete anos. D. Miguel é convidado a regressar e a assumir a Regência, na condição de jurar a Carta Constitucional (mais moderada do que a constituição de 1822) entretanto outorgada pelo seu irmão.

Mas os absolutistas reagem, rejeitando abertamente a Carta e afirmando que D. Pedro, tendo traído a sua Pátria ao proclamar a independência do Brasil, não tinha legitimidade para impor ao País a sua vontade. A agitação resultante traduz-se num clima de intimidação e perseguição contra os liberais. Também a conjuntura internacional joga contra estes: as potências da Santa Aliança, a Espanha de Fernando VII, a França de Carlos X e até a Inglaterra, onde se instala um governo conservador

¹⁷ Armando Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, vol. VIII (1808-1975), 1ª ed., Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1989, p. 71.

¹⁸ No congresso de Verona, onde a intervenção foi decidida, a representação inglesa afirmou peremptoriamente que uma intervenção em Portugal seria considerada uma ofensa à própria integridade britânica. Na verdade, a Inglaterra desejava evitar uma aproximação de Portugal às potências continentais, que estavam, de resto, mais inclinadas em sustentar os direitos da Coroa Portuguesa em relação ao Brasil (Maria Cândida Proença, *op. cit.*, pp. 67-68).

chefiado pelo Duque de Wellington, são-lhe francamente hostis¹⁹. Quando regressa a Lisboa, em Fevereiro de 1828, D. Miguel, recebido em apoteose, tem o caminho aberto para assumir as rédeas do poder absoluto.

A reacção liberal não se faz esperar, com golpes militares no Porto, no Algarve, na Madeira e na Terceira. Dominando rapidamente as revoltas no continente, onde tem o Exército e grande parte das populações a seu favor, o Regente aproveita para legitimar os seus direitos de sucessão. Em Julho, as Cortes por si convocadas consideram que D. Pedro se tornara indigno de herdar o trono (com efeitos para os seus descendentes) e aclamam D. Miguel como rei legítimo e absoluto. As perseguições que se seguem obrigam vários milhares de liberais a exilar-se na Inglaterra ou na França, onde constituem núcleos de apoio logístico e diplomático à causa que defendem. Esta sanha persecutória não abona em favor do reconhecimento externo do novo governo e só a Espanha, a Santa Sé e os E.U.A. (que desejavam evitar, a todo o custo, a reunificação de Portugal e do Brasil) acabam por fazê-lo²⁰.

A Madeira é submetida pela força das armas ainda nesse ano (Agosto), mas, no ano seguinte, a expedição enviada a reconquistar a Terceira falha rotundamente ante a encarniçada resistência das forças constitucionais. A ilha torna-se rapidamente o grande bastião da causa liberal, que vê, em 1830, o mapa político europeu evoluir em seu favor, com a deposição de Carlos X em França e a demissão de Wellington na Inglaterra. Diplomáticamente pouco hábil, D. Miguel, que, pela brutalidade do seu regime, não soubera capitalizar as simpatias internacionais quando estas estavam a seu favor, acaba por granjear a hostilidade da França e da Inglaterra, ao envolver cidadãos daqueles países nas suas perseguições políticas. Se a Inglaterra protesta vigorosamente e chega a enviar uma pequena força naval para impor as suas exigências, a França, que em 1830 dera um novo impulso ao seu fervor nacionalista lançando-se na conquista da Argélia, mostra-se muito mais belicosa²¹, bloqueando a barra do Tejo, enviando navios para os Açores e, pouco depois, forçando, com uma esquadra de consideráveis dimensões, a entrada do porto de Lisboa, ameaçando a

¹⁹ Entre 18 e 23 de Outubro de 1827, em Viena, representantes da Áustria e da Inglaterra, tinham assinado um acordo secreto em que se comprometiam a apoiar o regresso do Infante D. Miguel a Portugal (Fernando de Castro Brandão, *Sinopse Cronológica da História Diplomática Portuguesa*, Biblioteca Diplomática, série A, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1984, p. 82).

²⁰ José Calvet de Magalhães, *Breve História Diplomática de Portugal*, Coleção Saber, 2ª edição, Mem Martins, Publicações Europa-América, 1990, pp. 155-156.

²¹ E, na nossa opinião, algo revanchista em relação a um país que alinhara ao lado das potências vencedoras de 1815. Além disso, era uma ocasião soberana para afrontar indirectamente a Inglaterra, sondando até que ponto esta estava disposta a ir para defender o seu aliado.

cidade e apresando vários navios de guerra. Na sequência destas acções, a marinha miguelista fica consideravelmente debilitada, deixando o caminho praticamente livre ao trânsito de homens e de material destinados ao reforço das posições liberais.

Encorajados por esta reviravolta, as forças constitucionalistas empreendem, a partir da Terceira, a reconquista de todo o arquipélago dos Açores. É a ocasião propícia ao regresso de D. Pedro que, abdicando da coroa brasileira, vem para Portugal defender os interesses da sua filha. Escalando a Inglaterra e a França, onde adquire alguns navios e reúne homens, armas e munições, dirige-se para os Açores, a fim de se juntar às forças que lhe são fiéis e encabeçar o corpo expedicionário destinado a libertar Portugal das garras do Absolutismo.

Dali parte a expedição que desembarca no Mindelo (Vila do Conde), a 8 de Julho de 1832. Embora entre no Porto sem resistência, o exército liberal rapidamente se vê cercado pelas tropas miguelistas. Sofrendo as agruras de um longo cerco, as forças de D. Pedro só conseguem sacudir a pressão quando, em Junho do ano seguinte, é enviada, por mar, uma expedição ao Algarve, sob o comando do Duque da Terceira. Pouco depois do desembarque, as forças navais de D. Maria II, comandadas pelo almirante inglês Charles Napier, infligem à esquadra miguelista uma derrota categórica ao largo do Cabo S. Vicente. Nesta decisiva acção, em que é capturado o grosso da força inimiga, a Marinha de D. Miguel praticamente desaparece.

Entretanto, numa manobra ousada, o Duque da Terceira avança para norte e chega às portas de Lisboa, que se encontrava consideravelmente desprotegida pelo facto de o grosso do exército absolutista estar empenhado no cerco do Porto. Precipitadamente abandonada pelo Rei Absoluto e pelos seus ministros, a capital cai facilmente nas mãos dos constitucionais, a 24 de Julho. Estava, praticamente, decidido o desfecho do conflito, embora ainda se registassem tentativas dos miguelistas para reconquistar Lisboa e algumas importantes operações no Norte e no Sul.

É de assinalar que ambos os lados do conflito procuraram obter auxílio internacional para a sua causa, sobretudo por parte da Inglaterra, a quem, supostamente, caberia, como velho aliado, ajudar a resolver a contenda. No entanto, se, por um lado, o governo inglês não tinha, naquela altura, simpatias políticas pelos absolutistas, também é verdade que considerava os liberais demasiado radicais²². Entretanto, em Espanha, a morte de Fernando VII abriu uma crise de sucessão, sendo a sua filha, por si designada como herdeira, apoiada pelos liberais espanhóis, enquanto

²²Calvet de Magalhães, *op. cit.*, p. 157.

o Infante D. Carlos, irmão do falecido rei e pretendente ao trono, colhia as simpatias dos absolutistas. Forçado a exilar-se, D. Carlos procurara refúgio em Portugal, sob a protecção de D. Miguel, cujo exército fora, na ocasião, reforçado por voluntários carlistas. Só quando a guerra civil portuguesa dá sinais de poder alastrar à Espanha, com a ameaça de intervenção do governo espanhol para fazer sair D. Carlos do seu asilo, e pressionada pela oposição conservadora, a administração britânica se decide a intervir²³, arrastando consigo a França. O tratado da Quádrupla Aliança, assinado em Londres, a 22 de Abril de 1834, por representantes do governo de D. Pedro e das coroas espanhola, francesa e inglesa, tinha em vista assegurar a colaboração dos signatários na expulsão de D. Miguel e de D. Carlos²⁴. Embora a Guerra Civil portuguesa termine cerca de um mês depois, com a capitulação de D. Miguel em Évora-Monte, sem que se registre um auxílio efectivo dos aliados, é relevante o facto de o tratado legitimar a intervenção da França e da Inglaterra nos conflitos ibéricos subsequentes, como viria, de resto, a suceder, tanto em Espanha como em Portugal.

Entretanto, para colmatar a perda do Brasil e para alcançar um desenvolvimento económico semelhante ao dos países do norte da Europa, o governo começa a orientar a sua acção para a exploração dos imensos recursos naturais existentes nas colónias portuguesas em África²⁵, registando-se em 1839 as primeiras expedições, conduzidas por Silva Porto, ao interior do sertão africano. Era, no entanto, necessário garantir o apoio militar inglês, no sentido de manter afastada a cobiça de outras potências europeias. Naturalmente, a Inglaterra preferia ver tais territórios em mãos portuguesas do que nas dos seus rivais, mas o auxílio ao seu velho aliado seria apenas exercido à medida das suas conveniências.

O combate à escravatura foi uma questão crucial neste processo, pois a Inglaterra, tendo, decididamente, enveredado pela industrialização, estava plenamente apostada em eliminar a concorrência económica das nações escravagistas. Portugal, especialmente vulnerabilizado pelas guerras napoleónicas, alinha, desde logo, pela batuta do seu aliado mais poderoso, comprometendo-se, em 1810, por ocasião dos tratados de amizade e comércio com a Inglaterra, a cooperar com esta na promoção da extinção gradual do tráfico de escravos²⁶. Em novo tratado, a 22 de Janeiro de 1815, os portugueses ficam proibidos de traficar escravos a norte do Equador. O liberalismo perfilha, naturalmente, esta tendência libertária e, em 1836, o Visconde de

²³ *Id., ib.*, p. 158.

²⁴ Castro Brandão, *op. cit.*, p. 86.

²⁵ Saturnino Monteiro, *op. cit.*, pp. 6-7.

²⁶ Calvet de Magalhães, *op. cit.*, p. 161.

Sá da Bandeira, anti-esclavagista convicto, faz publicar um decreto proibindo o tráfico de escravos em todas as possessões portuguesas, mas surgem obstáculos à sua aplicação em Angola e em Moçambique, onde aquele negócio constitui um significativo mercado²⁷. Neste contexto, Portugal é obrigado, a pretexto de facilitar a repressão das actividades negreiras, a assinar vários tratados, pelos quais passa a ser permitido aos navios de guerra ingleses vistoriar os navios mercantes portugueses e a operar livremente nas águas territoriais portuguesas, sobretudo em África. Isto dá origem a vários abusos, de que é exemplo a instalação inglesa na baía de Lourenço Marques em 1823 e, mais tarde, no Ambriz (1853) e na ilha de Bolama (1860)²⁸.

Enquanto a diplomacia portuguesa se ocupa da questão da escravatura e em resolver os litígios de delimitação territorial dali resultantes, os problemas políticos na Metrópole estavam longe de terminar. Restaurado o regime constitucional e entronizada D. Maria II, com quinze anos apenas, as divisões entre os liberais traduzem-se na formação de dois grandes partidos: o Cartista, mais moderado e conservador (um pouco segundo o modelo inglês), que seguia a Carta Constitucional outorgada por D. Pedro em 1826, e o Vintista, de pendor mais radical, que defendiam o restabelecimento da Constituição de 1822. Sem a figura tutelar de D. Pedro, que falecera pouco depois da assinatura da convenção de Évora-Monte, as rivalidades vêm a lume e dão origem a uma série de confrontos. Em Setembro de 1836, um golpe militar abole a Carta e entrega o governo aos vintistas (que passam, por isso, a ser também conhecidos por "setembristas"), dos quais se destaca o reformador Passos Manuel. Os cartistas reagem através de um levantamento conhecido por "Belenzada", que conta com o apoio da Inglaterra mas acaba por falhar. Retomam, no entanto, o poder em 27 de Janeiro de 1842, num golpe que repõe a Carta. É o início do consulado de Costa Cabral, que governa autoritariamente até 1846, altura em que, no Norte, uma revolução popular tradicionalista conhecida por Revolta da Maria da Fonte, em reacção contra as medidas progressistas do Governo (das quais a mais emblemática é a proibição de fazer enterramentos nos adros das igrejas) conduz à sua demissão.

Contudo, o novo governo não dura muito tempo. Face à pressão dos cabralistas, a Rainha demite o Duque de Palmela, o que dá origem a uma sublevação vintista no Porto, onde se instala uma Junta Governativa. Para agravar a conjuntura, tropas miguelistas apoiam a Junta, aliança de certo modo estranha e de pura conveniência mas que cria sérios problemas às forças do Governo. Não conseguindo

²⁷ Id., *ib.*, p. 164.

²⁸ Saturnino Monteiro, *op. cit.*, p. 7.

controlar a situação, D. Maria II solicita a intervenção das potências aliadas da Quádrupla Aliança. França e Inglaterra enviam navios de guerra, enquanto tropas espanholas entram em Portugal pela Galiza. A ingerência estrangeira põe fim à chamada Guerra da Patuleia, com a Convenção de Gramido a ser assinada pelos intervenientes a 29 de Junho de 1847. Tal como na onda de revoluções que varrerá a Europa no ano seguinte, na qual se registarão igualmente intervenções externas, também em Portugal é a facção mais conservadora que acaba por impor-se.

Os cartistas mantêm-se no poder e Costa Cabral é, de novo, chamado ao governo em Julho de 1849, mas a agitação permanece... Por fim, a 27 de Abril de 1851, uma insurreição militar conduzida pelo Duque de Saldanha põe fim ao governo cabralista e ao longo período de agitação vivido desde 1820. No acto adicional à Carta, promulgado em Julho, a Burguesia ganha ascendente e passa a ter maior peso na vida política nacional. É o início do período conhecido como Regeneração, durante o qual Portugal poderá, finalmente, dedicar-se ao seu desenvolvimento económico e industrial.

1.3 Orientação da Estratégia Nacional

Com a emancipação das colónias sul-americanas, as nações ibéricas passaram para segundo plano na Ordem Internacional. No entanto, o fim das guerras napoleónicas e a decadência da Espanha trouxeram a Portugal alguma estabilidade em relação às suas fronteiras terrestres²⁹.

Assim sendo, a grande preocupação do governo português passou a ser o relançamento da Economia, onde ainda se faziam sentir os efeitos da devastação trazida pelas invasões francesas e, mais recentemente, da perda do mercado brasileiro. Ora o restabelecimento económico passava necessariamente pela recuperação do atraso da indústria nacional, para a qual era necessário garantir o abastecimento de matérias-primas (em que o território metropolitano era consideravelmente pobre) e a abertura de novos mercados. Para tal era indispensável o País lançar-se na exploração sistemática das suas colónias africanas.

²⁹ O que não quer dizer que o perigo de uma tentativa de anexação por parte da Espanha estivesse definitivamente posto de parte. Até meados/finais do século XX, tal eventualidade esteve sempre presente, pelo menos como cenário hipotético, nos estudos e análises relacionados com a Defesa Nacional. Basta ler, a propósito, o que escreveu Maurício de Oliveira, em 1936, descrevendo a visita de uma divisão naval espanhola a Portugal em Maio de 1915 (*Armada Gloriosa - a Marinha de Guerra Portuguesa no Século XX (1900-1936)*, Lisboa, Parceria António Maria Pereira, 1936, pp. 56-57).

Estrategicamente, havia que garantir a protecção da Potência Marítima mundial que era a Inglaterra, assim como a integração na sua rede comercial.

Claro que esta protecção conduzia, inevitavelmente, a uma dependência excessiva em relação ao seu aliado, pelo que se tornava urgente diversificar as alianças. Esta tendência manifesta-se nos acordos de comércio e navegação com o Brasil, em 1836, que veio reabrir a Portugal um mercado anteriormente perdido, e com os Estados Unidos, em 1840, este destinado a “punir” os abusos da Inglaterra³⁰ na questão do combate à escravatura. Estes tratados servirão de modelo a vários outros que serão firmados entre 1842 e 1851, destacando-se os celebrados com o Império Otomano, com a Prússia e com a Rússia.

Internamente, havia, no entanto, que estabilizar a situação política, resolvendo os conflitos resultantes da introdução das ideias liberais, processo que se revelou longo e penoso.

Com base nesta conjuntura, e numa perspectiva de crítica estratégica *a posteriori*, efectuemos um estudo esquemático e orientado de potencialidades, vulnerabilidades, oportunidades e ameaças (análise SWOT³¹) da situação nacional na transição do primeiro para o segundo quartel do século XIX (quadro 1):

1. Ambiente Interno:

a. Potencialidades:

- i. Aliança com a Inglaterra
- ii. Colónias em África
- iii. Tradição marítima antiga
- iv. Tradição diplomática

b. Vulnerabilidades:

- i. Efeitos económicos das invasões francesas
- ii. Perda do Brasil
- iii. Divisões políticas internas
- iv. Dependência da Inglaterra
- v. Atraso tecnológico

³⁰ Calvet de Magalhães, *op. cit.*, p. 169.

³¹ Sigla para “Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats”. Este tipo de análise, muito utilizado para planeamento e gestão, foi desenvolvido entre as décadas de 60 e 70 do século XX, tendo conhecido um grande impulso através dos estudos de Albert Humphrey. Entre a variada literatura existente sobre o assunto, recomenda-se a leitura da obra de Kenneth R. Andrews *The Concept of Corporate Strategy*, Illinois, Richard D. Irwin Ontario, Irwin-Dersey, 1980.

- vi. Fraqueza militar
- vii. Escassez de matérias-primas

2. Ambiente Externo:

a. Oportunidades:

- i. Progresso científico e tecnológico mundial
- ii. Progresso ideológico e civilizacional (liberalismo)
- iii. Rivais da Inglaterra
- iv. Decadência da Espanha

b. Ameaças:

- i. Monopólio comercial marítimo da Inglaterra
- ii. Prepotência inglesa
- iii. Autoritarismo da Santa Aliança
- iv. Fervor nacionalista francês
- v. Instabilidade política na Espanha

Na interacção dos ambientes interno e externo, obtemos as seguintes conjugações:

1. Da conjugação das potencialidades internas com as oportunidades externas, obtemos os Desafios:

- Como poderemos utilizar as nossas Potencialidades para tirar partido das Oportunidades?
 - a. Desenvolver economicamente o País aproveitando os recursos naturais de África e o progresso tecnológico mundial
 - b. Abolir a escravatura
 - c. Abrir novos mercados

2. Da conjugação das potencialidades internas com as ameaças externas, obtemos os Alertas:

- Como poderemos utilizar as nossas Potencialidades para reduzir o impacto e a probabilidade das Ameaças?
 - a. Aproveitar a aliança com a Inglaterra para segurar as possessões africanas

- b. Estabelecer relações comerciais com outros estados para combater o monopólio e a prepotência da Inglaterra
3. Da conjugação das oportunidades externas com as vulnerabilidades internas, obtemos os Constrangimentos:
- Como podemos ultrapassar as vulnerabilidades que nos impedem de explorar as Oportunidades?
 - a. Ir buscar tecnologia ao exterior para recuperar o atraso tecnológico
 - b. Celebrar acordos comerciais com outros estados para colmatar a perda do Brasil e superar a dependência em relação à Inglaterra
 - c. Vencer as resistências internas à mudança abrindo o País às ideias liberais
 - d. Aproveitar a segurança fronteiriça para apostar no desenvolvimento económico
 - e. Canalizar os limitados recursos militares para a defesa do império
4. Da conjugação das ameaças externas com as fraquezas internas, obtemos os Perigos:
- O que poderá acontecer se as Ameaças se concretizarem face às nossas Vulnerabilidades?
 - a. Redução de Portugal à condição de colónia inglesa
 - b. Ingerência estrangeira nos assuntos internos de Portugal
 - c. Perda de possessões para outras potências

Analisando a evolução dos acontecimentos em Portugal até ao final do segundo quartel do século, observamos que o único perigo que efectivamente se concretizou foi o da intervenção estrangeira nas questões internas portuguesas, como, de facto, se verificou, sobretudo em 1847, mercê da fraqueza militar do País.

No entanto, o desenvolvimento económico e tecnológico foi consideravelmente atrasado pelas lutas políticas internas, pelo que só na segunda metade do século, após a estabilização política, foi possível seguir as grandes linhas de acção que a situação estratégica nacional impunha.

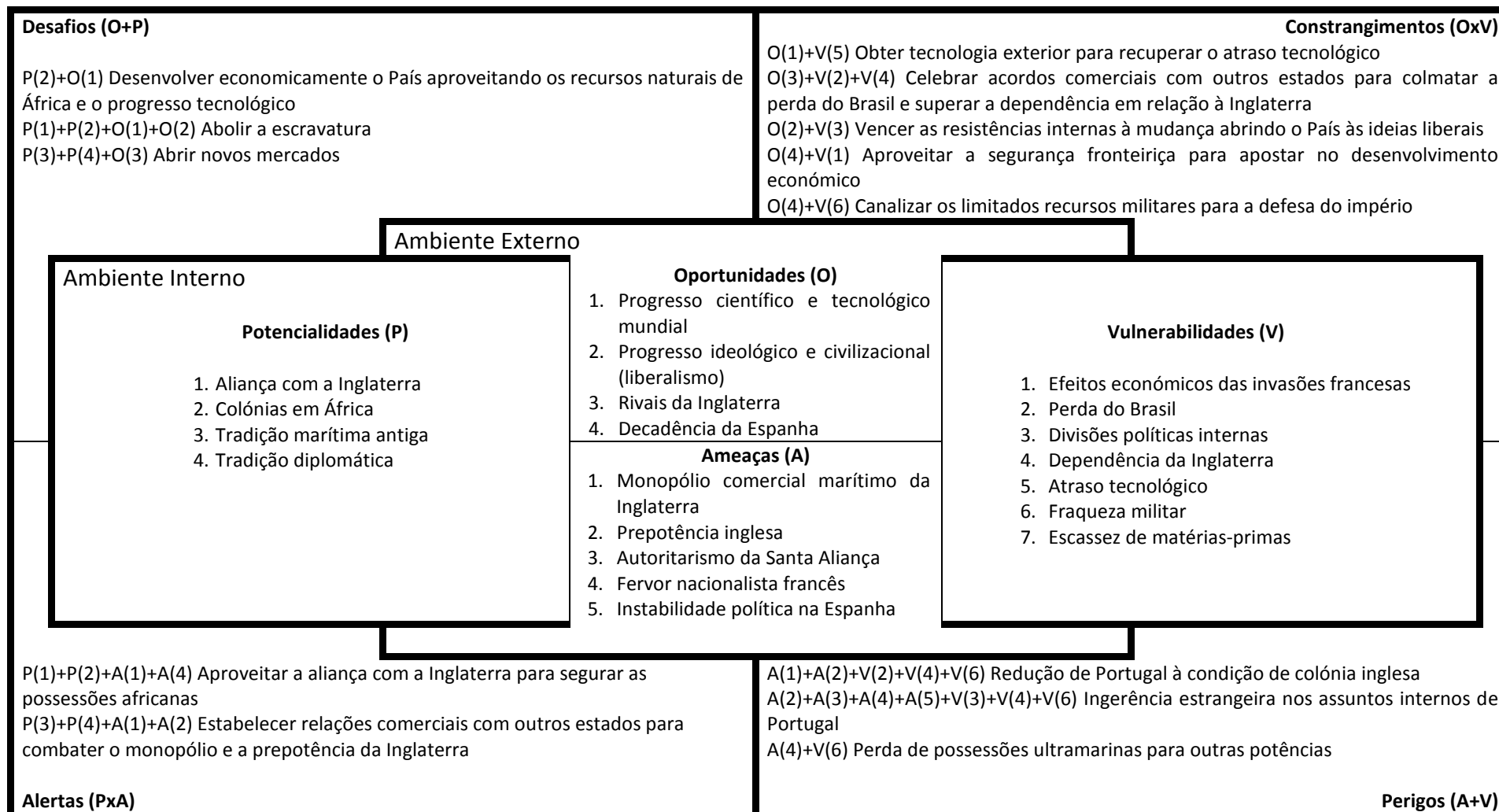
Na prossecução dos grandes objectivos nacionais, assim como na ultrapassagem dos vários obstáculos que as conjunturas interna e externa impuseram,

a Marinha foi, simultaneamente, agente activo dos acontecimentos e receptor das suas consequências, conforme veremos, adiante, de modo mais detalhado.

Nesta fase do nosso estudo, e a partir das linhas de acção atrás identificadas, procuremos definir algumas orientações para o emprego do poder naval nacional:

1. Contribuir para a efectiva exploração económica das possessões africanas, garantindo a segurança das ligações marítimas àqueles territórios e protegendo os cidadãos nacionais ali destacados;
2. Garantir uma presença naval efectiva nas possessões ultramarinas, colmatando eventuais vazios militares e evitando a ingerência de outras potências;
3. Contribuir para a erradicação do tráfico negreiro, assegurando a autonomia fiscalizadora nacional em relação à Inglaterra;
4. Contribuir militarmente para a estabilização política do País.

No capítulo seguinte veremos como o poder naval foi, efectivamente, empregue e como as missões da Marinha de Guerra foram adaptadas à dinâmica estratégica nacional.



Quadro 1 - Análise da situação estratégica nacional na transição do primeiro para o segundo quartel do século XIX

CAPÍTULO 2 – EMPREGO DO PODER NAVAL – COMPORTAMENTO DA ESQUADRA

2.1 Introdução

Feito o retrato histórico, político e estratégico da época sobre a qual se debruça o nosso estudo, vejamos, agora, o modo como a Marinha foi empregue na defesa dos interesses nacionais e na prossecução dos objectivos do Governo. Para o efeito, passaremos em revista as principais acções navais verificadas durante o período em apreço.

Uma vez que pretendemos, essencialmente, enquadrar os capítulos que se seguem, não nos debruçaremos sobre o detalhe dos combates navais e dos aspectos tácticos (com excepção dos que considerarmos mais relevantes), que foram, já, devidamente estudados por outros autores¹, mas sim sobre a condução das operações e a sua integração no respectivo contexto político-estratégico.

2.2 Antecedentes (1807-1821)

Entre Novembro de 1807 e Julho de 1821, com a Família Real no Rio de Janeiro, deslocação em que esta fora acompanhada pelo grosso da Esquadra (23 navios, dos quais oito naus e quatro fragatas²), a Marinha Portuguesa opera, essencialmente, a partir do Brasil.

A sua primeira campanha de relevo neste período dá-se entre 1808 e 1809, com a conquista da Guiana Francesa, acção determinada pela Coroa como represália pela ocupação de Portugal pelas tropas de Junot e para evitar que este território fosse utilizado como base de curso ou como plataforma de lançamento de um ataque ao Brasil³ (além disso, viria a servir como “moeda de troca” nas negociações de paz de Viena). Na tomada de Caiena, a 12 de Janeiro de 1809, a componente naval é formada por dois brigues, uma escuna, dois cúteres, três barcas canhoneiras e três transportes,

¹ Salientamos os estudos de Armando Saturnino Monteiro (*Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, vol. VIII (1808-1975), 1ª ed., Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1989) e de António Marques Esparteiro (*Três Séculos no Mar (1640-1910)*, vol. 9, *Naus e Navetas (1792-1841)*, Colecção Estudos, Lisboa, Ministério da Marinha, 1973-1987).

² José Rodrigues Pereira, *A Marinha Portuguesa na Época de Napoleão*, vol. II (1807-1823 – *A Armada e o Brasil*), Lisboa, Tribuna da História, 2005, p. 83.

³ Id., *ib.*, p. 55.

encabeçados por uma fragata inglesa cujo comandante, James Yeo, oferecera os seus serviços à Coroa Portuguesa⁴.

Sacudida a pressão francesa sobre o Brasil, chega a altura de marcar uma posição face aos primeiros levantamentos independentistas nas colónias espanholas da América do Sul. Depois de uma primeira intervenção armada na Banda Oriental, interrompida com um armistício com os rebeldes em 1812, a conquista desta faixa é, finalmente consumada em 1817, após novas incursões de José Artigas no Rio Grande do Sul. Nessa campanha, em que tomam parte uma nau, uma fragata, cinco brigues e seis transportes⁵, a Esquadra garante o controlo do mar e bloqueia os portos de Maldonado e Montevideu. Neste último são, ainda, desembarcadas forças de Marinha, que efectuam o primeiro assalto, antes do avanço das tropas terrestres.

A Marinha tem, também, um papel preponderante aquando da revolta de Pernambuco, em 1817⁶, que, embora constitua um prenúncio do movimento independentista brasileiro, encontra ainda uma conjuntura envolvente desfavorável à sua propagação. Na ocasião, são aprisionados pelos revolucionários do Recife um brigue, uma galera e um brigue mercante surtos no porto, sendo ainda requisitado e armado um outro brigue mercante. Os revoltosos procuram o apoio dos EUA e tentam comprar navios, armas e munições, mas só conseguem fretar um corsário, o qual viria a ser capturado pelos navios da Armada Real que bloqueiam o porto: uma corveta, um brigue e uma escuna⁷. Refira-se que a falta de navios levava o Conde dos Arcos, na Baía, a requisitar e a artilhar alguns navios mercantes. Uma acção mais decidida por parte dos rebeldes no momento em que a força naval do Rei se encontrava, ali, mais vulnerável poderia, provavelmente, ter conduzido a um desfecho diferente. No entanto, um brigue e uma sumaca enviados pelo governo do Recife a recolher a guarnição da ilha de Fernando Noronha são forçados a arribar a Paraíba e capturados sem resistência. Entretanto, a força de bloqueio é reforçada com uma fragata, dois brigues e uma escuna enviados do Rio de Janeiro, aos quais se somam, pouco depois, uma nau, dois transportes, cinco galeras e duas sumacas⁸. Enquanto o Recife vacila

⁴ Id., *ib.*, p. 52. Tratava-se da fragata inglesa “Confiance”. Os navios portugueses de maior porte eram os brigues “Voador” e “Infante D. Pedro”, a escuna “General Magalhães” e os cúteres “Vingança” e “Leão”.

⁵ Id., *ib.*, pp. 56-57 e 59. Os navios participantes eram a nau “Vasco da Gama”, a fragata “Fénix”, os brigues “Lebre”, “Gaivota do Mar”, “Falcão”, “Real João” e “Providente” e os transportes (mercantes) “Santiago Maior”, “Caridade”, “Fénix”, “Fénix II”, “Águia Volante” e “John Frith”, este último um navio inglês fretado, sob o comando de William Marriat.

⁶ Id., *ib.*, pp. 58-64.

⁷ Corveta “Espírito Santo” e brigue “Mercúrio” (desconhecemos o nome da escuna).

⁸ A força de reforço inicial era constituída pela fragata “Tétis”, pelos brigues “Benjamim” e “Aurora” e pela escuna “Maria Teresa”. O segundo reforço trazia a nau “Vasco da Gama”, as galeras “Armonia”,

sob os efeitos do bloqueio, os navios da esquadra lealista desembarcam tropas na capital rebelde, que se rende em pouco tempo.

Para além destas campanhas, prossegue, no Atlântico, o combate aos corsários franceses (até 1815), barbarescos, uruguaios/argentinos (a partir de 1817) e americanos⁹. Estes últimos são contratados, a título independente, por Artigas para atacar a navegação portuguesa, o que motiva uma intensa acção diplomática junto do governo americano¹⁰. No entanto, só o reconhecimento da independência da Argentina por parte do governo português e o anúncio da realização de uma consulta eleitoral à população da Banda Oriental sobre o destino a dar àquela província, acaba com a presença de corsários americanos na região. Mas a guerra de corso, que, envolvendo, essencialmente, navios mercantes isolados ou com pequena escolta, causa elevadas baixas à navegação portuguesa (43 acções registadas entre 1808 e 1822, das quais resultou a perda de três dezenas de navios), estende-se até aos limites das barras portuárias da Metrópole, pois a progressiva degradação da Armada e o afastamento geográfico das principais unidades combatentes faz com que os corsários se tornem cada vez mais ousados¹¹.

Quando, em Setembro de 1820, se dá a revolução liberal em Lisboa, o governo provisório solicita o regresso do Rei, que, embora relutante, se vê forçado a aceder, deixando o príncipe D. Pedro¹² como regente do Brasil. Com ele regressam uma nau, uma fragata, uma corveta, um brigue, três charruas, três navios mercantes e um iate, que entram a barra a 3 de Julho 1821¹³. Embora se compreenda que, desta vez, já não se verificavam as circunstâncias dramáticas que acompanharam o embarque da Família Real em 1807 – nomeadamente o perigo de interceptação pelas esquadras francesas, a justificar uma escolta de peso, e a necessidade de evitar que a Armada Real caísse nas mãos dos exércitos invasores -, não podemos deixar de registar esta acentuada redução do séquito naval em relação ao que partira de Lisboa, motivada não apenas pela alteração da conjuntura, mas também pela acentuada degradação que a Armada terá sofrido durante o período de permanência no Brasil, conforme é mencionado no

“Feliz Eugénia”, “Marquês de Aguiar”, “Joaquim Guilherme” e “Olímpia”, o brigue “Ateneu”, as sumacas “Bela Americana” e “Bonfim” e os transportes (mercantes) “Santiago Maior” e “Almirante”.

⁹ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, pp. 68-72.

¹⁰ Calvet de Magalhães, *Breve História Diplomática de Portugal*, Coleção Saber, 2ª edição, Mem Martins, Publicações Europa-América, 1990, pp. 143-145.

¹¹ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, p. 83.

¹² A quem teria, à partida, confidenciado o seu desejo de que fosse ele a encabeçar um eventual movimento de separação do Brasil, caso esta fosse mesmo inevitável (Joaquim Veríssimo Serrão [dir.], *História de Portugal*, vol. VII. *A Instauração do Liberalismo*, s.l., Editorial Verbo, 1985).

¹³ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, p. 15.

relatório apresentado ao Congresso em 25 de Setembro de 1821 pela designada Comissão Especial da Marinha¹⁴. Mais adiante procederemos a uma análise mais detalhada destes e de outros aspectos estruturais.

2.3 Emancipação do Brasil

A saída da Corte do Rio de Janeiro não fora bem recebida pelo povo brasileiro e a animosidade acentua-se quando o governo de Lisboa, a braços com dificuldades económicas e despeitado pelo esquecimento a que fora votado durante a ausência do Rei, se empenha em retirar ao Brasil o estatuto de reino. A primeira atitude de rebeldia pertence ao príncipe D. Pedro¹⁵ quando, convocado pelas Cortes a regressar a Lisboa (a pretexto de efectuar uma viagem de estudo pela Europa), recusa embarcar para a capital do Reino. O general Jorge Avillez, governador das armas do Rio de Janeiro, que lhe entrega a convocação, e as tropas leais a Portugal são confinadas à praia de Niterói e intimadas a regressar à Metrópole¹⁶. Embarcam a 15 de Fevereiro de 1822, num comboio escoltado pelas corvetas “Maria da Glória” e “Liberal”, mas dois navios afastam-se do comboio (um deles era aquele onde seguia o general Avillez) e rumam à Baía para reforçar as forças leais às Cortes.

Sem nada saber, mas antevendo a necessidade de impor a autoridade nacional, o governo de Lisboa envia uma expedição com 1192 homens, comandada pelo chefe de divisão Maximiliano de Sousa e composta de uma nau, uma fragata, duas corvetas, duas escunas, quatro charruas e um transporte (mercante)¹⁷. Mas no Rio a força é mandada fundear sob a mira da artilharia dos fortes e da fragata “União”¹⁸. A convite de D. Pedro desembarcam 394 praças (190 das quais pertencentes à nau) para servir o Brasil. Viriam a amotinar-se após a partida dos navios por não quererem combater contra a sua antiga Pátria. A 23 de Março a força é mandada regressar a Lisboa, ficando retida a fragata, requisitada por D. Pedro.

¹⁴ Id., *ib.*, pp. 82-90.

¹⁵ Que poderá ter tido alguma tolerância ou mesmo conivência por parte do seu pai. Numa proclamação a 8 de Janeiro de 1823 sugere que o Rei estaria refém dos inimigos do povo brasileiro (Comissão Brasileira dos Centenários Portugueses, *Os Portugueses na Marinha de Guerra do Brasil*, Rio de Janeiro, 1940, p. 197).

¹⁶ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, p. 90.

¹⁷ Nau “D. João VI”, fragata “Real Carolina”, corvetas “Princesa Real” e “Real Voador”, escunas “D. Maria Zeferina” e “Leopoldina”, charruas “Princesa Real”, “Orestes”, “Conde de Peniche” e “Sete de Março” e o navio mercante “Fénix”.

¹⁸ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, p. 90.

Como atrás foi referido, a Baía (juntamente com a Banda Oriental, o Pará, o Piauí e o Maranhão), sob o comando do governador de Armas, general Madeira de Melo, continuava leal a Portugal. Preparando-se para o confronto, aquele manda reparar vários navios de guerra, armar mercantes e artilhar barcas e lanchas, passando a dispor de uma pequena esquadra, da qual se destacavam quatro corvetas e dois bergantins¹⁹.

Em Lisboa prepara-se nova divisão com 1500 homens, sob o comando do chefe de divisão João Félix Pereira de Campos, com seis transportes e dois navios de escolta, que ali chega a 30 de Outubro. As forças portuguesas na Baía passam, assim, a dispor de 8000 soldados e 22 navios²⁰. Mas as instruções para Pereira de Campos eram apenas as de desembarcar a tropa e, basicamente, ajudar a proteger a Baía, embora pudesse responder a solicitações dos comandantes militares em terra²¹, o que traduz uma postura essencialmente defensiva. É que o governo de Lisboa ainda não tomara conhecimento de que D. Pedro, no célebre "Grito do Ipiranga", tinha proclamado oficialmente a independência do Brasil a 7 de Setembro. Era o início da guerra.

A 4 de Dezembro, o ministro da Marinha, Inácio da Costa Quintela, dá ordem ao Major-General da Armada, Marquês de Viana, para fretar os navios necessários para transportar para a Baía 1900 homens distribuídos por 5 batalhões, a serem escoltados pela fragata "Pérola". A expedição larga a 15 de Fevereiro 1823, acompanhada por uma galera e pelo brigue "Viajante", e chega a 31 de Março²².

Entretanto, ainda em Dezembro de 1822, tinham-se registado as primeiras escaramuças de uma flotilha brasileira comandada pelo primeiro-tenente João Botas - que a partir da ilha de Itaparica procurava abastecer de mantimentos os revoltosos nas margens do Cotagipe - com os navios portugueses que bloqueavam a ilha (entre eles os brigues "Audaz" e "Prontidão" e a escuna "Emília"). Registrar-se-ia novo confronto, renhido mas inconclusivo, nesse mesmo mês e, novamente, em Maio do ano seguinte, com um ousado - e, por fortuna, bem sucedido - ataque de três canhoneiras daquela

¹⁹ António Marques Esparteiro, *Actas do Conselho de Comandantes da Esquadra da Baía (1822-1823)*, sep. Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, Outubro-Dezembro de 1961, p. 363. Eram as corvetas "10 de Fevereiro", "Regeneração", "Conceição" e "restauração" e os bergantins "Audaz" e "Prontidão".

²⁰ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, p. 90. Eram eles: nau "D. João VI", fragatas "Pérola" e "Constituição", corvetas "Urânia", "Calipso", "Princesa Real", "Regeneração", "Galateia", "4 de Julho", "S. Domingos Eneas", "Restauração" e "S. Gualter", brigues "Prontidão" e "Audaz", escuna "Emília", sumaca "Conceição", charruas "Princesa Real", "Orestes", "Conde de Peniche" e "Príncipe do Brasil" e transportes (mercantes) "Bizarria" e "Conceição e Oliveira".

²¹ *Id.*, *ib.*, p. 95.

²² *Id.*, *ib.*, pp. 94-95.

flotilha às sete embarcações portuguesas que faziam bloqueio²³. Nesse período, dá-se, a 7 de Janeiro de 1823, uma tentativa de ocupação de Itaparica pelas forças portuguesas, envolvendo 600 homens que, repartidos por várias embarcações, desembarcam sob a protecção dos brigues “Prontidão” e “Audaz”, da escuna “Emília” e da barca “Constituição”. No entanto, a operação falha rotundamente, embora mereça louvor individual a acção do comandante da força de desembarque de Marinha, aspirante Ferreira do Amaral, futuro governador de Macau, que, com um braço desfeito por um tiro de artilharia, continua a incitar os seus homens à carga²⁴.

Mas a força naval brasileira não se resumia ao conjunto de pequenos navios da flotilha itaparicana. Com efeito, num país onde a maior parte das ligações se fazia por mar e era indispensável garantir a unidade territorial e o abastecimento marítimo, é natural que D. Pedro, desde logo, se empenhasse em formar uma marinha de guerra capaz de defender a independência do novo estado²⁵. Conforme se pode ler no decreto de criação da Marinha Imperial de 13 de Setembro de 1822:

“O Governo tomará todas as providências urgentes que se fazem necessárias para o nascente Império possuir uma Esquadra apta a defender-lhe quer a extensa costa quer o fértil território e também capaz de assegurar o comércio de seus contínuos portos, de vez que a Providência talhara para o Brasil os mais altos destinos de glória e prosperidade que só podem ser defendidos com uma Marinha respeitável.”²⁶

O primeiro núcleo da esquadra foi formado com os poucos navios surtos no Rio de Janeiro que estavam em condições de navegar, aos quais se somaram alguns adquiridos no estrangeiro. No início de 1823, o Imperador contava, já, com uma nau (“Martim de Freitas”, rebaptizada “D. Pedro I”), três fragatas, duas corvetas e dois brigues, juntamente com outros navios menores²⁷. Para comandar esta força requisitou os serviços do escocês Thomas Alexander Cochrane, que já se notabilizara na organização das armadas do Peru e do Chile. Com ele vieram 28 oficiais e 500

²³ Saturnino Monteiro, *op. cit.*, pp. 52, 53 e 62.

²⁴ Marques Esparteiro, *Actas do Conselho de Comandantes da Esquadra da Baía*, p. 366.

²⁵ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, p. 95.

²⁶ Cláudio Costa Braga, *Tamandaré nas Guerras de Independência e da Cisplatina*, Clube Naval, Departamento Cultural, 2007, p. 9.

²⁷ *Os Portugueses na Marinha de Guerra do Brasil*, p. 198. Além da “D. Pedro I”, os outros navios eram as fragatas “Ipiranga” (ex-“União”), “Niterói” (ex-“Sucesso”) e “Real Carolina”, as corvetas “Maria da Glória” e “Liberal” (ex-“Gaivota do Mar”) e os brigues “Real Pedro” e “Guarani” (mercante comprado). Existem algumas discrepâncias entre os vários autores, nomeadamente na classificação das escunas e dos brigues, que nalguns casos se confundem (especialmente quando falamos dos chamados brigues-escunas).

marinheiros ingleses, que se juntaram aos oficiais e marinheiros portugueses que tinham aderido à independência (mais adiante debruçar-nos-emos mais pormenorizadamente sobre estas adesões).

Para submeter o estado da Baía, que estava, já, cercado por terra, Cochrane saiu do Rio, a 3 de Abril, com a nau, uma fragata, duas corvetas e dois brigues²⁸. O objectivo era bloquear o porto e impedir a chegada de reforços e de abastecimentos aos sitiados. Tendo chegado no dia 25, recebeu, quatro dias depois, o reforço da fragata "Niterói" (ex-"Sucesso"). Embora estivesse em inferioridade numérica e de poder de fogo, dispunha, já, de uma força capaz de se medir com a esquadra portuguesa.

Ao saber da presença da esquadra brasileira, Pereira de Campos sai para o mar (embora com um certo retardo devido ao encalhe da nau "D. João VI"). Após um primeiro desencontro, as duas esquadras embatem, por fim, a 3 de Maio. Sem nos perdermos em detalhes de ordem táctica importa mencionar que, contrariamente ao esperado, Cochrane não manobrou para se prolongar com a esquadra portuguesa, como era tradicional (o que o deixaria em inferioridade face ao maior poder de fogo dos portugueses), tendo, antes optado por, numa manobra audaciosa (da escola de Nelson), cortar a linha adversária para ganhar superioridade numérica localizada e apoderar-se de alguns navios da retaguarda²⁹. Surpreendido, Pereira de Campos, que não se mostra um comandante particularmente hábil, manda inverter o rumo, para que os navios da testa da coluna venham em auxílio dos da retaguarda. Surgem, entretanto, problemas nos navios brasileiros, com a marinagem da "Liberal", do "Real Pedro" e da "Guarani", maioritariamente portugueses (ao contrário do que sucedera com os oficiais, não fora dada opção às guarnições dos navios), a recusar fazer fogo contra os seus compatriotas. Também na "D. Pedro I" alguns artilheiros portugueses se revoltam, trancando o paiol de munições. Acabam por ser dominados pela força, mas Cochrane perde a confiança nas suas guarnições e decide retirar antes de poder ser alcançado pela testa da coluna portuguesa.

Mantém, no entanto, o bloqueio, a partir do Morro de S. Paulo (35 milhas a sudoeste), embora evite mostrar-se ao largo da Baía, para não ter contacto directo com a força naval portuguesa. Aproveita para reforçar a artilharia da nau e substituir os marinheiros portugueses revoltosos por outros da sua confiança. Durante esse

²⁸ A fragata era a "Ipiranga", as corvetas eram a "Liberal" e a "Maria da Glória" e os brigues eram o "Guarani" e o "Real Pedro" (Marques Esparteiro, *Actas do Conselho de Comandantes da Esquadra da Baía*, p. 367).

²⁹ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, p. 98.

período, Pereira de Campos não mostra qualquer iniciativa. Mantendo os navios dentro do porto, alegadamente para não deixar a cidade aberta a um ataque por mar³⁰, deixa a Cochrane os movimentos totalmente livres, mesmo com os insistentes apelos de Madeira de Melo (com quem parece não se entender muito bem) para que actue. Segundo Marques Esparteiro, o chefe de divisão não seria propriamente um cobarde, mas teria horror à ideia de assumir responsabilidades e de contrariar, de algum modo, as ordens que recebera à saída de Lisboa³¹, o que parece confirmar-se nas actas do seu Conselho de Comandantes e na correspondência que troca com o governador de armas da praça³². Numa carta enviada a 19 de Maio, Madeira de Melo diz-lhe:

“He até onde pode chegar a desgraça que nos estejamos de facto bloqueados, e tendo huma Esquadra maior que a inimiga! E o peor hé que se o inimigo achar huma occasião favoravel estou persuadido que entrará neste Porto e se conseguir queimar alguns dos Nossos Navios – Devo prevenir a Vossa Excellencia de que me consta, que estivera no Morro de S. Paulo a Esquadra inimiga; Todas estas noticias combinão com a persistencia de trez navios, que desde o dia desesseis se avistão naquella paragem; pode ser que o inimigo tenha destacado alguns dos seus navios para illudir a Esquadra do Commando de Vossa Excellencia em quanto o resto nos bloquea e talvez intente fazer grande mal neste Porto. [...] Tome Vossa Excellencia, portanto, as suas medidas para que os nossos males não cheguem talvez ao ponto de serem irremediaveis.”

Mas Campos só reage quando os navios inimigos são, efectivamente, avistados, em fins de Maio. No entanto, o almirante britânico volta a evitar o combate, embora venha, depois, a fazer uma ousada, conquanto infrutífera, tentativa de surpreender os portugueses dentro do porto, introduzindo dois navios no meio da força fundeada³³.

Devido à falta de mantimentos resultante do cerco e do bloqueio (com os navios que tentam abastecer a cidade a serem sistematicamente capturados), a defesa da Baía não tarda a tornar-se insustentável. Com a população maioritariamente a favor da causa de D. Pedro, cresce, entre os defensores, a convicção de que a independência do Brasil é inevitável³⁴. As forças portuguesas optam, assim, por abandonar o país.

³⁰ Marques Esparteiro, *Actas do Conselho de Comandantes da Esquadra da Baía*, p. 369-391.

³¹ *Id., ib.*, p. 365.

³² *Id., ib.*, pp. 369-394.

³³ Saturnino Monteiro, *op. cit.*, pp 63-65.

³⁴ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, p. 100.

A 2 de Julho larga da Baía um comboio de 48 navios mercantes, escoltados por 17 navios de guerra e transportando 5.335 militares e 870 civis. Os brasileiros flagelam-nos desde o início da viagem. Regista-se, então, a deserção de dez dos navios mercantes, possivelmente tripulados por homens fiéis a D. Pedro, que voltam para trás. O comboio, muito heterogéneo, manobra com dificuldade e não consegue reagir aos repetidos ataques da força de Cochrane, que utiliza a táctica popularmente conhecida por “toca-e-foge”. Para agravar a situação, o mau tempo dispersa os navios. Na confusão, alguns navios mercantes (quinze ao todo) são capturados e a galera “Grão-Pará” abordada e inutilizada.

Já longe das costas do Brasil, Cochrane volta para trás e incumbe a fragata “Niterói” (acompanhada, no início, por alguns navios mais veleiros³⁵) para continuar a perseguição, mas esta já poucos estragos consegue fazer³⁶. Deste episódio fica-nos a impressão de ter sido algo empolado pelo nacionalismo brasileiro (embora os louros caibam, efectivamente, aos oficiais britânicos ao serviço do Imperador), pois, na prática, tratou-se, essencialmente, de um acompanhamento à distância, sendo que o comboio, embora escoltado por um significativo número de navios de guerra, tinha como único objectivo chegar a salvo a águas portuguesas, não constituindo, portanto, uma verdadeira força de combate. Acresce o facto de este estar bastante limitado na sua capacidade de manobra, enquanto a fragata, mais ágil, tinha plena liberdade de movimentos, podendo ora aproximar-se ora afastar-se consoante o perigo³⁷. No entanto, há que dar o devido crédito à ousadia do comandante, John Taylor, que chegou a navegar, a coberto da neblina, entre alguns navios de guerra portugueses (um dos quais a nau “D. João I”)³⁸ e se atreveu mesmo a efectuar patrulhas junto à barra do Tejo, durante as quais apresou mais alguns navios mercantes³⁹. Em suma: para a Marinha Brasileira foi um acontecimento épico, enquanto para a Armada Portuguesa se tratou de um registo humilhante.

³⁵ A “Niterói” foi, de início, acompanhada da fragata “Real Carolina”, da corveta “Maria da Glória” e do bergantim “Andrade”(Costa Braga, *op. cit.*, p. 28).

³⁶ *Id.*, *ib.*, p. 101.

³⁷ Esta táctica de perseguição à distância, espreitando algum momento de vulnerabilidade da parte do inimigo, tem um certo paralelo nos ataques que submarinos alemães isolados faziam, com elevada taxa de sucesso, aos comboios aliados durante a Primeira e a Segunda Guerras Mundiais, sem que daí tenha resultado, que se saiba, qualquer desprestígio para estes últimos.

³⁸ Na altura John Taylor içou uma bandeira inglesa e fez-se valer do facto de grande parte da sua guarnição ser britânica.

³⁹ Max Justo Guedes (coord. geral) e Hélio Leôncio Martins (coord. vol.), *História Naval Brasileira*, vol. 3, t. I, Ministério da Marinha, Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro, 2002, p. 105.

Dos 65 que tinham largado da Baía, chegam ao Tejo 16 navios de guerra e 23 mercantes. 10 navios mercantes tinham desertado e outros 16 tinham sido capturados ou destruídos. Segundo Saturnino Monteiro, esta perseguição não terá tido qualquer interesse militar ou político, tendo apenas servido para os oficiais ingleses mostrarem serviço e justificarem os elevados salários que auferiam⁴⁰. Ora, na nossa opinião, esses salários já teriam sido devidamente justificados com a indiscutível vitória táctica obtida sobre uma força numericamente superior. E mesmo admitindo alguma bravata anglo-saxónica, salientemos que ainda não se registara qualquer capitulação formal. Ainda que estivesse fora das aspirações de Cochrane desferir um golpe decisivo sobre a esquadra portuguesa – cujo eventual regresso, em nova expedição, seria sempre um perigo a considerar, afastada que estaria, em princípio, a possibilidade de a retirada constituir uma manobra deceptiva seguida de um desembarque num outro ponto da costa brasileira -, não é desprezável o efeito que o desgaste e, acima de tudo, a desmoralização podem ter sobre a vontade do inimigo em voltar ao combate.

De volta às costas do Brasil, Cochrane dirige-se ao Maranhão com a “D. Pedro I” e obtém a rendição da guarnição portuguesa, apresando o brigue “Infante D. Miguel”, a escuna “Emília” e oito lanchões artilheiros. Depois de guarnecer o brigue (rebaptizado “Maranhão”), envia-o, então, ao Pará, onde este, simulando a presença próxima do resto da esquadra brasileira, consegue obter a rendição das forças portuguesas e apresiar uma fragata em construção (baptizada como “Imperatriz”), a charrua “Gentil Americana” e vários navios mercantes⁴¹.

Em Montevideu a guarnição da cidade mantivera-se leal a Portugal, mas as forças militares em redor, comandadas pelo general Lecor, herói da guerra contra Artigas, tinham aderido à causa brasileira e posto cerco à capital do estado. Também as forças navais, constituídas por uma fragata, sete escunas e duas barcas⁴², se tinham declarado pelo Imperador, estabelecendo bloqueio à cidade. Mas a guarnição da escuna “Maria Teresa”, seguida pelas das corvetas “Conde dos Arcos” e “General Lecor” (mais tarde rebaptizada “Restauradora”) e do brigue “Liguri” tinham-se revoltado (Janeiro de 1823) e levado os navios para dentro do porto. Em Outubro, por ordem do comandante da guarnição e tendo em vista a reabertura das comunicações

⁴⁰ Saturnino Monteiro, *op. cit.*, p. 67.

⁴¹ *História Naval Brasileira*, vol. 3, pp. 106-115.

⁴² A fragata era a “Tétis” e as escunas a “D. Álvaro de Castro”, “Luís de Camões”, “Cossaca”, “Seis de Fevereiro”, “Isabel Maria” e “Oriental” (Id., *ib.*, p. 84).

com o exterior, saem para dar combate aos navios do bloqueio⁴³, apesar de estarem em inferioridade numérica. O combate é intenso, mas inconclusivo e os navios acabam por recolher ao porto. A cidade rende-se a 18 de Novembro.

A situação de guerra entre Portugal e o Brasil manteve-se até 29 de Agosto de 1825. No entanto, não voltaram a registar-se acções navais dignas de registo, a não ser algumas incursões efectuadas por corsários brasileiros em águas portuguesas⁴⁴.

Teria sido possível manter a posse do Brasil ou, pelo menos, da Baía com um desempenho mais inteligente e, sobretudo, mais combativo por parte da esquadra nacional? Se tivesse sido praticável manter aberto o abastecimento marítimo da cidade de Salvador, permitindo-lhe resistir por mais tempo a um exército sitiante que, não obstante o elevado número de soldados, possuía bastantes limitações em oficiais e equipamento, sentindo, inclusive, algumas dificuldades na sua própria sustentação⁴⁵; se, num combate decisivo, tivesse sido possível eliminar ou, pelo menos, tornar inoperante a incipiente marinha de guerra brasileira; se os navios nacionais tivessem ousado estabelecer um bloqueio efectivo ao porto do Rio de Janeiro e perturbar notoriamente a ligação por mar entre as diversas parcelas do território, talvez, então, as aspirações independentistas brasileiras tivessem ficado seriamente comprometidas... Pelo menos durante algum tempo... É que os ventos da História sopravam, já, definitivamente, no sentido da completa independência dos estados latino-americanos, ou não estivessem nela empenhadas duas grandes potências como a Inglaterra e os E.U.A. e não fosse irreversível o processo de transformação política em curso nas suas antigas metrópoles. Daí a nossa opção de, na análise estratégica levada a cabo no capítulo anterior, considerarmos a emancipação brasileira como um dado adquirido, ao qual teria, inevitavelmente, de ser ajustada a orientação da grande estratégia nacional. Seja como for, estes acontecimentos mostram como uma marinha de guerra pode ser decisiva quer para ganhar uma guerra de independência quer para perder um extenso e rico território ultramarino.

2.4 Lutas Políticas (1828-1847)

Conforme atrás vimos, o regresso de D. Miguel a Portugal, com a ameaça do derrube do regime constitucional, suscitou reacções adversas por parte dos liberais,

⁴³ Corveta “Liberal”, brigues “Cacine”, “Guarani” e “Real Pedro” e escunas “Leopoldina”, “Seis de Fevereiro” e “Cossaca” (Saturnino Monteiro, *op. cit.*, pp. 69-70).

⁴⁴ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, p. 103

⁴⁵ *História Naval Brasileira*, vol. 3, p. 81.

traduzidas por levantamentos militares no Continente e nas Ilhas. Tendo rapidamente dominado as revoltas em solo continental, a que se seguiu a partida dos principais chefes rebeldes para Inglaterra, a bordo do vapor inglês "Belfast", tratou logo o governo miguelista de enviar expedições armadas à Madeira e aos Açores para expurgar, logo no início, os focos de rebelião.

Para a Madeira partiu, a 9 de Agosto de 1828, uma força comandada pelo vice-almirante Henrique de Sousa Prego - composta de uma nau, duas fragatas, duas corvetas, dois brigues e duas charruas⁴⁶ -, conduzindo uma força de desembarque de cerca de 2000 homens. No dia 22 começou o bombardeamento naval às defesas da ilha, seguido de desembarques no Machico, em Porto Novo, em Santa Cruz e, por fim, no Funchal, que se rendeu na tarde do dia 23, após aceso combate. O governador deposto e alguns dos seus oficiais e funcionários acolheram-se à protecção da corveta inglesa "Alligator".

A 17 de Outubro, a esquadra, entretanto reforçada pela fragata "Diana" (deixando na Madeira uma corveta, um brigue e uma charrua⁴⁷), parte para os Açores, a fim de submeter a Terceira. No entanto, falham as tentativas de contacto com a guerrilha miguelista na ilha. Sem a certeza de apoio em terra e temendo os efeitos do mau tempo, que já dispersara os navios e os afastara de terra, o comandante da força decidiu recolher-se a S. Miguel, onde assumiu o cargo de Capitão-Geral dos Açores. A bloquear a Terceira ficaram uma fragata, um brigue, um patacho e uma escuna⁴⁸, sob o comando do chefe de divisão Pereira de Campos. A maior parte dos restantes navios regressa a Lisboa para invernar.

A 6 de Janeiro de 1829, larga de Plymouth uma força liberal de 600 homens com destino à Terceira. Mas o governo britânico conservador, liderado pelo Duque de Wellington, opõe-se abertamente a quaisquer expedições armadas contra o território português. Assim, envia aos Açores as fragatas "Ranger" e "Nimrod", que impedem, pela força, o desembarque das forças constitucionais⁴⁹. Contudo, o incidente desperta simpatias a favor da causa liberal portuguesa. Pressionado pela oposição, Wellington é forçado, em Março, a cancelar o bloqueio inglês à ilha, que fica, então, aberta a

⁴⁶ Nau "D. João VI", fragatas "Princesa Real" e "Príncipe D. Pedro", corvetas "Urânia" e "Princesa Real", brigues "Infante D. Sebastião" e "Glória" e charruas "Orestes" e "Galateia" (Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar*, vol. 9, p. 79).

⁴⁷ Corveta "Princesa Real", brigue "Infante D. Sebastião" e charrua "Orestes" (Id. *ib.*, p. 81).

⁴⁸ Fragata "Pérola", brigue "Providência", patacho "Bom Jesus" e escuna "Triunfo da Inveja", mais tarde reforçados pelo bergantim "Glória" (Id., *ib.*, p. 82).

⁴⁹ Id., *ib.*, p. 83.

receber reforços em homens e material, por vezes com a aberta cumplicidade de alguns navios britânicos.

Em Maio, o governo envia nova expedição, sob o comando do chefe de divisão graduado José Agostinho da Rosa Coelho, para submeter a ilha rebelde. Em S. Miguel reúne-se uma força de dimensões consideráveis, constituída por uma nau, três fragatas, duas corvetas, quatro brigues, cinco charruas e seis transportes⁵⁰. O ataque à Terceira inicia-se no dia 10 de Agosto. As defesas em terra são silenciadas, após intenso tiroteio, mas o desembarque que se segue encontra uma viva resistência por parte dos defensores, a qual causa elevadas baixas entre os atacantes e os obriga a reembarcar. A força conserva-se nas águas da Terceira até dia 15, mas não voltam a registar-se novas tentativas de desembarque. As tropas da expedição são repartidas pelas restantes ilhas e alguns navios recolhem a Ponta Delgada para reparações. São deixados a bloquear a Terceira duas fragatas, uma corveta, um brigue e uma escuna⁵¹, enquanto o resto da esquadra regressa a Lisboa. A Terceira mantinha-se como um bastião dos liberais, do qual partiria, em breve, o movimento de reconquista do restante território nacional.

Em 1831, com a situação política na Europa a evoluir em seu favor, estes começam por se apoderar, uma a uma, das restantes ilhas do arquipélago, contando, para o efeito, com o apoio de um brigue e de três escunas⁵² comprados e armados na Terceira.

Embora o mau tempo e a presença das corvetas miguelistas “Urânia” e “D. Isabel Maria” tivessem retardado a ocupação das ilhas, a chegada da fragata “Melpómene” e do brigue “Endymion”, da esquadra do capitão-de-mar-e-guerra Rabaudy (composta por duas fragatas, duas corvetas e um brigue), enviada pelo governo da França a exigir reparações pelos danos causados a alguns cidadãos franceses em Lisboa, constituiu uma inesperada e preciosa ajuda, da qual resultou o apresamento da “Urânia” e a retirada da outra corveta⁵³.

⁵⁰ Nau “D. João VI”, fragatas “Diana”, “Amazona” e “Pérola”, corvetas “Urânia” e “Princesa Real”, brigues “Infante D. Sebastião”, “Treze de Maio”, “Providência” e “Glória”, charruas “Galateia”, “Maia e Cardoso”, “Princesa da Beira”, “Príncipe Real” e “Orestes”, escuna “Triunfo da Inveja”, patachos “Bom Jesus” e “Carmo e Almas” (estes três actuando como transportes) e iates “Divina Providência”, “Bom Despacho” e “Santa Luzia” (Id., *ib.*, pp. 85-86).

⁵¹ Fragatas “Amazona” e “Pérola”, corveta “Urânia”, brigue “Providência” e escuna “Triunfo da Inveja”.

⁵² Brigue “Liberal” e escunas por nós identificadas como “Coquete”, “Prudência” e “Graciosa” (Marques Esparteiro, *Catálogo de Navios Brigantinos (1640-1910)*, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1976, pp. 55, 71 e 72).

⁵³ Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar*, vol. 9, p. 97.

A esquadra absolutista não tardaria, de resto, a sofrer novo – e muito mais duro – golpe, quando, não satisfeita com a resposta às suas exigências e vendo que a Inglaterra não se dispunha a intervir, a França envia a Lisboa uma força naval composta por seis naus, duas fragatas e um brigue, sob o comando do almirante Roussin, à qual se juntam os navios de Rabaudy⁵⁴. Esta esquadra, por si só superior a toda a Armada nacional, que, na altura, apenas dispunha de duas naus, cinco fragatas, seis corvetas e alguns brigues⁵⁵ (um terço dos quais se encontrava desarmado ou em reparação e outro terço fora de Lisboa), força a entrada do Tejo a 11 de Julho 1831. Enfrentando pouca resistência por parte das defesas em terra, que rapidamente silencia, e a quase total apatia dos navios de guerra fundeados, que se mantêm quase impávidos perante a chegada do inimigo (são apenas dados alguns tiros isolados) e se apressam a render-se, Roussin força o governo português a aceitar as exigências francesas e leva consigo para Brest, como presas, três fragatas, duas corvetas, três brigues e uma charrua⁵⁶. Se a fraca oposição dos fortes se pode explicar pelo facto de estarem mal guarnecidos⁵⁷, já a ausência de resposta por parte dos navios portugueses se torna de mais difícil justificação, mesmo tendo em conta a flagrante desproporção de forças. Celestino Soares refere que se tratou, essencialmente, de má vontade das guarnições para com o governo miguelista⁵⁸. No entanto, e face a outros exemplos que adquirem, no seu conjunto, uma apreciável consistência ao longo dos vários acontecimentos navais ocorridos durante o período por nós abordado, torna-se evidente que a falta de combatividade dos comandantes terá desempenhado um papel preponderante no desfecho deste episódio muito pouco abonatório para a nossa Marinha.

Desta ocorrência poderíamos, ainda, deduzir a incapacidade de Portugal se medir belicamente com qualquer das principais potências europeias, sobretudo se

⁵⁴ A força total era composta pelas naus “Suffren”, “Marengo”, “Algesiras”, “Ville de Marseille”, “Alger”, e “Trident”, pelas fragatas “Pallas”, “Melpómene” e “Didon”, pela corveta “Églé” e pelos brigues “Dragon”, “Hussard” e “Endymion”, além do aviso “Perle” (id. *ib.*, p. 98).

⁵⁵ Id., *ib.*, p. 97.

⁵⁶ Fragatas “Pérola”, “Amazona” e “Diana”, corvetas “Lealdade” e “D. João I”, brigues “D. Pedro”, “Memória” e “Infante D. Sebastião” e charrua “Orestes” (Id., *ib.*, p. 99).

⁵⁷ Conforme notas ao relato do almirante Roussin (*Relação dos Sucessos Ocorridos no Tejo e Documentos Officiaes acerca das Operações da Esquadra Franceza desde 8 de Julho até 15 d’Agosto de 1831*, tradução comentada, Lisboa, Typ. de José Baptista Morando, 1832, pp. 1 e 2). Segundo Teixeira Botelho, não havia falta munições mas sim de perícia do pessoal, sendo, ainda de mencionar o facto de o forte de S. Julião da Barra ter perdido cerca de metade da sua artilharia durante o domínio francês entre 1807 e 1808 (*Novos Subsídios para a História da Artilharia Portuguesa*, vol. II, Lisboa, Comissão de História Militar, 1994, p. 344).

⁵⁸ Citado por Marques Esparteiro (*Três Séculos no Mar*, vol. 9, p. 98).

atentarmos ao facto de a França ter saído, cerca de quinze anos antes, consideravelmente enfraquecida de uma longa e desgastante guerra de dimensões globais. No entanto, também o nosso país sofrera notoriamente os efeitos desse conflito, ao qual se seguira a atribulada separação do Brasil. Além disso, o período de convulsões políticas que se vivia era manifestamente nocivo para a coesão das forças nacionais. Acresce, por fim, o facto de o governo português, já envolvido noutros combates, querer evitar, a todo o custo, uma guerra com a França, tendo manifestado, desde o princípio, a vontade de recorrer a uma solução negociada e mediada pela Inglaterra⁵⁹, não obstante a imprudência e falta de tacto com que inicialmente lidara com o caso. Não podemos, portanto, analisar este incidente do ponto de vista de um conflito aberto e declarado, com pleno envolvimento nacional e no qual as forças militares estivessem mandatadas (e mentalizadas) para agir em conformidade.

Contando com a "Urânia", apresada nos Açores", a Armada Portuguesa fica, deste modo, privada do grosso da sua força combatente (nomeadamente da totalidade das fragatas e das corvetas operacionais), sendo que apenas a nau "D. João VI", o navio-chefe da esquadra nacional, é poupada, depois de muita insistência por parte do Governo⁶⁰. Estavam, deste modo, criadas as condições para as forças liberais passarem à ofensiva.

Tendo abdicado da coroa imperial, D. Pedro regressa do Brasil para defender os direitos da sua filha ao trono português. Passa, primeiro, pela Inglaterra, onde reúne reforços, entre exilados portugueses e voluntários estrangeiros, e adquire duas fragatas (mercantes armados, respectivamente baptizados como "Rainha de Portugal" e "D. Maria II"), uma corveta ("Amélia") e uma escuna ("Terceira")⁶¹. Ali obtém, também os serviços do capitão-de-mar-e-guerra George Sartorius, que se voluntaria para comandar as forças navais da Rainha, e de vários oficiais ingleses. Do Brasil trazia já a corveta "Regência de Portugal", que adquirira no Rio de Janeiro, e a escuna "Boa Esperança", que lhe fora oferecida no mesmo local⁶². Com ele vinha também o brigue "Conde de Vila Flor", ex-"D. Estêvão de Ataíde", requisitado pelo cônsul de Portugal para a causa de D. Maria II, no decurso de uma viagem que aquele navio fizera ao Brasil, e posteriormente armado⁶³. Em 22 de Fevereiro de 1832, o ex-imperador desembarca em Ponta Delgada.

⁵⁹ *Id. ib.*, pp. 96-97.

⁶⁰ *Id. ib.* P. 99.

⁶¹ *Id.*, *Catálogo de Navios Brigantinos*, pp. 40 e 72.

⁶² *Id.*, *ib.*, pp. 45 e 55.

⁶³ *Id.*, *Três Séculos no Mar*, vol. 19, pp. 21-22.

Depois de uma tentativa gorada para submeter a Madeira - cujo governador se mantém fiel a D. Miguel - através de uma "demonstração" que envolve a fragata "D. Maria II" e o brigue "Vila Flor"⁶⁴, a força de 7500 homens reunida nos Açores parte em direcção ao continente num comboio formado por 42 navios de transporte sob a protecção das duas fragatas, da corveta, do brigue "Vila-Flor" e das escunas "Terceira", "Liberal", "Boa Esperança" e "Eugénia"⁶⁵.

Desembarcada na praia do Mindelo em 8 de Julho, a força expedicionária entra no Porto, sem encontrar qualquer oposição. Dali manda D. Pedro a sua pequena esquadra, reforçada com o brigue "Vinte e Três de Julho" (comprado no Porto), a bloquear o porto de Lisboa. Apesar de pouco efectivo, devido à reduzida dimensão da força, do bloqueio resulta o apresamento de alguns navios, nomeadamente da charrua miguelista "S. João Magnânimo"⁶⁶. E aqui é de assinalar a passividade da força naval absolutista, que se mantém abrigada em Lisboa, não obstante a sua superioridade em número e em poder de fogo, que poderia aniquilar, num único golpe, o poder naval adversário. Assim, em vez de ir fazer bloqueio ao Porto, como seria lógico, é ela que se mantém bloqueada.

No entanto, apesar desta passividade, o governo de D. Miguel envia uma esquadra, sob o comando de Pereira de Campos, a transportar munições para as suas tropas no Norte. Esta força, composta por uma nau, uma fragata, três corvetas, três brigues⁶⁷ e um vapor, fura o bloqueio a 3 de Agosto, sendo logo acompanhada pelos navios de Sartorius (entretanto nomeado vice-almirante por D. Pedro). As duas esquadras navegam à vista uma da outra e chegam a registar-se algumas escaramuças, mas sem que sejam infligidos danos consideráveis numa ou noutra das partes. As munições acabam, efectivamente, por ser desembarcadas em Vila do

⁶⁴ Charles Napier, *A Guerra de Sucessão. D. Pedro e D. Miguel*, trad. Manoel Joaquim Pedro Codina, introd. António Ventura, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, Março de 2005, pp. 21-22.

⁶⁵ Id., *ib.*, pp. 25-26. Napier louva os esforços individuais de D. Pedro no aprontamento da expedição, enquanto critica a passividade dos seus ministros. Já o capitão-de-mar-e-guerra Peter Mins, comandante da "D. Maria II", enaltecendo igualmente as exortações do Imperador, faz incidir as suas críticas sobre Sartorius, com quem viria a ter um diferendo por ocasião das dissensões mais tarde verificadas na esquadra (Peter Mins, *A narrative of the naval part of the expedition to Portugal under the orders of His Imperial Majesty Dom Pedro, Duke of Braganza, by Captain Mins, with a vindication of himself against the aspersions of Vice-Admiral Sertorius*, Londres, Sherwood, Gilbert and Piper, Pater Noster Row, 1833, pp. 68-69).

⁶⁶ Charles Napier, *op. cit.*, p. 37.

⁶⁷ Nau "D. João VI", fragata "Princesa Real", corvetas "Cíbele", "Isabel Maria" e "Princesa Real" e brigues "Audaz", "Providência" e "Vinte e Dois de Fevereiro" (Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar*, vol. 9, p. 100). Como atrás vimos, a nau tinha sido poupada à rapacidade de Roussin. A fragata e as corvetas "Cíbele" e "Isabel Maria" tinham escapado por, na altura, estarem em fabricos, encontrando-se, entretanto, já, reparadas.

Conde, Figueira da Foz e Aveiro. Regista-se, no entanto, o facto de Pereira de Campos demonstrar, uma vez mais, as limitações de comando que já revelara na Baía. Embora tivesse uma missão de transporte para levar a bom termo (e compreende-se que não quisesse correr riscos), não conseguiu, sobretudo depois de desembarcado o material, aproveitar a sua superioridade táctica para varrer dos mares a esquadra de D. Maria II e, possivelmente, decidir o desfecho da guerra a favor do seu rei.

Para as forças constitucionais entrincheiradas no Porto, começava um longo e difícil cerco por terra. No entanto, não tendo a armada de D. Miguel assegurado o domínio do mar, como lhe competia, manteve-se aberta a via marítima de abastecimento à cidade sitiada, o que, em boa parte, evitou a sua capitulação e permitiu que, posteriormente, dali partisse a contra-ofensiva liberal.

Tendo sido retomado o bloqueio de Lisboa, D. Miguel dá ordens para a saída da esquadra, desta vez, com o propósito declarado de dar combate ao inimigo. Pereira de Campos sai a barra em Setembro e dirige-se para norte, com ambas as forças, uma vez mais, à vista uma da outra⁶⁸, mas qualquer uma delas hesitando em tomar a iniciativa. O combate dá-se, finalmente, a 11 de Outubro, ao largo de Vigo, em cuja baía os navios liberais abrigavam frequentemente. A luta é intensa, mas de resultado indeciso, com grandes estragos de parte a parte.

Por essa altura já se notavam graves dissensões entre Sartorius e o comandante da "D. Maria II", capitão-de-mar-e-guerra Peter Mins, cujos oficiais consideravam que o navio não estava em estado de prosseguir a missão⁶⁹. Refira-se que, nas suas memórias da Guerra Civil⁷⁰ em Portugal, Charles Napier menciona frequentemente o mau estado de conservação do aparelho dos navios portugueses. Em relação à "D. Maria II", adquirida em Inglaterra, refere que, tal como a "Rainha de Portugal", adquirida nas mesmas condições, era, desde o início, uma "má fragata"⁷¹.

Estes desaguisados, que não passam despercebidos à marinhagem, aliados aos atrasos nos pagamentos, agravam a situação, que degenera em revolta aberta das guarnições, com a saída de cerca de 200 marinheiros ingleses e recusa em cumprir ordens directas, como sucedeu quando foi necessário efectuar o transporte de mantimentos para o Porto ou apoiar com fogo naval o ataque às posições miguelistas

⁶⁸ Charles Napier, *op. cit.*, p. 40.

⁶⁹ *Id.*, *ib.*, p. 40; Peter Mins, *op. cit.*, p. 103.

⁷⁰ Quando utilizarmos a simples expressão "Guerra Civil", referir-nos-emos, por defeito, ao confronto entre D. Pedro IV/D. Maria II e D. Miguel.

⁷¹ Charles Napier, *op. cit.*, p. 265.

na foz do Douro⁷². E este apoio era essencial, pois as baterias de artilharia inimiga nas margens do rio não só flagelavam incessantemente a cidade, como interditavam quase completamente a barra, colocando sérios entraves ao abastecimento por mar. Os navios de guerra de menor porte que patrulhavam o Douro e prestavam apoio de fogos às surtidas das forças liberais foram sendo, assim, sistematicamente, afundados. Além de várias embarcações armadas, a marinha de D. Pedro perdeu ali dois brigues e duas escunas⁷³.

Apesar da chegada de um novo reforço para a esquadra, a fragata “D. Pedro”, comprada em Inglaterra com fundos reunidos pelos amigos da causa da Rainha, a situação torna-se de tal modo grave que o governo de D. Pedro começa seriamente a equacionar a substituição de Sartorius, entabulando, para o efeito, conversações com o capitão-de-mar-e-guerra britânico (de origem escocesa, tal como Cochrane) Charles Napier. Este mostra-se disposto a aceitar (com alguns escrúpulos em relação a eventuais melindres do seu antecessor), advogando, no entanto, a necessidade de se efectuar, sem perda de tempo, um ataque directo a Lisboa enquanto o grosso das tropas absolutistas se concentra em torno do Porto. Mas o Ministro da Marinha, Bernardo de Sá Nogueira (futuro Marquês de Sá da Bandeira), mostra-se pouco receptivo à ideia, sugerindo, em alternativa, um desembarque em Peniche, em Sines ou no Algarve, onde as praias são mais propícias e as defesas costeiras oferecem menor perigo do que as da barra do Tejo. O oficial britânico começa, então, a encarar favoravelmente a última alternativa, pois algumas notícias davam a população algarvia como sendo maioritariamente fiel à Rainha, podendo, portanto, iniciar-se ali uma sublevação⁷⁴.

Apesar de inicialmente se insurgir contra o modo como é conduzido o processo da sua destituição, Sartorius aceita, de bom grado, o “alívio” (a coberto de uma avaliação médica sobre o seu estado de saúde⁷⁵), enviando ao seu sucessor um relato circunstanciado da situação que se vive na armada da Rainha (à qual voltaremos mais adiante). Trazendo consigo cinco vapores financiados por uma subscrição entre os liberais exilados, dois batalhões de voluntários estrangeiros, 400 marinheiros e “alguns distintos oficiais” da marinha britânica⁷⁶, Napier é empossado, como vice-almirante, a 8

⁷² Id., *ib.*, pp. 64 e 67.

⁷³ Brigues “Vinte e Três de Julho” e “Carabina” e escunas “Coquete” e “Terceira” (Marques Esparteiro, *Catálogo de Navios Brigantinos*, pp. 56, 71 e 72).

⁷⁴ Charles Napier, *op. cit.*, pp. 61, 77 e 276.

⁷⁵ Peter Mins, *op. cit.*, p. 227.

⁷⁶ Charles Napier, *op. cit.*, p. 78.

de Junho de 1833. Na sequência das suas insistências (mostra-se, de facto, muito mais combativo do que o seu antecessor⁷⁷) é autorizado, pouco tempo depois, a chefiar a projectada expedição ao Algarve, onde, no dia 24, são desembarcadas tropas, sob o comando do Duque da Terceira.

O governo realista reage enviando a esquadra, sob o comando do chefe de esquadra António Torres de Aboim. Esta surgia, agora, em grande força, composta por duas naus, duas fragatas, três corvetas e dois brigues⁷⁸. As duas forças avistam-se a 3 de Julho, mas só no dia 5 se dá o combate, ao largo do Cabo de S. Vicente. A hesitação saiu cara à esquadra miguelista, pois a acalmia do vento e do mar que entretanto se verificara permitiu a Napier, num golpe arrojado, lançar-se à abordagem dos navios adversários, pois o combate próximo, evitando o tradicional confronto artilheiro em linha, era o único modo de anular a vantagem numérica e de poder de fogo que aqueles detinham. Mais uma vez, tal como já se verificara na Baía dez anos antes, um comandante português preso a tácticas de combate convencionais era surpreendido pela audácia de um oficial de marinha britânico (Saturnino Monteiro, refere, a propósito, que se tratou essencialmente de uma batalha entre ingleses e portugueses⁷⁹, pois além do almirante da esquadra liberal também eram britânicos os comandantes dos principais navios combatentes daquela força). Desta acção resultou o apresamento das naus, das fragatas e de uma corveta da esquadra miguelista, apenas tendo escapado as corvetas “Isabel Maria” e “Cíbele” (que retiraram para Lisboa) e os brigues “Tejo” (que seguiu para a Madeira) e “Audaz” (que se entregou em Lagos, no dia seguinte). Com esta batalha, que foi o último grande combate da Marinha Portuguesa, a armada de D. Miguel praticamente desapareceu.

Assegurada que estava a supremacia no mar, as tropas do Duque da Terceira batem todo o Algarve e avançam rapidamente para norte, encontrando pelo caminho pouca ou nenhuma resistência. Assim, quando se dirige a Lisboa para preparar a chegada do exército liberal (a sua intenção seria a de atacar Cascais, numa manobra de diversão⁸⁰), Napier é surpreendido pela notícia de que a capital fora ocupada sem luta, após a fuga precipitada de D. Miguel e dos seus ministros. Ficava, deste modo,

⁷⁷ Na comparação entre os dois almirantes, Peter Mins enaltece as vitórias de Napier, enquanto diz em relação ao antecessor deste: “Sertorius did not capture, burn, sink or destroy a single sail” (Peter Mins, *op. cit.*, p. 232).

⁷⁸ Naus “D. João VI” e “Rainha de Portugal”, fragatas “Martim de Freitas” e “Princesa Real”, corvetas “Isabel Maria”, “Princesa Real” e “Cíbele” e brigues “Tejo” e “Audaz” (Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar*, vol. 9, pp. 102-103)..

⁷⁹ Saturnino Monteiro, *op. cit.*, p. 99.

⁸⁰ Charles Napier, *op. cit.*, p. 113.

aliviada a pressão sobre o Porto, cujos sitiantes tiveram de ser divididos para acudir ao sul do País.

Napier coloca, então, os navios maiores na defesa do porto de Lisboa, enquanto os restantes são colocados a bloquear a costa⁸¹. Uma vez que a esquadra miguelista deixara de existir em termos efectivos (mesmo as duas corvetas que restavam tinham caído em poder dos liberais após a tomada de Lisboa), o almirante preocupava-se em reservar o grosso da capacidade artilheira para a defesa da capital, enquanto na costa se requeria, essencialmente, uma acção de vigilância face a eventuais tentativas de desembarque por parte das forças absolutistas. Mas a via marítima estava, já, praticamente interdita aos navios de D. Miguel. Os liberais, por seu lado, tinham, agora, total liberdade de movimentos por mar, o que lhes permitiu acudir a alguns focos de resistência miguelista e a reforçar os pontos do litoral considerados mais vulneráveis. Setúbal mereceu especial preocupação⁸², com a colocação inicial da corveta "Isabel Maria" e o posterior reforço com a fragata "D. Maria II" e o guarnecimento do forte de S. Filipe por marinhagem desembarcada⁸³.

Durante este período é, também, de destacar a importante acção das embarcações que constituíram as esquadilhas do Tejo e do Guadiana, a primeira em apoio de fogos e de transporte às acções militares liberais no Ribatejo e na defesa da capital pelo sul e pelo leste, a segunda no combate aos focos da guerrilha miguelista no Algarve.

A 22 de Março de 1834, Napier desembarca, com forças de marinha, na cidade de Caminha e, a partir daí, com o apoio de três colunas enviadas do Porto, obtém o controlo de todo o Minho, aliviando, desse modo, o cerco da Invicta pelo lado Norte⁸⁴. Pouco tempo depois, desembarca tropas em Buarcos, as quais encontram a Figueira da Foz abandonada pelos absolutistas. Ficavam, assim, tomados todos os portos de mar que ainda permaneciam nas mãos das forças leais a D. Miguel.

Saliente-se que em todos estes movimentos o almirante escocês agiu de modo quase independente, umas vezes desobedecendo abertamente às ordens do Ministro da Marinha, outras antecipando-se, forçando os acontecimentos. E é inegável que o espírito de iniciativa de Napier se revelou de fundamental importância para a vitória

⁸¹ *Id., ib.*, p. 123.

⁸² Por constituir uma potencial base para os miguelistas, uma vez que dispunha de um porto grande e abrigado (especialmente no Inverno) para acolher uma esquadra e dali poder receber abastecimento vindo da Inglaterra (*Id., ib.*, p. 165).

⁸³ *Id., ib.*, pp. 141 e 164.

⁸⁴ *Id., ib.*, pp. 226-238.

dos constitucionais. Para além da sua acção decisiva no controlo do mar e dos portos e no alívio, pela retaguarda, da pressão militar inimiga, a sua ousadia pessoal e o seu conceito de guerra de movimento terão, definitivamente, contribuído para resolver o perigoso impasse em que se encontravam os exércitos de D. Pedro durante os primeiros meses do cerco do Porto.

Após o tratado de Évora-Monte e o exílio de D. Miguel, a Marinha só volta às acções de combate em 1846-47, aquando da Guerra da Patuleia.

As operações navais começam com o Governo a decretar o bloqueio da barra do Porto logo no início da revolta. Na altura, é para aí enviada a fragata "D. Maria II", ocasionalmente auxiliada, nos meses seguintes, por algumas unidades mais ligeiras. No entanto, a 27 de Abril de 1847, a guarnição de um desses navios, a corveta "Oito de Julho", amotina-se e, depois de prender o comandante e a maior parte dos oficiais, dirige-se para a cidade, a fim de se colocar ao serviço da Junta.

A 23 de Maio, a corveta, juntamente com três vapores, sai a barra com intenções de dar combate à fragata e ao brigue "Douro", os únicos navios governamentais que se mantinham no bloqueio. Procurando tirar vantagem da calma que então se fazia sentir, os vapores aproximaram-se, mas afastaram-se rapidamente, assim que, após um refrescamento do vento, a permitir, já, a manobra dos navios de vela, o fogo adversário se fez sentir à sua volta⁸⁵. Esta curta escaramuça foi o único combate efectivamente travado no mar.

Pouco tempo depois, os navios da Junta tornam a sair a barra, desta vez acompanhados por oito navios mercantes, nos quais seguiam 2500 homens destinados a um desembarque em Peniche, de onde deveria partir a sua marcha sobre Lisboa. Nessa altura, porém, já se encontrava na costa portuguesa uma esquadra aliada anglo-franco-espanhola, sob o comando do almirante inglês Thomas Maitland, composta por duas fragatas (uma delas a vapor) e dois vapores ingleses, dois brigues e um vapor espanhóis e um vapor francês, que captura, sem luta, todos os navios da Junta.

Para a Armada Portuguesa terminava, definitivamente, o tempo dos combates em esquadra. Perspectivava-se, já, um novo conceito de emprego do poder naval.

⁸⁵ Saturnino Monteiro, *op. cit.*, pp. 100-101.

2.5 Evolução das Missões Navais

Conforme refere José Rodrigues Pereira⁸⁶, os principais motivos que, em finais do século XVIII, terão levado o secretário de estado Martinho Melo e Castro a investir na Armada seriam os seguintes:

- Ameaça da França;
- Protecção do comércio (principalmente com o Brasil);
- Protecção das costas metropolitanas (nomeadamente contra corsários franceses e berberes)

Para fazer face a estas necessidades, Portugal distribuía a suas forças navais pelas seguintes esquadras⁸⁷:

- Esquadra do Estreito – destinada a combater a pirataria berbere no Mediterrâneo, junto ao Estreito de Gibraltar, e a impedir a saída dos barbarescos para o Atlântico. Durante as guerras com a França prestou apoio operacional à esquadra inglesa;
- Esquadra de Guarda-Costas – protegendo a costa de Portugal e a navegação mercante em trânsito. Ocasionalmente eram empregues alguns navios soltos a correr a costa para manter abertas as vias de navegação;
- Esquadra dos Açores – para aguardar e escoltar os comboios de navios vindos do Brasil e da Índia;
- Esquadrilha de Fiscalização – forças ligeiras actuando junto à costa nacional, para a protecção de navios mercantes e da navegação de pesca;
- Esquadra de Comboio – navios de escolta às frotas do Brasil durante a travessia do Atlântico.

Em 1793 e 1794 foi, ainda, constituída a Esquadra do Canal, para apoio às operações navais dos ingleses no Canal da Mancha. Entre 1898 e 1800, uma outra esquadra, sob o comando do Marquês de Nisa, operou no Mediterrâneo em reforço das

⁸⁶ Rodrigues Pereira, *A Marinha Portuguesa na Época de Napoleão*, vol. I (1793-1807 – A Armada e a Europa), Lisboa, Tribuna da História, 2005, p. 9.

⁸⁷ A. Cruz Júnior, *O Mundo Marítimo Português na Segunda Metade do Século XVIII*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, Setembro de 2002, pp. 89-90.

forças navais inglesas de Lord Jervis e do almirante Nelson⁸⁸. Das esquadras permanentes, era a dos Açores (ou do Oceano) a que empenhava o grosso dos navios combatentes: quatro a cinco naus, uma ou duas fragatas e um ou dois navios menores (normalmente bergantins)⁸⁹. As esquadras do Canal e do Mediterrâneo, quando constituídas, empenhavam idêntico número de efectivos⁹⁰.

Terminadas as guerras napoleónicas e afirmada a supremacia da Inglaterra, a França deixara de constituir uma ameaça para os restantes estados europeus. A capitulação de Napoleão trouxera também o fim das acções de corso francesas contra a navegação nacional.

O fim das Guerras do Império revelar-se-ia igualmente fatal para a pirataria⁹¹ berberesca, pois as potências europeias (às quais se juntam os estados Unidos), doravante libertas de outros envolvimento bélicos, estavam, já, prontas a envidar esforços no sentido de acabar com os ninhos de corsários magrebinos no Norte de África. As chamadas Guerras da Barbária, entre 1801 e 1815 e, pouco tempo depois, a conquista da Argélia pelos franceses (que tem sequência na colonização sistemática do Magrebe pelas potências europeias) revelam-se decisivas para a erradicação desta praga. Já Portugal vinha, neste campo, optando pela diplomacia “musculada”, de que são exemplo as incursões em Tripoli e em Tunis, aquando das operações da esquadra do Marquês de Nisa no Mediterrâneo (1798-1799). Ainda em 1821 encontramos um tratado de prorrogação da trégua luso-tunisina⁹², embora o contexto histórico internacional se mostre, já, tendente a eliminar esta preocupação.

Em relação ao restante corso que afectou o tráfego marítimo português - argentino, uruguaio, americano e brasileiro -, este desenrolou-se, conforme vimos anteriormente, num período de tempo limitado, no contexto das guerras de independência dos estados latino-americanos, tendo ficado resolvido por volta de 1823 (1825 no caso do corso brasileiro), com o reconhecimento da independência daqueles estados por parte do governo português.

Mas a preocupação com os corsários já diz, essencialmente, respeito à componente de protecção da costa, pois o tráfego mercante encontra-se notoriamente

⁸⁸ *Id., ib.*, pp. 90-01.

⁸⁹ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol. I, pp. 39-40.

⁹⁰ *Id., ib.*, pp. 41, 42, 58 e 59.

⁹¹ Os termos “pirataria” e “corso” são, neste caso particular, empregues de modo algo indistinto, uma vez que os ataques mouriscos à navegação ocidental acabam por ter um pouco de ambos. Não sendo objectivo deste estudo debruçarmo-nos de modo mais pormenorizado sobre este tema, optamos pela diversidade linguística na redacção.

⁹² Fernando de Castro Brandão, *Sinopse Cronológica da História Diplomática Portuguesa*, Biblioteca Diplomática, série A, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1984, p. 78.

diminuído. É que a independência do Brasil vem desferir um duro golpe no comércio marítimo português (na verdade o processo começara já em 1809/1810, com a abertura dos portos brasileiros e com os tratados de amizade e comércio com a Inglaterra, conforme vimos no capítulo 1⁹³), uma vez que aquela ex-colônia fornecia 83% dos bens importados por Portugal e absorvia 78,5% das exportações⁹⁴, sem falar na redução abrupta que a frota mercantil portuguesa sofre quando muitos dos seus navios passam para o serviço do novo estado⁹⁵. No entanto, tirando o período de guerra vivido entre 1822 e 1825 (com um mínimo acentuado em 1824), verificamos que o comércio com o Brasil tem uma clara tendência para recuperar a partir daí. De resto, os principais portos nacionais continuam a registar bastante movimento, apesar de alguns decréscimos acentuados que se verificam no já citado período entre 1823 e 1825 e aquando das lutas políticas de 1828-1834⁹⁶.

E, de resto, a frota mercante nacional não desaparecera totalmente. Embora entre 1820 e 1850 a tonelagem total se situe em torno das 20.000 toneladas⁹⁷, muito abaixo, portanto, das 85.000 que se registavam em finais do século XVIII⁹⁸, a tendência aqui também é a de recuperar francamente, sobretudo a partir de 1852, sendo que em 1857 já se rondam as 50.000 toneladas⁹⁹. Esta recuperação não será, decerto, estranha ao conjunto de tratados de navegação e comércio celebrados com o Brasil (em 1836) e com outras potências marítimas¹⁰⁰, que, até 1851, constituirá um ponto forte da política marítima do governo português durante o reinado de D. Maria II.

⁹³ António José Telo refere, a propósito, que a perda do monopólio do comércio brasileiro em 1808 faz desaparecer o grande motivo para Portugal manter uma força naval com capacidade oceânica (António José Telo, *História da Marinha portuguesa. Homens, Doutrinas e Organizações 1824-1974*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999, p. 11).

⁹⁴ Leslie Bethell, *História da América Latina – América Latina Colonial I*, 2ª ed., S. Paulo, Edsup, 1998, p. 515.

⁹⁵ António Lopes, Eduardo frutuoso e Paulo Guinote, “As Frotas do Brasil no Atlântico de Final do Antigo Regime”, *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico do Antigo Regime: Poderes e Sociedades*, Lisboa, Biblioteca Digital do Instituto Camões, 2008 [http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/colóquio/comunicacoes/António_lopes_eduardo_frutuoso_paulo_guinote.pdf], p. 25.

⁹⁶ *Id.*, *ib.*, p. 11.

⁹⁷ A.C.M., documentação avulsa (Navios Mercantes Portugueses), sala 6, cxs. 695-710. Refira-se que não foi nossa intenção efectuar um levantamento exaustivo e rigoroso da evolução da frota mercante (que exigiria a consulta de outras fontes e daria, por si só, um estudo de consideráveis dimensões), mas somente obter uma ideia aproximada dessa evolução, estimada com base nos registos existentes no Arquivo Central de Marinha.

⁹⁸ Cruz Júnior, *op. cit.*, p. 129.

⁹⁹ A.C.M., documentação avulsa (Navios Mercantes Portugueses), sala 6, cxs. 695-710.

¹⁰⁰ Castro Brandão, *op. cit.*, pp. 88-93.

Vemos, então, que a protecção das linhas de comércio marítimo continua a justificar-se, embora a ausência de ameaças identificáveis possa diminuir consideravelmente a preocupação com essa vertente. Depois, é óbvio, existe aquela que será, sempre, a principal incumbência das forças navais: a defesa da independência nacional e da integridade territorial da Metrópole. Num país de características marítimas como Portugal, servido por importantes portos de mar e dotado de estratégicos espaços insulares, a marcar uma descontinuidade geográfica cujas ligações deveriam manter-se abertas a todo o custo, seria, pois, impensável abdicar da posse de meios navais com capacidade oceânica (e não apenas costeira, como defendem alguns autores) que, na vertente marítima, pudessem assegurar um mínimo de capacidade dissuasora ou de resposta a uma agressão armada externa.

Mas para além da sempre presente necessidade de salvaguardar a sua integridade e independência, que outros motivos restavam a Portugal, na transição do primeiro para o segundo quartel do século XIX, para manter em acção a sua Marinha de Guerra?

Conforme pudemos verificar no final do primeiro capítulo, o grande papel que deveria caber à Armada por esta altura seria, essencialmente, garantir a defesa das colónias africanas, através da presença naval e do combate ao tráfico negreiro, o qual, conforme vimos, estava directamente relacionado com os direitos e a imposição da soberania nacional sobre aqueles territórios.

No entanto, como, de resto, também pudemos verificar, as convulsões políticas internas retardaram consideravelmente a reorientação da estratégia marítima nacional e vemos, durante o período em causa, a Armada ser empregue no apoio a uma ou a outra das facções em conflito.

Só depois de terminada a guerra entre D. Pedro IV e D. Miguel, com a promulgação de legislação nacional contra o tráfico de escravos, a Armada Portuguesa passa a estar, efectivamente, empenhada na política africana do Governo. Em 1837 são dadas instruções ao Major-General da Armada para agir no sentido de ser reprimido o tráfico negreiro e são remetidas aos navios de guerra cópias da legislação anti-esclavagista de 1836¹⁰¹. Os resultados não se fazem esperar, com os primeiros navios negreiros a serem apresados em 1838¹⁰². Em 1841/42, no quadro de novo tratado com a Inglaterra (Tratado para a Completa Abolição da Escravatura¹⁰³), são

¹⁰¹ Ordem da Armada nº 40, de 30 de Dezembro de 1837 [AGM 2027].

¹⁰² Marques Esparteiro, *Catálogo de Navios Brigantinos*, p. 73.

¹⁰³ 3 de Julho de 1842 (Castro Brandão, *op. cit.*, p. 90).

passadas novas instruções, para os comandantes dos navios¹⁰⁴ e para os comandantes das estações navais da África Ocidental e Oriental e das Ilhas de Cabo Verde e S. Tomé e Príncipe¹⁰⁵. É, justamente, naquele biénio que surgem as primeiras referências explícitas à presença permanente e sistemática de navios de guerra portugueses nas províncias africanas (comissões de serviço designadas por Estações Navais)¹⁰⁶, pois até aí essa presença fazia-se de modo esporádico, em curtas escalas ou em serviços de correio e/ou transporte. Em termos de atribuição de forças, a distribuição é, em geral, a seguinte¹⁰⁷:

- Angola – Uma fragata e uma corveta ou uma corveta, um ou dois brigues e uma ou duas escunas
- Moçambique – Um ou dois brigues
- Cabo Verde/S. Tomé – Um ou dois brigues

Verificamos, com certa naturalidade, que é a colónia de Angola a merecer a maior atenção, não só devido à abundância de recursos naturais mas também pelo facto de constituir, por tradição, uma das maiores fontes de mão-de-obra escrava. Além disso, a sua posição estratégica no Atlântico Sul, voltada para o Brasil, com o qual mantinha históricas rotas de comércio marítimo, justifica esta redobrada vigilância. Saliente-se, aliás, o facto de se manterem, não só no Brasil mas também na antiga colónia de Montevideu, alguns interesses comerciais portugueses, reavivados com a celebração do tratado de comércio e navegação com o Brasil em 1836, cuja protecção justifica a atribuição permanente de uma fragata ou corveta (normalmente baseada em Angola) àquele teatro de operações¹⁰⁸. Contando com esta réstia de capacidade oceânica, o dispositivo colonial envolve, em média, 27% dos navios operacionais, 67% dos quais se concentram em África.

E eis-nos, então, colocados perante um novo conceito de missão que faz, já, vislumbrar uma marinha de cariz tendencialmente colonial e costeiro, baseada no emprego individual dos navios em conflitos de baixa intensidade (em contraste com os grandes combates navais oceânicos), cujo modelo básico de emprego, pelo menos neste aspecto particular, se manterá durante cerca de um século.

¹⁰⁴ Portaria de 16 de Junho de 1842 (Ordem da Armada nº 95, de 31 de Julho de 1842 [AGM 2027]).

¹⁰⁵ Portarias de 16 de Dezembro de 1841 e 18 de Junho de 1842 (Ordem da Armada nº 95, de 31 de Julho de 1842 [AGM 2027]).

¹⁰⁶ A.C.M., documentos avulsos, sala 6, cxs. 316-323.

¹⁰⁷ Associação Marítima e Colonial, “Navios do Estado em Armamento e seus Destinos” (várias tabelas), *Annaes Maritimos e Coloniaes*, 1^a-6^a s., Lisboa, Imprensa Nacional, Novembro de 1840 a Abril de 1846.

¹⁰⁸ Id., *ib.*.

No capítulo seguinte debruçar-nos-emos mais pormenorizadamente sobre a dimensão do poder naval de que Portugal efectivamente dispôs ao longo do período considerado no presente estudo, ou seja, os meios que a Marinha de Guerra Portuguesa teve ao seu dispor para cumprir as missões que lhe foram atribuídas.

CAPÍTULO 3 – OS NAVIOS

3.1 Introdução

No presente capítulo deter-nos-emos mais detalhadamente sobre a constituição e evolução da Força Naval portuguesa durante a primeira metade do século XIX, um período onde a marinha de vela ainda é dominante, não obstante o surgimento e a rápida proliferação de navios a vapor. É um tempo em que as operações navais ainda assentam no combate de esquadra em linha, dominado pelos grandes navios de linha entre nós conhecidos como naus, mas onde as fragatas, mais ligeiras, desempenham um papel importante como auxiliares da força naval. Contudo, no caso particular de Portugal, assiste-se, basicamente, à retracção desse dispositivo oceânico de batalha para um outro, mais costeiro e flexível, baseado em navios mais pequenos e polivalentes (corvetas, brigues e escunas). Estes, sendo menos dispendiosos e, portanto, mais enquadráveis numa economia retraída pelos efeitos da ocupação francesa e, posteriormente, da perda do Brasil, adequam-se melhor à “política de canhoneira” inerente a uma estratégia nacional cada vez mais orientada para África.

Os dados apresentados neste capítulo baseiam-se, em grande parte, nos estudos de António Marques Esparteiro, que se dedicou ao levantamento exaustivo dos navios de guerra do período brigantino (1640-1910). Neste âmbito específico, recorreremos, nomeadamente, às obras *Três Séculos no Mar (1640-1910)*¹ e *Catálogo de Navios Brigantinos (1640-1910)*², cujas fontes originais, para o período abordado no presente trabalho, localizámos no Arquivo Central da Marinha³ (as referências a outras fontes ou autores serão mencionadas de modo localizado, quando aplicável).

No entanto, não obstante o facto de podermos contar com este valioso apoio, detectámos não só algumas discordâncias em relação à informação apresentada por outros autores, mas também pequenas contradições dentro das obras de base atrás enunciadas. Tais discrepâncias, que não se afiguram graves, devem-se, sobretudo, às

¹ António Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar (1640-1910)*, 32 vols., Coleção Estudos, Lisboa, Ministério da Marinha, 1973-1987. Para o presente estudo, consultámos, especificamente, os volumes 8 – *Naus e Navetas (1764-1848)*, 9 – *Naus e Navetas (1792-1841)*, 12 – *Fragatas (1787-1831)*, 13 – *Fragatas (1798-1868)*, 14 – *Corvetas de Vela (1779-1823)*, 15 – *Corvetas de Vela (1825-1861)*, 19 – *Bergantins e Brigues (1819-1880)*, 20 – *Transportes (1640-1868)*, 22 – *Escunas e lates (1734-1905)* e 23 – *Vapores e Rebocadores (1823-1910)*.

² Id., *Catálogo dos Navios Brigantinos (1640-1910)*, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1976.

³ A.C.M., códigos de navios (n.ºs 1095-2328-A) e documentos avulsos (sala 6, cxs. 688-690).

seguintes condicionantes, que dificultaram, em certo grau, o tratamento de dados por nós efectuado:

1. Navios com nomes iguais - no período entre 1807 e 1857, encontrámos repetições em 46 nomes, dez dos quais surgem três vezes, dois aparecem quatro vezes e um chega a registar-se em cinco navios diferentes.
2. Diferentes classificações – em vários casos, o mesmo navio surge classificado de modo diferente em diversos documentos. Esta situação sucede, nomeadamente, com as pequenas fragatas (fragatinhas), ora classificadas como fragatas ora como corvetas, assim como com os brigues-escuna, umas vezes classificados como brigues, outras como escunas, por terem características comuns a ambos os tipos de navio. Também sucede um determinado navio mudar a sua classificação, mediante o reforço ou o enfraquecimento da sua artilharia, como sucede com os brigues que armam em corveta ou vice-versa, ou ainda com as fragatas, corvetas, brigues ou escunas que desarmam parcialmente para serem utilizadas como transportes (charruas ou iates). Estas alterações conduzem, igualmente, e como é óbvio, a flutuações no número de peças de artilharia de alguns navios, mesmo quando não implicam uma mudança de classificação.

Convém referir, igualmente, que se registaram algumas lacunas nos dados referentes a alguns navios, nomeadamente no número de peças de artilharia e na constituição das respectivas guarnições (esta última informação será tratada no próximo capítulo). Vimo-nos, assim, na contingência de colmatar as referidas omissões - que se verificam, sobretudo, nos navios auxiliares ou de menores dimensões - com o recurso a números estimados a partir dos valores médios referentes aos navios do mesmo tipo. Com base nos totais levantados, no número de lacunas existente e nas variações entre os valores efectivamente documentados, consideramos que a margem de erro destas aproximações se situa entre os 15% e os 20%, a qual, por se encontrar distribuída de modo semelhante ao longo do período considerado, acaba por não afectar significativamente as variações/evolução dos valores, se bem que possa afectá-los ligeiramente em termos de dimensões absolutas.

Embora o período abordado no presente trabalho se situe entre 1821 e 1851, alargaremos o estudo da componente naval ao ciclo de evolução compreendido entre os anos de 1807 e 1857. A lógica desta balizagem é a seguinte: 1807 é o ano da partida da Família Real para o Brasil, que marcou um importante ponto de viragem

para a Armada Portuguesa, um acontecimento que se reflectiu na evolução da Esquadra durante a primeira metade do século XIX. Já 1857 é conhecido como o ponto de maior decadência da Esquadra, desde que os seus efectivos começaram a decrescer notoriamente, a partir de 1850 (conforme veremos mais adiante), sendo, também, o ponto de início de novos investimentos, com o programa de aquisição das primeiras corvetas de propulsão mista (vapor e vela). Temos, assim, um período “redondo” de 50 anos, sendo que para o nosso estudo é muito mais importante estudar os antecedentes e conhecer as causas - daí o maior “reco” – do que a evolução posterior, embora esta nos dê um panorama das tendências evolutivas subsequentes.

Por fim, chama-se a atenção para o facto de, no presente capítulo, que, na sequência lógica do estudo em que está inserido, se debruça sobre o poder naval português, não ser mencionada a componente da infantaria de marinha, a qual, por se basear numa estrutura mais humana do que de meios materiais, será abordada no próximo capítulo.

3.2 Evolução da Esquadra Durante a Permanência da Corte no Brasil (1807-1821)

É comum considerar-se que a Armada Portuguesa estagnou e apodreceu durante a permanência da Corte no Brasil, entre 1807 e 1821. A inactividade, a deficiente manutenção e o clima tropical teriam sido determinantes para a degradação dos navios, conforme salienta António José Telo⁴. De facto, o retiro brasileiro manteve a Esquadra afastada dos grandes combates que então se verificavam na Europa (como, aliás, convinha à Inglaterra, que, tendo reforçado o seu poder naval de modo a dispensar auxílios, tratou de afastar ou neutralizar as marinhas aliadas que pudessem minimamente fazer sombra à sua supremacia nos mares⁵), mas, como atrás pudemos verificar, a força naval portuguesa não esteve completamente imobilizada neste período, tendo sido empenhada em três campanhas relativamente importantes, embora entre a primeira (conquista de Caiena em 1809) e a segunda (ocupação da banda oriental, 1816-17) se conte um intervalo de sete anos. Além disso são sempre de mencionar as acções de patrulhamento e de escolta regulares feitas por navios

⁴ António José Telo, *História da Marinha portuguesa. Homens, Doutrinas e Organizações 1824-1974*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999, p. 12.

⁵ Id., *ib.*

soltos ou em pequenos grupos, as primeiras das quais envolvem, essencialmente, os de menores dimensões.

Os prejuízos resultantes da guerra com a França foram relativamente leves, no que se refere a navios de guerra, tendo-se verificado, entre 1809 e 1814, a perda em combate de três brigues e a captura de uma fragata.

De resto, a Esquadra sofreu aumentos consideráveis neste período, tendo sido construídos uma nau, cinco fragatas, três corvetas, oito brigues e três escunas (dos quais três fragatas, duas corvetas, sete brigues e três escunas, correspondendo, aproximadamente a 45% do total, foram construídos no Brasil) e adquiridos ou armados duas fragatas, onze corvetas, seis brigues, seis transportes e duas escunas, um quinto dos quais (incluindo a nau) é aumentado ao efectivo por ocasião da campanha de ocupação da Banda Oriental (1816-17). No entanto, os maiores acréscimos situam-se em 1818 (9%) e 1821 (16%), possivelmente para colmatar os abates que se verificam, sobretudo, entre 1814 e 1817 (14%) e entre 1819 e 1821 (14%).

Em termos de dimensões absolutas, a Esquadra sofre entre 1807 e 1815 (período que, excluindo a expedição a Caiena, em que participa apenas um punhado de pequenos navios, corresponde, sensivelmente, à pausa operacional registada antes da campanha da Banda Oriental) um decréscimo correspondente a cerca de 26% do total de bocas-de-fogo⁶, ao qual se segue, até 1822, um aumento de 52% (correspondendo a um aumento global de 13% relativamente a 1807). Contudo, estes valores são muito relativos, pois não correspondem, de facto, ao número de navios efectivamente operacionais. Um razoável indicador é o da idade média dos navios, que entre 1807 e 1816 passa de 24 para 33 anos, o que corresponde a um efectivo envelhecimento da Esquadra, embora, com a renovação posteriormente verificada, esse valor desça para 28 anos em 1822 (nas naus o envelhecimento foi muito mais notório, com um aumento de 30 para 43 anos entre 1807 e 1822). Mas mesmo estes valores não traduzem o verdadeiro decréscimo da operacionalidade global que desce de 80% em 1807 para 36% em 1811, mantendo-se esta taxa sem grande alteração

⁶ Quando falarmos da Esquadra em termos de acréscimo ou decréscimo de poder naval, referir-nos-emos, normalmente, ao número de peças de artilharia. As tonelagens serão, essencialmente, utilizadas no âmbito da construção naval. No entanto, ambos os valores, tal como sucede com as dimensões das garnições, são, em geral, proporcionais um ao outro, apresentando idêntica curva de variação ao longo do tempo, pelo que se torna praticamente indiferente, em termos de evolução, utilizar qualquer um deles.

até meados da década de 1820⁷. Basta ver que das doze naus, doze fragatas, catorze corvetas, vinte e sete brigues, vinte e duas escunas e oito charruas oficialmente existentes em 1822 (dos quais nove naus, cinco fragatas, oito corvetas, quinze brigues, dezanove escunas e seis transportes – cerca de 60% do total – se encontravam no Brasil), só tinham entrado recentemente em acção (a partir de 1816) três naus, sete fragatas, oito corvetas, doze brigues, quatro escunas e três charruas, correspondendo a 41% do total⁸. Nestes números contam-se alguns dos navios incorporados na recém-formada Marinha Imperial brasileira que tiveram de receber reparações urgentes, como foi o caso da nau “D. Pedro I” (ex-“Martim de Freitas”) e da fragata “Niterói” (ex-“Sucesso”)⁹.

Num relatório apresentado ao Congresso Nacional em 25 de Setembro de 1821 pela designada Comissão Especial da Marinha, refere-se que desde 1807 teria havido uma redução de 20% do número de navios¹⁰. José Rodrigues Pereira, baseado nos números de Marques Esparteiro (que em 1821 nos dão um ligeiro aumento – da ordem dos 3%) sugere que poderão não ter sido contabilizados alguns navios colocados no Brasil e na Índia¹¹. Parece-nos, porém, que as discrepâncias se centrarão essencialmente nos navios menores, pois o número de fragatas que o relatório indica (11) está de acordo com os dados compilados por Esparteiro. Nas naus, as divergências são apenas aparentes, pois as quatro indicadas pela Comissão são aquelas que, entre as doze existentes, vieram a sair para o mar depois da data do relatório: “Martim de Freitas”, “Rainha de Portugal”, “Vasco da Gama” e “D. João VI”. A “D. João VI”, lançada ao mar em 1816, era a mais recente, enquanto a “Martim de Freitas”, com 58 anos, era a única cuja idade se situava acima da média (41 anos).

Verificamos, então, que embora não se tenha verificado uma completa estagnação da Armada durante o período de permanência da Corte no Brasil, chegando a registar-se, mesmo, um aumento do número de navios existentes, ocorreu uma redução da sua operacionalidade global, para cerca de metade daquela que

⁷ Para obter estes valores baseámo-nos nos números de oficiais que constituem as guarnições dos navios (com um pequeno acréscimo para funções de comando em terra e de estado-maior) e aqueles efectivamente existentes nas Listas da Armada de 1801, 1811 e 1831 [AGM 2014], ocasionalmente confrontados com a informação existente sobre navios desarmados e/ou em reparação.

⁸ O que aproximadamente corrobora os valores anteriormente apresentados relativamente à taxa estimada de operacionalidade.

⁹ Max Justo Guedes e Hélio Leôncio Martins, *História Naval Brasileira*, vol. 3, Tomo I, Ministério da Marinha, Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro, 2002, p. 70.

¹⁰ José Rodrigues Pereira, *A Marinha Portuguesa na Época de Napoleão*, vol. II (1807-1823 – A Armada e o Brasil), Lisboa, Tribuna da História, 2005, p. 84.

¹¹ Id., *ib.*.

existia em 1807. Uma vez que a redução desta operacionalidade foi muito mais drástica do que o aumento da idade média dos navios, chegamos à conclusão que o desgaste terá sido acelerado quer pelos efeitos do clima quer pelas consequências de uma deficiente manutenção.

3.3 A Grande Divisão (1822-1823)

Aquando da proclamação da independência do Brasil, grande parte das guarnições dos navios de guerra ali estacionados aderiu à causa de D. Pedro, com destaque para os que se encontravam surtos no Rio de Janeiro (sobretudo) e em Montevideu. Neste processo, passaram para o lado brasileiro oito naus, quatro fragatas, seis corvetas, seis brigues, catorze escunas e três charruas. No decurso das hostilidades viriam, ainda, a ser apreendidos uma fragata (requisitada pelo futuro Imperador no decurso dos seus primeiros actos de rebeldia contra a Coroa Portuguesa), dois brigues, quatro escunas e uma charrua. Não contamos aqui com a captura da fragata baptizada como "Imperatriz", no Pará (de resto, pouco significativa no panorama global), pois, por se encontrar em construção, não tinha, ainda, sido aumentada ao efectivo. No quadro que se segue discriminam-se os navios perdidos, entre adesões à independência e capturas.

Tipo de Navio	Adesões à independência	Capturas
Naus	<ul style="list-style-type: none"> • Conde D. Henrique • Martim de Freitas • Príncipe Real • Medusa • D. João de Castro • Afonso de Albuquerque • Príncipe do Brasil • Vasco da Gama 	
Fragatas	<ul style="list-style-type: none"> • União • Sucesso • Imperatriz Leopoldina • Tétis 	<ul style="list-style-type: none"> • Real Carolina
Corvetas	<ul style="list-style-type: none"> • Maria da Glória • Gaivota do Mar/Liberal • Voador • Rainha Carlota • S. Domingos Eneias • Conceição e Oliveira 	

Tipo de Navio	Adesões à independência	Capturas
Brigues	<ul style="list-style-type: none"> • Real João • Infante D. Pedro • Mercúrio • Atrevido • Real Pedro • Prontidão • Príncipezinho 	<ul style="list-style-type: none"> • Infante D. Miguel • Reino Unido
Escunas	<ul style="list-style-type: none"> • Invencível Menezes • Maria Teresa • Cossaca • Tártara • Velha de Diu • Isabel Maria • Ulana • Maria Isabel • Luís de Camões • 6 de Fevereiro • Maria Zeferina • Emília • Andorinha • Conceição 	<ul style="list-style-type: none"> • Leopoldina • Espadarte • N^a Sr^a da Glória • Lusitânia
Charruas	<ul style="list-style-type: none"> • Lucónia • Gentil Americana • Luíza 	<ul style="list-style-type: none"> • Conde de Peniche

Quadro 2 – Perdas da Armada Portuguesa durante o processo de independência do Brasil (1822-1823)

Em termos de poder naval, estas perdas traduziram-se, ao todo, na subtracção de cerca de 1.200 peças de artilharia, ou seja, 48% das cerca de 2.500 existentes na Armada em 1822! Claro que se tivermos em linha de conta que a operacionalidade destes meios rondava os 40%, as perdas reais não terão sido tão dramáticas, sobretudo nos navios de linha (naus), entre os quais apenas se perdeu um dos quatro que se mantiveram operacionais (e mesmo assim teve de sofrer reparações): a nau “Martim de Freitas”/“D. Pedro I”. Mas mesmo com menor volume de perdas, a percentagem global dos cortes sofridos pela Esquadra mantém-se, ainda assim, na ordem dos 40%.

Este panorama é, ainda, agravado pelo número de abates ocorrido em 1823: cinco corvetas e uma escuna, correspondendo a 7% da força total. Uma pequena compensação veio da construção, entre 1822 e 1823, de uma fragata, uma corveta e

um transporte, mas entre as aquisições deste período sobressai o armamento de uma fragata, seis corvetas e um transporte (8% da força naval).

Em termos globais, este período foi de franca redução de forças: 30% de perdas tanto em 1822 como em 1823, o que dá uma redução global de 51% durante estes dois anos tão críticos para a Esquadra nacional. No aspecto particular da capacidade oceânica, traduzida pelo número dos principais navios combatentes (naus e fragatas), a queda é ainda mais flagrante, atingindo os 65%! O impacto deste corte é, porém, relativizado se tivermos em conta que com a perda do Brasil – não obstante os prejuízos económicos e, sobretudo, estratégicos a ela associados - desaparece a necessidade de defender este território ultramarino e, o que é mais significativo, as suas ligações marítimas à Metrópole e às possessões africanas e asiáticas.

3.4 Flutuações das Guerras Liberais (1828-1834)

No período de convulsões verificado entre 1828 e 1834 sobressaem, em 1831, os apresamentos de navios nacionais pelas forças francesas de Rabaudy e Roussin (com especial destaque para este último). De uma assentada, a Armada Nacional perde três fragatas, três corvetas, três brigues e um transporte, que constituem perto de um quarto da força total.

Por outro lado, a formação da esquadra liberal, essencialmente baseada na aquisição de novos navios (três fragatas, duas corvetas, três brigues e cinco escunas), vem colmatar estas perdas, pelo que a evolução, em termos globais, não é significativa. É de referir que, para efeitos de dimensões da Armada Nacional, contabilizamos conjuntamente, neste cálculo, as esquadras liberal e absolutista.

Durante o conflito armado, assistimos, essencialmente, a transferências por captura, tendo apenas sido afundados - na barra do Douro -, dois brigues e duas escunas dos liberais (além de várias embarcações armadas que não contabilizamos como navios de guerra). Neste período é, ainda, de assinalar a aquisição de dois vapores de rodas: o "Napier" (ex-"George IV"), comprado à Inglaterra pelo governo de D. Miguel, e o "Terceira" (ex-"Lord of Isles"), apresado pelos liberais durante o bloqueio à costa portuguesa. Até aí ambas as esquadras recorriam esporadicamente ao serviço de vapores ingleses.

Conforme referimos, a flutuação global da Esquadra nacional acabou por ser muito reduzida, apenas registando um pico algo significativo em 1831, curiosamente o ano em que ocorreram os apresamentos feitos pelos franceses – prontamente

contrabalançados, com um pequeno excesso, pela formação da esquadra liberal. Só em 1835 se nota uma acentuada redução, por efeito dos abates que se verificam no ano anterior¹², com o fim da guerra: 2 naus (das quais somente uma estava operacional), uma corveta, um brigue, uma escuna, seis iates e dois caíques. Alguns destes navios tinham sido armados temporariamente para o conflito, não sendo, portanto, navios de guerra de raiz. Outros tinham sofrido, naturalmente, um desgaste acentuado, resultado dos combates e das intensas patrulhas.

Se analisarmos a evolução entre 1824 e 1835, verificamos que, exceptuando os picos referentes aos anos de conflito, a tendência é de franca redução. Em termos de poder de fogo, passamos de 1.200 peças de artilharia em 1824 para 850 em 1835 (29% de redução global, com 27% a ocorrer entre 1834 e 1835), mantendo-se a descida até 1836, altura em que se registam apenas 775 peças (9% de redução em relação ao ano anterior).

Por fim, uma vez que é, até certo ponto, uma consequência tardia da guerra civil de 1828-1834, fazemos uma breve referência à chamada Guerra da Patuleia (1846-1847), onde não se verificaram flutuações navais de monta, a não ser a adesão à revolta da corveta "Oito de Julho" e o apresamento pela Junta do Porto de três vapores ("Duque do Porto", "Mindelo" e "Infante D. Luís"), navios recuperados pouco tempo depois, aquando da captura da esquadra rebelde pela força naval internacional (à excepção do "Duque do Porto", que se perdeu na barra do Douro). Tendo sido um episódio de curta duração (em que apenas se verificou a perda de um navio) não justificou a construção ou compra de navios de guerra.

3.5 Construção Naval

Entre 1807 e 1857, a construção de navios de guerra em Portugal repartiu-se do seguinte modo:

- Baía (1807-1822): duas fragatas, duas corvetas, três brigues, uma escuna
- Macau (1807): um brigue
- Pará (1817-1820): uma fragata, duas escunas
- S. Tomé (1811 e 1814): dois brigues
- Lisboa (1816-1844): duas naus, cinco corvetas, seis brigues, um iate

¹² Estes abates foram conduzidos por uma comissão, constituída por portaria de 12 de Março de 1834, que, entre outras incumbências, tinha a seu cargo examinar os navios de guerra quanto ao seu estado e capacidade (Marques Esparteiro, *O Almirante Barão de Lazarim*, sep. da Revista *Ocidente*, vol. LXXXVII, Lisboa, 1969, p. 52).

- Damão (1819-1849): duas fragatas, uma corveta, três brigues, uma escuna
- Benguela (1819): uma fragata
- Porto/V.N. Gaia (1828-1848): uma corveta, um brigue, três escunas
- Vila do Conde (1828): um brigue
- Luanda (1841): uma escuna
- Moçambique (1849): uma escuna
- Goa (1851): uma corveta

Verificamos, com naturalidade, que a liderança pertence ao Arsenal de Lisboa (cerca de 11.500 toneladas, correspondentes a 35% do total de construções no período em apreço), logo seguido pelo da Baía (7.600 toneladas – 23%). No entanto, a Baía, considerado o maior e o melhor arsenal do Reino¹³, lidera claramente no período entre 1807 e 1822 (até à separação do Brasil). Se considerarmos a produção dos estaleiros do Pará, obtemos, no conjunto, cerca de 8.800 toneladas, que dá, para o Brasil, perto de metade de toda a construção naval de guerra daquele sub-período. Dos restantes arsenais, destaca-se o de Damão, com 5.500 toneladas (17% do total). Em segundo plano, surgem os do Porto/Gaia, com 1.800 toneladas (6%), e Benguela, com 1.500 (5%).

Em geral, a construção naval em Portugal tem tendência para decrescer. Em termos de capacidade oceânica (naus e fragatas), comparativamente aos números da segunda metade do século XVIII, a quebra é por demais evidente, conforme se pode observar no gráfico 1.

No período de interesse para o nosso estudo (1821-1851), o decréscimo é menos notório, mas inexorável. A actividade de construção concentra-se, sobretudo, nos períodos de 1816/1822 (uma nau, quatro fragatas, três corvetas, cinco brigues e três escunas) e 1840/1844 (uma nau, uma fragata, uma corveta, cinco brigues e uma escuna). O primeiro período, correspondendo às alturas de maior actividade da Esquadra no Brasil (campanha da Cisplatina, revolta de Pernambuco e independência brasileira), é o da grande laboração dos estaleiros da Baía e do Pará, de cuja perda a construção naval nacional se irá, necessariamente, ressentir. O segundo, surgindo na sequência de um esforço de reequipamento da Armada logo após a Guerra Civil (conforme adiante veremos), é o dos primeiros envolvimento em África, mas também do relançamento do comércio marítimo. Daí a continuidade de uma certa aposta na

¹³ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol. II, p. 88.

capacidade oceânica, embora se note um crescente predomínio dos navios mais pequenos.

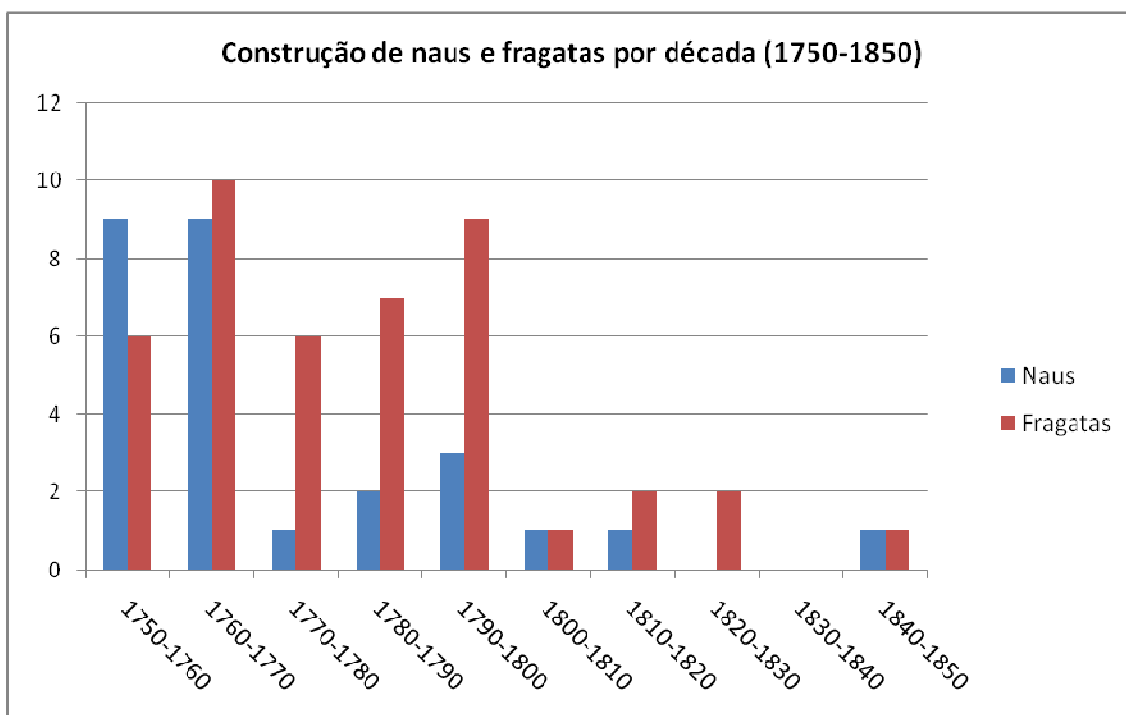


Gráfico 1 – Construção de naus e fragatas por década, entre 1750 e 1850.

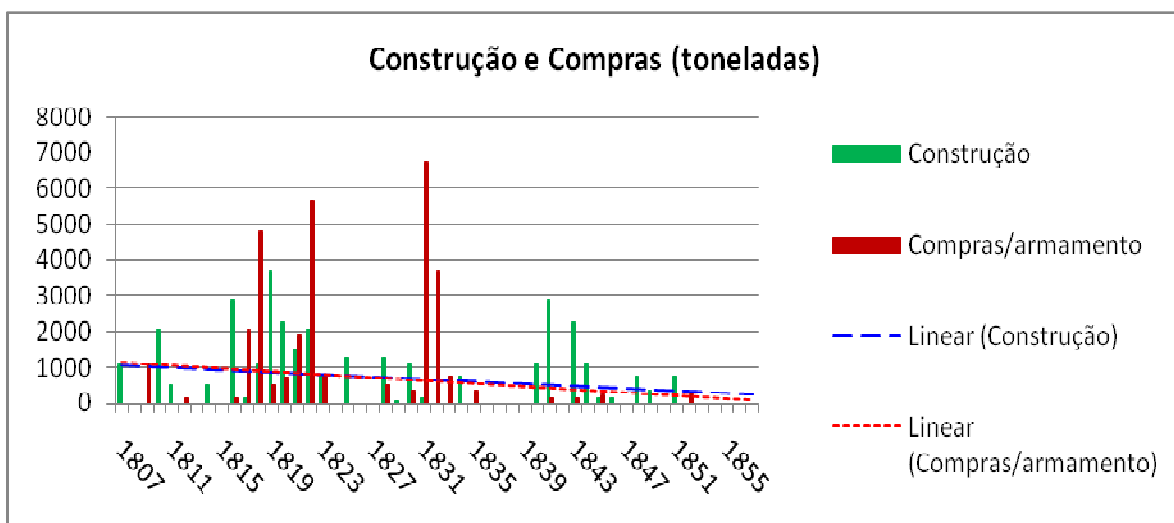


Gráfico 2 – Construção e compras/armamento (1807-1857)

Nos períodos de 1817-1822 e 1831-1832 sobressaem as aquisições por compra/armamento - em alturas de crise cujas exigências de meios ultrapassavam a capacidade de produção dos arsenais -, mas não se nota uma tendência clara para que estas se sobreponham à construção, sendo que, globalmente, ao longo de toda a faixa cronológica em estudo, também estas mostram propensão para decrescer. Só depois

de 1857 ambas voltam a crescer, com a aquisição e algumas construções de navios de propulsão mista.

No que se refere à qualidade de construção, esta deixaria muito a desejar, sobretudo em termos de aparelho. Segundo o relatório da atrás mencionada Comissão Especial da Marinha de 1821, o mau funcionamento do Arsenal deixava em péssimo estado o aparelho dos navios, o que estaria na origem dos acidentes, dos maus resultados e da acção pouco significativa da Marinha a partir de então¹⁴. Charles Napier, nas suas memórias da Guerra Civil em Portugal, refere que nenhum navio português estava verdadeiramente em estado de navegar, não tendo capacidade de enfrentar mau tempo¹⁵. Esta opinião é corroborada por Saturnino Monteiro¹⁶, que assinala o facto de, por ocasião da tentativa miguelista de desembarque na Terceira, entre 1828 e 1829, duas fragatas inglesas se terem mantido no mar, enquanto os navios de D. Miguel tinham sido forçados a abrigar em S. Miguel ou a invernar em Lisboa.

Esta falta de qualidade estaria, decerto, ligada a um deficiente funcionamento do Arsenal. Apesar de dispor de uma excelente doca seca, de armazéns espaçosos e bem arrançados e de uma das mais belas salas de risco do Mundo, a sua força de trabalho seria bastante deficiente em termos de qualificações e, sobretudo, de supervisão. De acordo com o panorama traçado por Napier¹⁷, entre os cerca de dois mil operários haveria inúmeros “cegos, coxos e preguiçosos”. Muitos ajudantes de construção não teriam instrução de base e eram admitidos muitos aprendizes sem ferramenta própria que depois de alguns anos “a brincar e a preguiçar” passavam a oficiais. O resultado deste desleixo estava à vista: uma das duas carreiras de construção existentes estava ocupada “com uma nau de linha consideravelmente adiantada, cuja quilha tinha sido deitada havia mais de 10 anos e a parte inferior ameaçava apodrecer antes da superior estar concluída”. Para esta situação contribuía, sem dúvida, a irregularidade de pagamentos, cujo atraso chegava a atingir vários meses.

¹⁴ *Id. Ib.*, p. 84.

¹⁵ Charles Napier, *A Guerra de Sucessão. D. Pedro e D. Miguel*, trad. Manoel Joaquim Pedro Codina, introd. António Ventura, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, Março de 2005, p. 172.

¹⁶ Armando Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, vol. VIII (1808-1975), 1ª ed., Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1989, p. 74.

¹⁷ Charles Napier, *op. cit.*, pp. 122-123.

3.6 Outras aquisições

Além das compras/armamentos, atrás mencionadas, a Armada Nacional recebeu, esporadicamente, alguns acréscimos, quer por captura de unidades navais inimigas em período de conflito quer por apresamento de navios infractores de leis nacionais ou de acordos internacionais.

Em 1808 são apresadas três escunas francesas, no âmbito da guerra de corso entre a França e Portugal. Entre 1817 e 1822, os corsários passam a ser argentinos ou uruguaios, aos quais são tomados dois brigues e uma escuna.

Entre 1828 e 1833, na sequência da guerra civil entre miguelistas e liberais, são apresados alguns navios mercantes que violam os bloqueios estabelecidos ou são identificados como servidores da causa contrária: um brigue, três escunas e um vapor de rodas, dos quais apenas uma das escunas foi capturada pelas forças absolutistas, tendo todos os outros sido presa da esquadra constitucional. As capturas de navios de guerra durante este período específico não são contabilizadas, uma vez que, neste caso, apenas se verificaram transferências entre os beligerantes, sem aumento global de efectivos na Armada Portuguesa.

A partir de 1838, o apresamento de navios negreiros (ou suspeitos daquela actividade) em África torna-se significativo: entre 1838 e 1849 são apresados duas corvetas, cinco brigues, seis escunas e quatro transportes. Refira-se que estas capturas constituem, só em 1841, um aumento de 6% dos efectivos da Armada, situando-se nos 3% durante os anos de 1840, 1846, 1847 e 1848.

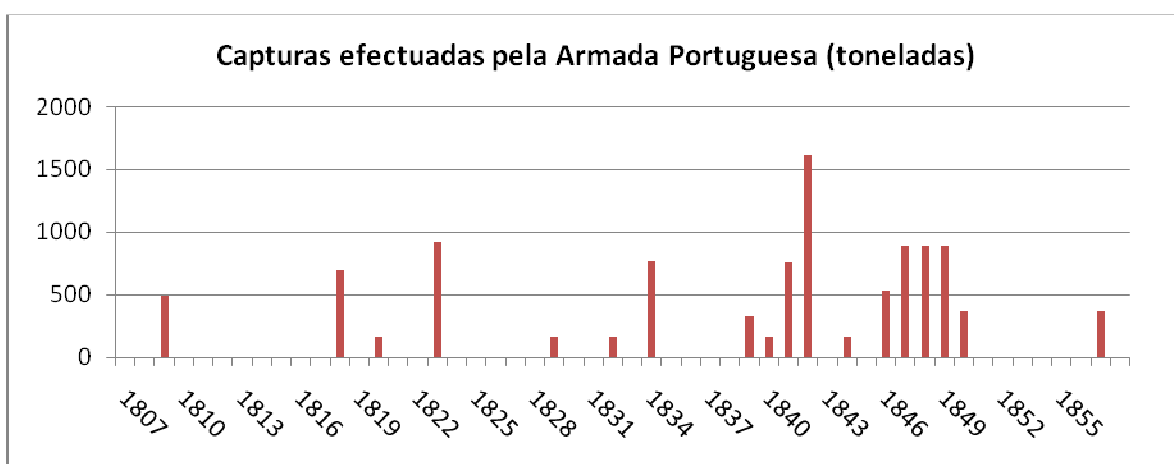


Gráfico 3 – Distribuição dos apresamentos efectuados pela Armada Portuguesa (1807-1857)

O gráfico 3 dá-nos um panorama da distribuição de apresamentos efectuados pela Armada Portuguesa, no qual podemos observar que a maior concentração se situa entre 1839 e 1849, no âmbito do esforço de repressão da actividade negra.

3.7 Perdas e Abates

Entre as perdas mais frequentes sofridas pela Armada destacam-se aquelas que se devem a acidentes ou a fortunas de mar. Tratando-se de casos meramente fortuitos, a sua distribuição é bastante regular ao longo de todo o período por nós estudado, embora se destaquem os anos de 1807 (duas fragatas perdidas) e 1810 (uma nau e duas corvetas), onde as perdas atingem, respectivamente, as percentagens de 5% e 6% dos efectivos.

Mais reduzidas, ainda, são as baixas em combate, que se limitam a dois brigues, entre 1811 e 1812, no âmbito da guerra de corso da França contra Portugal e dois brigues e duas escunas, afundados pelos miguelistas na barra do Douro entre 1832 e 1833.

Já as perdas por captura/apresamento, no que se refere exclusivamente a navios de guerra, são pouco significativas até 1821 (uma fragata, um brigue e um iate capturados por corsários franceses). É em 1831 que esta componente ganha maior expressão, com os apresamentos efectuados por Rabaudy e Roussin, os quais, conforme vimos, constituíam cerca de um quarto da força naval nacional e a quase totalidade dos navios operacionais naquele ano. Tirando estas perdas, temos o já mencionado desvio de grande parte da esquadra portuguesa no Brasil entre 1822 e 1823, o qual, tendo subtraído à Armada nacional quase metade dos seus efectivos, se pode considerar, em geral, uma perda por captura, a maior infligida a Portugal durante a primeira metade do século XIX.

Quanto aos abates (gráfico 4), eles estão, em geral, distribuídos ao longo do tempo, com as maiores concentrações (atrás citadas) ocorridas em 1814-1817, 1819-1821, 1823 e 1832-1834. Também entre 1850 e 1856 os abates se tornam significativos, com o maior "pico" a ocorrer em 1854: 8.200 toneladas, correspondendo a 39% do total da força.

Podemos observar que as maiores concentrações de abates se situam, naturalmente, nas vizinhanças dos períodos de maior envelhecimento da Esquadra (gráfico 5): 1815-1817, 1830, 1839-1844 e 1852-1854, cujos picos de idade são, respectivamente, 33, 30, 21 e 24 anos.

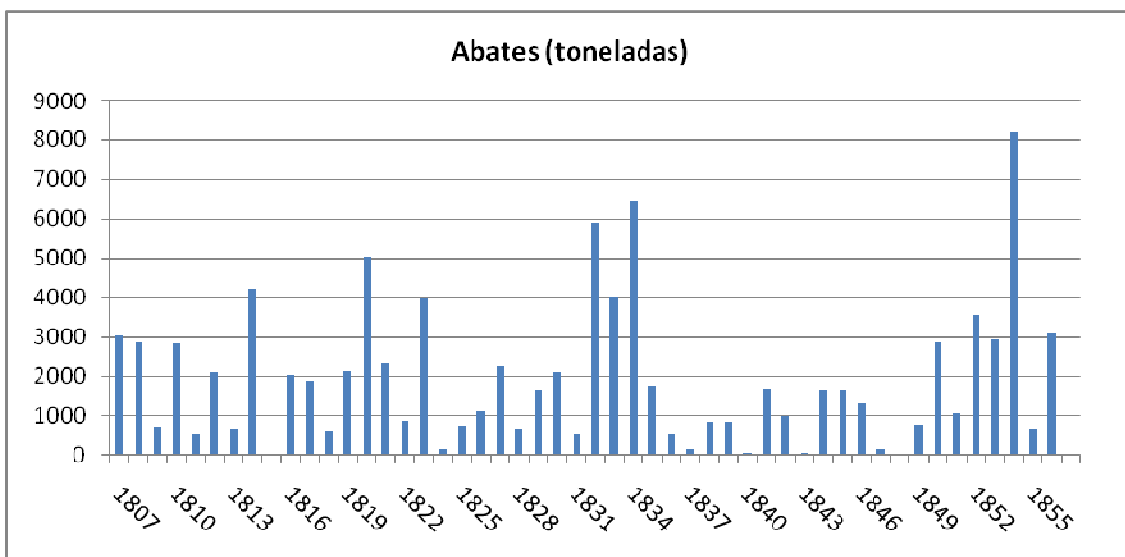


Gráfico 4 – Distribuição dos abates de navios (1807-1857)

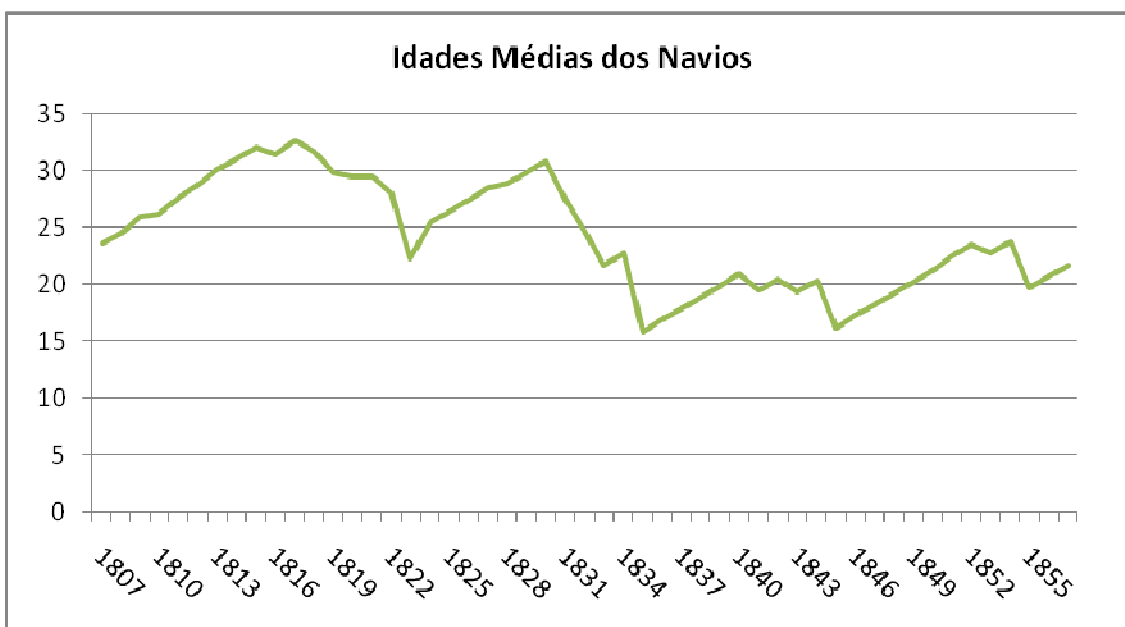


Gráfico 5 – Idades médias dos navios (1807-1857)

Já os períodos de rejuvenescimento situam-se, normalmente, depois dos maiores abates, com mínimos relativos em 1823 (22 anos), 1835 (16 anos), 1845 (16 anos) e 1855 (20 anos). Destes anos só o de 1845 não é precedido de grandes abates (embora se registem alguns), devendo-se a amortecimento de idades essencialmente às novas construções e às capturas que então se registaram. Também 1823 e 1835 devem parte dos seus mínimos a novas aquisições por compra ou construção, enquanto 1855 deve a sua pequena depressão exclusivamente aos abates, com os efectivos da Esquadra em franco decréscimo, como veremos mais adiante.

É, ainda, de referir que depois do pico registado em 1830 (30 anos) a média de idades baixou consideravelmente, passando a situar-se em torno dos 20 anos, em vez dos 28 que se verificam entre 1807 e 1830.

3.8 Balanço – Variação dos Efectivos da Esquadra

Conforme vimos anteriormente, a capacidade oceânica da Armada Portuguesa praticamente desapareceu com a perda do Brasil, embora já durante a estadia da Corte naquele Reino essa capacidade estivesse seriamente degradada. No gráfico 6 podemos ver como evoluíram os quantitativos dos principais navios combatentes de esquadra, isto é, o número de naus e fragatas existentes.

Observamos que das doze naus e fragatas oficialmente existentes em 1822, passamos abruptamente para quatro naus e seis fragatas dois anos depois. Esta descida não terá sido tão abrupta se tivermos em conta que muitos destes navios, sobretudo entre as naus, não se encontravam, já, em estado de navegar.

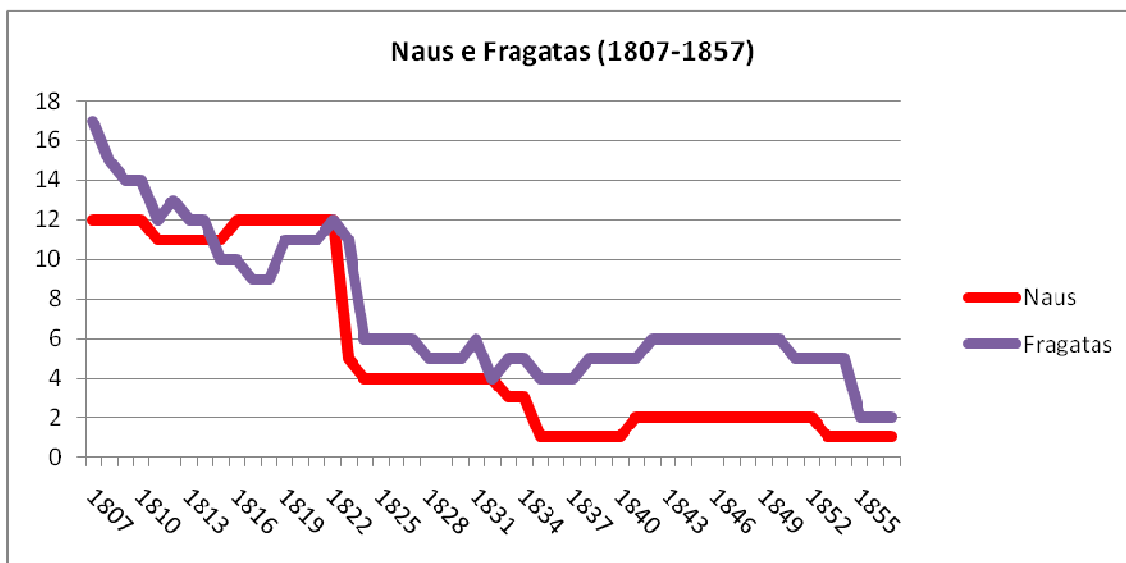


Gráfico 6 – Evolução do número de naus e fragatas entre 1807 e 1857

O número de naus volta a descer após a Guerra Civil, passando a força naval a contar apenas com uma (exceptuando-se o período de sobreposição entre a "Vasco da Gama II", que entra ao serviço em 1841, e a "D. João VI", abatida ao efectivo em 1852). A "Vasco da Gama" será a última nau portuguesa, sendo abatida em 1873, dois anos antes do lançamento à água da primeira corveta (depois cruzador) couraçada em ferro, justamente baptizada com o mesmo nome.

Também as fragatas, após uma pequena recuperação entre 1838 e 1850, no quadro do esforço de reequipamento pós-Guerra Civil, sofrem uma acentuada redução entre 1850 e 1855, entrando em processo de extinção com a entrada ao serviço das primeiras corvetas de propulsão mista, a partir de 1858. Depois de 1868, a “D. Fernando II e Glória” permanecerá como a única lembrança dos tempos da marinha de vela. Até ao final do século, altura em que serão adquiridos os primeiros cruzadores em ferro, estas corvetas mistas, de pendor essencialmente costeiro, constituirão a espinha dorsal da Esquadra, daí provindo a designação “Marinha das Corvetas”¹⁸.

Considerando apenas o número de navios de linha existentes, é de salientar que em 1795 Portugal, com as suas 22 naus, só ficava atrás da Inglaterra (115), da França (80), da Espanha (60) e da Holanda (50)¹⁹. Em 1840, com uma única nau em estado de meio armamento, nem sequer pode, já, ser considerado uma potência marítima de segunda ordem. Muito longe do poder naval das principais nações europeias – Inglaterra (104), Rússia e França (ambas com 46)²⁰ – e ultrapassado, até, pela incipiente marinha americana (11)²¹, só já se pode comparar com a Espanha, que, em circunstâncias históricas muito semelhantes, estava reduzida a quatro naus²².

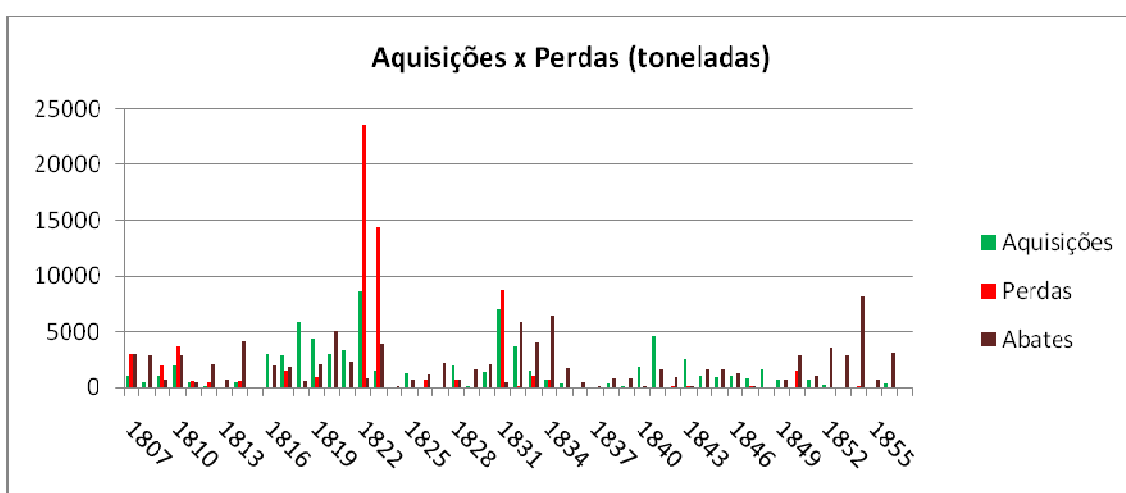


Gráfico 7 – Balanço de aquisições e perdas/abates

¹⁸ Marques Esparteiro, *Causas do Declínio da Marinha Portuguesa no Século XIX (1793-1834)*, separata dos *Anais do Clube Militar Naval*, nºs 10-12, Lisboa, Editorial Minerva, 1975-76, p. 140.

¹⁹ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol. I (1793-1807 – A Armada e a Europa), p. 29.

²⁰ Associação Marítima e Colonial, “Noticia das Principaes Marinhas de Guerra”, *Annaes Maritimos e Coloniaes*, 1ª s., Lisboa, Imprensa Nacional, Novembro de 1840 a Setembro de 1841, pp. 93-103.

²¹ *Id., ib.*, pp. 341-342.

²² Peter Goodwin, *The Ships of Trafalgar, the British, French and Spanish Fleets, October 1805*, s.l., US Naval Institute Press, Setembro de 2005.

Vejamos, agora, em termos globais, o balanço entre aquisições (construção e compra) e perdas/abates (gráfico 7). Observamos que o conjunto de novas aquisições para a Esquadra a partir de 1816 (campanha da Banda Oriental) vem contrariar o decréscimo de efectivos que até aí se verificava, sendo que em 1822 a força naval supera (em termos meramente numéricos, conforme adiante veremos) a que existia em 1795 (em relação à qual o ano de 1807 apresenta pouca diferença), quando a Armada portuguesa teria atingido o seu auge. Contudo, as perdas para a Marinha Imperial brasileira predominam, de modo acentuado, entre 1822 e 1823, daí a descida abrupta, em termos de poder naval, que então se verifica.

Após a Guerra Civil são os abates a predominar, sendo esta descida, mais ligeira, compensada pelo breve esforço de construção que tem lugar no período 1840-1844 e pela quantidade de negreiros apresados e armados entre 1840 e 1848. A partir dessa altura, praticamente desaparece o investimento na Marinha de Guerra. A tendência novamente decrescente só começará a ser invertida depois de 1857, altura em que a estabilização política trazida pela Regeneração começa a dar os seus frutos. O gráfico 8 dá-nos uma ideia da variação do poder de fogo da Esquadra ao longo de todo o período considerado.

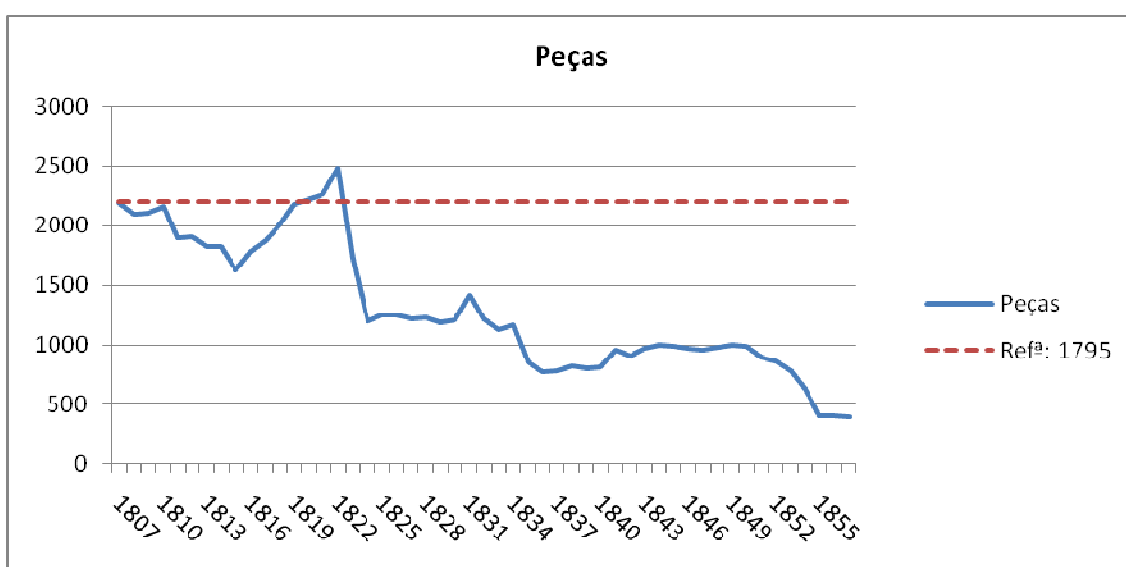


Gráfico 8 – Variação do poder de fogo da Esquadra

Naturalmente, como atrás pudemos ver, as existências nominais nem sempre correspondem à força efectiva da Esquadra. Basta ver que, se assim fosse, esta teria atingido o auge em 1822, ultrapassando, inclusive, o poder de fogo existente em 1795 (linha a tracejado). Se compararmos o número de oficiais contabilizados nas Listas da Armada (sobre as quais nos debruçaremos no próximo capítulo) e as suas quantidades

de referência a bordo na totalidade de navios existentes, depois de descontada a margem correspondente a funções de comando em e de estado-maior em terra, ficamos com uma ideia da taxa de operacionalidade da força naval ao longo do tempo (gráfico 9). Para efeitos de controlo recorreremos à informação pontual existente, em certos anos, sobre navios desarmados ou em reparação ou ainda comparando o dispositivo naval padrão (navios em comissão) com o número total de navios existentes²³.

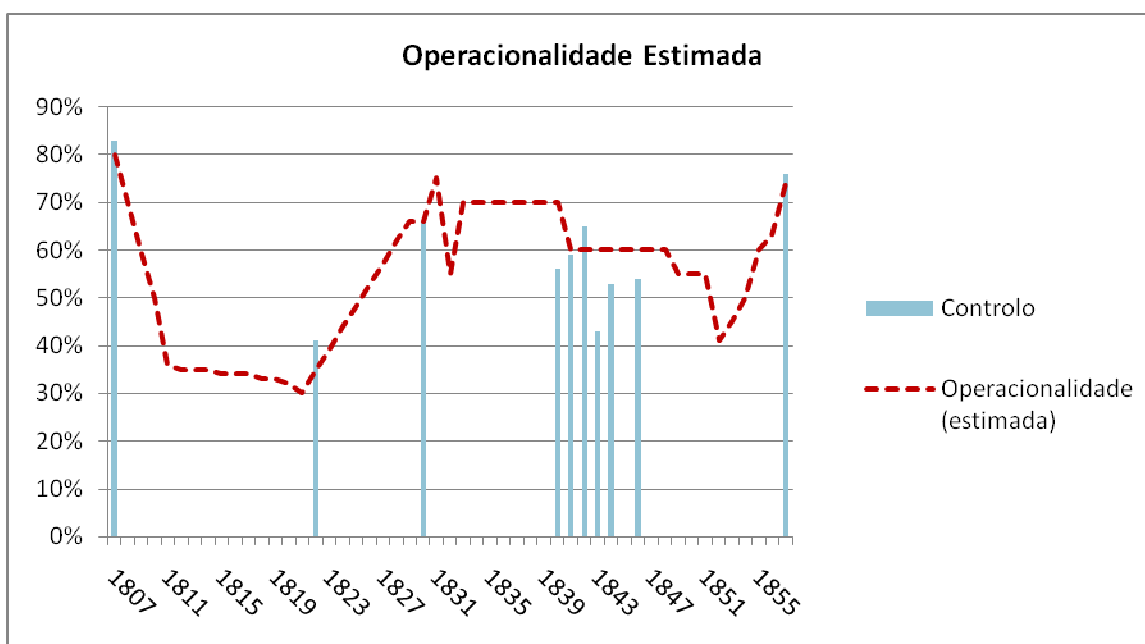


Gráfico 9 – Variação da operacionalidade da Esquadra

Verificamos que os valores mais baixos ocorrem entre 1811 e 1821, em pleno “período brasileiro”, apesar das novas aquisições. Depois do máximo relativo de 1831 – ano de grande mobilização das forças liberais -, a tendência é ligeiramente decrescente até 1852, altura em que se inicia uma grande recuperação, não tanto por efeito da renovação da Esquadra mas pelo abate das unidades mais degradadas, que não eram, efectivamente, utilizadas.

Se aplicarmos esta taxa de operacionalidade aos efectivos nominais da Esquadra, a curva de variação do poder de fogo passa a ter o aspecto visível no gráfico

²³ Nesta contabilização os navios desarmados foram considerados totalmente inoperacionais, enquanto que aos que se encontravam em reparação foi atribuída meia operacionalidade (50%). Nos anos 1840 a 1846, recorreremos à informação constante nas tabelas de navios armados publicadas nos *Annaes Maritimos e Coloniaes* (1ª-6ª s., Novembro de 1840 a Abril de 1846). Em 1857 utilizámos como dispositivo naval de referência aquele que é recomendado pela Comissão Consultiva encarregue de se pronunciar, em 1863 sobre o número e qualidade dos navios que a Armada devia ter (A.C.M., documentação avulsa, sala 6, cx. 114 [Comissões Sobre Assuntos de Marinha]).

10. Embora, de grosso modo, se mantenham os pontos de inflexão, observamos que entre 1807 e 1810 o decréscimo é bastante abrupto, com uma redução de 63%. Já entre 1815 e 1819 o crescimento deixa de ser tão acentuado como os totais nominais fazem crer. E vemos também que apesar da quantidade de navios nominalmente existente em 1819 configurar, numa primeira análise (conforme vimos no gráfico 8), uma ultrapassagem dos valores de 1795/1807, concluímos que, na prática, o poder efectivo fica muito abaixo daquela referência, que não voltará a ser igualada ou sequer aproximada. O maior aumento do poder de fogo real entre 1807 e 1857 dá-se, na verdade, em 1831, com a Guerra Civil no seu auge e a marinha liberal em franco crescimento, apesar dos apresamentos de navios da armada de D. Miguel efectuados por Roussin e Rabydy. De resto, mantém-se o decréscimo da força total a partir de 1848, embora de modo menos acentuado. Na verdade, e por paradoxal que pareça, até se nota um ligeiro acréscimo a partir de 1955, mercê de uma maior taxa de operacionalidade entre os efectivos, conquanto o número total de unidades navais continue a diminuir.

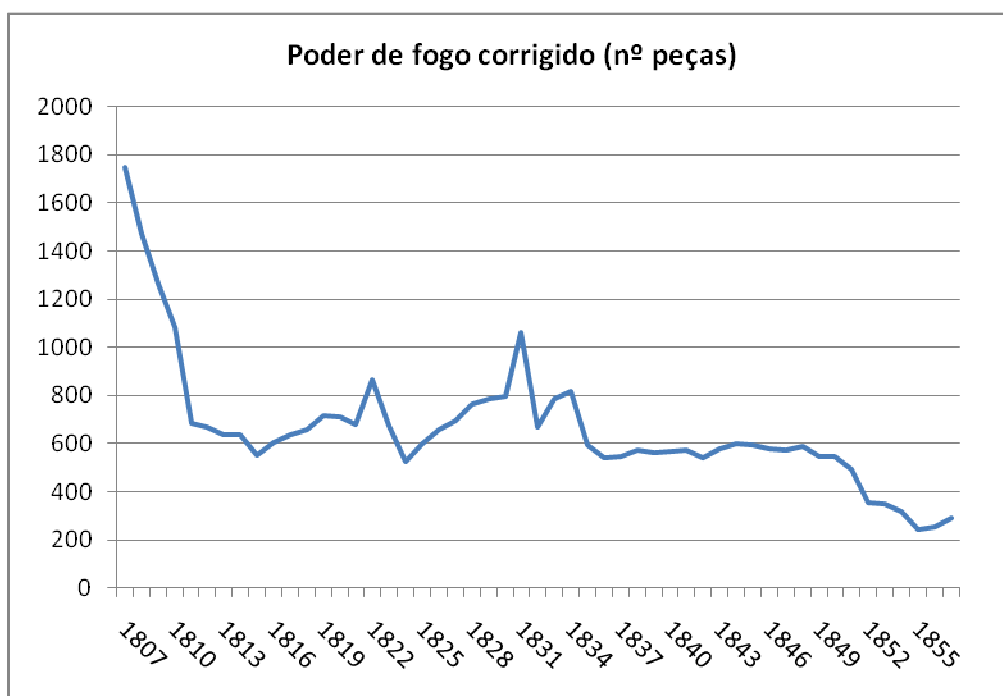


Gráfico 10 – Variação do poder de fogo da Esquadra (corrigida segundo a taxa de operacionalidade)

3.9 Novas Tecnologias – o Vapor e a Construção em Ferro

As três primeiras décadas do século XIX são tecnologicamente marcadas pela aplicação da propulsão a vapor aos transportes marítimos e terrestres. Os primeiros navios a vapor empregam rodas de pás laterais na sua propulsão. O hélice surge pouco depois.

Os E.U.A. são pioneiros neste processo, ali surgindo o primeiro *steamer* em 1811. Pouco tempo depois, o uso de vapores generaliza-se, quer para funções de reboque quer de transporte, pois o facto de poderem manobrar independentemente de ventos e correntes tornava-os mais fiáveis em situações meteorológicas adversas ou de manobra em águas costeiras ou restritas, apesar de ainda não atingirem as mesmas velocidades obtidas pelos navios de vela. A aplicação do vapor aos navios de combate começa com as corvetas de propulsão mista, surgindo a primeira em Inglaterra, em 1827²⁴. A França segue-a de perto, dois anos depois²⁵.

Já em relação à introdução do hélice, a *Royal Navy* mostra-se muito mais renitente, pois o Almirantado britânico só aprova a ideia depois de o novo tipo de propulsão provar a sua superioridade em competição²⁶. É assim que o primeiro navio de guerra a hélice surge em França, logo em 1842²⁷, quatro anos antes de a Inglaterra adoptar esta técnica²⁸.

Quanto à construção de navios em ferro, material cujo uso se expande com a Revolução Industrial, tem a sua primeira expressão nos E.U.A., em 1822. Dois anos antes, a França demonstrara a vulnerabilidade da madeira face ao tiro de artilharia, sendo que apenas o ferro ou o aço poderiam oferecer uma protecção credível²⁹. No entanto, só na década de 1860 surgirão as primeiras cinturas de couraça³⁰ e os primeiros navios de guerra totalmente construídos em ferro³¹. É a partir daí que se assiste a um rápido declínio dos navios de linha e ao início do fim dos tempos gloriosos da marinha de vela.

²⁴ Trata-se da “Columbine” (E. H. H. Archibald, *The Fighting Ships in the Royal Navy, 897-1984*, edição revista, Dorset, Blandford Press Poole, 1984, p. 83).

²⁵ Aviso 2ª classe “Corse” (Charles de La Roncière, G. Clerc-Rampal, *Histoire de la Marine Française*, pref. L. Lacaze, Paris, Librairie Larousse, 1934, p. 257).

²⁶ Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar*, vol. 23 (Vapores e Rebocadores), p. 3.

²⁷ La Roncière e Clerc-Rampal, *op. cit.*, p. 82, p. 259.

²⁸ E. Archibald, *op. cit.*, p. 82.

²⁹ Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar*, vol. 23 (Vapores e Rebocadores), p. 3.

³⁰ Fragata “Warrior” (Inglaterra), em 1860 (E. Archibald, *op. cit.*, p. 94).

³¹ Fragatas “Royal Oak”, “Prince Consort” e “Caledonia” (Inglaterra), em 1862 (id., *ib.*).

Em Portugal, os primeiros vapores de rodas – ingleses - surgem durante a Guerra Civil, sendo fretados pelos beligerantes (especialmente do lado dos liberais) para transporte de tropas e de material e reboque dos navios de vela em períodos de calmaria. Esta última aplicação acabou por não ser expressiva, pois apenas surge mencionada no contexto dos preparativos de Napier para a batalha do Cabo de S. Vicente, numa tentativa de obter um posicionamento mais favorável no início do combate. Mas este esforço saiu gorado, pois os comandantes dos vapores, por receio ou por falta de pagamento, recusaram-se a colaborar³². Napier considerava que os navios a vapor eram destinados a representar, entre as esquadras, o mesmo papel que a cavalaria representava no Exército³³. Outro seu contemporâneo, o capitão-de-mar-e-guerra Basil-Hal, afirmava que “da mesma sorte os *steamers* protegerão as alas de uma esquadra, conduzirão as náos de linha ao fogo, e quando o inimigo estiver dispersado, virão colher os fructos da victoria”³⁴. Em Portugal, no entanto, o seu papel nunca foi decisivo no combate naval directo, embora tenham sido de fundamental importância como auxiliares de guerra, nomeadamente em funções de transporte de homens e/ou material.

Na altura em que se trava a batalha do Cabo de S. Vicente, a Marinha de Guerra Portuguesa adquire os seus dois primeiros vapores: o “Napier” (ex-“George IV”), comprado à Inglaterra pelos miguelistas em 1833 (e apresado pelos liberais pouco tempo depois), e o “Terceira” (ex-“Lord of Isles”), apresado pelos liberais no mesmo ano.

O hélice surge bastante mais tarde, sendo introduzido pela primeira vez em 1852, nos vapores “Argus” e “Lince”. O primeiro navio de propulsão mista, a escuna “Barão de Lazarim”, é aumentado ao efectivo em 1858, com vinte e cinco anos de atraso em relação à Inglaterra. O primeiro navio construído em ferro, a corveta couraçada “Vasco da Gama”, é adquirido apenas em 1875, marcando o fim da era dos navios de linha em Portugal.

3.10 O Reequipamento Naval. Desenvolvimentos Posteriores

A primeira tentativa de reequipamento programado da Marinha de Guerra Portuguesa no século XIX surge logo a seguir à Guerra Civil. Depois de uma comissão,

³² Charles Napier, *op. cit.*, p. 100.

³³ *Annaes Marítimos e Coloniaes*, 4ª s., 1844, pp. 92-93.

³⁴ *Id., ib.*.

constituída a 12 de Março de 1834, se ter encarregue de examinar os navios de guerra quanto ao seu estado e capacidade, o orçamento de 1835 apresenta um projecto de renovação da Marinha, prevendo uma força permanente de duas naus, quatro fragatas, quatro corvetas, seis brigues, oito escunas, oito charruas, oito correios, oito canhoneiras e dois vapores³⁵. No entanto, estes números não passam de uma intenção, pois embora as existências oficiais correspondam, com pequenas discrepâncias, a estes valores, a taxa de operacionalidade efectiva faz com que fiquem notoriamente abaixo das expectativas.

A “Força de Mar” para o biénio 1846-1847³⁶, sendo um pouco mais realista - três fragatas, cinco corvetas, sete brigues, seis correios, dois transportes e dois vapores - não trava, no entanto, o decréscimo que se verifica nos dez anos seguintes. É que, conforme refere António José Telo, um programa naval implica a existência de uma estratégia nacional, com estabilidade governativa e investimento a médio prazo³⁷, condições que, no quadro de convulsões políticas então vigentes, estão longe de existir. O golpe militar de 27 de Abril de 1851 traz consigo a desejada estabilidade governativa, mas os efeitos económicos dessa pacificação ainda demoram algum tempo a fazer-se sentir...

Segundo Marques Esparteiro, a Armada Nacional encontrava-se, em 1857, na máxima decadência, não existindo navios de propulsão mista como os que equipavam as principais marinhas internacionais³⁸. No entanto, entre 1856 e 1858, já em plena recuperação económica regenerativa, Sá da Bandeira, então Ministro da Marinha, deu início à construção de corvetas mistas para modernizar e fortalecer a Esquadra. As primeiras três - “Bartolomeu Dias”, “Sagres” e “Estefânia” - entram ao serviço em 1858.

José da Silva Mendes Leal, Ministro da Marinha de 1862 a 1864, continuou a obra de Sá da Bandeira, sendo lançadas mais quatro corvetas mistas, uma em 1862, uma em 1863 e duas em 1864. É de referir que estes navios, apesar de menos velozes e manobráveis do que os seus antecessores - sendo, portanto, menos adequados para o combate naval -, e de disporem de menor capacidade de transporte, devido ao espaço ocupado pela maquinaria, tinham a vantagem de poder deslocar-se à vela para as distantes províncias ultramarinas e, uma vez aí, utilizar, com vantagem, a propulsão a vapor para manobrar mais facilmente junto à costa e patrulhar os estuários dos rios

³⁵ António José Telo, *op. cit.*, p. 78.

³⁶ Decreto de 5 de Maio de 1846, *Collecção Official de Legislação Portuguesa*, Imp. Nac., 1846, pp. 56-57.

³⁷ António José Telo, *op. cit.*, pp. 33-34.

³⁸ Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar*, vol. 16, *Corvetas Mistas*, p. 3

africanos, podendo mesmo, nalguns casos, utilizá-los como eixo de penetração no vasto sertão³⁹.

É também nestes dois períodos que são aumentadas ao serviço as primeiras canhoneiras de propulsão mista, uma em 1859, uma em 1864 e três em 1865. Contudo, após este ciclo de expansão, voltou-se à falta de investimento e estagnação iniciais⁴⁰. A questão aqui teria sido, essencialmente, o surgimento de propostas de revisão do Programa Naval de Sá da Bandeira-Mendes Leal, devido à rapidez da evolução técnica a que o Mundo assistia e à incerteza quanto ao futuro⁴¹.

Em 1875 surge a primeira corveta couraçada (de características costeiras), inserida no programa naval do ministro João de Andrade Corvo, que, entre 1875 e 1879, equipa a Armada com mais duas corvetas mistas e três canhoneiras⁴².

Outra inovação consiste na introdução dos navios torpedeiros, também para defesa costeira, sendo adquiridos quatro entre 1881 e 1886.

Mas só no final do século, a partir de 1895, o programa naval do ministro Jacinto Cândido da Silva permitirá à Armada Portuguesa recuperar parte do seu atraso em relação às suas congéneres europeias, destacando-se o aumento ao efectivo de cinco cruzadores em aço, que se manterão em serviço até meados do século XX.

A maior parte destes novos meios foi adquirida no estrangeiro (Inglaterra, sobretudo), embora algumas corvetas mistas e canhoneiras tenham sido construídas em Lisboa.

3.11 Curiosidades Onomásticas

Embora se revista de um carácter algo mais subjectivo, o estudo dos nomes atribuídos aos navios de guerra é sempre um exercício interessante, não só a título de curiosidade, mas também como um não desprezável indicador das mentalidades vigentes no período em apreço.

Até ao final do século XVIII, era costume baptizar os navios de guerra exclusivamente com nomes de santos, prática que apenas foi interrompida durante o

³⁹ Conforme as instruções para o consumo de combustível nos navios de guerra de propulsão mista, datadas de 31 de Maio de 1859 e publicadas na Ordem da Armada nº 388, de 31 de Maio de 1859, pp. 616-619 [AGM 2027].

⁴⁰ Marques Esparteiro, *op. cit.*, vol 16, p. 3.

⁴¹ António José Telo, *op. cit.*, p. 152.

⁴² *Id.*, *ib.*, p. 150.

consulado de Martinho Melo e Castro na pasta da Marinha e Ultramar⁴³ (1770-1795). Foi nessa altura que começaram a surgir nomes de membros da Família Real e de figuras ilustres da História de Portugal. No entanto, os nomes de cariz religioso continuaram a ter um peso considerável na onomástica naval (ou não fosse Portugal um país de tradições profundamente católicas), mesmo nos períodos revolucionários de tendência liberal. Naturalmente, nota-se uma maior frequência destas designações, nos períodos de monarquia absoluta (até 1820 e de 1828 a 1831), alturas em que são acompanhados, em frequência de repetição, por nomes de virtudes, o que, de resto, se adequa à moral religiosa então vigente.

Não obstante o atrás exposto, são os nomes de membros da Família Real aqueles que ocorrem, globalmente, com maior frequência, não se identificando um padrão para a sua distribuição ao longo do tempo.

As figuras mitológicas e da História Clássica merecem, também, especial destaque. Não se relacionando, á partida, com qualquer ideologia ou tendência política, traduzem, essencialmente, o gosto neoclássico da época (talvez já um pouco deslocado a partir de 1820/30, em que o Romantismo surge como a nova tendência cultural), à semelhança, aliás, do que sucede noutras marinhas, nomeadamente na britânica.

Os nomes de figuras ilustres tornam-se mais frequentes depois da Revolução Liberal, enquanto as palavras relacionadas com a Política (“Constituição”, “Liberal”, etc.) surgem, essencialmente, em períodos de efervescência ou convulsão (1821, 1831 e 1832).

Outro grupo onomástico que regista um padrão bastante notório é o dos nomes de ilhas, com o maior número de ocorrências entre 1832 e 1833 (“Faial”, “Graciosa” e “Terceira” – este último duas vezes), nos navios de D. Pedro IV, para celebrar a ocupação das ilhas dos Açores pelos liberais. Os dois casos registados em 1838 (“Boa Vista” e “Cabo Verde”) têm um motivo diferente, pois tratam-se de navios negreiros apresados no arquipélago de Cabo Verde.

Os nomes de navios atribuídos entre 1807 e 1857 podem ser genericamente agrupados, por ordem do número de ocorrências, do seguinte modo:

Tipo de nome	nº de ocorrências	Distribuição
Família real	52	Distribuídos
Nomes religiosos	36	Até 1838 (mais concentrados 1808-12 e 1829)

⁴³ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol. I, p. 12.

Tipo de nome	nº de ocorrências	Distribuição
Virtudes	33	Dispersas
Datas	19	A partir de 1818
Figuras mitológicas/clássicas	18	Dispersas
Figuras ilustres	18	3 em 1808, distribuição regular a partir de 1821
Política	11	1821, 1822, 1831, 1832
Animais	10	Dispersos
Rios	10	2 entre 1818 e 1837, todos os outros depois
Localidades	10	A partir de 1830
Províncias/Regiões	9	Dispersos
Figuras históricas	7	Dispersos
Ilhas	6	4 entre 1832-33 (Açores) e 2 em 1838 (Cabo Verde)

Quadro 3 – Grupos onomásticos dos navios de guerra (1807-1857)

Quanto aos nomes mais frequentes, destacam-se os seguintes (por ordem de frequência de repetição):

Nomes mais frequentes	nº de ocorrências	Anos
Nossa Senhora [...]	8	1809 (3 vezes), 1811 (2x), 1817, 1823, 1832
Constituição	5	1821, 1822 (2 vezes), 1832, 1841
Conceição	4	1809, 1811, 1822 (2 vezes)
Falcão	3	1811, 1816, 1845
Mindelo	3	1832, 1844, 1845
Ninfa	3	1808, 1817, 1841
Princesa Real	3	1818, 1819, 1833
Santo António	3	1808 (2 vezes), 1828

Quadro 4 – Nomes mais frequentes

Observamos, sem surpresa, que o nome “Nossa Senhora” é o mais frequente de todos, sinal inequívoco da devoção portuguesa por aquela figura. Verificamos que ocorre com especial incidência em períodos de monarquia absoluta ou de reacção anti-liberal, conforme se verifica, de resto, com a generalidade dos nomes religiosos. Lógica idêntica se aplica a “Santo António”, embora este apenas ocorra três vezes.

Também não surpreende a frequência do nome "Constituição", especialmente em períodos de agitação política e afirmação liberal. O nome "Mindelo", celebrando o desembarque liberal em Vila do Conde, surge, com naturalidade, num ano de viragem para a causa constitucional. Em 1844 e 1845 terá tido um carácter essencialmente evocativo mas também poderá ter constituído uma resposta à contestação tradicionalista que se verificava, na altura, contra algumas das reformas mais progressistas do Governo.

Refira-se, por fim, o facto de, em vários casos de pequenos navios construídos em série ou integrando esquadilhas, serem atribuídos números em vez de nomes (ex.: Iate nº1, Caíque nº2, Lancha nº17).

3.12 Guarnições e Apoio em Terra

Como é óbvio, nenhum navio pode operar sem a existência de pessoal para o tripular/guarnecer e de equipas em terra que garantam o seu apresto e manutenção. Uma vez que justifica uma abordagem específica e convenientemente detalhada, o factor humano será tratado, de modo particular, no capítulo seguinte.

CAPÍTULO 4 – OS HOMENS

4.1. O Pessoal da Armada na Viragem do Século

Na transição do século XVIII para o século XIX a Marinha já dispunha de um corpo militar autónomo e com formação própria, ao contrário do que sucedera até finais do século XVIII, quando era necessário ir buscar ao Exército (ou ao Estrangeiro) oficiais, artilheiros e tropas de infantaria embarcada.

As guarnições dos navios dispunham de¹:

- Um estado-maior formado por oficiais do corpo da Armada;
- Especialistas em áreas técnicas diversas (saúde, manobra, pilotagem, fazenda, carpintaria, tanoaria, serralharia, calafetagem e alimentação);
- Marinhagem;
- Pessoal de infantaria;
- Artilheiros

A oficialidade dividia-se, segundo a classificação de José Dantas Pereira, no início do século XIX, em “oficiais de apito”, que orientavam a manobra, “oficiais náuticos”, que determinavam a posição e o rumo do navio, e “oficiais de guerra”, que governavam militarmente a praça marítima². Os primeiros eram os mestres e contramestres, que não eram oficiais no sentido estrito do termo (contemporaneamente enquadram-se na categoria de Sargento), embora fossem, normalmente, os elementos de bordo com maior experiência náutica.

Os segundos eram os oficiais pilotos, que frequentavam a já muito antiga Aula do Cosmógrafo-Mor, onde prestavam provas de admissão à categoria. Muitos deles eram oriundos da Marinha Mercante e alguns podiam concorrer ao quadro de “oficiais de guerra” mediante a satisfação de determinadas condições³. Em 1757 o seu número tinha sido fixado em 20, repartidos pelos postos de Primeiro Oficial Piloto e de Segundo Oficial Piloto⁴.

¹ A. Cruz Júnior, *O Mundo Marítimo Português na Segunda Metade do Século XVIII*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, Setembro de 2002, pp. 69-70.

² Id., *ib.*, p. 55.

³ Id., *ib.*, p. 59.

⁴ Id., *ib.*.

Os “oficiais de guerra” eram, por norma, escolhidos entre os nobres⁵. Embora inicialmente fossem pouco qualificados, chegando, muitas vezes, a ser nomeados entre os oficiais do Exército, a frequência do curso da Academia Real dos Guardas-Marinhas, a partir de 1782, veio dotá-los com uma base de conhecimentos teóricos adequada às suas funções⁶, nomeadamente no campo da Náutica, o que fez com que os pilotos fossem perdendo a justificação para a sua existência na Marinha.

O Decreto de 9 de Outubro de 1796 fixou, do seguinte modo, o quadro de oficiais da Armada⁷, num total de 422:

- Chefes de Esquadra: 4
- Chefes de Divisão: 8
- Capitães-de-Mar-e-Guerra: 30
- Capitães-de-Fragata: 30
- Capitães-tenentes: 70
- Primeiros-tenentes: 140
- Segundos-Tenentes: 140

Aos oficiais gerais - Chefes de Esquadra e de Divisão – competia o comando superior das forças navais. Embora no topo da estrutura militar da Marinha figurassem os Vice-Almirantes, cujo número era indeterminado (o seu quadro só seria definido em 1839), na altura este posto destinava-se, essencialmente, a premiar serviços relevantes⁸. Os oficiais superiores – Capitães-de-Mar-e-Guerra, Capitães-de-Fragata e Capitães-tenentes – estava destinado o comando dos principais navios combatentes, sendo coadjuvados nas suas tarefas pelos oficiais subalternos – Primeiros e Segundos Tenentes -, os quais podiam também comandar navios pequenos.

Na lista não figuram os Guardas-Marinhas, cujo número fora, em 1788, fixado em 60⁹, os quais, embora tivessem equivalência a Alferes de Infantaria, ainda tinham o estatuto de alunos. A este número somavam-se cerca de 24 Aspirantes e uma quantidade variável de Voluntários, que procuravam aceder à carreira de oficial.

⁵ Id., *ib.*, p. 63.

⁶ Id., *ib.*, p. 62.

⁷ Id., *ib.*, p. 66.

⁸ Id., *ib.*.

⁹ Id., *ib.*, p. 58.

Não são aqui referidos os Sargentos-de-Mar-e-Guerra, categoria extinta em 1808 e que tinha por incumbência fiscalizar a distribuição das “munições de guerra e de boca”, ocupando-se também da pilotagem e manobra de velas¹⁰.

É de referir que este quadro de postos corresponde, já, ao que irá vigorar até aos dias de hoje, com excepção dos Chefes de Esquadra e dos Chefes de Divisão, que, a partir de 1866, passarão a distribuir-se, de acordo com a sua antiguidade, pelos postos de Vice-Almirante e de Contra-Almirante¹¹. Note-se, porém, que o posto de Chefe de Divisão correspondia, na verdade, ao grau de Comodoro, em uso na Marinha Inglesa e que Portugal também virá a adoptar, com algumas intermitências, a partir de meados do século XX.

Havia, ainda, os oficiais da Fazenda e os Escriurários, que recebiam a sua formação na Aula de Comércio e que, embora embarcassem, não faziam parte dos quadros de oficiais da Armada¹². Já os médicos e cirurgiões faziam, efectivamente, parte dos quadros, tendo, em 1756, o seu número sido fixado em 10¹³. Entre os oficiais não embarcados estavam os Engenheiros Construtores Navais, cujo quadro, de 30 elementos, tinha sido fixado a 21 de Novembro de 1796¹⁴.

Quanto à marinhagem (praças), que englobava o conjunto de marinheiros e grumetes, não tinha carácter permanente. Embora ocasionalmente se procedesse ao recrutamento de marítimos de profissão, assim como de outros profissionais para tarefas de carácter mais técnico (carpinteiros, tanoeiros, serralheiros, calafates, cozinheiros), o mais usual era fazer-se o arrebanhamento, em rusgas, de vadios e indigentes, os chamados “voluntários da corda”¹⁵, de modo a completar as guarnições dos navios de guerra.

Já os artilheiros e infantas de Marinha, inicialmente oriundos dos corpos especiais do Exército, eram, desde 1797, provenientes da Brigada Real de Marinha, na altura constituída por três divisões: Artilheiros, Fuzileiros e Lastradores¹⁶. De acordo com a Lista da Armada de 1811 o seu número era da ordem dos 987 homens, dos quais 41 oficiais. Nessa mesma lista as designações dos postos dos oficiais (e só destes) são equivalentes às da Marinha, sendo estas, nas três décadas seguintes, progressivamente substituídas pelas que estavam em uso no Exército.

¹⁰ *Id., ib.*, p. 61.

¹¹ Lista da Armada, 1866, vols. I, II e III [AGM 2014].

¹² Cruz Jr., *op. cit.*, p. 61.

¹³ *Id., ib.*.

¹⁴ *Id., ib.*, p. 77.

¹⁵ *Id., ib.*, p. 70.

¹⁶ *Id., ib.*, p. 71.

Segundo António Marques Esparteiro, o efectivo embarcado em 1795 era de cerca de 12.000 homens, comandados por 560 oficiais¹⁷. No relatório da Comissão Especial da Marinha apresentado ao Congresso em 1821 indica-se que apesar de o número de navios ter decrescido 20% em relação a 1795, o quadro de oficiais tinha aumentado 30% devido às recompensas dadas por D. João VI pelos serviços prestados na luta contra os franceses e outros inimigos, durante a estadia no Brasil e no regresso a Portugal¹⁸. Dos 585 oficiais existentes 209 seriam excedentários em relação aos postos a guarnecer.

Colocação	POSTOS						TOTAL	Obs.
	OF. GENERAL	CMG	CFR	CTEN	1TEN	2TEN		
Navios	-	16	33	48	93	93	283	Comissão
	-	27	69	105	184	185	570	M. Esparteiro
E.M. & Reservas	15	4	7	12	28	27	93	Comissão
NECESSIDADES	15	20	40	60	121	120	376	Comissão
	15	31	76	117	212	212	663	M. Esparteiro
EXISTÊNCIAS	45	62	78	119	104	177	585	Comissão
EXCEDENTES	30	42	38	59	-17	57	209	Comissão
	30	31	2	2	-108	-35	-78	M. Esparteiro

Quadro 5 – Situação de efectivos de oficiais nos quadros da Armada Portuguesa segundo o relatório da Comissão Especial da Marinha de 1821, comparada com os números apresentados por António Marques Esparteiro¹⁹

Marques Esparteiro discorda destes números, pois considera que não teriam sido contabilizados alguns navios no Brasil e na Índia. Segundo as suas contas, os excedentes seriam só nos postos de topo (oficiais gerais e capitães-de-mar-e-guerra), havendo grandes carências ao nível de oficiais subalternos²⁰. Se, porém, consultarmos as Listas da Armada da época, verificamos que de 1801 para 1811 se regista uma queda de 603 para 206 oficiais, número que se mantém, sensivelmente, em 1821 (208). Ou seja, o quadro de oficiais sofre, na verdade, uma quebra da ordem dos 66%, o que estará mais de acordo com a variação do poder de fogo efectivo da Esquadra que apresentamos no gráfico 10. Fica-nos aqui a impressão de que Marques

¹⁷ Rodrigues Pereira, *A Marinha Portuguesa na Época de Napoleão*, vol. I (1793-1807 – A Armada e a Europa), Lisboa, Tribuna da História, 2005, p. 15.

¹⁸ Id., *ib.*, vol. II (1807-1823 – A Armada e o Brasil), pp. 83-84.

¹⁹ Adaptado de Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol. II, p. 88.

²⁰ Id., *ib.*, p. 84.

Esparteiro terá analisado os números à luz das existências nominais dos navios sem ter em conta a sua operacionalidade efectiva. Inclínamo-nos, assim, mais para as conclusões tiradas pela Comissão, sendo que os oficiais excedentários estariam na situação de supranumerário ao quadro, não figurando, portanto, nas Listas da Armada.

No que se refere às guarnições, é pouco provável que houvessem excedentes, dado o precário processo de recrutamento e o carácter pouco qualificado da marinhagem. De acordo com a operacionalidade calculada da Esquadra, consideramos que o seu número terá variado entre cerca de 15.000 homens no início do século XIX e valores da ordem dos 5.000 a partir de 1811.

Resta, por fim, referir os efectivos não militares da Marinha, cujo grosso era constituído pelos operários do Arsenal, cerca de 3.000 em finais do século XVIII²¹, número que não sofreu grandes variações nos anos seguintes. A Real Fábrica de Cordoaria, por seu lado, contava, em 1821, com 263 trabalhadores²².

Com esta base de partida, iremos, ao longo deste capítulo, analisar a evolução e as flutuações da massa humana que serviu a Marinha de Guerra durante o período em estudo. Alguns aspectos específicos relacionados com a organização, como o Ensino e o Recrutamento, serão, nessa qualidade, abordados no capítulo seguinte.

4.2. Entre Duas Pátrias (1822-1823)

Quando o Brasil proclamou a sua independência, em 1822, os navios portugueses surtos no Rio de Janeiro formaram, praticamente sem resistência, o primeiro núcleo da Marinha Imperial. Embora, supostamente, não faltassem oficiais para guarnecer a Esquadra, o Governo de D. Pedro entendeu ser necessário averiguar a lealdade destes. Constituída, a 15 de Dezembro de 1822, uma comissão de Marinha chefiada pelo recém-nomeado Ministro da Marinha, Capitão-de-Mar-e-Guerra Luís da Cunha Moreira, um dos poucos oficiais nascidos em solo brasileiro, procedeu-se a um cuidadoso interrogatório de todos os que se encontravam no Rio. Entre os interrogados, 96 (um almirante, 2 vice-almirantes, 3 chefes de esquadra, 2 chefes de divisão, 8 capitães-de-mar-e-guerra, 13 capitães-de-fragata, 19 capitães-tenentes, 10 primeiros-tenentes e 38 segundos-tenentes) declararam a sua adesão ao novo estado e só 27 manifestaram vontade de regressar, sendo autorizados a fazê-lo a bordo do

²¹ A. Cruz Jr., *op. cit.*, p. 79.

²² Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol. II, p. 88.

brigade dinamarquês "Aurora"²³. Muitos outros, de outras partes do território, viriam a aderir posteriormente, fazendo o número de oficiais leais ao Imperador crescer para 160²⁴. Dos 22 guardas-marinhas e 39 aspirantes que frequentavam a Academia, 14 guardas-marinhas e 17 aspirantes também decidiram ficar²⁵. Há, ainda, que contar com uma lista adicional de 75 nomes não integrados nas Listas da Armada, entre os quais se contam oficiais da Brigada, oficiais da Fazenda, cirurgiões e outros. Se nos referíssemos aos efectivos do quadro existentes em 1821 (208), estas deserções equivaleriam a 76% do total. No entanto, se nos basearmos na Lista da Armada de 1831 (faltam as intermédias), em que o efectivo é de 383 oficiais, a "sangria" já se situa nos 42%, um número que nos parece mais consentâneo com o volume de perdas em navios e armamento.

O historiador brasileiro Lucas Boiteux, numa visão notoriamente depreciativa em relação ao antigo colonizador, considera que existia grande desmotivação entre os oficiais portugueses face ao declínio da sua Marinha e aos seus antiquados e indolentes quadros superiores²⁶. Poderemos admitir esta possibilidade, embora nos pareça pouco credível que o alistamento numa Marinha que, numa primeira fase, herdava os meios navais mais obsoletos e um núcleo de oficiais que tinha servido a velha organização constituísse, por si só, naquela altura, uma perspectiva aliciante. Embora houvesse sempre a perspectiva de crescimento e de uma rápida progressão num quadro renovado, a verdade é que existiam motivações de ordem bem mais prática. De facto, não é difícil compreender esta adesão maciça (70%) dos oficiais colocados no Brasil se tivermos em conta que o grosso da Esquadra ali estava baseado desde 1808 e que muitos deles, sobretudo os que tinha acompanhado o Rei em 1807, ali tinham fixado residência na companhia das respectivas famílias. E grande parte dos mais jovens tinha sido criada naquele reino, ali tendo frequentado a Academia Real dos Guardas-Marinhas, que se deslocara de Lisboa com a Corte quinze anos antes. Refira-se, aliás, que as percentagens de adesões se encontram razoavelmente distribuídas por postos e categorias, sem que se notem predominâncias claras nuns ou noutras.

Contudo, os quadros estavam, como atrás pudemos ver, inflacionados em termos de oficiais gerais e superiores, pelo que o número de primeiros e segundos-

²³ Comissão Brasileira dos Centenários Portugueses, *Os Portugueses na Marinha de Guerra do Brasil*, Rio de Janeiro, 1940, pp. 71-72.

²⁴ Conforme Lista da Armada de 1821.

²⁵ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol. II, p. 94.

²⁶ Lucas Alexandre Boiteux, *A Marinha de Guerra Brasileira nos Reinados de D. João VI e D. Pedro I (1807-1831)*, Rio de Janeiro, Imprensa naval, 1913, pp. 146-148.

tenentes estava claramente aquém das necessidades. Além disso, o Imperador parecia não ter grande confiança na capacidade de comando dos oficiais oriundos da Armada Portuguesa. Embora Luís da Cunha Moreira tivesse merecido a sua confiança para ocupar a pasta da Marinha, nenhum dos oficiais generais, todos portugueses de nascimento, se mostrava à altura do cargo de Comandante-em-Chefe da esquadra imperial, sendo que o principal candidato ao lugar, o vice-almirante Rodrigo Ferreira Lobo, além da fama de incompetência, granjeara intensos ódios pelo papel que desempenhara na repressão da revolta pernambucana de 1817²⁷. Assim sendo, a escolha acabou por recair no almirante escocês Thomas Cochrane, que já construíra uma sólida reputação durante as guerras de independência dos estados vizinhos. A Cochrane e alguns oficiais britânicos que o acompanhavam, juntaram-se outros oficiais (perfazendo cerca de duas dezenas) e perto de 500 marinheiros ingleses recrutados em Londres pelo general Caldeira Brant²⁸.

Este reforço afigurava-se realmente necessário, pois se D. Pedro tinha algumas reservas em relação à competência dos oficiais portugueses, muitas mais dúvidas teria relativamente à lealdade das guarnições, às quais, por falta de homens nos navios, não fora dado o direito de escolha²⁹ (exceptua-se o caso das 394 praças que no início de 1822, a convite do príncipe D. Pedro, tinham voluntariamente desembarcado dos navios enviados de Lisboa para impor a autoridade das Cortes, as quais acabaram por amotinar-se face à perspectiva de serem forçadas a combater contra a sua antiga Pátria). É que, ao contrário do que sucedia com os oficiais, o carácter precário do seu vínculo à Armada não lhes dava tempo para estabelecer uma ligação suficientemente forte com a terra (falamos, naturalmente, dos marinheiros recrutados na Metrópole, já que os locais não teriam esse problema). Como vimos nos capítulos anteriores, esta limitação mostrou-se, de facto, nefasta aquando dos primeiros embates com as forças portuguesas, tendo chegado a provocar revoltas nas águas da Baía e no porto de Montevideu, as primeiras forçando Cochrane a bater em retirada, as segundas desviando quatro navios de guerra para o lado português. Se o brasileiro Lucas Boiteux se mostra extremamente crítico em relação à suposta falta de lealdade dos marinheiros portugueses (como se tal lhes pudesse ser eticamente exigido!), o português Saturnino

²⁷ *Os Portugueses na Marinha de Guerra do Brasil*, p. 72.

²⁸ *Ib.*, pp. 74, 75 e 79.

²⁹ Lucas Boiteux, *op. cit.*, pp. 148, 151.

Monteiro, por seu lado, saúda o patriotismo destes homens³⁰ e a sua recusa em abrir fogo contra os compatriotas.

De resto, grande parte dos oficiais portugueses que comandavam navios brasileiros acabou por evitar o combate, como sucedeu ao largo da Baía, quer por efeito da rebelião das suas guarnições quer pelo facto de se encontrarem afastados da linha de fogo. Além das escaramuças de alguns navios da esquadra de Pereira de Campos com a Flotilha Itaparicana comandada pelo nado-luso João Francisco Oliveira Botas (conhecido como “João das Botas”), apenas em Montevideu os comandantes de origem portuguesa combateram entre si e, mesmo assim, só em resposta a uma sortida dos navios lusos contra as forças de bloqueio brasileiras (os oficiais leais a Portugal não teriam tantos problemas de consciência, uma vez que os seus camaradas “brasileiros” eram considerados traidores à Pátria). Ter-se-á revelado, assim, acertada a decisão de D. Pedro em entregar o comando das suas principais unidades combatentes a oficiais britânicos, que não tiveram qualquer escrúpulo em abrir fogo contra os velhos aliados do seu país natal.

Refira-se, ainda, que na historiografia brasileira é bastante comum fazer-se, neste período de luta pela independência, a distinção entre “brasileiros” e “portugueses”, mesmo quando estes combatem no mesmo lado. Na verdade, esta classificação, que distingue os autóctones dos metropolitanos de origem, já vem dos tempos em que os dois reinos estavam unidos, parecendo, aliás, ter-se acentuado após o desembarque da Corte no Rio de Janeiro. A flagrante discriminação dos brasileiros nativos em favor dos portugueses de nascimento (grande parte deles recém-chegada), que se fazia sentir de modo intenso nas nomeações para os cargos mais elevados das forças armadas regulares³¹, teria contribuído para criar profundas animosidades entre eles. Um dos que sentiram esta discriminação foi o jovem Joaquim Marques Lisboa, futuro Marquês de Tamandaré, filho de um português e de uma brasileira, que viu um dos seus irmãos ser expulso da Academia de Guardas-Marinhas por se ter envolvido numa rixa com o filho de um oficial superior português³².

Como atrás referimos, e fruto dos apertados critérios de admissão à Companhia de Guardas-Marinhas, eram muito poucos os oficiais da Armada com origem brasileira.

³⁰ Armando Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, vol. VIII (1808-1975), 1ª ed., Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1989, p. 59.

³¹ *Os Portugueses na Marinha de Guerra do Brasil*, p. 71.

³² Cláudio da Costa Braga, *Tamandaré nas Guerras da Independência e Cisplatina*, Concurso Marquês de Tamandaré, ano do bicentenário de nascimento do Patrono da Marinha do Brasil, Clube Naval, Departamento de Cultura, 2007, pp. 10-13.

Luís da Cunha Moreira, o primeiro titular da pasta da Marinha do Brasil, terá sido, porventura, a única excepção de renome. Joaquim Marques Lisboa, que se alistou como voluntário pouco depois da declaração da independência³³, não consta, na altura, das listagens oficiais.

E apesar da desconfiança em relação aos oficiais “portugueses” que ficaram, muitos destes viriam a distinguir-se em campanhas navais posteriores - estas claramente dirigidas contra forças estrangeiras. Seis deles atingiram o alto cargo de Ministro da Marinha³⁴, beneficiando do acolhimento de uma organização que aliara a tradição portuguesa à eficiência britânica e gozara da protecção de um soberano que desde muito cedo compreendia a necessidade de investir na edificação e na manutenção de uma marinha de guerra forte e funcional.

4.3. Divisões Políticas (1828-1847)

Nas convulsões políticas que acompanharam a implantação do regime constitucional, a Marinha não teve, de modo geral, um envolvimento activo. Após o regresso de D. Miguel, em 1828, é, essencialmente, o Exército a reagir através de levantamentos militares, que, uma vez reprimidos, dão origem a uma vaga maciça de emigrações. Entre outras penas mais duras, que passam pela execução, degredo e prisão dos principais implicados, registam-se, no espaço de cinco meses (Agosto-Dezembro de 1828), 281 demissões de militares daquele Ramo³⁵.

Quanto à Marinha, identifica António José Telo apenas quatro casos de rebelião contra o poder absolutista³⁶:

- Escuna “Ninfa”, no Algarve, em 1828, liderada pelo seu comandante, segundo-tenente Francisco Xavier Auffdiener. No entanto a guarnição aproveita a ausência do comandante em Cádiz e leva o navio de volta para Lisboa;
- Conspiração localizada na Brigada Real de Marinha, descoberta e desfeita em Janeiro de 1829. São condenados à morte o brigadeiro Alexandre Moreira Freire, dois oficiais, um aspirante de Marinha e um soldado³⁷;

³³ Id., *ib.*, p. 17.

³⁴ Foram eles Joaquim Raimundo de Morais Lamare (1826), Diogo Jorge de Brito (1827), D. Francisco de Sousa Coutinho (1827), Miguel de Sousa Melo e Alvim (1828-29), Jacinto Roque de Sena Pereira (1839-40) e Joaquim José Inácio (1861-62) (*Os Portugueses na Marinha de Guerra do Brasil*, p. 395).

³⁵ I.A.N./T.T., Conselho de Guerra, maço nº 183, nºs 171, 199, 217 e 26.

³⁶ António José Telo, *História da Marinha portuguesa. Homens, Doutrinas e Organizações 1824-1974*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999, p. 40

- Corveta “Urânia”, que tendo sido apresada pelos franceses em 1831, declara, em Brest, a causa de D. Maria II;
- Escuna “Elisa” em Faro, após a tomada deste porto pelas tropas do Duque da Terceira

É de ter em conta o facto de os dois últimos casos terem ocorrido em locais onde a autoridade do governo absolutista não se fazia sentir, o que colocava os revoltosos - pelo menos no momento - ao abrigo de eventuais punições pelo seu gesto (no caso da “Elisa” até foi bastante conveniente a adesão à facção que assumia o controlo local).

Isto não quer, no entanto, dizer que o pessoal da Armada tivesse mais receio do castigo do que os seus camaradas do Exército ou que fosse mais leal à causa de D. Miguel. Simplesmente numa unidade naval, onde existe uma forte dependência entre os seus elementos³⁸, a divisão da guarnição poderia facilmente pôr em perigo as vidas de todos os que ali serviam. Ao contrário de uma força terrestre, um navio não se pode dividir, a menos que não se encontre numa situação operacional, tal como era o caso da “Urânia”, retida em Brest pelo governo da França. Nesta corveta a clivagem foi notória, com metade da oficialidade – incluindo o Comandante e o Imediato – a recusar aderir à revolta³⁹. Já na escuna “Ninfa” a guarnição em bloco (mesmo admitindo a existência de alguns simpatizantes da causa liberal dispostos a prosseguir com a rebelião) aproveitou a ausência do comandante rebelde para levar o navio de volta para Lisboa. É de referir, no entanto, que, por norma, e independentemente da eventual existência de simpatias por uma ou por outra facção, a marinhagem não tinha voz activa nestas manifestações, limitando-se a cumprir ordens superiores (de acordo

³⁷ Os condenados à morte de Marinha, para além do brigadeiro Moreira Freire, foram o aspirante António Bernardo Pereira Chaby e o soldado da Brigada Jaime Chaves Scarnicchia. O aspirante Jacinto Pimentel Moreira Freire, filho do cabecilha da revolta, sendo menor de idade, foi degredado para África, depois de ter sido forçado a assistir ao enforcamento do pai e dos outros companheiros condenados à pena capital (I.A.N./T.T., *Gazeta de Lisboa*, nº 58, 8 de Março de 1829, pp- 236-240).

³⁸ Quem não ouviu já a expressão popular “estamos todos no mesmo barco”?

³⁹ A revolta foi chefiada pelo segundo-tenente José Bernardo da Silva, que foi seguido pelo segundo-tenente Martinho Maria Bilton, pelo guarda-marinha Francisco de Assis, pelo voluntário Carlos Craveiro Lopes, pelo escrivão António do Nascimento Rosendo e pelo piloto Inácio Chantard. A eles se viria a juntar o Imediato da charrua “Princesa da Beira” (que também ali se encontrava retida), segundo-tenente Manuel Tomás da Silva Cordeiro. Não aderiram à revolta o capitão-tenente João José Fernandes de Andrade, o primeiro-tenente Severiano José de Mesquita, o segundo-tenente José Carlos de Lara Evererd, o guarda-marinha Vicente Ferreira Barruncho, o capelão Francisco José Ferreira, o cirurgião João Alves da Silva Cância e o comissário Joaquim José de Oliveira (António Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar (1640-1910)*, vol. 14, *Corvetas de Vela (1779-1823)*, Coleção Estudos, Lisboa, Ministério da Marinha, 1973-1987, pp. 77-78).

com o princípio de funcionamento do navio como um todo). De tal modo assim era que sucedeu frequentemente, no decurso da Guerra Civil, proceder-se à substituição dos oficiais dos navios inimigos capturados, mantendo, no entanto, a base das guarnições (até porque estas eram muito mais difíceis de substituir).

Além das revoltas atrás mencionadas, registaram-se, ainda, vários casos de oficiais que emigraram para o estrangeiro durante o período da Usurpação. Foram 34 os emigrados, dos quais três capitães-de-mar-e-guerra, quatro capitães-de-fragata, seis capitães-tenentes, seis primeiros-tenentes e quinze segundos-tenentes⁴⁰. O caso mais curioso terá sido, porventura, o do segundo-tenente João Caetano de Bulhões Leote, que durante a incursão da esquadra de Roussin no porto de Lisboa, em Julho de 1831, procurou refúgio na nau francesa "Algesiras" e com ela seguiu para Toulon⁴¹. Outra situação menos vulgar registou-se com o também segundo-tenente António Herculano Rodrigues, que desembarcou em Gibraltar em Maio de 1828⁴². Não se contando entre os emigrados temos, ainda, o caso do capitão-de-mar-e-guerra Manuel de Vasconcelos Pereira de Melo, futuro Barão de Lazarim, que, não desejando servir D. Miguel, desembarcou em Lisboa e retirou-se para o seu palácio de Santa Marta, situado na capital, esperando o advento do liberalismo⁴³. No entanto, os casos de dissidência na Marinha, ao todo, não ultrapassam os 10% do total de efectivos. Neste grupo salienta-se a predominância dos oficiais subalternos, mais jovens, aventureiros e idealistas, não se encontrando qualquer oficial general (tirando o caso do justicado brigadeiro Moreira Freire).

E, contudo, muitos destes últimos tinham atingido a categoria mais alta da hierarquia antes de 1828. Na verdade, dos três Majores-Generais da Armada nomeados por D. Miguel, apenas o chefe de esquadra José Joaquim da Rosa Coelho mostrara adesão activa à causa realista, tendo-se juntado às forças miguelistas em Espanha em 1827⁴⁴. Os que lhe sucederam, António Correia Torres de Aboim e João Félix Pereira de Campos viriam, mais tarde, a alegar terem servido sob coacção⁴⁵. Isto mostra, de facto, que as cúpulas da Marinha não se encontravam tão politizadas como as do Exército, talvez pelo facto de a Armada dispor de um corpo de oficiais de carreira

⁴⁰ A.C.M., Comissões sobre assuntos de Marinha, documentos avulsos, sala 6, cx. 114.

⁴¹ Id., Livro-Mestre do Corpo da Armada Real, nº380, tomo 4, fl. 80.

⁴² Id., ib., fl. 81.

⁴³ Marques Esparteiro, *O Almirante Barão de Lazarim*, sep. da Revista *Ocidente*, vol. LXXXVII, Lisboa, 1969, p. 41.

⁴⁴ Id., *O Almirante José Joaquim da Rosa Coelho*, sep. Boletim Cultural da C.M. do Porto, vol. XXXIV, fascs. 1-2, Porto, 1973, p. 51.

⁴⁵ A.C.M., processos individuais dos oficiais da Armada, documentos avulsos, sala 6, cxs. 716 e 721.

bem consolidado e com uma formação de base dedicada, que os levava a servir com profissionalismo a facção legitimada pelo poder, qualquer que ela fosse.

Basta ver, aliás, que foram muito pontuais os casos de perseguição política na Marinha durante o período do Absolutismo⁴⁶. Para além da dura punição dos implicados na conspiração do brigadeiro Moreira Freire, registaram-se uma pena de degredo e duas prisões, uma delas - a do capitão-de-mar-e-guerra Estanislau António de Mendonça - envolvendo maus tratos⁴⁷. Regista-se, ainda, o caso da recusa de nomeação do capitão-de-mar-e-guerra José de Sousa para o lugar de Intendente da Marinha por ser afecto ao partido liberal⁴⁸ (este oficial acabaria por emigrar). Parecem, aliás, existir vários exemplos de oficiais com simpatias liberais conhecidas que continuaram a servir na armada de D. Miguel, como sucedeu com o segundo-tenente Joaquim Pedro Celestino Soares, que, em 1829, antes de emigrar, se encontrou nos Açores com o comandante da força naval enviada a submeter a Terceira, o atrás mencionado chefe de divisão Rosa Coelho, o qual lhe terá recomendado que prosseguisse o bom trabalho e não se metesse na Política⁴⁹.

Já o governo liberal, por seu lado, viria a mostrar-se muito menos tolerante. Napier refere que logo após a batalha do Cabo de S. Vicente e a captura da quase totalidade da esquadra realista, foi oferecida aos prisioneiros a possibilidade de servirem a Rainha, o que foi aceite pela quase totalidade da marinhagem e por alguns oficiais conhecidos como constitucionais⁵⁰ (que, apesar desse "rótulo", tinham continuado a servir). No entanto, logo à chegada a Lisboa, o novo governo impediu a nomeação do ex-comandante da fragata capturada "Martim de Freitas" - Manuel Pedro [de Carvalho], cuja bravura impressionara o almirante britânico - para o comando da fragata "D. Maria II", tendo imposto o nome de um oficial da sua confiança⁵¹. E todos os oficiais promovidos por D. Miguel terão sido desacreditados "da maneira mais odiosa", não obstante os esforços posteriores de Napier para reintegrá-los⁵². Um dos exemplos mais flagrantes é o do comandante absolutista derrotado, Torres de Aboim, que, aprisionado no castelo de S. Jorge (na companhia de outros 13 oficiais da Armada

⁴⁶ Ao contrário do que afirma Charles Napier, segundo o qual D. Miguel teria demitido todos os oficiais liberais após a sua chegada a Portugal (Charles Napier, *A Guerra de Sucessão. D. Pedro e D. Miguel*, trad. Manoel Joaquim Pedro Codina, introd. António Ventura, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, Março de 2005, p. 13).

⁴⁷ A.C.M., Comissões sobre assuntos de Marinha.

⁴⁸ Marques Esparteiro, *O Almirante José Joaquim da Rosa Coelho*, p. 51.

⁴⁹ Id., *Três Séculos no Mar*, vol. 9, *Naus e Navetas (1792-1841)*, p. 92.

⁵⁰ Charles Napier, *op. cit.*, p. 110.

⁵¹ Id., *ib.*, p. 123.

⁵² Id., *ib.*, pp. 134-135.

e de mais 13 da Brigada de Marinha⁵³) sob garantia dada pelo seu congénere da armada liberal de que seria posto em liberdade ao fim de um ou dois dias, permaneceu preso até ao início de 1834, tendo falecido na sequência de doença contraída no cárcere⁵⁴. Destino semelhante teve o almirante Rosa Coelho, embora tenha falecido ainda no ano anterior, pouco depois de, devido ao seu precário estado de saúde, ter sido autorizado a permanecer em prisão domiciliária⁵⁵. Foram sumariamente demitidos o vice-almirante Henrique de Sousa Prego e o Chefe de Divisão António Pupsich⁵⁶.

Por outro lado, os oficiais que serviram com valor o regime liberal são recompensados, conhecendo uma rápida ascensão (treze deles são promovidos por distinção duas vezes no espaço de três meses)⁵⁷. Grande parte deles são ex-emigrados, entre os quais se contam nomes ilustres como João Maria Ferreira do Amaral, futuro governador de Macau, José Xavier Bressane Leite, que virá a ser Ministro da Marinha, Francisco Soares Franco, que ocupará o cargo de Major-General da Armada, e Joaquim Pedro Celestino Soares, que será deputado e escritor. A eles pertencerão, fruto da sua ousadia, os destinos da Marinha nas décadas seguintes, embora a “caça” aos partidários de D. Miguel, que lhes abre o caminho, tenha, naturalmente, alimentado vários casos de oportunismo⁵⁸.

Terminada a guerra, é nomeada uma comissão para averiguar o comportamento dos oficiais durante o conflito, tendo sido estabelecida, a 11 de Novembro de 1834, uma classificação geral dos oficiais da Armada, na qual se discriminam todos os serviços prestados à causa da Rainha⁵⁹. Embora o Decreto de 17 de Julho de 1835 conceda amnistia a todos os crimes políticos cometidos, exceptuando os dos “principais fautores da usurpação”⁶⁰, um novo decreto, a 21 de Agosto, separa do Corpo da Armada Real e da Brigada de Marinha os oficiais que “por livre adesão tomaram o partido do usurpador”, sendo-lhes concedida pensão alimentícia

⁵³ Marques Esparteiro, *O Almirante José Joaquim da Rosa Coelho*, p. 60.

⁵⁴ A.C.M., processos individuais dos oficiais da Armada, cx. 716.

⁵⁵ Marques Esparteiro, *O Almirante José Joaquim da Rosa Coelho*, p. 60.

⁵⁶ Livro-Mestre do Corpo da Armada Real, nº380, tomo 4, fls. 2 v. e 5 v..

⁵⁷ *Ib.*, fls. 76 v. a 123.

⁵⁸ Napier menciona, por exemplo, que depois de ter assumido o cargo de Major-General da Armada, em 1833, solicitara ao chefe da Repartição de Marinha uma lista dos partidários de D. Miguel, a fim de os reformar compulsivamente, tendo, posteriormente, vindo a saber que este fizera chegar directamente ao Ministro os nomes de todos os oficiais que o superavam em antiguidade (Charles Napier, *op. cit.*, p. 177).

⁵⁹ A.C.M., Comissões sobre assuntos de Marinha.

⁶⁰ António da Costa Almeida, *Legislação da Marinha e do Ultramar (1317-1856), Repertório Remissivo da Legislação da Marinha e do Ultramar Compreendida nos Anos de 1317 até 1856*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1856, p. 48.

correspondente a metade do soldo⁶¹. Na mesma data são passados à reforma, com meio soldo, os oficiais que não são da inteira confiança da Rainha⁶². Ao todo, as demissões atingem 70 oficiais da Armada e 23 da Brigada. As reformas compulsivas afectam 12 oficiais da Armada. No seu total, estas perseguições atingem dois terços dos oficiais gerais que tinham servido activamente D. Miguel (6), embora apenas um quarto dos comandantes dos navios da armada absolutista tenha sido, efectivamente demitido ou reformado (13). Entre os separados do serviço contam-se também os oficiais que de livre vontade se tinham recusado a aderir às poucas revoltas liberais ocorridas a bordo de navios da Armada. O quadro de oficiais, francamente ampliado durante a guerra, fica, deste modo, privado de quase um quarto dos seus efectivos totais.

Surgem, no entanto, várias queixas. Durante o ano de 1836, nova comissão é chamada a pronunciar-se sobre os requerimentos e reclamações de grande parte dos oficiais demitidos ou reformados⁶³. Seis dos demitidos são reintegrados e oito são reformados por forma de lei. Por fim, a Portaria de 28 de Novembro de 1840, por força da Carta de Lei de 24 de Agosto reintegra 24 oficiais da Armada (34% dos demitidos) e 13 da Brigada (56%)⁶⁴. Pereira de Campos e Sousa Prego estão entre os reintegrados, embora já só lhes restasse passar à situação de reforma.

Não faltaria muito tempo, porém, para que surgissem novas divisões políticas, desta vez entre Cartistas e Setembristas, que culminariam na revolta da Patuleia. Mas as divisões na Armada não têm, praticamente, expressão na luta armada que se desenrola. Aquando da revolta da corveta "Oito de Julho", que origina a sua passagem para o lado da Junta Governativa do Porto, apenas aderem o segundo-tenente Raimundo Caetano de Oliveira Lobo, o comissário Rosendo José de Sousa e o escrivão Tomás de Aquino Alves Lopes⁶⁵. Os restantes oficiais são presos, assim como o comandante do vapor "Duque do Porto". Os comandantes dos outros vapores tomados pela junta, "Mindelo" e "Infante D. Luís", conseguem escapar depois de se terem rendido, tendo o primeiro obtido refúgio a bordo de um navio espanhol⁶⁶.

Encontram-se, ainda, referências a dois outros oficiais que desertaram para se juntarem aos revoltosos: os capitães-tenentes José Maria de Sousa Soares de Andrea e

⁶¹ Ordem da Armada nº 1, de 28 de Agosto de 1835, pp. 1-2 [AGM 2027]

⁶² *Ib.*, pp. 4-5.

⁶³ A.C.M., Comissões sobre assuntos de Marinha.

⁶⁴ Ordem da Armada nº 75, de 30 de Novembro de 1840, pp. 578-579.

⁶⁵ Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar*, vol. 15, *Corvetas de Vela (1825-1861)*, p. 67.

⁶⁶ *Id.*, *ib.*, vol. 23, *Vapores e Rebocadores (1833-1910)*, pp. 43 e 77.

Eduardo João [Edward John] Salter, este último um oficial inglês que viera para Portugal integrado nas forças liberais em 1832⁶⁷. Presos após a captura da esquadra rebelde e a capitulação da Junta, os oficiais revoltosos acabam por ser amnistiados por força do Decreto de 9 de Junho de 1847⁶⁸, que concede o perdão a todos os implicados nas revoltas.

Finalmente, encerrando este capítulo de sobressaltos políticos nas carreiras dos oficiais de Marinha, o Decreto de 22 de Outubro de 1851 vem extinguir as classes de amnistiados e de separados do serviço estabelecidas por Decreto de 27 de Maio de 1834 e Carta de Lei de 15 de Abril de 1835⁶⁹.

Refira-se, porém, que a amnistia de Junho de 1847 não englobou o envolvimento em crimes de sangue, como foi o caso da revolta a bordo da corveta "Oito de Julho", da qual resultou a morte de quatro praças e ferimentos no Comandante, num oficial do Batalhão Naval (organismo que substituíra a Brigada em 1837) e noutras dez praças. As vinte e duas praças envolvidas foram julgadas em conselho de guerra e muitas delas condenadas a penas de três a dez anos de trabalhos forçados na África Oriental. No entanto, em 1857, foram tidas em conta circunstâncias atenuantes (que não são especificadas, devendo-se, provavelmente, ao carácter político da insurreição), assim como o facto de muitos dos réus terem, já, cumprido cinco anos de prisão acompanhados de castigos considerados "excessivos", "arbitrários" e "abusivos"⁷⁰, daí resultando a absolvição de todos os implicados.

4.4. Os Comandantes

No atrás mencionado relatório da Comissão Especial da Marinha de 1821, quando se refere que o quadro de oficiais se tornara excedentário por efeito das magnânimas benesses concedidas por D. João VI – em contradição com a redução do número de navios da Armada -, também se considera que em muitos casos terá havido má escolha dos comandantes e das guarnições⁷¹. E a verdade é que desde essa altura todas as campanhas conduzidas por oficiais de Marinha portugueses redundaram em categóricos fracassos. Teria sido apenas uma questão de sucessivas más escolhas entre 1821 e 1833 ou teriam os comandantes portugueses algumas lacunas de base

⁶⁷ Livro-Mestre do Corpo da Armada Real, nº380, tomo 4, fls. 86A e 183 v..

⁶⁸ *Collecção Official de Legislação Portuguesa*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1847, pp. 377-378.

⁶⁹ Ordem da Armada nº208, de 31 de Outubro de 1851, pp. 119-121.

⁷⁰ Ordem da Armada nº 315, de 21 de Janeiro de 1857, pp. 130-133.

⁷¹ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol. II, p. 84.

em relação aos seus congêneres britânicos? Sabendo que, supostamente, seriam dotados de uma preparação científica muito superior, uma vez que a Inglaterra não dispunha de qualquer academia para formar oficiais de Marinha (só viria a ter em 1863), o que lhes faltaria?

Quando, em 1824, o Ministro da Marinha do Brasil, Francisco Vilela Barbosa, nega ao aspirante Joaquim Marques Lisboa o embarque na divisão enviada a pacificar as rebeliões no Nordeste pelo facto de este ainda não ter concluído o curso na Academia de Marinha, o almirante Cochrane, sob cujas ordens o jovem aluno se distinguira durante a guerra de independência, argumenta deste modo numa carta enviada ao Ministro:

“Fui honrado com o ofício de V. Exa., participando-me a vontade de Sua Majestade Imperial, que não admita o embarque de pessoa alguma que não tenha o estudo da Academia e que guardas-marinha que não possuam os referidos estudos não se possam promover à graduação de oficiais, cujas ordens hei de obedecer como é do meu dever; porém seja-me permitido propor à consideração de V. Exa., como Ministro da Marinha, para, como Conselheiro de Sua Majestade Imperial, sugerir à apreciação Imperial a impossibilidade de achar oficiais subalternos assim qualificados, tanto como a dificuldade de se formarem bons marinheiros.

Deveras, se não houvesse oficiais senão os que estudaram em qualquer academia, eu também ficaria excluído, e não creio que haja um só oficial inglês no serviço de Sua Majestade Imperial que assim fosse educado. Permita-me dar a minha opinião, que a melhor academia de Marinha é um navio de guerra, um respeitável e hábil lente, em que se combinam a teoria com a prática que aí se devem explicar.”⁷²

Na sua avaliação do estado da Armada Portuguesa em 1833, Napier considera que os oficiais, na sua maior parte, eram pouco marinheiros, embora bem preparados cientificamente⁷³. Um dos aspectos que considera mais relevantes é o facto de não existir regulamentação sobre a idade em que deviam embarcar, sendo que muitos só embarcavam depois dos 20 anos e havia, inclusive, segundos-tenentes que nunca tinham embarcado. Parece, pois, que os estudos superiores de pouco valeriam se faltasse a tarimba que só uma intensa vivência de bordo poderia dar.

⁷² Costa Braga, *op. cit.*, pp. 48-49. Refira-se, porém, que os argumentos de Cochrane não foram suficientes para que o Ministro voltasse atrás na sua decisão.

⁷³ Charles Napier, *op. cit.*, p. 172.

Claro que a questão da idade não é assim tão linear. Se é verdade que Napier embarcou pela primeira vez aos 14 anos, Cochrane apenas se alistou aos 18, o que é equiparável à média portuguesa. Quanto à experiência, é sintomático o facto de na *Royal Navy* serem necessários quarenta anos ou mais para se atingir a categoria de oficial general, enquanto na Armada Portuguesa bastavam, em média, vinte e cinco. No entanto, tanto Cochrane como Napier (tal como Sartorius) tiveram a oportunidade de comandar armadas estrangeiras muito antes – cerca de quinze anos - de o poderem fazer nas suas marinhas de origem, não tendo sido esta antecipação a condicionar o seu desempenho.

E embora, normalmente, até nem faltasse experiência de embarque aos oficiais portugueses - pelo menos aos que pertenciam efectivamente aos quadros da Armada - , estavam estes muito longe de ser tão experimentados nas lides da guerra como os seus camaradas britânicos. É que enquanto D. João VI mantivera uma política dúbia em relação à França, procurando evitar, a todo o custo, o confronto aberto (o qual só se consumara com as invasões francesas e, mesmo assim, nunca resultara num completo envolvimento das forças militares regulares), a Coroa Inglesa não hesitara em enviar a sua marinha de guerra a dar caça às esquadras francesas e a garantir a abertura dos portos mais estratégicos. E conquanto, em finais do século XVIII, Portugal tivesse enviado os seus navios a cooperar com as forças inglesas no Canal da Mancha e no Mediterrâneo, nunca estes se viram envolvidos em combates navais importantes. Apesar de se destacar a acção da divisão do Marquês de Nisa, que entre 1798 e 1800 colaborou com a esquadra de Nelson, conduzindo o bloqueio da ilha de Malta e participando, com forças de infantaria de Marinha, na reconquista de Nápoles, Cápua e Gaeta, perdeu-se, nesta campanha, a oportunidade de tomar parte na batalha do Nilo, devido à chegada tardia da força naval portuguesa⁷⁴. Na verdade, já em 1797, aquando da batalha do Cabo de S. Vicente⁷⁵, se perdera outra grande ocasião, motivada, desta vez, pelo facto de na linha de combate francesa se encontrarem navios espanhóis, com quem Portugal não estava em guerra⁷⁶. Resulta, assim, que os únicos combates puramente navais em que Portugal se vê envolvido durante as guerras da República e do Império se dão contra corsários isolados, nos quais sobressai, essencialmente, a acção individual dos comandantes dos pequenos navios

⁷⁴ Marques Esparteiro, *O Almirante Marquês de Nisa*, Edições Culturais da Marinha, 1987, pp. 53-55, 99-105.

⁷⁵ Não confundir com o combate do mesmo nome travado em 1833 entre as esquadras absolutista e liberal.

⁷⁶ Saturnino Monteiro, *op. cit.*, vol. VII (1669-1807), p. 221.

de guerra. Se tivermos em conta que, até 1822, o último combate em esquadra em que participaram navios portugueses foi a batalha do Cabo Matapan, em 1717, é fácil concluir que na Armada Portuguesa se perdera a escola das grandes batalhas no mar, aquelas que verdadeiramente testam o sentido tático dos comandantes e que forjam a combatividade das guarnições.

Já vimos, claro, que houve, posteriormente, aquando da permanência da Corte no Rio de Janeiro, outras significativas campanhas envolvendo a nossa Marinha, embora de natureza essencialmente anfíbia, não envolvendo, portanto, a manobra e combate em mar aberto. Muitos dos oficiais que nelas participaram acabaram por servir a Marinha Brasileira, como foi o caso, nomeadamente, do chefe de divisão Rodrigo José Ferreira Lobo, comandante da componente naval nas campanhas da Banda Oriental e de Pernambuco, e do capitão-de-mar-e-guerra Luís da Cunha Moreira, que comandara navios durante a tomada de Caiena e a repressão da revolta pernambucana. Dos restantes comandantes de navio, apenas João Félix Pereira de Campos, comandante do brigue "Aurora" na campanha de Pernambuco, viria a exercer o comando de forças navais durante as guerras que se seguiriam.

Ora, Pereira de Campos, que chegara, inclusive, a servir como oficial de estado-maior do Marquês de Nisa durante a campanha do Mediterrâneo (na qual pudera trabalhar em conjunto com a Marinha Inglesa), tendo, portanto, basta experiência de navegação e de condução de operações navais, é, justamente, um paradigma da falta de preparação dos comandantes portugueses para se baterem com os seus pares anglo-saxónicos. E, no entanto, as suas derrotas em águas brasileiras causaram escândalo em Portugal (apesar da sua suposta cautela em não ultrapassar as ordens que lhe tinham sido transmitidas), valendo-lhe a condenação em conselho de guerra e a prisão, tendo sido indultado apenas depois de feitas as pazes com o Brasil⁷⁷. A atribuição de um novo comando durante o reinado de D. Miguel e a sua nomeação como Major-General da Armada parecem demonstrar que o Rei não disporia de grandes alternativas⁷⁸, embora, desta vez, o velho chefe de divisão (nunca passou deste posto, a que fora promovido em 1817) se tenha mostrado um pouco mais combativo, tendo dado renhida luta a Sartorius no mar de Vigo. No entanto, voltara, antes disso, a perder a ocasião de varrer do mar a esquadra oponente, numa altura

⁷⁷ A.C.M., processo individual de João Félix Pereira de Campos, cx. 727.

⁷⁸ Na verdade, o governo de D. Miguel estava, já, a negociar com o capitão-de-mar-e-guerra George Elliot a entrega do comando da esquadra absolutista, tendo chegado a ser embarcados em Londres 500 marinheiros e vários oficiais ingleses. A derrota ao largo do Cabo de S. Vicente e a captura da força naval miguelista vieram, porém, a pôr termo a este projecto (Charles Napier, *op. cit.*, pp. 124-125).

em que esta se mostrava ainda bastante vulnerável. E se D. Miguel expressa o seu reconhecimento às suas guarnições pela bravura demonstrada no combate de 11 de Outubro de 1832, não dirige palavras de apreço especiais ao comandante da força⁷⁹, que em breve seria substituído.

Seria Torres de Aboim, na sua primeira grande aparição, a experimentar a derrota decisiva naquela guerra, desta vez, porém, às mãos de um adversário muito mais aguerrido (já que Sartorius não se revelara particularmente hábil). Menos experiente do que o seu antecessor, não se mostrou mais competente, deixando passar a ocasião de atacar os navios liberais quando estes se dirigiam ao Algarve carregados de tropas. Quando a acção se proporcionou, remeteu-se às velhas tácticas do combate naval, o que ilustra bem o facto de as lições colhidas dos combates do Nilo, de Trafalgar e da Baía não terem sido devidamente interiorizadas no ensino da oficialidade portuguesa, pelos vistos mais centrado na componente científica teórica do que na preparação de comandantes e de guerreiros.

Para além destas lacunas na sua formação de base, outra ideia que nos fica do desempenho dos comandantes portugueses é a de pouca ousadia, falta de iniciativa e limitada imaginação, características que parecem ser uma constante desde a Baía, em 1822, ao Cabo de S. Vicente, onze anos mais tarde. Se estas limitações eram inatas nos portugueses ou apanágio de maus comandantes aos quais não existiam alternativas válidas é algo que fica, para já, no domínio da pura especulação.

Napier refere, nas suas memórias, que os mestres dos navios eram, de um modo geral, competentes e que os marinheiros eram bons, sóbrios, sossegados e facilmente governados⁸⁰. Fazendo fé na avaliação feita pelo almirante escocês - embora o sistema de recrutamento existente nos deixe sérias dúvidas quanto à motivação e à preparação da marinhagem -, facilmente concluímos que a série de desaires sofridos pelas esquadras nacionais entre 1822 e 1833 se deveu, em boa parte, à falta de qualidade dos oficiais portugueses.

Para termos uma ideia mais objectiva sobre a combatividade dos comandantes lusos, olhemos, num breve relance, o número de mortes em combate sofridos pela Esquadra nos seus principais envolvimento entre 1822 e 1833, de acordo com os dados compilados por Saturnino Monteiro⁸¹:

- Baía (1823) – 2

⁷⁹ Processo individual de João Félix Pereira de Campos.

⁸⁰ Charles Napier, *op. cit.*, p. 172.

⁸¹ Saturnino Monteiro, *op. cit.*, vol. VIII.

- Vigo (1832) – 40 (total de ambas as partes)
- Cabo de S. Vicente – 106 (total de ambas as partes)

Verificamos que mesmo nos combates de Vigo e do Cabo de S. Vicente, os mais acesos deste período, as perdas humanas não ultrapassam os 3% das forças envolvidas (1% do total da Esquadra). Se compararmos estes valores com as baixas ocorridas nas batalhas do Nilo e de Trafalgar, onde o número de mortos foi, respectivamente, da ordem dos 6.000 e dos 15.000, com percentagens desigualmente repartidas (8% para a Inglaterra e 64% para a França/Espanha), ficamos com uma ideia da diferença de atitudes perante o combate. E, no entanto, os portugueses combatiam arrebatadamente quando a ocasião se propiciava, como sucedeu durante as principais batalhas terrestres da Guerra Civil, cuja ferocidade impressionou Napier. No mar, porém, a postura parecia ser algo mais branda. Mesmo tendo em conta que o principal objectivo do combate naval era a imobilização ou a neutralização do inimigo e não o seu aniquilamento, fica-nos uma forte impressão de indolência e de falta de empenho por parte dos homens a quem foi atribuída a responsabilidade de comandar as forças navais portuguesas.

E fica-nos, também, a interrogação sobre qual teria sido a atitude dos governantes se a Marinha se tivesse mostrado mais eficaz nos momentos decisivos (com destaque para a campanha da Baía, em 1823). Talvez tivessem ficado mais convictos da utilidade de se investir na manutenção de uma força naval adequada aos interesses nacionais em vez de deixar degradar a Esquadra por falta de cobertura financeira (no capítulo seguinte debruçar-nos-emos mais profundamente sobre os aspectos orçamentais). Mas também aqui estamos, para já, no domínio da pura especulação.

4.5. Estrangeiros na Marinha Portuguesa

No seu estudo sobre o almirante Marquês de Nisa, Marques Esparteiro (tal como Celestino Soares já o fizera) mostra-se particularmente crítico em relação à admissão de oficiais ingleses na Armada Portuguesa⁸². Buscando uma ascensão na carreira mais rápida do que aquela que teriam na *Royal Navy*, estes acabavam por ultrapassar compatriotas muito mais antigos, o que gerava mal-estar e conflitos de

⁸² Marques Esparteiro, *O Almirante Marquês de Nisa*, pp. 11-12.

antiguidade quando as duas marinhas operavam em conjunto. No entanto, esta integração revelou-se bastante útil para cobrir as lacunas que então se verificavam no quadro de oficiais⁸³, além de ter permitido à Marinha nacional beneficiar do profissionalismo e da eficiência característicos dos súbditos britânicos.

Não esqueçamos, aliás, que a presença estrangeira na Armada Portuguesa tinha, já, uma longa tradição, desde a contratação do genovês Manuel Pessanha em 1317, passando pelos serviços de homens como Cadamosto e Colombo durante o período dos Descobrimentos. Já no início do século XVIII, temos outro exemplo conhecido: o do corsário francês Gilles L'Hedois du Bocage, avô do poeta com o mesmo apelido, que, a convite de D. Pedro II, passou a servir a Coroa Portuguesa, tendo comandado uma nau durante a batalha do Cabo Matapan.

Na segunda metade do século XVIII, com um significativo aumento do número de navios, o recrutamento de oficiais estrangeiros tornou-se uma necessidade premente. Naturalmente, no quadro de conflitos e alianças da época, foi a Inglaterra a dar o contributo mais significativo. Esta solução tornou-se de tal modo recorrente que, aquando da campanha do Mediterrâneo, entre 1798 e 1800, eram ingleses os comandantes dos principais navios combatentes da esquadra do Marquês de Nisa⁸⁴. Durante o exílio da Corte no Brasil, mais concretamente entre 1810 e 1812, e à semelhança do que sucedeu com o cargo de Comandante-em-Chefe do Exército Português, dois almirantes ingleses exerceram a chefia militar da Armada: George Cranfield-Berkeley e George Martin⁸⁵.

Após as guerras napoleónicas, com muitos oficiais britânicos a voluntariar-se para combater nas guerras de independência da América Latina, o governo inglês reage com a promulgação, em 1819, do *Foreign Enlistment Act*, que proíbe os seus cidadãos de servirem forças armadas estrangeiras. Isto não impede, naturalmente, que muitos o façam de forma clandestina. Assim sucedeu, por exemplo, com as contratações de Sartorius e de Napier por D. Pedro IV, ambos tendo assinado com nomes fictícios⁸⁶, de modo a evitar a punição por parte do seu governo.

D. Pedro já conhecia bem, desde a guerra de independência do Brasil, o valor dos oficiais britânicos. Não hesitou, portanto, em recorrer aos seus serviços para

⁸³ Conforme refere A. Cruz Jr., *op. cit.*, p. 62.

⁸⁴ Marques Esparteiro, *O Almirante Marquês de Nisa*, pp. 46-48.

⁸⁵ Ver anexo F.

⁸⁶ Napier, por exemplo, adoptou o nome de Carlos de Ponza, aproveitando o seu nome de baptismo e o facto de ter conduzido a ocupação da ilha de Ponza, ninho de piratas situado em frente à cidade italiana de Gaeta.

preencher os quadros da incipiente armada liberal, já que os poucos oficiais portugueses de que dispunha eram, na sua maioria, jovens e pouco experientes. Três fragatas – o núcleo combatente da força - e um brigue foram, assim, inteiramente entregues a oficiais e marinheiros ingleses, enquanto outros navios menores foram guarnecidos com marinheiros portugueses⁸⁷ e o seu comando atribuído a alguns dos jovens dissidentes.

Em carta dirigida a Napier, datada de 24 de Abril de 1833, Sartorius advoga a mistura de marinheiros portugueses com ingleses em igual proporção, mas apenas com oficiais ingleses, de modo a tornar a esquadra “mais tratável”. Afirma que os portugueses são óptimos marinheiros e que “misturados com a nossa gente, têm perfeitamente desenvolvido igual força de ânimo e habilidade”⁸⁸. Napier, por seu lado, não acreditava que a amálgama de oficiais e guarnições portuguesas e inglesas, com a diferença de temperamentos e problemas linguísticos, pudesse dar bons resultados⁸⁹, pelo que manteve a separação.

Já vimos que a acção de Napier foi fundamental para o triunfo da causa liberal, não só pela decisiva vitória ao largo do Cabo de S. Vicente mas também pela visão integrada das operações navais e terrestres, a que não seria alheia a sua anterior passagem por Portugal como observador junto do Duque de Wellington durante a Guerra Peninsular. Talvez pudesse ter dado ainda um maior contributo se os ministros de D. Pedro I tivessem permitido reformar a Marinha Portuguesa de acordo com o projecto que defendia para a *Royal Navy*⁹⁰. Porém, desgostoso com a falta de consideração dos governantes liberais⁹¹, acabou por pedir a demissão, tal como a quase totalidade da oficialidade estrangeira que servira a sua causa⁹². Assim se terá posto um ponto final à presença estrangeira no seio da Marinha Portuguesa, perdendo-se, deste modo, a oportunidade de continuar a usufruir, por mais algum tempo, desta valiosa e enriquecedora colaboração.

⁸⁷ Carta do Ministro da Marinha, Bernardo de Sá Nogueira, ao capitão-de-mar-e-guerra Charles Napier, de 31 de Janeiro de 1833 (Charles Napier, *op. cit.*, notas, p. 276).

⁸⁸ George Sartorius in Charles Napier, *op. cit.*, notas, p. 279.

⁸⁹ Charles Napier, *op. cit.*, p. 125.

⁹⁰ *Id.*, *ib.*, pp. 122-124, 172-179, 269.

⁹¹ O ministro Agostinho José Freire, além de várias outros defeitos que lhe são apontados, é descrito como alguém que detestava os ingleses (*id.*, *ib.*, p. 21).

⁹² *Id.*, *ib.*, p. 268. Na verdade o autor afirma que nenhum oficial estrangeiro quis ficar, mas detectámos, pelo menos, uma excepção: o atrás referido Eduardo João Salter, o único oficial estrangeiro que permaneceu nos registos oficiais.

4.6. Novas Classes Técnicas

Quando os primeiros vapores de rodas entraram ao serviço da Armada Portuguesa, em 1833, tinham, ainda, embarcados engenheiros ingleses⁹³, uma vez que em Portugal ainda não existia pessoal qualificado para supervisionar o funcionamento e a operação da instalação propulsora destes navios.

É em meados dessa década que surgem os primeiros engenheiros maquinistas navais portugueses (o primeiro deles em 1836)⁹⁴. O conjunto destes técnicos qualificados, ao qual se juntam maquinistas especializados, engrossa consideravelmente entre 1845 e 1847, altura em que são aumentados ao efectivo cinco novos vapores, os primeiros depois dos dois adquiridos durante a Guerra Civil. Refira-se que grande parte deste pessoal se tinha iniciado como aprendiz ou ajudante de ferraria no Arsenal⁹⁵, o que lhe dava, à partida, alguma afinidade com este novo serviço. O Corpo de Maquinistas Navais (engenheiros e maquinistas) só é, porém, oficialmente criado em 1854, por decreto de 6 de Setembro⁹⁶. O curso de Engenheiros Maquinistas Navais na Escola Naval será concebido quinze anos mais tarde.

Durante cerca de 40 anos não se registará a existência de outras classes técnicas a bordo dos navios da Armada. Só em 1878 a introdução de uma nova forma de energia – a electricidade – fará surgir mais duas especialidades técnicas: os torpedos e a telegrafia.

4.7. Efectivos – Evolução

Embora não nos tenha sido possível obter o número exacto de efectivos de todas as guarnições dos navios de guerra portugueses durante o período sobre o qual nos debruçamos, podemos fazer, com base em valores médios, uma estimativa análoga àquela que já fizemos para a evolução do poder de fogo da Esquadra (gráfico 10). Como seria de esperar, a curva obtida (gráfico 11) apresenta uma variação paralela. Embora os valores absolutos sejam diferentes (uma vez que falamos de homens e não de peças de artilharia), a sua explicação é em tudo semelhante à que avançámos para as flutuações do poder naval.

⁹³ Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar*, vol. 23, *Vapores e Rebocadores*.

⁹⁴ A.C.M., Livro-Mestre dos Maquinistas e ajudantes maquinistas dos vapores de guerra 1823/1883, nº 2480, 1, Est. Livros-mestres.

⁹⁵ Id., *ib.*.

⁹⁶ *Legislação Portuguesa*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1854, pp. 624-629.

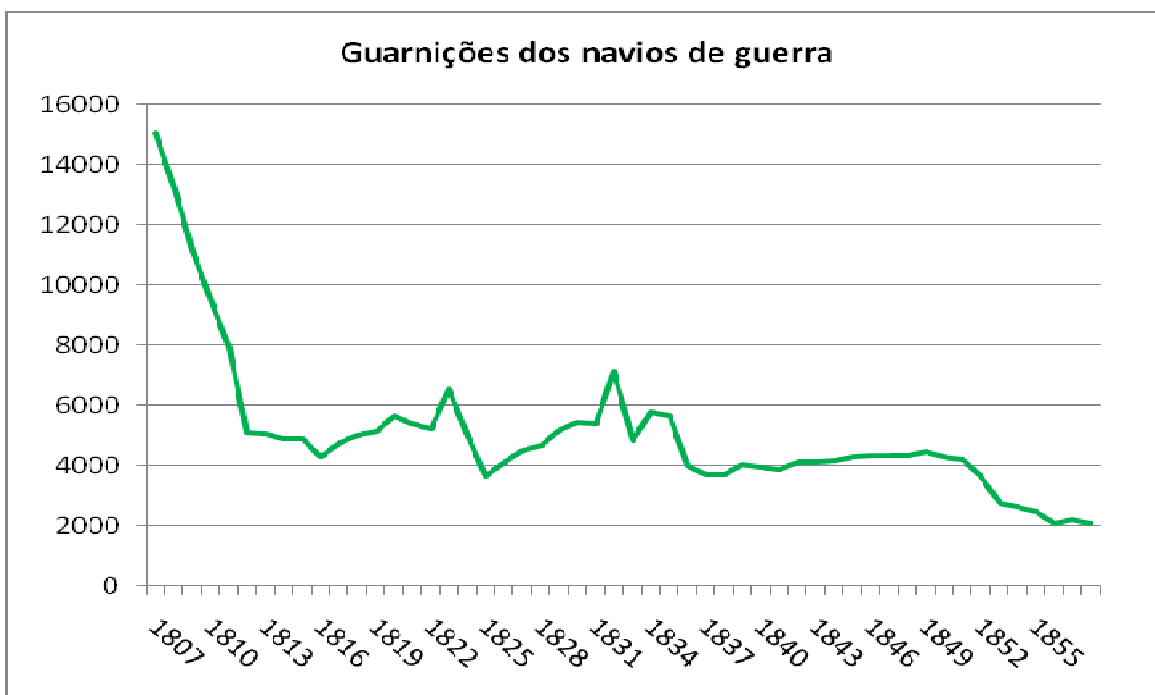


Gráfico 11 – Evolução estimada das guarnições dos navios de guerra (1807-1857)

Em relação aos oficiais dispomos de dados mais precisos⁹⁷, embora no período de 1801 a 1831 as listas da Armada apenas sejam publicadas de dez em dez anos. No entanto, apesar de faltarem alguns valores intermédios, observamos que a variação do número de efectivos entre os anos registados é razoavelmente semelhante à das guarnições (claro que apenas nos referimos aos oficiais dos quadros da Armada, deixando de fora as nomeações honoríficas).

Depois desse período, apesar de se manterem, em geral, os pontos de inflexão positiva e negativa, observamos uma notável diferença nas dimensões do pico ocorrido em 1832 - com a Guerra Civil no seu auge -, que faz o seu número aproximar-se bastante dos valores do princípio do século. Refira-se que foi nesse ano que a Academia dos Guardas-Marinhas deixou de exigir a prova de nobreza aos seus candidatos e baixou a idade mínima de admissão para os 10 anos⁹⁸, o que revela bem a necessidade de reforçar e renovar o quadro de oficiais nesses tempos conturbados.

⁹⁷ Listas da Armada 1801-1857.

⁹⁸ Decreto de 27 de Agosto de 1832 (Imp. Nac., 2ª sr., p. 193).

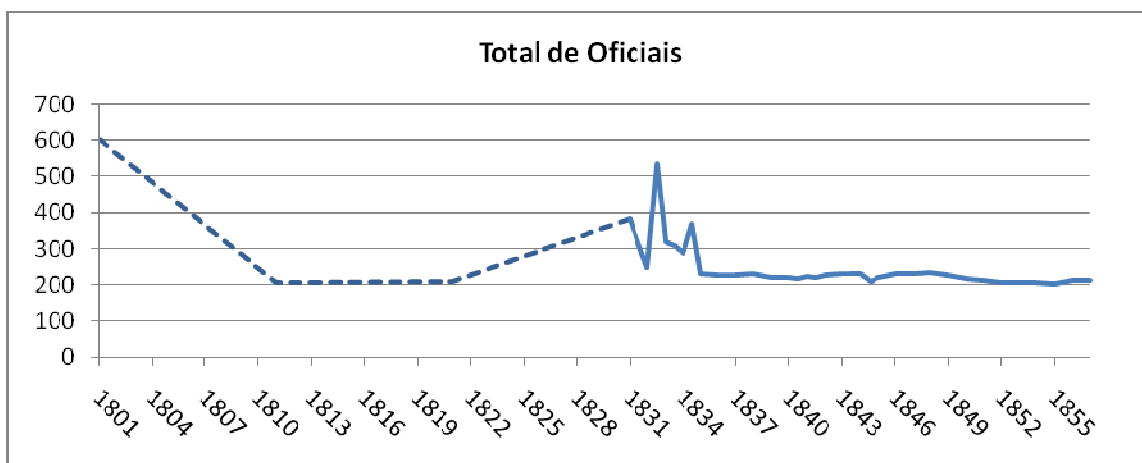


Gráfico 12 – Evolução do número de oficiais (1801-1857)

A partir de 1835, terminada a guerra, assiste-se a uma estabilização de efectivos semelhante à dos números relativos aos navios e às guarnições, o que permite, em 1839 (Carta Régia de 31 de Julho⁹⁹), fixar o quadro de oficiais em 217, com a seguinte distribuição:

Posto	Ano		Variação
	1795	1839	
Almirantes	0	1	+1
Vce-Almirantes	0	1	+1
Chefes de Esquadra	4	1	-75%
Chefes de Divisão	8	4	-50%
Capitães-de-Mar-e-Guerra	30	10	-67%
Capitães-de-Fragata	30	20	-33%
Capitães-Tenentes	70	30	-57%
Primeiros-Tenentes	140	50	-64%
Segundos-Tenentes	140	100	-29%
TOTAL	422	217	-49%

Quadro 6 – Comparação entre os quadros de oficiais fixados em 1795 e em 1839

Verificamos que em termos globais se regista uma redução dos efectivos para cerca de metade dos valores de 1796, mesmo assim bastante menor do que a queda do poder naval que se deu no mesmo período (superior a 60%). Podemos, também, observar que a maior redução se dá na sub-categoria de oficiais superiores, que estava relativamente inflacionada desde os tempos da permanência da Corte no Brasil, embora isso se devesse mais, como vimos, à carência de subalternos. Refira-se que

⁹⁹ Conforme referido na Lista da Armada de 1840.

entre 1821 e 1831 o número de oficiais superiores igualou o de oficiais subalternos, tendo chegado, inclusive, a superá-lo ligeiramente em 1832. A menor redução dá-se no posto de Segundo-Tenente, de modo a equilibrar a pirâmide hierárquica.

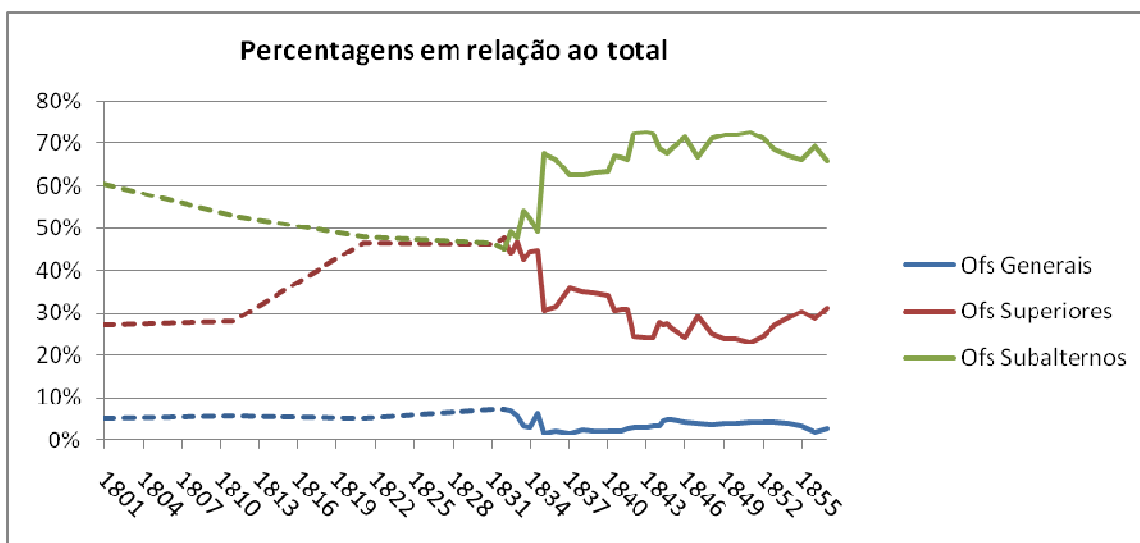


Gráfico 13 – Variação das percentagens relativas das sub-categorias de oficiais (1801-1857)

O reajuste das sub-categorias de oficiais superiores e oficiais subalternos começa, na verdade, a delinear-se a partir de 1832, conforme se pode observar no gráfico 13. Lembremos que foi este o ano do alargamento do universo dos alunos destinados à Academia. Além disso, a guerra fez também com que se acelerassem as promoções de voluntários, aspirantes e guardas-marinhas, de modo a que estes pudessem entrar mais rapidamente ao serviço do Rei. A partir de 1835, com as demissões, desmobilizações e passagem à reforma dos oficiais mais velhos, a tendência acentua-se.

E que dizer das percentagens relativas entre oficiais e guarnições? Variando, essencialmente, entre os 4% e os 6%, atingem um pico de 10% no período da Guerra Civil (1832), na altura em que mais se fazia sentir a necessidade de chefias. A partir de 1850 dá-se novamente, de modo constante, um acentuado crescimento. Desta vez, porém, a subida das percentagens relativas não se deve a um aumento do número de oficiais, cujo número estabilizara, mas sim ao decréscimo da quantidade de navios – e, naturalmente, das respectivas guarnições –, enquanto se mantêm funções em lugares de estado-maior e em estruturas de apoio logístico, como o Corpo de Marinheiros que, a partir de 1851, vai absorver, em postos permanentes em terra, cerca de um quarto dos oficiais dos quadros.



Gráfico 14 – Percentagem de oficiais em relação às guarnições (1801-1857)

No que se refere aos corpos especiais de pessoal embarcado, dispomos de perto de mil homens (oficiais incluídos) da Brigada em 1811, conforme indica a Lista da Armada daquele ano. Em 1837, o Batalhão Naval, que lhe sucede, dispõe apenas de 581 praças¹⁰⁰ (menos 33% do que as 877 de 1811), mas em 1841 o efectivo aumenta para 1200 (contando, no entanto, com apenas 34 oficiais, uma redução de 17% em relação aos 41 de 1811). Por fim, em 1851, com a criação do Corpo de Marinheiros e considerando-se que a Armada não tinha, já, dimensões para possuir um corpo de infantaria próprio, as praças são licenciadas, passando os oficiais para o Exército¹⁰¹.

Refira-se, por fim, o progressivo desaparecimento da classe de Pilotos, cuja existência perde a justificação a partir do momento em que os oficiais da Armada passam a ser dotados de conhecimentos científicos de base na área da Astronomia e Navegação. Em 1833, na altura em que assume as funções de Major-General da Armada e faz o diagnóstico da instituição naval, Napier afirma não compreender a sua utilidade¹⁰². Dois anos depois, já o seu número decresceu consideravelmente (passam de 30, em 1834, para 3 em 1835). Desaparecem das Listas da Armada depois de 1857.

¹⁰⁰ António da Costa Almeida, *Legislação da Marinha e do Ultramar (1317-1856), Repertório Remissivo da Legislação da Marinha e do Ultramar Compreendida nos Annos de 1317 até 1856*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1856, p. 111.

¹⁰¹ Ordem da Armada nº208, de 31 de Outubro de 1851, pp. 114-116. Refira-se que na altura as designações dos postos já eram equivalentes às do Exército

¹⁰² Charles Napier, *op. cit.*, p. 173. Em nota de rodapé, o tradutor, Manuel Codina, concorda com esta observação, afirmando que os pilotos, a bordo, só serviam para tirar o ponto ao meio-dia.

CAPÍTULO 5 – A ORGANIZAÇÃO

5.1. A Estrutura Superior da Marinha na Transição do Século XVIII para o Século XIX

A Marinha da primeira metade do século XIX assenta, basicamente, na organização estabelecida nos finais do século anterior, em grande parte fruto das reformas conduzidas por Martinho Melo e Castro e pelo seu sucessor, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, que exerceram as funções de Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, respectivamente, de 1770 a 1796 e de 1796 a 1801. Refira-se que esta pasta tinha sido criada por alvará de 28 de Julho de 1736¹, tendo em conta a conveniência de juntar na mesma área governativa os assuntos ultramarinos e marítimos, dada a afinidade historicamente existente entre ambos, uma convivência que, conforme adiante veremos, nem sempre foi pacífica.

Naturalmente, a base da marinha militar é, como não podia deixar de ser, a Armada, organicamente constituída pelo conjunto de navios de guerra e pelas suas guarnições. Parte da Armada era também a Brigada Real de Marinha que agrupara num só organismo, em 1797, todos os regimentos especiais do Exército que guarneciam os navios: os Regimentos da Armada (infantaria de Marinha) e o Regimento de Artilharia de Marinha². A cadeia de comando subia dos comandantes dos navios para os comandantes das forças navais, coadjuvados pelos respectivos estados-maiores embarcados. Acima de todos estava a figura do Capitão-General, cargo criado em 1757³.

Além do comando militar supremo da Armada o Capitão-General exercia, igualmente, o controlo dos Armazéns e do Arsenal de Marinha, os primeiros através do Provedor dos Armazéns e o segundo por intermédio de um Inspector e de um Intendente⁴.

Em 1788, na sequência do falecimento do Marquês de Angeja, titular do cargo de Capitão-General (designado por Inspector-Geral da Marinha desde 1777), Melo e Castro, então Secretário de Estado da Marinha, toma sob a sua tutela o comando

¹ Lista da Armada de 1900, p. 313 [AGM 2014].

² A. Cruz Júnior, *O Mundo Marítimo Português na Segunda Metade do Século XVIII*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, Setembro de 2002, p. 71.

³ Id., *ib.*, p. 53.

⁴ Id., *ib.*.

militar, por intermédio de dois ajudantes de ordens⁵. Sendo assessorado na administração do Arsenal pelo respectivo Intendente, toma nas suas mãos a totalidade da administração da Marinha quando extingue o cargo de Provedor dos Armazéns, em 1793.

Em 1795, segundo o modelo britânico então vigente, é criado o Conselho do Almirantado, composto por um Presidente e quatro Conselheiros, nomeados entre os oficiais mais graduados⁶. Este conselho, que reunia, num só órgão, o comando militar e a direcção administrativa, tinha como funções: a inspecção-geral de todos os serviços administrativos e militares da Armada; a fixação do número e do tipo de navios a construir ou a aparelhar; a indicação ao Rei dos oficiais aptos para promoção; e a superintendência da Academia dos Guardas-Marinhas⁷ (criada em 1782). Enquanto o Conselho superintendia, como um todo, a administração geral da Marinha e das suas dependências, o comando superior da Armada era repartido pelos seus membros⁸. No ano seguinte à sua criação, o próprio Secretário de Estado (ministro a partir de 1808) assumiu a presidência deste órgão, que funcionava na sala situada sobre o pórtico que dá para a Praça do Município, hoje pertencente ao Tribunal da Relação de Lisboa.

Na parte puramente administrativa, o Conselho tinha na sua dependência directa ou indirecta os seguintes órgãos:

- O Arsenal de Marinha, que tinha a seu cargo a construção e a reparação dos navios;
- A Real Junta da Fazenda, criada em 1796, com responsabilidades da gestão da construção e recepção dos navios⁹, assim como pelo aprovisionamento do Arsenal. Englobando na sua constituição o Intendente da Marinha, o Contador dos Armazéns, e o Inspector do Arsenal, tinha a seu cargo a Cordoaria, os armazéns e os pinhais¹⁰;

⁵ António José Telo, *História da Marinha portuguesa. Homens, Doutrinas e Organizações 1824-1974*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999, pp. 27-28.

⁶ José Rodrigues Pereira, *A Marinha Portuguesa na Época de Napoleão*, vol. I (1793-1807 – A Armada e a Europa), Lisboa, Tribuna da História, 2005, p. 12.

⁷ Henrique Alexandre da Fonseca, “A Sala do Almirantado”, in A. J. Malheiro do Vale (coord.), *Nau de Pedra – Colectânea de Artigos de Vários Autores*, Lisboa, Ed. Revista da Armada, 1988, p. 60.

⁸ Maria Gomes da Silva, “Almirante”, in Joel Serrão (coord.) e outros, *Dicionário de História de Portugal*, vol. I, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1964., p. 119.

⁹ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol. I, p. 13.

¹⁰ António José Telo, *op. cit.*, p. 31.

- A Real Fábrica de Cordoaria (na Junqueira), à qual competia garantir o abastecimento de amarras, massame, poleame e velame, assim como toda a palamenta necessária às marinhas de guerra e mercante¹¹;
- As florestas nacionais, com destaque para os pinhais de Leiria e de Vale de Zebro, de onde era retirada madeira para construção naval;
- O Hospital da Marinha, criado por alvará de 27 de Setembro de 1797¹², destinado ao tratamento médico e hospitalar do pessoal da Armada.

Refira-se que o Arsenal dispunha de uma das primeiras e melhores docas secas da Europa, um dique em alvenaria iniciado em 1759 e melhorado em 1797¹³. Foi também por esta altura que se fundou o Arsenal da Baía e se reorganizou o Arsenal da Índia (em Goa), garantindo-se, assim, duas importantes bases de apoio naval¹⁴.

É, ainda, de referir a criação, em 1798¹⁵, da Sociedade Real Marítima Militar e Geográfica para o desenho, Gravura e Impressão das Cartas Hidrográficas, Geográficas e Militares, a qual, não sendo um órgão integrante da estrutura da Marinha, assegurava o fornecimento de um material bastante precioso, garantindo, neste importante aspecto, a autonomia nacional: as cartas de navegação¹⁶.

5.2. Desenvolvimentos

A acumulação de funções no Conselho do Almirantado revelou-se inconveniente na prática, o que levou à criação, a 16 de Outubro de 1807, da Majoria-General da Armada, chefiada pelo Almirante-General, que ficou com as funções de comando superior das forças navais¹⁷. No entanto, em 3 de Novembro de 1812, aquele cargo foi extinto, passando o Ministro a acumular, uma vez mais, o comando militar¹⁸. Quanto ao Conselho, com a diminuição do seu prestígio no período que se seguiu às invasões

¹¹ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol. I, p. 13.

¹² I.A.N./T.T., Livro 15 de Leis, fl. 100 v.

¹³ A. Cruz Jr., *op. cit.*, p. 79.

¹⁴ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol. I, p. 13.

¹⁵ Alvará de 30 de Junho de 1798 (I.A.N./T.T., Livro 15 de Leis, fl. 109).

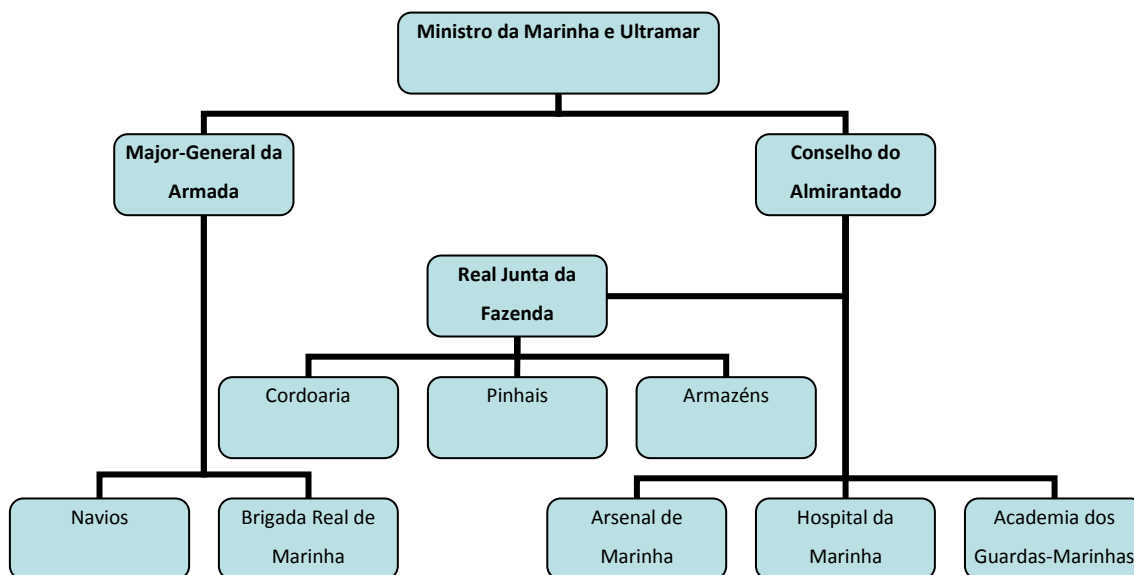
¹⁶ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol. I, p. 15.

¹⁷ António da Costa Almeida, *Legislação da Marinha e do Ultramar (1317-1856), Repertório Remissivo da Legislação da Marinha e do Ultramar Compreendida nos Anos de 1317 até 1856*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1856, p. 115.

¹⁸ António Marques Esparteiro, *O Almirante Barão de Lazarim*, sep. da Revista *Ocidente*, vol. LXXXVII, Lisboa, 1969, p. 59.

francesas, acabou por ser extinto em 1822¹⁹, altura em que é reactivada a Majoria-General. Isto deu lugar a uma situação híbrida em que frequentemente se verificava colisão de competências entre o Major-General e o Ministro.

Ao tomar posse como Major-General da Armada, em Julho de 1833, na sequência da vitória do Cabo de S. Vicente e da ocupação de Lisboa pelos liberais, Charles Napier critica a substituição da “Mesa do Almirantado” (conforme se designava na Inglaterra) por um Major-General cujo estado-maior se limitava a dois ajudantes e a três ou quatro empregados, constituindo a totalidade da Repartição de Marinha²⁰. Igualmente criticada é a submissão do Major-General a um ministro “que normalmente não entendia nada de assuntos navais, o que tinha consequências desastrosas”. E, apesar de ter a seu cargo todas as transacções da Marinha (através da Contadoria-Geral), o Major-General não dispunha de grande margem de manobra financeira, pois “quando o Governo estava apertado de dinheiros, a repartição naval era sempre a primeira a padecer”²¹. Segundo a proposta do almirante britânico, a pasta das Colónias não deveria estar misturada com a da Marinha, para que a segunda não fosse desprezada em relação à primeira. E todos os assuntos de Marinha deveriam ser delegados no Major-General, cabendo ao Ministro um papel de mero supervisor.



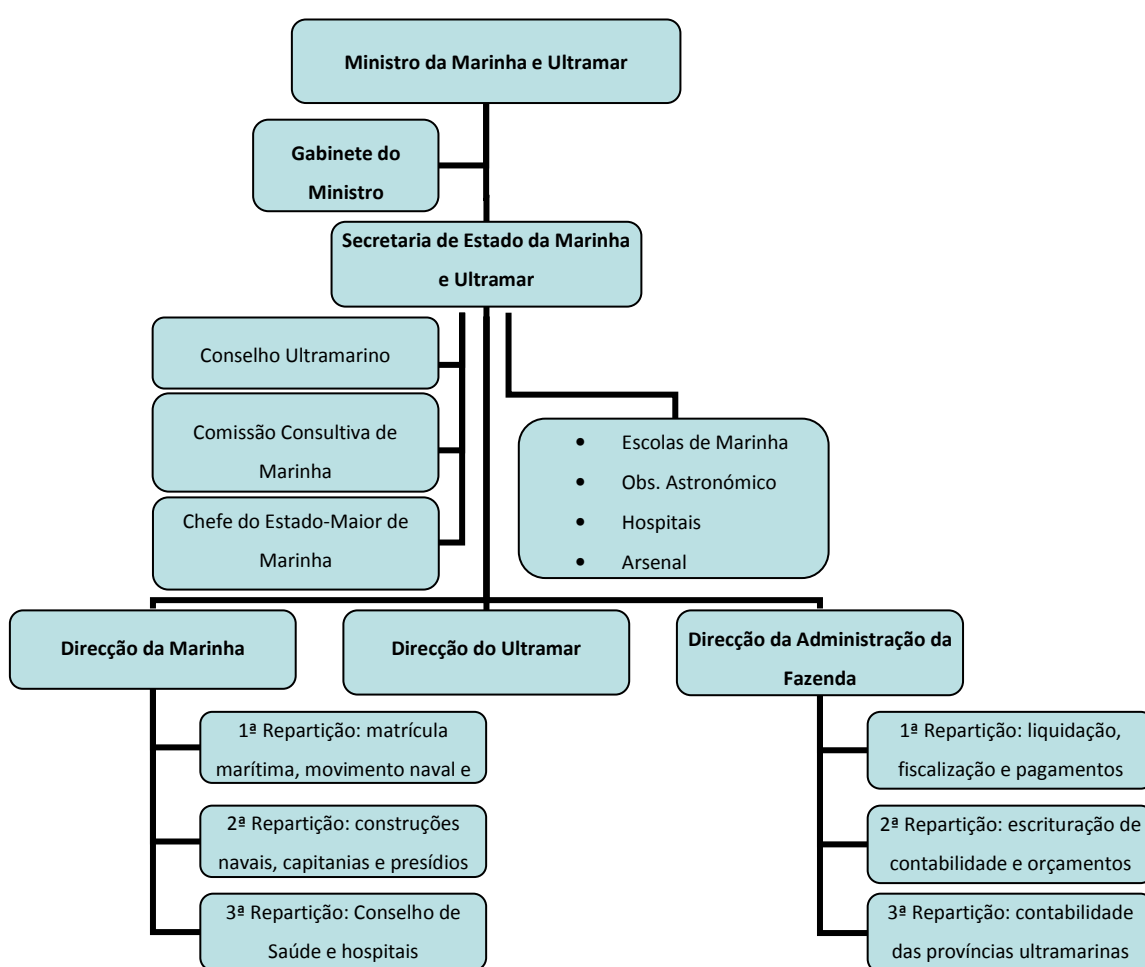
Organograma 1 – Organização geral da Marinha 1807-1821

¹⁹ Henrique da Fonseca, *op. cit.*, p. 60.

²⁰ Charles Napier, *A Guerra de Sucessão. D. Pedro e D. Miguel*, trad. Manoel Joaquim Pedro Codina, introd. António Ventura, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, Março de 2005, pp. 173-174.

²¹ *Id.*, *ib.*, p. 173.

Mas as diligências de Napier não obtêm o desejado efeito. Assim, logo em 1833, vê-se privado da inspecção do Hospital da Marinha, entregue a um médico da confiança do Ministro²². Semelhante caminho seguiriam, pouco depois, o Arsenal, a Cordoaria e a Contadoria-Geral. Quando, a 23 de Novembro de 1854, o Major-General da Armada, Barão de Lazarim, comparece perante a comissão nomeada para proceder a um inquérito parlamentar sobre a organização dos serviços da Repartição de Marinha, critica esta retirada de competências, que criava entraves quando era necessário aprontar rapidamente os navios²³.



Organograma 2 – Reorganização do Ministério da Marinha e Ultramar (1859)

²² Id., *ib.*, p. 175. Tratava-se do Dr. Bernardino António Gomes (Filho), jovem de 27 anos que desembarcara no Mindelo com as forças liberais e que viria a empreender uma bem sucedida reorganização do Hospital e regulamentação dos respectivos serviços (José Costa Rebelo, “Hospital da Marinha no seu Bicentenário” *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXXVII, Outubro-Dezembro 1997, pp. 793-794).

²³ Marques Esparteiro, *O Almirante Barão de Lazarim*, pp. 53-55.

Esta organização incipiente, com os inerentes choques de competências, mantém-se até 1859, ano em que o Ministério dos Negócios da Marinha e do Ultramar se reorganiza, na sequência do relatório da comissão atrás mencionada. Nessa reestruturação, o Ministério – ou melhor, a Secretaria de Estado que lhe estava subordinada - subdivide-se em três Direcções (contando, ainda, com um Gabinete do Ministro): Direcção da Marinha (para todos os assuntos administrativos de Marinha que não fossem de natureza financeira, incluindo, nomeadamente, a matrícula marítima, o movimento naval, o pessoal, as construções navais, as capitánias, os presídios e os hospitais), Direcção do Ultramar (que superintendia a administração ultramarina) e Direcção da Administração da Fazenda (para assuntos administrativos de natureza financeira)²⁴. Na dependência directa da Secretaria de Estado funcionavam as escolas de Marinha, o Observatório Astronómico, a Repartição de Saúde e o Arsenal da Marinha com os seus anexos. Como auxiliares e órgãos de conselho, a referida Secretaria de Estado dispunha do Conselho Ultramarino, da Comissão Consultiva de Marinha e do Chefe do Estado-Maior de Marinha, figura criada para funcionar como autoridade intermédia entre o Ministro e o Corpo da Armada.

Pretendia-se, com esta organização, conforme descrito no preâmbulo do decreto, uma maior simplicidade, economia e centralização, evitando uma estrutura macrocéfala para as dimensões da nossa Marinha como era o caso do extinto Conselho do Almirantado. E apesar das reservas colocadas por Napier e pelo Barão de Lazarim, revestidas da autoridade de quem conhece bem o funcionamento da Organização e identifica os constrangimentos colocados à sua acção, o caminho seguido foi, efectivamente, o da separação das estruturas operacional/militar e administrativa, não obstante as oscilações verificadas até à estabilização política do Reino. Ficava também estabelecida uma separação entre os assuntos de Marinha e os do Ultramar (embora a contabilidade das províncias ultramarinas estivesse entregue à Direcção de Administração da Fazenda, que assume, aqui, um carácter transversal).

Obtida, deste modo, uma perspectiva geral da evolução da Organização, passemos, agora, a analisar alguns dos seus aspectos particulares.

²⁴ Decreto de 6 de Setembro de 1859, Ordem da Armada nº 1, de 30 de Setembro de 1859, pp. 3-21 [AGM 2027].

5.3. Os Ministros

Se, como considerava Napier em 1833, um dos grandes males da Marinha Portuguesa era, naquele tempo, o facto de o Ministro não entender, normalmente, de assuntos navais, muito teria a criticar se pudesse ter-se debruçado sobre a lista de ministros e de secretários de estado da Marinha e Ultramar desde 1736 até ao fim do século XIX²⁵. De facto, nesse espaço de tempo, apenas sete ministros foram oficiais de Marinha (cerca de 7% do total), cinco dos quais no período de 1821 a 1851 (onde a percentagem sobe para 10%). Uma vez que a pasta da Marinha era partilhada com as colónias/ultramar, outra classe profissional que deveria estar bem representada é a dos diplomatas, que não ultrapassa, porém, os 5% (2% entre 1821 e 1851). Curiosamente, o grupo profissional mais representado é o dos oficiais do Exército, que, globalmente, ocupa 29% dos mandatos (22% no período de 1821-1851). Esta preponderância talvez não surpreenda tanto se tivermos em conta o facto de muitos cargos políticos constituírem uma recompensa por serviços prestados na guerra (sobretudo durante a Guerra Peninsular e a Guerra Civil). Além disso, conforme refere António José Telo, as divisões políticas da época fizeram-se sentir muito mais no Exército do que na Marinha²⁶, pelo que, obviamente, encontramos maior número de oficiais do Exército a enveredar pela política activa, como foi o caso do Duque da Terceira, do Duque de Saldanha e do Marquês de Sá da Bandeira.

E, no entanto, verificamos que nenhum dos oficiais de Marinha que ocuparam a pasta se distinguiu particularmente no cargo (independentemente de alguns se terem lustrado noutros campos), a menos que consideremos na contagem o ministro António Maria de Fontes Pereira de Melo – que serviu na Armada antes de passar ao Exército -, sob cuja tutela foi criado o Corpo de Marinheiros, importante reforma de que falaremos de modo mais detalhado mais adiante. Na verdade, entre 1821 e 1851 nenhum outro ministro da Marinha deixou obra marcante (embora o possa ter feito noutras pastas) e temos de esperar por 1856 para assistirmos ao primeiro verdadeiro programa de reequipamento naval, iniciado por Sá da Bandeira (1856-1858) e prosseguido por Mendes Leal (1862-1864).

Existiram, no entanto, algumas tentativas de recuperação do poder naval logo depois da Guerra Civil conduzidas pelo Conde de Bonfim (1837-1841), por Joaquim José Falcão (1842-1846) e pelo Visconde de Castelões (1849-1851). Mas só quando a

²⁵ Lista da Armada de 1900, pp. 313-314 [AGM 2014].

²⁶ António José Telo, *op. cit.*, pp. 33-34.

estabilização política da Regeneração começou a fazer-se sentir é que, conforme vimos anteriormente, a Marinha se pôde reorganizar e reforçar.

Se analisarmos a evolução da média anual de ministros/secretários da Marinha entre 1736 e 1900 (gráfico 15), podemos observar que o período de 1821-1851 se distingue pela sua instabilidade (média geral de 2,5 ministros/ano), à qual não serão estranhas as perturbações políticas associadas à implantação do regime constitucional. Saliente-se que entre 1835 e 1839 a média global é quase de cinco ministros por ano, sendo que nos anos de 1837 e 1839 se registaram, respectivamente, seis e sete ministros. Só depois de 1851 se nota uma certa acalmia (média global de 1,3 ministros/ano), embora se esteja muito longe da estabilidade do período da Monarquia Absoluta (1736-1821), em que a média de permanência no cargo foi de quatro anos e meio (entre os titulares mais notáveis temos Martinho Melo e Castro com vinte e seis (!) anos no cargo e D. Rodrigo de Sousa Coutinho com cinco).

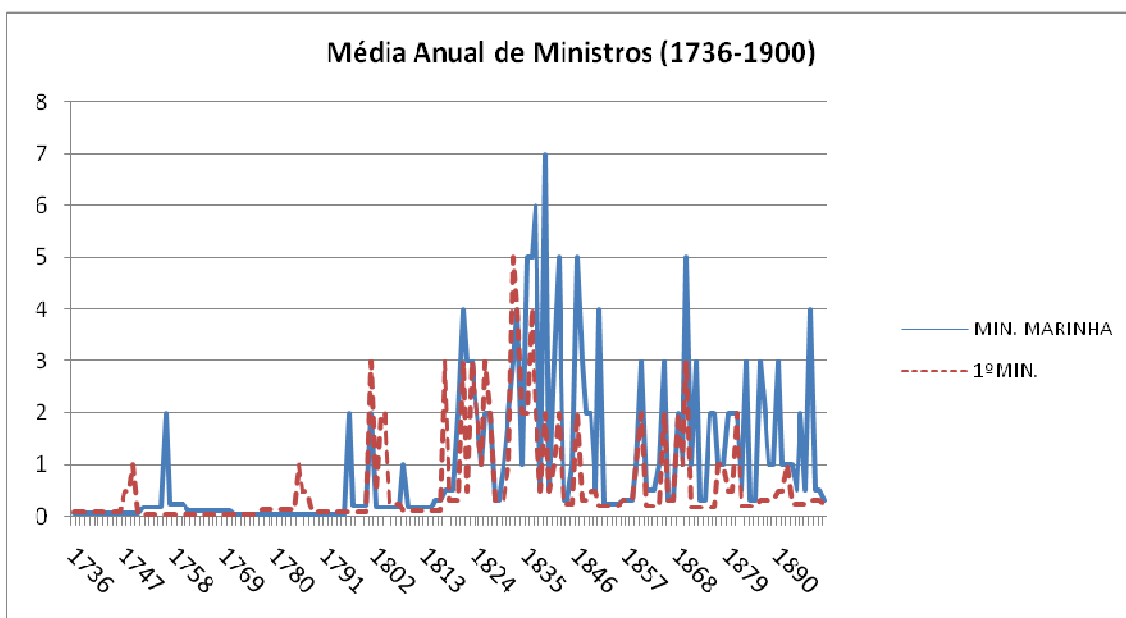


Gráfico 15 – Média anual de ministros/secretários de estado da Marinha e Ultramar (1736-1900). A linha tracejada segue a média anual de governos no mesmo período.

No período de interesse para o nosso estudo (1807-1857), o tempo de permanência no cargo é, em geral, um razoável indicador do desempenho dos ministros. Os maiores tempos de permanência pertencem a António Jervis de Atougua (1852-1856) e a Joaquim José Falcão (1842-1846), ambos com cerca de quatro anos no cargo. Embora o consulado do primeiro se integre num período de perda de poder naval, há que assinalar o abate de várias unidades obsoletas e, na área organizativa, a implementação efectiva do Corpo de Marinheiros, em cuja criação tomara parte

juntamente com o seu antecessor. No mandato do segundo registou-se uma ligeira – conquanto temporária - recuperação do poder naval. Segue-se o Marquês de Sá da Bandeira, com três anos (1856-1859), durante os quais se regista a reforma do Ministério e o lançamento do programa de aquisição de corvetas mistas. Com dois anos temos o Conde de Basto (1828-1830) e o Visconde de Castelões (1849-1851), responsáveis pela aquisição de vários navios, embora o primeiro o tenha feito no âmbito do esforço de guerra contra os liberais.

Quanto ao número de nomeações, temos no topo o Marquês de Sá da Bandeira, que ocupou a pasta oito vezes, embora em sete delas tenha permanecido no cargo por menos de um ano. Segue-se o Duque de Loulé, com quatro mandatos, o maior dos quais durou apenas três meses. Dos ministros com três nomeações apenas se distinguem António Maria Fontes Pereira de Melo e António Jervis de Atougua, ambos registando dois mandatos de muito curta duração.

Em suma, podemos afirmar que entre 1821 e 1851 a pasta da Marinha não podia deixar de reflectir a instabilidade política vigente, colhendo os naturais prejuízos daí resultantes. Embora alguns dos seus titulares tenham envidado esforços no sentido de evitar perdas maiores ou mesmo de inverter a tendência descendente, os resultados só começaram a surgir quando os ministros mais empenhados tiveram condições políticas para, no quadro de uma estratégia nacional coerente, levar a cabo as necessárias reformas.

5.4. O Orçamento

Os problemas orçamentais da Marinha parecem ser uma constante ao longo de todo o período do nosso estudo. Basta ver que já em 1816-1817 a campanha da Banda Oriental se fez à custa do atraso de nove meses de soldo e de três meses de comedoria dos oficiais²⁷.

A ruína económica trazida pelas invasões francesas e pela perda do Brasil reflectiu-se, naturalmente, no orçamento da Marinha. Se em 1801 a verba global é de cerca de 2.050 milhões de réis²⁸, em 1822 já caiu para quase metade (1.181 milhões), continuando a tendência descendente até 1821 (1.082 milhões)²⁹. Em 1828, mercê do esforço de guerra, os valores sobem para 1.348 milhões, situando-se nos 1.280

²⁷ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol. II (1807-1823 – *A Armada e o Brasil*), p. 58.

²⁸ A.C.M., documentação avulsa, sala 6, cx. 689.

²⁹ António José Telo, *op. cit.*, p. 32.

milhões em 1834³⁰. Em 1836, no entanto, retoma-se a tendência descendente, passando o orçamento global para 943 milhões³¹. No biénio 1840-41 já se situa nos 869 milhões, em 1846-47 nos 751 e em 1853-54 nos 596. Só a partir de 1857, com as reformas e os investimentos conduzidos por Sá da Bandeira e Mendes Leal, a situação tenderá a melhorar³².

Claro que redução global do orçamento se enquadrava no contexto de retracção do dispositivo naval verificada durante o primeiro quartel do século. É, no entanto, interessante verificar que enquanto o dispositivo naval se reduziu em dois terços no período que medeia entre 1807 e 1822, o orçamento apenas foi reduzido em 40%. Parte da folga verificada terá sido utilizada no ligeiro reforço da Esquadra que se registou entre 1816 e 1822, apesar de o relatório da Comissão Especial de Marinha de 1821 referir que os elevados encargos com as promoções extraordinárias de oficiais impediram a reparação e a renovação do material naval³³, o que não corresponde totalmente aos factos³⁴.

De resto, se, como afirmava Napier, a Marinha era a primeira a sofrer as consequências dos apertos financeiros do Governo, eram os vencimentos do pessoal os primeiros a ressentir-se dos gastos extraordinários do Ministério, como sucedera durante a campanha da Banda Oriental. Se tomarmos como exemplo o orçamento referente ao primeiro semestre de 1828³⁵, verificamos que no início do ano os vencimentos correspondem a 37% do total, percentagem normal dos encargos com o pessoal³⁶. No fim do semestre, com a preparação das expedições navais para submeter as ilhas, a média dos últimos seis meses já está nos 26%. E, no entanto, se houve necessidade de aprontar navios, também se tornou necessário recrutar pessoal. Daí se conclui que para cobrir o aumento da verba do Arsenal (17% no início do ano – 46% do valor dos vencimentos - e 30% no fim do semestre – 114% dos vencimentos) e com um reforço de apenas 10% do orçamento global, foi necessário desviar fundos destinados a pagamentos de soldos. Quando, em Julho de 1833, Napier assume o cargo de Major-General da Armada, cedo se apercebe que um dos vícios da organização é o atraso nos vencimentos do pessoal, que acumula habitualmente vários

³⁰ *Id., ib.*, pp. 32 e 85.

³¹ *Id., ib.*, p. 85.

³² *Id., ib.*.

³³ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol. II, p. 84.

³⁴ De facto, entre 1819 e 1821 verificou-se um decréscimo na construção naval e uma ligeiríssima redução no poder de fogo efectivo, que não afectou, no entanto, a tendência de crescimento até 1822.

³⁵ I.A.N./T.T., *Gazeta de Lisboa*, nºs 88 a 187, 14 de Abril a 8 de Agosto de 1828, pp. 576-1012.

³⁶ Em 1801, por exemplo, numa altura em que a Esquadra registava uma elevada operacionalidade, a percentagem dos vencimentos foi de 35% do orçamento total.

meses³⁷. Contudo, em Abril desse mesmo ano, já tinha sido criada uma comissão para levar a cabo a regularização dos pagamentos³⁸, pelos vistos sem sucesso. Quando o almirante escocês tenta fazê-lo, depara-se com obstáculos em várias camadas da hierarquia³⁹. E eis que em 1851 ainda encontramos, no preâmbulo do decreto de criação do Corpo de Marinheiros Militares⁴⁰, referências ao escândalo que constituía o atraso nos soldos.

Outro aspecto a ter em conta, conforme refere António José Telo, é o facto de as despesas da Marinha constituírem apenas 8,4% do orçamento nacional e um quinto das verbas atribuídas ao Exército, o que demonstra a pouca importância que as altas esferas políticas davam ao poder naval⁴¹. Este desinteresse talvez se baseasse, em parte, nos insucessos registados em combates anteriores. Contudo, numa nação marítima como Portugal esta negligência assume contornos verdadeiramente grosseiros, revelando a total ausência de uma estratégia marítima nacional. Só depois da Guerra Civil esta começará a ser alinhavada, embora apenas venha a ter condições para ser implementada com o início do período da Regeneração.

Pelo que atrás foi exposto fácil se torna concluir que no período entre 1821 e 1851 a degradação orçamental da Marinha trouxe consigo dois efeitos altamente nocivos: a falta de investimento em meios navais e a desmotivação do pessoal em serviço na Armada.

5.5. O Corpo de Marinheiros e o Fim do Recrutamento Forçado

Com frequentes atrasos nos pagamentos e duríssimas condições de vida a bordo, era natural que não abundassem os voluntários para servir na Armada. Durante a primeira metade do século XIX, o recrutamento de marinhagem era ainda feito pelos métodos forçados que a tradição imprimiu no imaginário colectivo. De acordo com uma portaria de 26 de Agosto de 1817⁴², os mapas das guarnições eram entregues pelos comandantes à Brigada, que, com o apoio da Guarda Real, prendia e levava para o Arsenal da Marinha elementos “ligados à vida no mar”. Na prática, estes novos

³⁷ Charles Napier, *op. cit.*, p. 123.

³⁸ A.C.M., Comissões sobre Assuntos de Marinha, documentação avulsa, cx. 114.

³⁹ Charles Napier, *op. cit.*, p. 124.

⁴⁰ Decreto de 22 de Outubro de 1851 (preâmbulo), *Collecção Official de Legislação Portuguesa*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1851, pp. 277-279.

⁴¹ A. José Telo, *op. cit.*, p. 32. Outro motivo para esta disparidade terá sido o facto de as divisões políticas se fazerem sentir pouco na Armada, conforme atrás foi referido.

⁴² *Repertório Remissivo da Legislação da Marinha e do Ultramar*, p. 566.

elementos vinham das prisões, tribunais, tabernas e ruas ribeirinhas⁴³. O resultado, claro, era a existência de guarnições desmotivadas e mal preparadas. Estes efeitos faziam-se sentir, sobretudo, em alturas em que era necessário reunir equipagens com rapidez para fazer face a acções militares prementes, como sucedeu com as guarnições dos navios miguelistas na batalha do Cabo S. Vicente⁴⁴.

Uma portaria de 9 de Maio de 1843 ainda manda estabelecer a bordo de um navio do Estado, ou onde fosse mais conveniente, um depósito de marinhagem para fornecer e completar as guarnições dos navios do Estado, onde se formaria uma espécie de escola prática da sua profissão⁴⁵. No entanto, em 1851 a marinhagem ainda era composta "de homens arrancados às fezes da sociedade, e mui distantes, pelos seus hábitos normaes, da laboriosa e difficil vida do mar"⁴⁶.

Com a situação política estabilizada em Portugal, o Ministro da Marinha e a sua equipa tinham, finalmente, condições para procurar implementar uma solução duradoura. Avançou-se, assim, para a criação de um corpo permanente destinado a guarnecer os navios de guerra: o Corpo de Marinheiros Militares (decreto de 22 de Outubro de 1851)⁴⁷. Reunindo todas as classes de pessoal da Armada, acabando, nomeadamente, com a distinção entre "marinheiros" e "soldados" (Brigada/Batalhão Naval), incluiu no seu seio os artilheiros, embora dispensando as tropas de infantaria, consideradas um luxo desnecessário face à realidade operacional da Marinha Portuguesa (que já não levava a cabo grandes operações de desembarque). O seu primeiro comandante foi o capitão-de-mar-e-guerra Francisco Soares Franco Júnior, um dos emigrados que durante a Guerra Civil se juntara às forças de D. Pedro⁴⁸.

Além de um estado-maior (10 oficiais) e de um estado-menor (7 oficiais e 120 oficiais de manobra), a base do Corpo era constituída por 22 companhias de embarque (cada uma com 97 homens), contando ainda com uma companhia de depósito de 460 marinheiros e 95 artífices e serventes. Os navios do Estado seriam tripulados por companhias ou meias-companhias (dependendo das suas dimensões). Se necessário, as guarnições seriam complementadas com pessoal da Companhia de Depósito.

Enquanto se procurava pôr termo aos atrasos nos vencimentos, estabeleceu-se um método de recrutamento sistemático destinado a garantir a disponibilidade e a

⁴³ A. José Telo, *op. cit.*, p. 24.

⁴⁴ *Id.*, *ib.*, p. 25.

⁴⁵ *Repertório Remissivo da Legislação da Marinha e do Ultramar*, p. 420.

⁴⁶ Decreto de 22 de Outubro de 1851 (preâmbulo), *Collecção Official de Legislação Portuguesa*, p. 377.

⁴⁷ *Id.*, pp. 377-384.

⁴⁸ Corpo de Marinheiros, *O Corpo de Marinheiros da Armada no Seu 1º Centenário*, Comando do Corpo de Marinheiros da Armada, Lisboa, Imp. da União Gráfica, 1956, pp. 228-229.

qualidade dos novos recrutados⁴⁹. Neste sistema o litoral era dividido em departamentos marítimos (Norte, Centro, Sul, Madeira e Açores) e estes em distritos⁵⁰. Os departamentos marítimos eram presididos por um intendente de marinha e os distritos pelos capitães de porto, tendo cada distrito a incumbência de proceder à matrícula de gente marítima. Os marítimos matriculados ficavam, então, por sorteio, sujeitos ao serviço da Armada por um tempo que podia ir dos 4 aos 6 anos, dependendo de serem voluntários ou não. As prioridades no preenchimento das vagas eram: 1º voluntários; 2º recrutados; 3º readmitidos.

Naturalmente, a grande maioria dos recrutados por este sistema provinha de povoações ribeirinhas, sendo um terço originário de Lisboa. Os outros dois grandes centros de recrutamento eram Setúbal e o Porto, cada um contribuindo com 20% das admissões⁵¹.

Embora a figura do alistamento obrigatório continuasse a existir, o recrutamento passava a ser feito de um modo mais planeado, privilegiando o voluntariado e a afinidade profissional, de modo a garantir uma maior motivação e adequação ao serviço.

5.6. A Instrução

Até finais do séc. XVIII, a instrução técnica do pessoal da Armada seria, basicamente, ministrada a bordo dos navios, de modo semelhante ao que hoje designamos por “formação *on-job*”. Refira-se que o treino de Manobra era, praticamente, a única necessidade em termos de formação, pois, conforme vimos, o pessoal artilheiro e de infantaria era oriundo do Exército até à criação da Brigada Real de Marinha, em 1797.

E foi, justamente, naquele ano que se estabeleceu a primeira escola técnica de Marinha quando, a 14 de Fevereiro, o Conselho do Almirantado deu ordem para que a fragata “Princesa do Brasil” fundeasse na enseada de S. José de Ribamar de modo a servir de escola ao pessoal artilheiro da Armada⁵².

⁴⁹ Decreto de 22 de Outubro de 1851, pp. 386-389.

⁵⁰ Estes departamentos e distritos/capitanias correspondem à actual divisão geográfica do sistema de Autoridade Marítima nacional.

⁵¹ De acordo com as estatísticas de recrutamento dos anos 1862, 1863 e 1864 (José da Silva Basto, *Repertório das ordens da Armada desde 22 de Agosto de 1832 até 5 de Maio de 1866*, coord. por ordem do Ministério da Marinha, partes I e II, Lisboa, Imprensa Nacional, 1866, pp. 430-432 [AGM 2045]).

⁵² A designação de “Escola Prática de Artilharia Naval” surgiria apenas em 1863, com a sua instalação a bordo da nau “Vasco da Gama”. A sua transferência para instalações fixas em terra (Alfeite) apenas teria

Em 1851, o Corpo de Marinheiros, que se assumiu como órgão central de gestão do pessoal, chamou, naturalmente, a si a responsabilidade da instrução militar e técnica, embora sem grandes desenvolvimentos no que se refere a infra-estruturas especializadas dedicadas à formação do pessoal. A instrução estava a cargo da Companhia de Depósito e o Capelão do Corpo dirigia uma escola para ensinar a ler, escrever e contar. Designava-se um navio para servir de escola da marinhagem (tentativa já feita em 1843, conforme atrás mencionado) e utilizavam-se embarcações no Tejo para treino prático de manobra⁵³. É aqui, na verdade, que encontramos a primeira sistematização da instrução e do treino de Marinha.

Entretanto, a instrução técnica tarda em apresentar novos desenvolvimentos. A introdução da máquina a vapor e do hélice na propulsão naval e a aquisição de navios de propulsão mista, não se traduzem, de imediato, por um investimento em novas infra-estruturas de formação. Será necessário esperar por meados do século XX para que tal se verifique neste âmbito.

Em 1855, a instrução de Sinais, até então englobada na instrução geral de Manobra, ganha uma nova dinâmica com a entrada ao serviço do posto semafórico do Arsenal de Marinha⁵⁴. O pessoal sinaleiro passa, assim, a dispor de um espaço de formação e treino especialmente dedicado.

Mas o grande salto tecnológico só se dará no último quartel do século. António José Telo refere que o programa naval de Andrade Corvo (1875-1879), com a aquisição de um couraçado de defesa de costa, duas corvetas mistas, um transporte de vapor e três canhoneiras, obrigou a Armada Nacional a renovar os programas de formação e actualização de técnicos⁵⁵. No entanto, o esforço de formação incide especialmente sobre a nova especialidade de Torpedos, associada à introdução da energia eléctrica. A 3 de Maio de 1878, são criados em Paço de Arcos a Escola e o Serviço de Torpedos⁵⁶. Embora fosse, por uma questão de vocação, dirigida por oficiais da Armada, esta unidade estava sob a tutela do Ministério da Guerra, pois os torpedos eram considerados uma arma de defesa costeira. Outras especialidades associadas ao

lugar em 1937 (J. Freire Cardoso e M. Leal Caneco, “Escola de Artilharia Naval no seu Bicentenário”, *VIII Colóquio Preparação e Formação Militar em Portugal*, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 1999, pp. 209-227).

⁵³ Decreto de 22 de Outubro de 1851.

⁵⁴ Moura da Fonseca, *As Comunicações Navais e a TSF na Armada – subsídios para a sua história (1900-1985)*, Lisboa, Edições Culturais de Marinha, Março de 1988

⁵⁵ A. José Telo, *op. cit.*, p. 150.

⁵⁶ *Collecção Official de Legislação Portuguesa*, 1878, pp. 64-66.

advento da energia eléctrica, como a Telegrafia, teriam de esperar pelo século seguinte para serem dotadas de espaços de formação próprios.

5.7. Reforma do Ensino

Vimos, no capítulo anterior, que a frequência da Academia dos Guardas-Marinhas não era, por si só, garantia suficiente para a formação de bons oficiais. No entanto, a necessidade da sua criação tornava-se óbvia a partir do momento em que a Marinha não dispunha de um corpo de oficiais próprio, necessitando de ir buscá-los ao Exército – sabendo-se, à partida, que dali viriam com pouca preparação para a vida no mar - ou de contratar estrangeiros. A Espanha criara a sua academia logo em 1717⁵⁷ e a França, não dispondo, ainda, de uma academia propriamente dita (seria criada apenas em 1830), possuía já um sistema de ensino naval razoavelmente consolidado⁵⁸. Já a Inglaterra, que, com bons resultados, baseava a preparação dos seus oficiais no treino de bordo – iniciado com tenra idade - e não tinha falta de voluntários, só sentiu necessidade de criar uma academia em 1863⁵⁹.

Como também já mencionámos, a admissão na Companhia de Guardas-Marinhas era bastante restrita (o que, devido à falta de alternativas, terá sido causa de vários problemas relacionados com a qualidade e a vocação de alguns oficiais). Embora, por norma, estivesse destinada a membros da nobreza, podiam ser admitidos alunos de outras precedências, de acordo com a seguinte lista⁶⁰:

- Jovens fidalgos (14-18 anos);
- Filhos de oficiais de Marinha de posto superior a capitão-tenente (14-18 anos);
- Filhos de oficiais do Exército de patente superior a sargento-mor (14-18 anos);
- Discípulos da Academia Real de Marinha que tivessem sido premiados (dispensa de idade mediante concordância explícita da Rainha)

⁵⁷ Armada Española, *Escuela Naval Militar*, http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/personal_escuelas/02_enm-03_historia_es [Julho de 2009].

⁵⁸ École Naval, *Histoire de l'École Navale*, <http://www.ecole-navale.fr/histoire-de-l-ecole-navale,72.html> [Julho de 2009].

⁵⁹ Royal Navy, *Britannia Royal Naval College*, <http://www.royalnavy.mod.uk/operations-and-support/establishments/training-establishments/brnc-dartmouth/> [Julho de 2009].

⁶⁰ António Costa Canas e Carlos Valentim, “Entre a Prática e a Teoria. A Criação de um Ensino Naval para Oficiais da Marinha de Guerra em Portugal (uma Breve Nota)”, *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXXXVII, Julho-Setembro de 2007, p 544.

Em 1822, no entanto, já se tornava por demais evidente o carácter excessivamente teórico do ensino ministrado. Naquele ano, o Ministro da Marinha, Inácio da Costa Quintela, afirmava, num relatório:

“Hoje a companhia de guardas marinhas está dispersa; uma parte no Rio de Janeiro, outra em Lisboa, e sem centro de união. Parece ser esta ocasião oportuna de organizar um estabelecimento, que preencha dois fins: o primeiro, crear bons officiaes de marinha, coisa muito differente de crear bons mathematicos; e o segundo, não sobrecarregar o Estado com um estabelecimento, onde o numero dos alumnos seja superior ao numero de sujeitos de que a marinha anualmente carecer para preencher os postos vagos.”⁶¹

A independência do Brasil veio, porém, dividir definitivamente a Academia - com a maior parte dos seus elementos a jurar fidelidade à Constituição do novo país -, fazendo, assim, gorar as intenções do Ministro.

Mas eis que, em 1836, a revolução setembrista coloca no poder Sá da Bandeira e Passos Manuel, que vão dar início a uma série de reformas no campo do ensino. Da legislação produzida, salientam-se os decretos que implantam os liceus e o ensino politécnico.

No diploma fundador da Escola Politécnica de Lisboa, de 1837, fica em aberto a reorganização do ensino naval. O seu artigo 77º estabelece que enquanto não estivesse criada a futura Escola Naval, a cadeira de Trigonometria Esférica e Navegação teórica e prática, do 3º ano da Academia, ficaria anexa à Escola Politécnica, sendo os dois primeiros anos constituídos por disciplinas de base matemática⁶². O estudo da Náutica fica, porém, esquecido.

Nos anos seguintes regista-se intenso debate entre os defensores do ensino politécnico e os que estavam mais ligados ao mar e argumentavam que as matemáticas superiores e outras disciplinas académicas pouco serviam a quem tivesse o comando de um navio de guerra, além do aspecto nocivo que era para a disciplina militar um longo afastamento da estrutura hierárquica e das lides marítimas. Uma

⁶¹ José Silvestre Ribeiro, *História dos Estabelecimentos Científicos Litterários e Artísticos de Portugal nos Successivos Reinados da Monarchia*, tomo II, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1876, pp. 435-436.

⁶² Tancredo de Moraes, “Esboço Histórico”, *Os Primeiros Cem Anos da Escola Naval. 23-IV-1845 a 23-IV-1945*, Lisboa, Ministério da Marinha, 1945, pp. 29-30

comissão foi, então, incumbida de elaborar um relatório no sentido de tornar o ensino naval independente⁶³.

O resultado foi a promulgação do Decreto de 23 de Abril de 1845 criando a Escola Naval (em substituição da Academia de Guardas-Marinhas) e o decreto de 19 de Maio do mesmo ano que regulamenta a nova instituição, a qual se instala no Terreiro do Paço, na antiga Ribeira das Naus⁶⁴. Regista-se, por fim, um compromisso entre as correntes "politécnica" e "marítima"⁶⁵: os aspirantes frequentam a Escola Politécnica durante dois anos, seguidos de outros dois na Escola Naval. Promovidos a Guardas-Marinhas, efectuam, então, três anos de embarque fora dos portos do Continente. Estava, deste modo, encontrado um modelo de ensino dos oficiais que iria vigorar até meados do século XX.

O confronto entre a vertente tecnico-científica e a formação marinheira prosseguiriam ainda durante bastante tempo. No entanto, embora a Armada Portuguesa não tenha voltado, nesse século, a ser empregue em combates de grande escala que pudessem pôr totalmente à prova o talento militar dos seus oficiais, não identificámos casos em que estes tenham feito um mau emprego dos meios e dos homens colocados à sua disposição. Já a sua preparação académica viria a ter indiscutível utilidade nos levantamentos hidro-topográficos das colónias e na delimitação das suas fronteiras, sem esquecer muitos outros contributos dados noutras áreas científicas de cariz marítimo.

5.8. A Autoridade Marítima e a Administração Ultramarina

Os Capitães de porto vêm, no início do século XIX, suceder à figura seiscentista do Patrão-Mor, que, controlando o movimento dos navios e das respectivas cargas, representava a autoridade marítima do Estado nas áreas de jurisdição portuária.

Em 1809 encontramos, já, documentos referentes à capitania do porto de Leixões⁶⁶. A capitania de Lisboa terá, decerto, referências anteriores, embora o seu regulamento apenas tenha sido estabelecido por decreto de 7 de Junho de 1811⁶⁷. Entre 1821 e 1825 consolida-se a autoridade marítima nos restantes portos nacionais: Setúbal, Figueira da Foz, Viana e Porto (por esta ordem). A vez das ilhas chegará em

⁶³ Costa Canas e Carlos Valentim, *op. cit.*, p. 547.

⁶⁴ *Id., ib.*, pp. 547-548.

⁶⁵ *Id., ib.*, p. 548.

⁶⁶ A.C.M., Capitánias, documentação avulsa, sala 6, cx. 94.

⁶⁷ *Repertório Remissivo da Legislação da Marinha e do Ultramar*, p. 128.

1838, com a capitania do Funchal, à qual se seguem, até 1840, as de Angra, Ponta Delgada e Horta. No Ultramar, a capitania da Praia estabelece-se em 1846 e a de Luanda em 1850⁶⁸. A chefiar estas capitanias eram colocados oficiais de Marinha, que ficavam fora dos quadros da Armada.

O primeiro regulamento geral das capitanias é publicado em decreto de 30 de Agosto de 1830⁶⁹. A criação de uma rede de autoridade marítima cobrindo a costa portuguesa permitiu controlar com maior eficácia o registo de navios/embarcações e a matrícula do pessoal marítimo, contribuindo, como atrás foi visto, para melhorar o sistema de recrutamento da Armada.

Outro campo não-militar em que os oficiais de Marinha se vão envolver empenhadamente é o da administração ultramarina, reformada na sequência da revolução setembrista de 1836. Conhecedores da realidade das colónias e adaptados aos climas tropicais, são, ainda, pela sua formação, garantia de rigor e de autoridade em funções administrativas, pelo que não é de admirar que a partir desta altura encontremos alguns deles empossados como governadores de província ou noutros cargos do funcionalismo ultramarino.

O desempenho deste tipo de funções torna-se de tal modo generalizado que a partir de 1836 as Listas da Armada passam a incluir uma relação de oficiais separados (adidos) do quadro efectivo da Armada. Nesse ano são apenas 5, mas em 1841, entre capitães de porto, governadores e alguns outros cargos de natureza política ou administrativa, chegamos aos 22 nomes, isto é, cerca de 10% dos efectivos de oficiais.

5.9. A Vertente Cultural e Científica

Portugal não ficou imune à onda de racionalismo iluminista que varreu a Europa durante o século XVIII, destacando-se, nesse âmbito, a acção da Universidade de Coimbra e da Academia Real das Ciências de Lisboa, criada em 1779. Em Portugal ganham especial relevo os estudos relacionados com as possessões ultramarinas, sobretudo no domínio da cartografia, cuja necessidade se fizera sentir no quadro dos acordos fronteiriços destinados a delimitar as fronteiras entre o Brasil e a América

⁶⁸ A.C.M., *Capitanias*, cxs. 85-102.

⁶⁹ *Repertório Remissivo da Legislação da Marinha e do Ultramar*, p. 128.

Espanhola⁷⁰. A Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar desempenha, assim, um papel preponderante na investigação científica em Portugal, em associação com a atrás mencionada Sociedade Real Marítima Militar e Geográfica, embora esta última tenha tido uma existência bastante efémera (1798-1807)⁷¹.

Após o conturbado período das guerras napoleónicas e das lutas políticas, com a marinha nacional muito diminuída em relação ao que fora no início do século, um grupo de oficiais da Armada reúne-se, sob os auspícios do Visconde de Sá da Bandeira, e funda a Associação Marítima e Colonial, a qual recebe o beneplácito de D. Maria II por decreto de 5 de Novembro de 1839⁷². Os objectivos desta associação são enunciados no discurso preliminar de José Xavier Bressane Leite, a 17 de Janeiro de 1840:

"A *Associação Marítima* [...] tomou a seu cargo promover (quanto em suas forças coubesse) aquelle melhoramento [da Marinha]; indagar as causas que têm influido, ou podem influir na declinação da Marinha tanto militar, como mercante; indicar os meios da sua restauração; e propôr ao Publico todos os conhecimentos, todas as reflexões, e todos os arbitrios, que possam parecer uteis a tão importante fim, concorrendo ao mesmo tempo para estreitar cada vez mais as relações commerciaes dos nossos Estabelecimentos Ultramarinos com a Mãe-Patria, e desta com os differentes pontos e nações do globo, que se empregam nas operações do commercio."⁷³

Em termos funcionais, a Associação organizou-se em três secções: Marinha Militar, Colónias e Marinha Mercantil⁷⁴. Para o cargo de Presidente foi eleito o Visconde de Sá da Bandeira, mentor da Associação e profundo conhecedor, na qualidade de governante, da realidade da Marinha e das colónias, tendo as suas leis relativas à abolição da Escravatura sido, como já vimos, um importante pretexto e incentivo para o aumento da presença naval portuguesa em África. Para além de Sá da Bandeira e de Bressane Leite, a Associação contava, entre os seus sócios, com vários outros nomes sonantes, como António Jervis de Atougua, João Fontes Pereira de Melo, João Maria

⁷⁰ Manuel Lobato, *Nos 125 Anos do IICT. Ciência Portuguesa nas Regiões Tropicais: do Projecto Africano ao Esvaziamento de Políticas sob a III República*, I parte, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1 de Setembro de 2008, <http://www2.iict.pt/?idc=102&idi=13670>.

⁷¹ *Id., ib.*

⁷² Associação Marítima e Colonial, *Annaes Marítimos e Coloniaes*, 1ª série, nº 1, Lisboa, Imprensa Nacional, Novembro de 1840, p. 9.

⁷³ *Id., ib.*, pp. 9-10.

⁷⁴ *Id., ib.*, p. 23.

Ferreira do Amaral, Francisco Soares Franco e Joaquim Celestino Soares⁷⁵, muitos deles fazendo parte do grupo de “jovens turcos” saídos da Guerra Civil. Refira-se que nem todos os sócios eram oficiais de Marinha, contando-se alguns pertencentes ao Exército, assim como alguns civis ligados à Política ou à Cultura.

O produto mais conhecido da Associação foram os *Anais Marítimos e Coloniais*, publicados a partir de Novembro de 1840, sem periodicidade definida e agregados em séries anuais. Eram estes compostos de uma parte oficial, em que eram publicados os actos governamentais e administrativos relativos à Marinha e às colónias, e uma parte não oficial contendo exames críticos a publicações nacionais e estrangeiras sobre assuntos marítimos e memórias redigidas pelos sócios, num leque de matérias que ia da História Naval às Máquinas Marítimas, passando pela Administração Ultramarina e relatos de viagens. Era uma oportunidade para os oficiais de Marinha escreverem e divulgarem a sua opinião e os seus conhecimentos sobre assuntos em que eram entendidos, dando, deste modo, o seu contributo à Sociedade.

A Associação acabou por não sobreviver às convulsões políticas desencadeadas em 1846. Na sua curta existência, tinha, no entanto, alertado a opinião pública para a necessidade urgente de se investir na Armada, apoiada na ideia de que o caminho para se recuperar parcialmente a grandeza perdida e o prestígio internacional do País passava pela exploração de África⁷⁶.

De qualquer modo, o “gérmen” estava lançado. Vinte anos depois da extinção da Associação Marítima e Colonial, mais concretamente a 8 de Setembro de 1866⁷⁷, o Clube Militar Naval, exclusivamente formado por oficiais da Armada, veio recuperar grande parte do espírito que tinha presidido à criação daquela entidade. Entre os objectivos que esta colectividade se propunha alcançar, ainda hoje mencionados nos seus Estatutos, destaca-se um cujo significado e alcance nos merece uma transcrição integral:

“Excitar, por meio de palestras científicas e literárias, por adequadas publicações e por todos os meios legais, os estímulos geradores das grandes acções e os factos que

⁷⁵ Id., *ib.*, 2ª série, nº 1, Novembro de 1841, pp. 42-46.

⁷⁶ António José Telo refere especificamente os *Anais do Clube Militar Naval* (*op. cit.*, p. 154), surgidos vinte e quatro anos depois, embora os exemplifique dentro de um tipo de publicações onde os *Anais Marítimos e Coloniais* se enquadram perfeitamente.

⁷⁷ Clube Militar Naval, *Historial* (http://cmnaval.com/index.php?option=com_content&view=section&layout=blog&id=5&Itemid=53).

honram a humanidade, para que os oficiais se tornem distintos e continuem a conservar as gloriosas tradições da marinha portuguesa.”⁷⁸

Criados em 1870 e começados a publicar em 1871, os *Anais do Clube Militar Naval* cedo integrariam a vanguarda científica e cultural de âmbito marítimo em Portugal. As suas páginas viriam a divulgar trabalhos de reconhecida qualidade redigidos por autores como Baldaque da Silva, Fontoura da Costa ou Gago Coutinho, homens a quem, fruto da sua preparação técnico-científica, o Estado pedirá colaboração para levar a cabo o reconhecimento, o levantamento hidro-geográfico e a delimitação fronteiriça dos seus territórios ultramarinos.

Quando a Sociedade de Geografia é fundada em 1875, igualmente no contexto do movimento europeu de exploração e colonização, com particular ênfase na exploração do continente africano, não pode, de modo algum, deixar de parte o contributo destes oficiais, que participam, como militares, técnicos, cientistas e cidadãos, na política africana do Governo e na consolidação da estratégia marítima nacional, numa colaboração que se manterá profícua até meados do século seguinte.

⁷⁸ Id., artº 3º dos Estatutos, 22 de Fevereiro de 1952 (http://cmnaval.com/index.php?option=com_content&view=article&id=48:estatutos-do-clube-militar-naval&catid=36:regulamentos&Itemid=54).

CONCLUSÃO

Afastada a ameaça dos corsários franceses e berberescos na segunda década do século XIX, desaparecem os principais perigos à navegação portuguesa. São, porém, já notórios os estragos causados pela guerra de corso e pela perda do comércio brasileiro para a Inglaterra, sendo a emancipação do Brasil o golpe definitivo no tráfego oceânico nacional. Assim, e apesar de alguma recuperação do comércio marítimo na sequência dos tratados internacionais celebrados durante o reinado de D. Maria II, a Armada Portuguesa vai abdicar de boa parte da sua capacidade oceânica, apesar da necessidade de se continuar a assegurar minimamente a protecção das linhas de comunicação marítima entre a Metrópole, as Ilhas e as colónias sobranes.

Passadas as convulsões políticas que a envolveram directamente (independência do Brasil, Guerra Civil), a Marinha de Guerra passa a orientar o seu esforço, sobretudo a partir de 1837, na defesa das colónias africanas, através da presença naval e do combate ao tráfico negreiro. É um novo conceito de missão que faz, já, vislumbrar uma marinha de cariz tendencialmente colonial e costeiro, baseada no emprego individual dos navios em conflitos de baixa intensidade (em contraste com os grandes combates navais oceânicos), cujo modelo básico de emprego, pelo menos neste aspecto particular, se manterá durante cerca de um século.

De resto, a capacidade oceânica da Armada Portuguesa praticamente desaparece com a perda do Brasil, embora já durante a permanência da Corte naquele Reino essa capacidade estivesse seriamente degradada, devido a um período de inactividade de 7 anos, acompanhada de falta de investimento na manutenção dos navios. Embora se considere que o grande golpe na Esquadra se deu com a passagem de grande número de navios para a Marinha Imperial Brasileira, se tivermos em conta a efectiva operacionalidade dos meios verificamos que a grande queda do poder de fogo da Esquadra (mais de 60%) se dá naqueles primeiros anos da estadia da Corte no Brasil. Apesar de alguns aumentos pontuais de efectivos em alturas de maior actividade (campanha da Banda Oriental, Guerra Civil), nunca mais o poder naval português se aproximará dos valores do início do século.

A construção naval portuguesa sofrera, aliás, uma acentuada queda na transição do século XVIII para o século XIX. Até 1822 são, essencialmente, os estaleiros brasileiros (sobretudo os da Baía) a assegurar a produção, que, naturalmente, se ressentiu com a sua perda. Mas a produção global é, genericamente,

bastante limitada, pelo que em períodos de conflito (1816-23; 1831-33) se torna necessário recorrer à compra e armamento de navios mercantes. Este desinvestimento está, naturalmente, ligado à instabilidade política vivida entre 1821 e 1851, da qual a Marinha muito se ressentiu. Embora se registre um esforço de construção entre 1840 e 1843, na sequência de uma tentativa de reequipar a Esquadra logo após a Guerra Civil, depois de 1844 as aquisições limitam-se, praticamente, ao apresamento de negreiros em África.

Só quando a estabilização política da Regeneração começou a fazer-se sentir é que a Marinha se pôde reorganizar e reforçar, invertendo-se, nessa altura, a tendência decrescente do orçamento. A ausência de investimento termina, finalmente, em 1856, com o lançamento do programa de aquisição de corvetas mistas. Estes navios, que entram ao serviço a partir de 1858, vêm, progressivamente a substituir as fragatas como os principais navios da Esquadra. Nessa altura, as naus, cujos últimos combates se tinham registado em 1833, já estavam em franca decadência, apenas restando uma das 12 oficialmente existentes em 1822.

Em termos de pessoal, o número de efectivos ao serviço da Armada, tanto na categoria de praças como na de oficiais, acompanha, de modo geral, a evolução – ou melhor, o decréscimo – do poder de fogo da Esquadra. É, no entanto, de assinalar o golpe significativo que constituiu, nas cúpulas dirigentes, o processo de independência do Brasil, no qual aderiram ao novo estado perto de 200 oficiais, correspondendo a cerca de 42% dos quadros. Se as guarnições eram, normalmente, de vínculo precário e de substituição pouco selectiva – embora o seu recrutamento não fosse um processo fácil -, a perda de oficiais qualificados e experimentados poderá ter tido grande influência nos insucessos registados pela Armada durante os conflitos subsequentes, onde sobressai a fraca qualidade dos comandantes portugueses. De facto, quando postos à prova, e mesmo dispondo de forças superiores às dos seus adversários, estes acabaram por demonstrar que a falta de investimento em meios navais não justifica, por si só, o mau desempenho da Esquadra.

Nas convulsões políticas que acompanharam a implantação do regime constitucional, a Marinha não teve, de modo geral, um envolvimento activo. Durante o reinado de D. Miguel os casos de rebelião na Armada foram muito pontuais e apenas 10% dos oficiais optaram por emigrar. Neste grupo, onde predominavam os oficiais subalternos, muitos foram premiados com uma rápida ascensão na carreira, beneficiados não só pela sua adesão ao regime liberal como também pelas purgas

políticas após a derrota das forças miguelistas, que afectaram cerca de um quarto dos efectivos.

Estas promoções, acompanhadas do reajuste entre as sub-categorias de oficiais superiores e oficiais subalternos que se verifica a partir de 1832, com o alargamento do universo dos alunos destinados à Academia (fim da exclusividade de acesso por parte dos nobres), acaba, porém, por permitir uma renovação dos quadros de oficiais e a prevalência de uma nova mentalidade, aberta às novas tecnologias e associada aos novos conceitos de emprego do poder naval. A substituição da Academia de Guardas-Marinhas pela Escola Naval, conciliando o ensino politécnico com a vertente náutica, vem garantir a qualidade destes novos oficiais, que virão a participar, não só como militares mas também como técnicos, cientistas e cidadãos, na política africana do Governo e na consolidação da estratégia marítima nacional.

A estabilização política da Regeneração também traz consigo a criação de um corpo permanente de marinheiros, a qual, associada a uma política coerente de recrutamento e de formação do pessoal, consumará a profissionalização da Armada na segunda metade do século XIX.

Em suma, podemos considerar que a chamada “decadência” da Armada nacional durante a primeira metade do século XIX mais não foi do que um sintoma da perda de preponderância de Portugal na cena internacional. De facto, de nada serve a um estado dispor de forças navais superiores àquelas que a sua dimensão geopolítica e as suas aspirações estratégicas aconselham. Por outro lado, a reorientação da estratégia nacional, com a transferência do centro gravítico do Brasil para África, inspirou não só o redimensionamento mas também a transformação funcional da Marinha de Guerra, que nunca deixou de ser um importante instrumento do Estado na prossecução dos objectivos nacionais, embora este processo tivesse passado por incontornáveis sobressaltos resultantes das perturbações políticas que se verificaram durante o período em causa.

A grande lição a tirar daqui é que uma nação marítima como Portugal não poderá, jamais, dar-se ao luxo de prescindir de uma Marinha de Guerra, que terá, naturalmente, de se ajustar às disponibilidades financeiras do Estado, mas que deverá, tanto quanto possível, ter uma dimensão adequada aos interesses estratégicos do País.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

I. Fontes

1. Fontes Manuscritas

ARQUIVO CENTRAL DA MARINHA

Códices de navios [nºs 1095-2328-A]

Documentos Avulsos – sala 6, caixas 13-48, 114-126, 140-145, 300-307, 310, 311, 316-323, 366-374, 392, 396-398, 402-420, 461-690, 695-727, 1052, 1053, 1058-1061, e 1159-1213

Listas da Armada 1801, 1821, 1831-1869, 1900 [AGM 2014]

Livros-mestres

Corpo da Armada Real 1752/1858, nºs 377, 1, 1-/-4-3

Corpo da Armada Real 1800, nº 380, tomo 4

Oficiais da Armada 1796/1873, nº 381, 1, Est. Livros-mestres

Oficiais da Armada 1832/1875, nº 382, 2, Est. Livros-mestres

Oficiais da Armada 1841/1874, nº 383, 3, Est. Livros-mestres

Corpo da Marinha-Rio de Janeiro 1791/1821, nº 409, I, 1-/-4-4

Corpo da Marinha-Rio de Janeiro 1791/1821, nº 410, II, 1-/-4-4

Corpo da Marinha-Rio de Janeiro 1794/1821, nº 411, III, 1-/-4-4

Oficiais da Marinha 1783/1835, nº 2462, 1, Est. Livros-mestres

Oficiais da Classe de Marinha 1820/1877, nº 2463, A, Est. Livros-mestres

Maquinistas e ajudantes maquinistas dos vapores de guerra 1823/1883, nº 2480, 1, Est. Livros-mestres

Administração Naval 1831/1891, nº 2481, 1, Est. Livros-mestres

Processos Individuais de Oficiais – sala 6, caixas 716-727

INSTITUTO DOS ARQUIVOS NACIONAIS/TORRE DO TOMBO

Conselho de Guerra, maço nº 183

Livro 15 de Leis

2. Fontes Impressas

ALMEIDA, António Lopes da Costa

Legislação da Marinha e do Ultramar (1317-1856), Repertório Remissivo da Legislação da Marinha e do Ultramar Compreendida nos Annos de 1317 até 1856, Lisboa, Imprensa Nacional, 1856

ARQUIVO CENTRAL DA MARINHA

Ordens da Armada 1835-1851 [AGM 2027]

ARAÚJO, Xavier de

A Revolução de 1820, introd. António Ventura, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, Setembro de 2006

ASSOCIAÇÃO MARÍTIMA E COLONIAL

Annaes Marítimos e Coloniaes, 1^a-6^a séries, Lisboa, Imprensa Nacional, Novembro de 1840 a Abril de 1846

BASTO, José Maria da Silva

Repertório das ordens da Armada desde 22 de Agosto de 1832 até 5 de Maio de 1866, coord. por ordem do Ministério da Marinha, partes I e II, Lisboa, Imprensa Nacional, 1866 [AGM 2045]

ESPARTEIRO, António Marques (coord.)

Actas do Conselho de Comandantes da Esquadra da Baía (1822-1823), sep. Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, Outubro-Dezembro de 1961

CENTRO DE HISTÓRIA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA

D. Miguel e o Fim da Guerra Civil – Testemunhos, introd. António Ventura, Abril de 2006

CODIGO BRASILIENSE, ou Collecção das Leis, Alvarás, Decretos, Cartas Regias & C. Promulgadas no Brasil desde a Feliz Chegada do Principe Regente N.S. a estes Estados com hum Índice Chronologico

Tomos I-II, Rio de Janeiro, Impressão Régia, 1811-1814

IMPrensa NACIONAL

Collecção Official de Legislação Portuguesa, Lisboa, 1840-1878

Legislação, Lisboa, 1833-1839

Legislação Portuguesa, Lisboa, 1821-1855

INSTITUTO DOS ARQUIVOS NACIONAIS/TORRE DO TOMBO

Chronica de Lisboa, 1833-1834

Diário do Governo, 1821-1823, 1834-1859

Gazeta de Lisboa, 1823-1833

MINS, Peter

A narrative of the naval part of the expedition to Portugal under the orders of His Imperial Majesty Dom Pedro, Duke of Braganza, by Captain Mins, with a vindication of himself against the aspersions of Vice-Admiral Sertorius, Londres, Sherwood, Gilbert and Piper, Pater Noster Row, 1833

ID.

Letters... Relative to Captain Mins' Second Visit to Portugal, Londres, T. Brettell, 1837

NAPIER, Charles

An Account of the War in Portugal Between Don Pedro and Don Miguel, Londres, T. & W. Boone, 1836

ID.

A Guerra de Sucessão. D. Pedro e D. Miguel, trad. Manoel Joaquim Pedro Codina, introd. António Ventura, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, Março de 2005

ROUSSIN, Albin René

Relação dos Sucessos Ocorridos no Tejo e Documentos Officiaes acerca das Operações da Esquadra Franceza desde 8 de Julho até

15 d'Agosto de 1831, tradução comentada, Lisboa, Typ. de José Baptista Morando, 1832

SAINT PARDOUX, Barão de
A Guerra Civil em Portugal, introd. António Ventura, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, Fevereiro de 2007

SILVA, António Delgado da
Legislação Portuguesa, Typ. Luiz Correa da Cunha, Lisboa, 1860-1866

II. Bibliografia

1. Bibliografia Geral

a. Obras de referência

ESPARTEIRO, António Marques
Dicionário Ilustrado de Marinha, Porto, Clássica Editora, Novembro de 2001

LEITÃO, Humberto José dos Santos
Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual, em colaboração com José Vicente Lopes, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963

PEREIRA, Esteves, RODRIGUES, Guilherme
Portugal - Dicionário Histórico, Corográfico, Heráldico, Biográfico, Bibliográfico, Numismático e Artístico, 7 vols., Lisboa, João Romano Torres – Editor, 1904-1915

SÉRGIO, António (coord.)
Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, 40 vols., Lisboa/Rio de Janeiro, Editorial Enciclopédia, 1967

SERRÃO, Joel (coord.), e outros
Dicionário de História de Portugal, 4 vols., Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1964

b. Referências Computorizadas

ARMADA ESPAÑOLA

Escuela Naval Militar,

http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/personal_escuelas/02_enm--03_historia_es, [consultada em Julho de 2009]

BITTENCOURT, Armando de Senna

Da Marinha de Portugal Forma-se uma Marinha para o Brasil, 1807 a 1823, http://www.casadatorre.org/FORMA-SE_A_MARINHA_DO_BRASIL.pdf, [consultada em Março de 2009]

CLUBE MILITAR NAVAL

<http://cmnaval.com>, [consultada em Setembro de 2009]

ÉCOLE NAVALE

Histoire de l'École Navale, <http://www.ecole-navale.fr/histoire-de-l-ecole-navale,72.html>, [consultada em Julho de 2009]

LOBATO, Manuel

Nos 125 Anos do IICT. Ciência Portuguesa nas Regiões Tropicais: do Projecto Africano ao Esvaziamento de Políticas sob a III República, I parte, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1 de Setembro de 2008, <http://www2.iict.pt/?!dc=102&idi=13670>

LOPES, António, FRUTUOSO, Eduardo, GUINOTE, Paulo

“As Frotas do Brasil no Atlântico de Final do Antigo Regime”, *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico do Antigo Regime: Poderes e Sociedades*, Lisboa, Biblioteca Digital do Instituto Camões, 2008, <http://cvc.instituto->

camoes.pt/eaar/colóquio/comunicacoes/António_lopes_eduardo_fru
tuso_paulo_guinote.pdf, [consultada em Março de 2008]

ROYAL NAVY

Britannia Royal Naval College,
[http://www.royalnavy.mod.uk/operations-and-
support/establishments/training-establishments/brnc-dartmouth/](http://www.royalnavy.mod.uk/operations-and-support/establishments/training-establishments/brnc-dartmouth/),
[consultada em Julho de 2009]

SERVIÇO DE RELAÇÕES PÚBLICAS DA MARINHA [BRASIL]

A Marinha do Brasil e a Independência,
[http://www.mar.mil.br./menu_h/historia/historia_naval/independ_0
4.htm](http://www.mar.mil.br./menu_h/historia/historia_naval/independ_04.htm), [consultada em Março de 2009]

SOCIEDADE DE GEOGRAFIA DE LISBOA

<http://socgeografia-lisboa.planetaclix.pt/>, [consultada em Março
de 2009]

c. Obras Gerais

ARCHIBALD, E. H. H.

The Fighting Ships in the Royal Navy, 897-1984, edição revista,
Dorset, Blandford Press Poole, 1984

BRANDÃO, Fernando de Castro

Sinopse Cronológica da História Diplomática Portuguesa, Biblioteca
Diplomática, série A, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros,
1984

COSSERON, Serge (ed.)

História do Mundo, [vol. 13], *O Despertar das Nacionalidades
(1812-1856)*, ed. Portuguesa, Lisboa, Reader's Digest, 1998

ESPARTEIRO, António Marques

Catálogo dos Navios Brigantinos (1640-1910), Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1976

ID.

Três Séculos no Mar (1640-1910), 32 vols., Coleção Estudos, Lisboa, Ministério da Marinha, 1973-1987

GUEDES, Max Justo (coord. geral), MARTINS, Hélio Leôncio (coord. vol.)
História Naval Brasileira, vol. 3, Tomo I, Ministério da Marinha, Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro, 2002

LA RONCIÈRE, Charles de, CLERC-RAMPAL, G.

Histoire de la Marine Française, pref. L. Lacaze, Paris, Librairie Larousse, 1934

MAGALHÃES, José Calvet de

Breve História Diplomática de Portugal, Coleção Saber, 2ª edição, Mem Martins, Publicações Europa-América, 1990

MATTOSO, José (dir.)

História de Portugal, vol. 5. *O Liberalismo*, s.l., Círculo de Leitores, 1993

MEDINA, João (dir.)

História de Portugal – dos Tempos Pré-Históricos aos Nossos Dias, vol. VIII. *Portugal Liberal*, Alfragide, Ediclube, 1994

MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino

Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa, vols. VII (1669-1807) e VIII (1808-1975), 1ª ed., Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1989

OLIVEIRA, Maurício de

Armada Gloriosa - a Marinha de Guerra Portuguesa no Século XX (1900-1936), Lisboa, Parceria António Maria Pereira, 1936

RIBEIRO, José Silvestre

História dos Estabelecimentos Científicos Litterários e Artísticos de Portugal nos Successivos Reinados da Monarchia, tomo II, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1876, pp. 435-436

SELVAGEM, Carlos

Portugal Militar – Compêndio de História Militar e Naval de Portugal Desde as Origens do Estado Portucalense até ao Fim da Dinastia de Bragança, colecção Temas Portugueses, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, Setembro de 1991

SERRÃO, Joaquim Veríssimo (dir.)

História de Portugal, vols. VII (*A Instauração do Liberalismo*) e VIII (*Do Mindelo à Regeneração*), s.l., Editorial Verbo, 1985

SOARES, Joaquim Pedro Celestino

Quadros Navaes, ou Collecção dos Folhetins Maritimos do Patriota Seguidos de huma Epopeia Naval Portuguesa, 4 vols., Lisboa, Imprensa Nacional, 1861-69

TELO, António José

História da Marinha portuguesa. Homens, Doutrinas e Organizações 1824-1974, Lisboa, Academia de Marinha, 1999

THE NAVAL CHRONICLE

The Naval Chronicle: Containing a General and Biographical History of the Royal navy of the United Kingdom with a Variety of Original Papers on Nautical Subjects (1799-1818), vol. 18, Londres, J. Gold, 1807

VALENTIM, Carlos Manuel (coord.)

Patronos dos Cursos Tradicionais da Escola Naval 1936-2007, Almada, Escola Naval, Outubro de 2007

2. Bibliografia Específica

ALBUQUERQUE, Antonio Luiz Porto e

Da Companhia de Guardas-Marinhas e sua Real Academia à Escola Naval (1782-1982), Rio de Janeiro, Xerox, 1982

ANDREWS, Kenneth R.

The Concept of Corporate Strategy, Illinois, Richard D. Irwin Ontario, Irwin-Dersey, 1980

ARRIAGA, V. José de

História da Revolução Portuguesa de 1820, Porto, Livraria Portuense, Lopes & C.^a Editores, 1888

BETHELL, Leslie

História da América Latina – América Latina Colonial I, 2^a ed., S. Paulo, Edsup, 1998

BOITEUX, Lucas Alexandre

A Marinha de Guerra Brasileira nos Reinados de D. João VI e D. Pedro I (1807-1831), Rio de Janeiro, Imprensa naval, 1913

BONIFÁCIO, Maria de Fátima

História da Guerra Civil da Patuleia 1846-47, Lisboa, Editorial Estampa, 1993

BORREGO, Nuno Gonçalo pereira, PINA, Miguel Esperança, FREITAS, Lourenço Vilhena de

Os Titulares e os Oficiais da Patuleia – Ordens Gerais da Junta Provisória do governo Supremo do reino 1846-1847, Lisboa, Tribuna da História, 2009

BOTELHO, José Justino Teixeira

Novos Subsídios para a História da Artilharia Portuguesa, 2 vols., Lisboa, Comissão de História Militar, 1994

BRAGA, Cláudio da Costa

Tamandaré nas Guerras da Independência e Cisplatina, Concurso Marquês de Tamandaré, ano do bicentenário de nascimento do Patrono da Marinha do Brasil, Clube Naval, Departamento de Cultura, 2007

CAMINHA, João Carlos Gonçalves

"Formação da Marinha Imperial", *Navigator*, nº 10, Dezembro de 1974, pp 5-28

CANAS, António Costa, VALENTIM, Carlos Manuel

"Entre a Prática e a Teoria. A Criação de um Ensino Naval para Oficiais da Marinha de Guerra em Portugal (uma Breve Nota)", *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXXXVII, Julho-Setembro de 2007, pp 541-552

CARDOSO, João Freire, CANECO, M. Leal

"Escola de Artilharia Naval no seu Bicentenário", *VIII Colóquio Preparação e Formação Militar em Portugal*, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 1999, pp. 209-227

COMISSÃO BRASILEIRA DOS CENTENÁRIOS PORTUGUESES

Os Portugueses na Marinha de Guerra do Brasil, Rio de Janeiro, 1940

CORPO DE MARINHEIROS

O Corpo de Marinheiros da Armada no Seu 1º Centenário, Comando do Corpo de Marinheiros da Armada, Lisboa, Imp. da União Gráfica, 1956

COSTA, Abel Fontoura da

O Contra-Almirante Joaquim Pedro Celestino Soares: Estudo Biográfico, Lisboa, Typ. Empreza da História de Portugal, 1902

CRUZ JÚNIOR, A.,

O Mundo Marítimo Português na Segunda Metade do Século XVIII,
Lisboa, Edições Culturais da Marinha, Setembro de 2002

ESCOLA NAVAL

*200 Anos da Companhia de Guardas-Marinhas e da Sua Real
Academia*, Lisboa, Instituto Hidrográfico, Janeiro de 1985

ESPARTEIRO, António Marques

O Almirante Barão de Lazarim, sep. da Revista *Ocidente*, vol.
LXXXVII, Lisboa, 1969

ID.

*Três Datas que Importam à Independência do Brasil (1808-1815-
1922)*, comunicação ao colóquio "A Marinha e a Independência"
efectuada no Rio de Janeiro em Agosto de 1972, Lisboa, Centro de
Estudos de Marinha, 1972

ID.

O Almirante José Joaquim da Rosa Coelho, sep. Boletim Cultural da
C.M. do Porto, vol. XXXIV, fascs. 1-2, Porto, 1973

ID.

*Causas do Declínio da Marinha Portuguesa no Século XIX (1793-
1834)*, separata dos *Anais do Clube Militar Naval*, nºs 10-12, Lisboa,
Editorial Minerva, 1975-76

ID.

O Almirante Marquês de Nisa, Edições Culturais da Marinha, 1987

FONSECA, Henrique Alexandre da

"A Sala do Almirantado", in A. J. Malheiro do Vale (coord.), *Nau de
Pedra – Colectânea de Artigos de Vários Autores*, Lisboa, Ed.
Revista da Armada, 1988, pp. 59-63.

FONSECA, Moura da

As Comunicações Navais e a TSF na Armada – subsídios para a sua história (1900-1985), Lisboa, Edições Culturais de Marinha, Março de 1988

GOODWIN, Peter

The Ships of Trafalgar, the British, French and Spanish Fleets, October 1805, s.l., US Naval Institute Press, Setembro de 2005

HARBRON, John D.

Trafalgar and the Spanish Navy, s.l., US Naval Institute Press, 1988

LAINS, Pedro

“Causas do Colonialismo Português em África, 1822-1975, Análise Social, vol. XXXIII (146-147), 1978, pp. 463-496

MARTINS, Ana Canas Salgado,

Governança e Arquivos: D. João VI no Brasil, Lisboa, Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, 2007

MORAIS, Tancredo de

“Esboço Histórico”, *Os Primeiros Cem Anos da Escola Naval. 23-IV-1845 a 23-IV-1945*, Lisboa, Ministério da Marinha, 1945, pp. 29-30

PEDRA, José João Sequeira Ramos Rodrigues

“D. João VI, o Reino Unido de Portugal, do Brasil e Algarves. Uma Análise Estratégica, 1808 a 1821”, *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXXXVII, Outubro-Dezembro 2007, pp. 769-804

PEREIRA, José António Rodrigues

A Marinha Portuguesa na Época de Napoleão, vols. I (1793-1807 – *A Armada e a Europa*) e II (1807-1823 – *A Armada e o Brasil*), Lisboa, Tribuna da História, 2005

ID.

“Os Navios da Armada Real Portuguesa em 1807”, *Revista da Armada*, nº 413, Lisboa, Novembro de 2007, pp. 10-13

PREBLE, Geoffrey Henry

A Chronological History of the Origin and Development of Steam Navigation, Filadélfia, L. R. Hamersly & Co., 1885

PROENÇA, Maria Cândida

A Independência do Brasil – Relações Externas Portuguesas 1808/1825, Colecção Horizonte Histórico, Lisboa, Livros Horizonte, 1987

REBELO, José A. Costa

“Hospital da Marinha no seu Bicentenário” *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXXVII, Outubro-Dezembro 1997, pp. 791-800

SORIANO, Simão José da Luz

Historia da Guerra Civil e do Estabelecimento do Governo Parlamentar em Portugal, Compreendendo a Historia Diplomatica, Militar e Política deste Reino desde 1777 até 1834, 19 vols., Lisboa, Imprensa Nacional, 1866-1890

VALENTIM, Carlos Manuel

“O Almirante José Bernardo da Silva (1802-1878), Primeiro Director Geral dos Telégrafos”, *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXXXV, Janeiro-Março 2005, pp. 9-43

ANEXO A - PRINCIPAIS TRATADOS INTERNACIONAIS COM INTERESSE PARA PORTUGAL ASSINADOS ENTRE 1821 E 1851¹

- 01JUN1821 (Tunis) – Prorrogação da trégua luso-tunisina por mais um ano
- 12JUL1824 (Londres) – Início das negociações luso-brasileiras sob mediação inglesa e com participação de um representante da Áustria
- 29AGO1825 (Rio de Janeiro) – Tratado de paz com o Brasil
- 19JAN1827 – Convenção entre a Regente, D. Isabel Maria, e Jorge IV da Inglaterra sobre a manutenção em Portugal de um corpo de tropas britânicas
- 18-23OUT1827 – Protocolos secretos de Viena, assinados por representantes da Áustria e da Inglaterra, decidindo apoiar o regresso do Infante D. Miguel a Portugal
- 22ABR1834 (Londres) – Tratado da Quádrupla Aliança entre Portugal, Espanha, França e Inglaterra, para expulsão dos infantes D. Miguel de Portugal e D. Carlos de Espanha
- 19MAI1836 (Rio de Janeiro) – tratado de comércio e navegação entre Portugal e o Brasil
- 26DEZ1840 (Lisboa) - tratado de comércio e navegação entre Portugal e os EUA
- 03JUL 1842 (Lisboa) - tratado de comércio e navegação entre Portugal e a Inglaterra; tratado com a Inglaterra para a completa abolição da escravatura
- 20MAR1843 - tratado de comércio, amizade e navegação entre Portugal e o Império Otomano
- 20FEV1844 - tratado de comércio e navegação entre Portugal e a Prússia
- 18MAI1847 (Londres) – assinatura, pelos representantes da Quádrupla Aliança, do protocolo que renuncia a intervenção estrangeira em Portugal
- 18MAI1848 (Rio de Janeiro) – acordo luso-brasileiro, considerando como nacionais os navios portugueses no Brasil e os navios brasileiros em Portugal
- 17DEZ1850 - tratado de comércio e navegação entre Portugal e o reino da Sardenha
- 28FEV1851 - tratado de comércio e navegação entre Portugal e a Rússia

¹ Fernando de Castro Brandão, *Sinopse Cronológica da História Diplomática Portuguesa*, Biblioteca Diplomática, série A, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1984, pp. 78-92.

- 22JUN1851 – tratado luso-britânico que regula o comércio de escravos a norte do Equador, substituindo o de 19FEV1810

ANEXO B – LISTA DE NAVIOS DE GUERRA (1807-1857)¹

NAVIO	Peças	Ano Aquisição	Ano Abate
NAUS			
Conde D. Henrique	74	1763	1822
Martim de Freitas/D. Pedro I	64	1763	1822
D. João de Castro	64	1766	1822
Afonso de Albuquerque	64	1767	1822
S. Sebastião/Brasil/Le Grand Dragon	64	1767	1832
Princesa da Beira/Portuguesa	68	1769	1834
Príncipe Real	90	1771	1822
Medusa	74	1786	1822
D. Maria I/Cidade de Lisboa	74	1789	1810
Rainha de Portugal/Cabo S. Vicente	74	1791	1834
Vasco da Gama	80	1792	1822
Príncipe do Brasil	74	1802	1822
Príncipe Regente/D. João VI	74	1816	1852
Vasco da Gama (II)	80	1841	1873
FRAGATAS			
S. Francisco Xavier e St ^o António	30	1769	1820
Princesa do Brasil, a <i>Torta</i>	34	1774	1807
Real Fidelíssima	24	1777	1817
Temível Portuguesa/Afonso Albuquerque/Fénix Constitucional/Damão	44	1778	1844
Golfinho	40	1782	1814
Tritão	40	1783	1814

¹ António Marques Esparteiro, *Catálogo dos Navios Brigantinos (1640-1910)*, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1976.

NAVIO	Peças	Ano Aquisição	Ano Abate
Fénix	46	1787	1816
Minerva	48	1788	1809
S.João/Príncipe do Brasil	40	1789	1807
Princesa Carlota	48	1791	1812
Ulisses/Urânia	40	1792	1811
Vénus	36	1792	1827
Thétis	36	1793	1823
Activa	36	1796	1808
Pérola	44	1797	1831
Amazona	50	1798	1831
União/Ipiranga	50	1806	1823
Príncipe D. Pedro	36	1810	1830
Sucesso/Niterói	42	1818	1823
Real Carolina/Paraguaçu		1819	1822
Três Reinos Unidos		1819	1820
Imperatriz Leopoldina	54	1820	1823
Constituição/Princesa Real/Duquesa de Bragança	50	1821	1854
Martim de Freitas/5 de Julho	48	1822	1834
Constituição/Diana		1822	1831
Rainha de Portugal	46	1831	1854
D. Maria II	44	1831	1850
D. Pedro	46	1832	1854
D. Fernando II e Glória	50	1843	1963
CORVETAS			
Real Voador	22	1796	1808
Andorinha	24	1797	1810
Princesa da Beira	26	1798	1841
N. S ^a dos Milagres e Beleza do Mar	18	1800	1810

NAVIO	Peças	Ano Aquisição	Ano Abate
Invencível		1806	1814
S. Pedro de Alcântara		1811	1821
Carrasco		1817	1817
Maria Teresa		1817	1819
Vitória		1817	1817
Princesa Real/Cacela	22	1818	1834
Maria da Glória	30	1818	1822
Lealdade	24	1820	1831
10 de Fevereiro/Urânia	24	1821	1850
Regeneração	24	1821	1839
Rainha Carlota	18	1821	1822
Salamandra/Infanta Regente	24	1821	1850
Constituição/Infante D. Miguel	24	1822	1827
Heroína/24Julho/Tritão	26	1822	1825
S. Domingos Eneias	24	1822	1823
Conceição e Oliveira	26	1822	1823
Restauração	22	1822	1823
S. Gualter	26	1822	1823
Príncipe do Brasil		1822	1823
Cybelle/Elisa	24	1823	1839
Restauradora		1823	1823
Isabel Maria	24	1825	1854
D. João I	24	1828	1874
Portuense	24	1830	1834
Juno/Amélia		1831	1834
Regência de Portugal		1831	1841
Constituição (II)	13	1832	1833
Vila da Praia		1832	1832
Aurora	20	1833	1819
8 de Julho	24	1834	1856
Relâmpago	20	1840	1853

NAVIO	Peças	Ano Aquisição	Ano Abate
General Marinho		1841	1843
Iris	24	1843	1853
Porto	24	1848	1858
Goa	24	1851	1873
BERGANTINS/BRIGUES			
Lebre	24	1788	1821
Voador	24	1790	1823
Serpente do Mar/Calypso		1791	1821
Diligente/Palhaço	24	1792	1807
Balão	20	1792	1822
Gavião	22	1796	1814
Benjamim	24	1797	1828
Vigilante		1798	1812
Boaventura	22	1799	1814
Real João	20	1799	1822
S. José Espadarte		1799	1807
Vingança	18	1800	1814
S. João Baptista	16	1800	1826
Condessa de Resende/Vulcano	20	1803	1813
S. Luís	14	1803	1812
S. Pedro de Alcântara	16	1804	1809
Príncipezinho		1807	1822
Princesa Carlota		1807	1810
Dois Corações		1808	1808
Infante D. Pedro		1808	1822
Mercúrio	4	1808	1822
Belisário	18	1809	1810
Destemido		1809	1820
Atrevido		1809	1823

NAVIO	Peças	Ano Aquisição	Ano Abate
Audaz	20	1810	1854
Falcão		1811	1811
Previdente		1811	1819
Pégaso	14	1814	1826
Júpiter		1814	1814
Falcão (II)	10	1816	1826
Real Pedro		1816	1822
Glória	18	1816	1829
Gaivota do Mar/Liberal	24	1817	1823
Leopoldina	10	1817	1822
Infante D. Miguel/Maranhão		1817	1823
Constância		1817	1832
Tejo	20	1818	1851
Reino Unido	18	1818	1822
S. Pedro de Alcântara (II)		1818	1818
13 de Maio	20	1818	1833
Providência	22	1819	1834
Estrela		1819	1834
Infante D. Sebastião	20	1819	1831
Prontidão	16	1820	1823
Santa Rita		1820	1820
Pandora		1820	1820
S. Boaventura	4	1822	1846
Rio da Prata/Leopoldina	10	1823	1823
D. Estêvão de Ataíde/Villa-Flor	16	1825	1862
Elisa		1825	1833
Neptuno	20	1826	1828
Memória		1828	1831
22 de Fevereiro		1828	1835
D. Pedro	16	1830	1845
Rómulo		1830	1830

NAVIO	Peças	Ano Aquisição	Ano Abate
Pangim	10	1830	1835
22 de Fevereiro (II)		1831	1831
Liberal	6	1831	1843
Boa Esperança		1831	1835
23 de Julho	10	1832	1833
Cleópatra		1832	1832
Valente		1832	1832
Açor		1832	1832
Mindelo		1832	1832
Frederico Africano Oriental		1833	1833
Carabina		1833	1833
Faro	6	1833	1845
Tâmega	16	1840	1853
Vouga	16	1840	1856
Caçador Africano		1841	1846
D. João de Castro	12	1841	1861
Douro	20	1844	1851
Mondego	20	1844	1860
Serra do Pilar		1845	1852
Despique de Inveja		1846	1856
Moçambique		1847	1856
Carvalho		1847	1857
Corimba	6	1848	1854
Sado		1853	1860
D. Pedro V	16	1855	1855
Pedro Nunes	12	1856	1874
ESCUNAS			
Ninfa	8	1800	1807
Furão	8	1806	1807

NAVIO	Peças	Ano Aquisição	Ano Abate
Curiosa	12	1807	1813
General Magalhães		1808	1809
D. Carlos		1808	1809
Invincível Meneses	4	1808	1823
Sidney Smith		1808	1809
Conceição	4	1809	1819
D. Maria Teresa		1812	1823
Cossaca		1816	1822
Festiva		1816	1816
Ligeira		1816	1821
Tártara		1816	1823
Real Artilheira	4	1817	1824
Leopoldina	10	1817	1822
Kalmuka		1817	1822
Ninfa (II)		1817	1829
Velha de Diu		1817	1823
Bom Português		1818	1826
Oriental		1818	1819
Maria Isabel	4	1818	1823
Ulana		1819	1823
D. Álvaro Costa		1819	1819
Circe		1819	1819
Isabel Maria	3	1819	1823
Mameluca		1819	1819
Correio do Pará		1819	1819
Luís de Camões	4	1819	1822
6 de Fevereiro		1819	1822
Maria Emília		1819	1819
Princesa Real		1819	1822
Afra		1820	1822
D. Maria Zeferina		1821	1822

NAVIO	Peças	Ano Aquisição	Ano Abate
Fidelidade		1821	1821
Andorinha		1821	1823
Emília		1822	1823
Conceição (II)	6	1822	1828
Lusitânia		1822	1822
Espadarte		1823	1823
N ^a Sr ^a da Glória		1823	1823
Triunfo da Inveja		1828	1834
Coquete	7	1831	1833
Escuna Real		1831	1833
S. Bernardo		1831	1833
Prudência		1831	1833
Terceira	3	1832	1832
Eugénia	6	1832	1833
Graciosa	1	1832	1833
Faial		1832	1842
Amélia	8	1833	1842
Algarve	2	1834	1838
Maria Isabel (II)	2	1835	1836
Esperança	6	1835	1847
Boa Vista	4	1838	1850
Cabo Verde	8	1838	1863
D. Clara		1839	1841
Ninfa (III)	6	1841	1853
Conselho do Governo	1	1841	1860
Constituição	6	1841	1852
Ermelinda		1841	1846
Meteoro	6	1843	1856
15 de Agosto		1843	1852
Duque da Terceira	4	1845	1854
Conde do tojal	5	1846	1856

NAVIO	Peças	Ano Aquisição	Ano Abate
Infante D. Henrique		1846	1849
Voador		1846	1849
Ilustre portugal e Castro		1849	1860
4 de Abril		1849	1857
Conde do Faial		1850	1850
Vénus		1854	1855
CHARRUAS/TRANSPORTES			
S. João Magnânimo	26	1797	1845
Princesa Real	24	1797	1853
Príncipe da Beira		1797	1816
S. Carlos Augusto	20	1797	1811
Príncipe Real	26	1800	1817
Maria Teresa		1806	1814
Património		1816	1820
Lucónia		1818	1823
Príncipe Real (II)	18	1818	1856
Orestes (mercante armado)	24	1820	1831
Gentil Americana (mercante armado)	10	1820	1822
Luísa		1821	1822
Conde de Peniche		1821	1823
Minerva		1828	1829
Susana		1829	1829
Fluminense (mercante armado)		1830	1836
Falcão		1845	1853
Moçambique		1846	1850
Bonfim		1847	1852
Voador	1	1848	1850
Esperança	1	1849	1856
Dande		1849	1849

NAVIO	Peças	Ano Aquisição	Ano Abate
Trindade		1852	1866
Rodvalho	1	1856	1861
IATES			
N ^a Sr ^a Bom Sucesso		1793	1809
N ^a Sr ^a Livramento		1803	1807
N ^a Sr ^a Monte Carmo		1804	1811
S. Martinho da Nazaré		1807	1858
St ^o António		1808	1809
St ^o António (II)		1808	1843
N ^a Sr ^a Bom Despacho		1809	1844
N ^a Sr ^a do Monte		1809	1811
N ^a Sr ^a do Resgate		1809	1834
S. Martinho de Todos-os-Santos		1810	1813
N ^a Sr ^a Conceição		1811	1821
Santa Ana		1812	1834
S. José, Sagrada Família		1816	1833
St ^a Isabel	1	1819	1854
n ^o 1		1821	1821
Monte de Ouro		1821	1829
Felicidade		1824	1863
S. Martinho e Almas		1828	1828
S. Miguel	1	1829	1856
S. José		1829	1832
Divina Providência		1829	1834
Santa Luzia		1829	1830
N ^a Sr ^a Livramento (II)		1832	1834
Sousa Bastos		1832	1832
Novo Sacramento		1833	1833
Aurora Brilhante		1833	1833

NAVIO	Peças	Ano Aquisição	Ano Abate
Soledad		1833	1834
Feliz Pensamento		1833	1834
S. Martinho da Nazaré (II)		1838	1849
19 de Maio	1	1849	1860
S. Pedro	2	1852	1865
D. Pedro V	5	1857	1862
VAPORES			
Napier		1833	1839
Terceira		1833	1856
Conde do Tojal		1845	1856
Duque do Porto		1845	1847
Mindelo		1845	1872
Porto		1847	1847
Infante D. Luís		1847	1867
Duque de Saldanha		1852	1854
Argus		1852	1877
Lince		1852	1877
PATACHOS			
Bom Jesus		1829	1830
Carmo e Almas		1830	1830
Zambeze		1847	1850
Vitória		1831	1832
GALVETAS			
N. Sr ^a do Amparo		1771	1831
St ^o Inácio		1771	1820

NAVIO	Peças	Ano Aquisição	Ano Abate
CAÍQUES			
Caíque-canhoneira nº1		1810	1819
Inveja		1816	1850
Nª Srª Piedade		1817	1838
nº 2		1817	1835
Aragão		1818	1818
Ave-Maria		1818	1819
Leão		1819	1819
13 de Maio		1823	1840
Stº António e Almas		1828	1828
15 de Setembro		1833	1833
Restauração		1833	1874
24 de Fevereiro		1834	1834
23 de Julho		1834	1834
Tejo		1837	1860
Serra do Pilar		1837	1868
9 de Setembro		1839	1839
Mindelo		1844	1862
Vigilante		1847	1847
nº 3		1848	1866
LANCHAS			
Nº 17		1844	1844
Nº24		1844	1845
LORCHAS			
Leão		1807	1807

NAVIO	Peças	Ano Aquisição	Ano Abate
Nº 15		1850	1850
Nº 19		1850	1850
Nº 14		1851	1852
Nº 47		1851	1852
Adamastor		1851	1854
Tritão		1852	1854
Amazona		1854	1857
PANGAIOS			
7 de Setembro		1845	1845
8 de Setembro		1845	1845
Pemba		1845	1846
SUMACAS			
Paquete	2	1808	1809
Ninfa	2	1808	1808
Conceição		1822	1825
DIVERSOS			
N. Srª Conceição	9	1802	1812
Inconquistável	26	1809	1810
Palas	18	1809	1810
Indiana	24	1810	1810
S. Miguel	16	1810	1810
N. Srª Monte Carmo	9	1811	1811
4 de Abril		1821	1835
Ilustre Zargo	9	1827	1837
D. João de Castro	8	1827	1837

NAVIO	Peças	Ano Aquisição	Ano Abate
Ilustre Portugal e Castro	6	1828	1842
S. Bernardo	8	1831	1832

ANEXO C – OFICIAIS DA MARINHA PORTUGUESA QUE SERVIRAM O BRASIL APÓS A INDEPENDÊNCIA

Oficiais de Marinha¹:

NOME	POSTO
ABREU, José Maria de	CFR
ALCÂNTARA, Francisco Xavier de	2TEN(G)
ALMEIDA, José Carlos de	CTEN (G)
ALMEIDA, José Maria de	VALM
ALMEIDA, Luís Caetano de	ASPOF
ALVIM, Miguel de Sousa Melo e	CFR
ANDRADE, José Teodoro de	2TEN (G)
ANDRADE, Paulo Freire de	CMG(G)
ARANHA, Germano Máximo de Sousa Leal	2TEN
ARAÚJO, Joaquim José de	1TEN
ARAÚJO, Tomás Joaquim de	2TEN
ASSIS, Mateus Francisco de	2TEN (G)
AZEVEDO, Luís Augusto de	GMAR
AZEVEDO, Pedro Maria de	GMAR
BANHOS, Francisco da Silva	2TEN (G)
BAPTISTA, Estêvão do Vale	1TEN(G)
BARRETO, Frederico da Costa	GMAR
BARRETO, Jacinto Alves Moniz	2TEN
BASÍLIO, José Joaquim	2TEN (G)
BEAUREPAIRE, Teodoro de	CTEN
BITTENCOURT, Ângelo Pietra	GMAR
BOISSON, Baltazar Victor Maria	2TEN
BOISSON, José Froper	1TEN
BORJA, Francisco de	2TEN

¹ Lista da armada de 1831, [AGM 2014].

NOME	POSTO
BRITO, Diogo Jorge	CMG
BRITO, Francisco António Vitorino Xavier de	ASPOF
CABRAL, José Maria da Cunha	CTEN
CAÇÃO, Félix Joaquim dos Santos	CTEN
CAMPELO, Manuel de Sequeira	CTEN
CARRILHO, João	2TEN (G)
CARVALHO, Agostinho José de	2TEN(G)
CARVALHO, António José de	CTEN
CARVALHO, António Pedro de	2TEN
CARVALHO, Feliciano José de	ASPOF
CARVALHO, José Lázaro de	ASPOF
CARVALHO, Rafael José de	2TEN
CASTELO, José Máximo	1TEN (G)
CASTRO, Francisco Bibiano de	1TEN
COELHO, António Firme	ASPOF
COELHO, António Pedro	1TEN(G)
CORTE REAL, José Joaquim de Azevedo	ASPOF
COSTA, Desidério Manuel da	CFR
COSTA, José Manuel da	ASPOF
COUTINHO, D. Francisco Maurício de Sousa	CTEN
COUTO, António Joaquim do	CTEN
COUTO, António Leocádio do	2TEN
CUNHA, Manuel Gonçalves Luís da	CFR
CUNHA, Pedro da	2TEN
DELFIN, Manuel Marques Pereira	2TEN (G)
DEUS, João de	2TEN
DULTRA, João Baptista da Silva	CTEN
EDGAR, José	1TEN
FARINHA, Manuel António	CESQ
FAUSTINO, José Joaquim	1TEN

NOME	POSTO
FERREIRA, Joaquim Leal	GMAR
FERREIRA, José Maria	2TEN
FOLHA, Domingos Ribeiro	2TEN (G)
FONSECA, Joaquim Bento da	CTEN
FREIRE, Bernardino de Sena Correia	CMG
FREITAS, José António de	CTEN
FREITAS, Maximiano José de	2TEN
FREITAS, Rodrigo Teodoro de	2TEN
FROTA, António José Falcão da	CTEN
GAMA, Francisco Rebelo da	CTEN
GAMA, Paulo José da Silva	VALM
GARÇÃO, António Salema Freire	CTEN
GARCIA, Francisco Correia	1TEN
GONZAGA, João Bernardino	CFR
GUEDES, Rodrigo Pinto	ALM
ISIDORO, Henrique	ASPOF
JOSÉ, Daniel	ASPOF
JOSÉ, Lourenço	2TEN
KOL, José Eduardo Vandell	2TEN
LAMARE, Joaquim Raimundo de	CMG
LAMARE, Rodrigo António de	CDIV
LARANJA, Carlos dos Santos	1TEN
LEITE, José da Silva	2TEN (G)
LEMOS, João Manuel de	1TEN
LIMA, José Joaquim de	2TEN (G)
LIMA, José Manuel de	CFR
LOBÃO, Francisco da Silva	GMAR
LOBO, Rodrigo Ferreira	VALM
LOPES, João Pedro dos santos	GMAR
LOPES, José dos Santoa	CMG(G)

NOME	POSTO
LOPES, Manuel José da Silva	2TEN (G)
LOURENÇO, João Baptista	CFR
LOURENÇO, Joaquim Baptista	CFR
LUÍS, Manuel Gonçalves	CFR (G)
LUZ, Rodrigo Martins da	CMG
MACHADO, Joaquim leal da Silva	GMAR
MADRUGA, Francisco Pereira Nunes	2TEN (G)
MAIA, Feliciano Inácio da	1TEN(G)
MAIA, José Inácio da	CTEN
MARQUES, Luís José	ASPOF
MARTINS, Joaquim	CMG
MELO, Fernando José de	CTEN
MELO, Francisco Agostinho de	CMG
MELO, João Henriques de Carvalho e	GMAR
MELO, Luís Correia de	ASPOF
MENEZES, Custódio José da Silva e	CMG (G)
MENEZES, Julião Alves de	2TEN
MIRRIATT, Frederico	1TEN
MONCORVO, José Domingues	CFR
MONTENEGRO, Luís José dos Reis	ASPOF
MORAIS, José de	2TEN (G)
MOREIRA, Luís da Cunha	ASPOF
MOREIRA, Luís da Cunha	CMG
MOURA, António Gomes	CFR
NEGRÃO, José Caetano Figueira	CFR
NEVES, Luís António da Silva	CFR (G)
NOGUEIRA, Silvestre José	2TEN
NUNES, Pedro António	CMG
OLIVEIRA, João Francisco de	2TEN (G)
OLIVEIRA, Pedro Ferreira de	2TEN (G)

NOME	POSTO
PACHECO, Francisco António da Silva	CESQ
PAIÃO, Elias António	2TEN
PAIVA, João Henriques de	1TEN (G)
PEREIRA, Jacinto Roque de sena	CTEN
PEREIRA, Luís Barroso	CTEN
PICANÇO, José correia	GMAR
PIMENTEL, Braz Cardoso Barreto	CESQ
PINTO, Francisco Rodrigues de Lima	CTEN
PINTO, José Maria	2TEN
PINTO, José Pereira	CTEN
PINTO, Miguel de Oliveira	CESQ
PIRES, Cipriano José	1TEN (G)
PIRES, Joaquim José	CFR
PIRES, José Gonçalves	2TEN (G)
PITADA, João Evangelista de A.	2TEN (G)
PORTUGAL, João ferreira dos Reis	CFR (G)
PRIMEIRO, José dos Santos	1TEN
RAPOSO, José Joaquim	2TEN(G)
REGIS, João Francisco	2TEN
REIS, António dos	1TEN
REIS, Camilo Caetano dos	2TEN (G)
REIS, Isidro dos	2TEN (G)
REIS, João da Cruz dos	CFR (G)
RIBEIRO, Guilherme Cipriano	CFR (G)
RIBEIRO, José António de França	2TEN
RIBEIRO, Luís António	1TEN
RIBEIRO, Sebastião José	1TEN
RODRIGUES, António José	2TEN
RODRIGUES, Fernando Libório	CTEN
RODRIGUES, José Tomás	CFR

NOME	POSTO
ROSA, António da Fonseca	2TEN (G)
ROSA, Francisco Alves de Castro	ASPOF
SÁ, Félix Correia de	GMAR
SAIÃO, Francisco Cândido Vilory	2TEN
SALAZAR, João Monteiro	2TEN
SANTA RITA, José de	CTEN
SANTOS, António Alberto dos	2TEN
SANTOS, João António dos	CFR
SANTOS, Joaquim Correia dos	CTEN (G)
SANTOS, Manuel Inácio dos	2TEN
SANTOS, Tristão Pio dos	CMG (G)
SARMENTO, Francisco de Paula	2TEN (G)
SARMENTO, Pedro Maria de Sousa	CFR (G)
SAZES, João dos Santos de	CTEN
SCHULTZ, Faustino José	CFR (G)
SENA, Jacinto Roque de	CTEN
SILVA, João da	2TEN (G)
SILVA, João Justiniano Gomes da	CTEN
SILVA, José de Paiva e	2TEN
SILVA, Luís Pacheco da	2TEN (G)
SILVA, Manuel José da	1TEN(G)
SILVA, Manuel José da	2TEN(G)
SILVEIRA, D. Joaquim José da	CTEN
SILVEIRA, José Inácio da	2TEN (G)
SILVEIRA, Matias José da	2TEN (G)
SKERT, Filipe	2TEN
SOARES, José Maria de Sousa	1TEN
SOUSA, Caetano Alexandrino de	1TEN (G)
SOUSA, João Baptista de	GMAR
SOUSA, Joaquim Guilherme Rodrigues de	1TEN

NOME	POSTO
SOUSA, Joaquim José de	1TEN
SOUSA, Luís Inácio de	2TEN
SOUTINHO, José	2TEN
TEIVE, Francisco de Assis Cabral e	CTEN
TEIXEIRA, Joaquim José	1TEN (G)
TELES, Francisco Maria	CDIV
TORRES, Brás Francisco	ASPOF
TORREZÃO, Augusto Xavier Nogueira	ASPOF
TOTA, Alexandre José	ASPOF
VALE, Domingos Fortunato do	1TEN
VASCONCELOS, Francisco Rangel de	ASPOF
VELOSO, Fideles José da Silva Ribeiro	CFR (G)
VIANA, José Joaquim	2TEN (G)
VIANA, Pedro José Correia	CTEN
VIEIRA, José dos Santos	1TEN(G)
VITÓRIA, Cândido Francisco de Brito	CMG
VITORINO, José	2TEN
WOLF, Augusto Manuel	ASPOF
WOLF, João António	ASPOF
WOLF, Luís Guilherme	ASPOF

Outros Oficiais³⁶⁷:

ANJO, Rafael Lopes
BARBOSA, Joaquim Estanislau
BARBUDA, Francisco Maria Gordilho
BILSTEIN, Ernesto Frederico Verna
BONTEMPO, Fernando António da Silveira
BOTAS, João Francisco de Oliveira
CARDOSO, José Rodrigues Freire
CARVALHO, Francisco Pires de
CASTRO, José Geraldino de
CASTRO, Justino Xavier de
CIRÍACO, José Luiz
COLONA, António Frederico Pascoal
CORREIA, José de Sousa
COSTA, Augusto Maria da Fonseca e
COSTA, José Jordão da
CUNHA, António Ernesto Lassance e
CUNHA, Guilherme Carlos Lassance e
EVANGELISTA, Marcos José
FARIA, António Correia Picanço de
FERRAZ, António Caetano
FERREIRA, José Mamede
FERREIRA, Rodrigo José
FIGUEIREDO, António Carlos Figueira de
FIGUEIREDO, Joaquim Manuel de Oliveira
HEITOR, Manuel Cardia
INÁCIO, Joaquim José
JUNQUEIRA, Manuel Joaquim de Sousa
LACOMBE, Aquiles
LIMA JÚNIOR, Joaquim Pereira Viana de
LIMA, Augusto Pereira Viana de
LISBOA, Augusto Venceslau da Silva
LOPES, António Alberto dos Santos

³⁶⁷ Comissão Brasileira dos Centenários Portugueses, *Os Portugueses na Marinha de Guerra do Brasil*, Rio de Janeiro, 1940, pp. 397-402.

MATA, João José da
MELO, António Félix Correia de
MENEZES, Alexandre Luiz de Sousa e
NÉRI, Isidoro António
NOGUEIRA, José Maria
NUNES, João Clímaco
NUNES, Severiano
OLIVEIRA, Joaquim José de
OLIVEIRA, Luiz José de
PACHECO, Sabino António da Silva
PAIXÃO, António Francisco da
PECURÁRIO, Joaquim Agostinho
PENEDO, João Augusto
PEREIRA, António Francisco
PERES, Jorge Joaquim
PINHEL, Manuel Lopes
PINTO, António José de Andrade
PIRES, António Manuel
PIRES, Francisco Miguel
PORTUGAL, António Joaquim dos Reis
POSSOLO, Fernando José
PRIMEIRO, António Joaquim dos Santos
REIS, Ernesto Augusto dos
REIS, Manuel Pedro dos
SÁ, António Rebelo Borges de
SANTOS, António Alves dos
SANTOS, António Januário dos
SANTOS, Eliziário António dos
SILVA, Francisco Manuel Barroso da
SILVA, Francisco Romano da
SILVA, João Baptista Lourenço da
SILVA, Joaquim Sabino da
SOUSA, António Joaquim de
SOUSA, José António Lopes de

TAVARES, Inácio Eugénio
TORREZÃO, Augusto Maximino Rolão de Almeida
VALE, Henrique Manuel de Morais e
VEIGA, Amaro Emílio da
VEIGA, Luiz Severiano da
VIDAL, Francisco Duarte da Costa
VITÓRIA, José Gonçalves
WANDENKOLK, João Maria
WANDENKOLK, José Eduardo

ANEXO D – RELAÇÃO DE CASTIGOS E RECOMPENSAS NA MARINHA DERIVADOS DAS LUTAS POLÍTICAS (1828-1847)

Condenados à Morte Liberais¹:

NOME	POSTO
CHABY, António Bernardo Pereira	ASPOF
FREIRE, Alexandre Manuel Moreira	BRIG
SCARNICCHIA, Jaime Chaves	SOLD

Presos Liberais²:

NOME	POSTO
MENDONÇA, Estanislau António de	CMG
CHAVES, Firmino António Guerreiro	2TEN

Degradados Liberais³:

NOME	POSTO
BENEVIDES, José Joaquim Salinas	2TEN
FREIRE, Jacinto Pimentel Moreira	ASPOF
TORRES, António José	2PIL

Emigrados Liberais⁴:

NOME	POSTO
ALVES, José Joaquim	CMG(G)
AMARAL, João Maria Ferreira do	2TEN
AZEVEDO, Hermano Bastos de	2TEN
CABEDO, José Maximiliano da Costa	CTEN
CASTELO BRANCO, Joaquim Pedro	2TEN
CHAUTARD, Inácio	2TEN
CORDEIRO, Manuel Tomás da Silva	1TEN
DIAS, Luís José	2TEN

¹ I.A.N./T.T., *Gazeta de Lisboa*, 8 de Março de 1829, nº 58, pp. 236-240.

² A.C.M., Comissões sobre assuntos de Marinha, documentos avulsos, sala 6, cx. 114.

³ I.A.N./T.T., *Gazeta de Lisboa*, 8 de Março de 1829; A.C.M., Comissões sobre assuntos de Marinha

⁴ A.C.M., Comissões sobre assuntos de Marinha.

NOME	POSTO
FRANÇA, Ricardo José Roiz	1TEN
FRANCO, Francisco Soares	1TEN
GUIMARÃES JÚNIOR, Isidoro Francisco	1TEN
GUTERRES, João Anacleto	CMG(G)
LEAL, António Maximiliano	CTEN
LEITE, José Xavier Bressane	CTEN
LEOTE, José Caetano de Bulhões	2TEN
LIMA, José Joaquim Lopes de	2TEN
LIMPO, Francisco Pedro	CFR
LOPES, Carlos Craveiro	2TEN
MARQUES, Torcato José	CTEN
PESSOA, António Gabriel Pereira	CFR
PINTO, Joaquim José de Andrade	2TEN
RODOVALHO, João Máximo da Silva	2TEN
RODOVALHO, Vitorino José da Silva	2TEN
ROIZ, António Herculano	1TEN
SAMPAIO, Francisco António de	2TEN
SANTA RITA, Fernando José de	CTEN
SCARNICCHIA, António Vicente	CTEN
SILVA, José Bernardo da	2TEN
SILVA, José Maria Pereira da	CFR
SOARES, Januário Pedro Celestino	1TEN
SOARES, Joaquim Pedro Celestino	2TEN
SOUSA, José de	CMG
SOUSA, José Dias de	2TEN
VILAR, Joaquim Gomes da silva	CFR(G)

Oficiais Promovidos por Distinção ao Serviço das Forças Liberais⁵:

NOME	POSTOS
AMARAL, João Maria ferreira do	2TEN/1TEN/CTEN
BELLINI, Joaquim da Silva	2TEN/1TEN

⁵ A.C.M., Livro-Mestre do Corpo da Armada Real, nº380, tomo 4.

NOME	POSTOS
CUNHA, Pedro alexandrino da	2TEN/1TEN/CTEN
DIAS, Luís José	2TEN/1TEN/CTEN
GUIMARÃES JÚNIOR, Isidoro Francisco	GMAR/2TEN/1TEN
LEITE, João Bressane	GMAR/2TEN/1TEN
LEITE, José Xavier Bressane	CTEN/CFR/CMG
LEOTE, João Caetano de Bulhões	2TEN/1TEN/CTEN
LIMA, José Joaquim Lopes de	2TEN/1TEN/CTEN
RODRIGUES, António Herculano	2TEN/1TEN/CTEN
SILVA, José Bernardo da	2TEN/1TEN/CTEN
SOARES, Joaquim Pedro Celestino	2TEN/1TEN/CTEN
SOUSA, António Sérgio de	VOL/2TEN/1TEN
SOUSA, José dias de	2TEN/1TEN/CTEN

Separados do Serviço por Conotação com o Partido Absolutista⁶:

Armada:

NOME	POSTO	OBS.
AGUIAR, Domingos Roberto de	1TEN	
ALMEIDA, Luís Correia de	2TEN	
AMORIM, José Joaquim de	CFR (G)	
ANDRADE, João José Fernandes de	CTEN	
ARAGÃO, Bernardo António Ximenes de	CFR (G)	
ARNAUT, Jerónimo Emiliano	1TEN	
AURORA, António Miguel	2TEN	
AZAMBUJA, Francisco Solano Pereira de	1TEN	
BAPTISTA, Sebastião José	1TEN	
BARBOSA, Miguel	1TEN	
BORGES, Jacinto António Cordeiro	1TEN	Reintegrado 28NOV1840
CAMPOS, António Maria de	2TEN	Reintegrado 28NOV1840
CAMPOS, João Félix Pereira de	CDIV	Reintegrado 28NOV1840
CHAVES, Jose Teodoro da Costa	1TEN (G)	Reintegrado 28NOV1840
CORREIA, Pedro José	1TEN	

⁶ A.C.M., Ordem da Armada nº 1, 28 de Agosto de 1835, pp. 1-2, Ordem da Armada nº 75, 30 de Novembro de 1840, pp. 578-579 e Livro Mestre do Corpo da Armada Real, nº380.

NOME	POSTO	OBS.
COUTINHO, António Pedro	2TEN	Reintegrado 28NOV1840
COUTO, José da Costa	1TEN	
ESTEVES, Manuel Luís	2TEN	Reintegrado 1836
EVERARD, Francisco Inácio de Miranda	CDIV (G)	Reintegrado 28NOV1840
EVERARD, José Carlos de Lara	2TEN	Reintegrado 28NOV1840
FERREIRA, Joaquim José	CFR	
FONSECA, João Francisco da	1TEN	
FONSECA, Joaquim Bento da	CTEN	
FRANCO, Francisco Duarte da Silva	1TEN	
FREIRE, José Ventura da Costa	2TEN	Reintegrado 28NOV1840
GÓIS, Manuel de Sousa	2TEN	
GONÇALVES, Francisco	1TEN	
GONÇALVES, José	CFR (G)	Reintegrado 28NOV1840
GOUVEIA, António Joaquim de	1TEN	
GRAÇA, António Ricardo	CTEN	
GUEDES, Joaquim José de Castro	CTEN	Reintegrado 28NOV1840
HENRIQUES, Bernardo José	1TEN	Reintegrado 28NOV1840
HOLBECH, Francisco Bernardo	2TEN	Reintegrado 28NOV1840
LACERDA, Luís José Correia de	2TEN	Reintegrado 28NOV1840
LEMONS, Alexandre Evaristo de	1TEN	
LENCASTRE, D. Pedro José de	CTEN	
LOBO, Henrique Evaristo	CTEN	
MACHADO, Teófilo Rogero	CFR	
MATIAS, Feliciano José	1TEN	
MESQUITA, Joaquim José de	1TEN	
MESQUITA, José Caetano de	CFR (G)	Reintegrado 28NOV1840
MESQUITA, Severiano José de	1TEN	
OLIVEIRA, Anselmo José Carlos de	1TEN	Reintegrado 28NOV1840
OLIVEIRA, António Severo de	2TEN ECN	Reintegrado 28NOV1840
PAIS, Francisco Luís	2TEN	
PEREIRA, José Maria Dantas	CDIV	
PINHO, Pedro Valente da Costa Loureiro e	2TEN	
PIRES, António Manuel	1TEN	

NOME	POSTO	OBS.
PREGO, Henrique da Fonseca de Sousa	VALM	Reintegrado 28NOV1840
PREGO, José de Melo Gouveia	1TEN	Reintegrado 28NOV1840
PUPSICH, António	CDIV	
PUSSICH, Jerónimo António	CTEN	
REBOXO, Domingues Freire	CTEN	Reintegrado 28NOV1840
REGO, José Joaquim do	2TEN	
RUBIM, Francisco Alberto	CMG (G)	Reintegrado 28NOV1840
SÁ, Luís Maria da Costa e	1TEN	
SALGADO, João António	CDIV (G)	
SANTOS, Ladislau Benevenuto dos	CTEN	
SCHULTZ, José Pedro Marcelino	CFR (G)	
SILVA, António Teles de Faria e	2TEN	Reintegrado 28NOV1840
SILVA, João Ferreira da	CTEN	
SILVA, Pedro José de Abreu e	2TEN	
SILVA, Torquato Martiniano da	CMG (G)	Reintegrado 28NOV1840
SOUSA, João de Oliveira e	1TEN	
SOUSA, José Maria de	2TEN	
TORRES, João Alexandre Monteiro	2TEN	
VALADIM, Tomás Henrique	CTEN	
VALE, Domingos Fortunato do	1TEN	
VALLE, Manuel José da Costa	CTEN	
VIANA, António José Pereira	1TEN	Reintegrado 28NOV1840

Brigada Real de Marinha:

NOME	POSTO	OBS.
ALMEIDA, Luís Fortunato de	1TEN	Reintegrado 28NOV1840
AMARAL, Bernardo António do	1TEN	
ARAÚJO, José Pinto de	2TEN	Reintegrado 28NOV1840
CASTELÃO, Izidoro José	1TEN	Reintegrado 28NOV1840
COSTA, José António da	Cirurg.	Reintegrado 28NOV1840
FERREIRA, António da Silva	2TEN	
FONSECA, António de Paula Saraiva e	TCOR (G)	
GAMA, Joaquim Januário Pereira da	1TEN	Reintegrado 28NOV1840

NOME	POSTO	OBS.
GARCEZ, Joaquim Ricardo	2TEN (G)	Reintegrado 28NOV1840
HENRIQUES, António	1TEN	
MACEDO, D. Duarte da Costa de Sousa	MAJ	Reintegrado 28NOV1840
MAFRA, Henrique de Sousa	MAJ	Reintegrado 28NOV1840
MAFRA, Manuel de Sousa	CAP	Reintegrado 28NOV1840
MENESES, Marcos Caetano de Abreu e	COR	
MONTEIRO, José Maria	2TEN	
NEVES, João Vicente das	2TEN	
RODRIGUES, Lourenço Justiniano	1TEN	
SEABRA, António Caetano	2TEN	Reintegrado 28NOV1840
SILVA, José Francisco da	1TEN	Reintegrado 28NOV1840
SILVA, Teodoro Gomes da	2TEN	
TAVARES, Pedro António	1TEN	Reintegrado 28NOV1840
TEIXEIRA, Fernando	CAP	
VALENTE, Eduardo Rafael Lopes da Silva	1TEN	Reintegrado 28NOV1840

Reformados com Meio Soldo por Conotação com o Partido Absolutista⁷:

NOME	POSTO
BARAONA, Marçal Pedro da Cunha Maldonado Ataíde	CMG
CRISTÓVÃO, Manuel Gonçalves	CTEN
DUARTE, Agostinho José	2TEN
FARIA, Manuel Elesbão Teles de	CTEN
FERREIRA, António	CMG
FONSECA, Luís Servolo da	CTEN
MORAIS, Joaquim Maria Bruno de	CFR (G)
SÁ, João Rodrigues de	2TEN
SANTOS, Casimiro José dos	1TEN
TORRES, Estêvão Gonçalves	1TEN
VASCONCELOS, Procopio Godinho de	CMG
VIANA, José de Lemos	CTEN

⁷ Ordem da Armada nº 1, 28 de Agosto de 1835, pp. 4-5.

Oficiais Envolvidos na Revolta da Patuleia⁸:

NOME	POSTO
ANDREA, José Maria de Sousa Soares de	CTEN
LOBO, Raimundo Caetano de Oliveira	2TEN
LOPES, Tomás de Aquino Alves	Comissário
SALTER, António João	CTEN
SOUSA, Rosendo José de	Escrivão

Praças Julgadas por Participação na Revolta a Bordo da Corveta "Oito de Julho" a 27 de Abril de 1847⁹:

NOME	POSTO
ALMEIDA, Júlio Maria de	2MAR
ANTÓNIO, José	1GR
AZEVEDO, Joaquim Pinto de	1GR
COUTINHO, Miguel José	2MAR
CRUZ, Francisco da	2GR
FONSECA, José da	1GR
GARRIDO, Augusto	2MAR
GOMES, Januário	2MAR
JESUS, António de	2GR
MARQUES, António Albino	2MAR
MARQUES, Francisco	2MAR
MENDES, Manuel	2GR
MONTEIRO, Francisco	2MAR
MORAIS, Pedro Victor de	2MAR
PEREIRA, Camilo Vicente	1GR
PEREIRA, Vicente	1MAR
RICARDO, Agostinho	1GR
SANTOS, Joaquim António dos	1GR
SILVA, Domingos da	2MAR
SILVA, Francisco José Carlos da	1GR

⁸ António Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar (1640-1910)*, vol. 15, *Corvetas (1792-1841)*, Coleção Estudos, Lisboa, Ministério da Marinha, 1973-1987, pp. 65-67 e Livro Mestre do Corpo da Armada Real, nº380.

⁹ Ordem da Armada nº 315, de 21 de Janeiro de 1857, pp. 130-133.

NOME	POSTO
SILVA, Luís da	2MAR
VICTOR, José	1GR

ANEXO E - MINISTROS DA MARINHA (1807-1857)¹

Ministro/Secretário de Estado	Data de Posse	Observações
D. Miguel Pereira Forjaz	15SET1807	
D. João de Melo e Castro	13JAN1808	
Conde da Barca	11FEV1814	
Conde dos Arcos	23JUL1817	
Tomás de Vila Nova	?	
Barão de Molelos	13SET1820	
Matias José Dias Azevedo	27SET1820	
Francisco Maximino de Sousa	01FEV1821	
Joaquim José Monteiro Torres	21MAR1821	
Anselmo José Braamcamp	23JUN1821	
Joaquim José Monteiro Torres	04JUL1821	
Inácio da Costa Quintela	19JAN1822	
Cândido José Xavier (interino)	19JUN1822	
Inácio da Costa Quintela	26AGO1822	
José da Silva Carvalho	18MAI1823	
D. Manuel João Lúcio	30MAI1823	
Conde de Suberra (interino)	02JUN1823	
Conde de Palmela	03MAI1824	
Conde de Suberra	14MAI1824	
Joaquim José Monteiro Torres	14JAN1825	
Inácio da Costa Quintela	01AGO1826	
António Manuel de Noronha	06DEZ1826	
Visconde de Santarém	14AGO1827	
Carlos Honório de Gouveia Durão (interino)	07SET1827	
Conde de Basto	26FEV1828	Até ao fim do reinado de D. Miguel
Luís da Silva Mouzinho de	15MAR1830	Governo liberal na Terceira

¹ Lista da Armada de 1900, pp. 313-314 [AGM 2014].

Ministro/Secretário de Estado	Data de Posse	Observações
Albuquerque		
Joaquim de Sousa Quevedo Pizarro	02JUL1831	Governo liberal na Terceira
Agostinho José Ferreira (interino)	03MAR1832	Governo liberal na Terceira
Luís da Silva Mouzinho de Albuquerque	29JUL1832	Governo liberal no Porto
Bernardo de Sá Nogueira	10NOV1832	Governo liberal no Porto
Marquês de Loulé	21ABR1833	Governo liberal no Porto
Agostinho José Freire	26JUL1833	Governo liberal em Lisboa
Francisco simões Margiochi	15OUT1833	Governo liberal em Lisboa
Agostinho José Freire	24SET1834	
Conde de Vila Real	16FEV1835	
Conde de Linhares	28ABR1835	
Marquês de Loulé	27MAI1835	
António Aloísio Jervis de Atouguia	25JUL1835	
Visconde de Sá da Bandeira	18NOV1835	
Manuel Gonçalves de Miranda	30ABR1836	
Conde de Lumiares	10SET1836	
António Manuel Lopes Vieira de Castro	06NOV1836	
Visconde de Sá da Bandeira (interino)	27MAI1837	
Visconde da Bóveda (interino)	01JUN1837	
João de Oliveira (interino)	25OUT1837	
Barão de Bonfim	09NOV1837	
Visconde de Sá da Bandeira	09MAR1839	
Barão da Ribeira de Sabrosa	18ABR1839	
Francisco de Paula Aguiar Ottolini	25SET1839	
Conde de Vila Real	26NOV1839	
Conde de Bonfim (interino)	28DEZ1839	
Manuel Gonçalves de Miranda	12MAR1841	
Conde de Bonfim (interino)	01ABR1841	
José Ferreira Pestana	09JUN1842	
António Aloísio Jervis de Atouguia	07FEV1842	
José Jorge Loureiro	09FEV1842	

Ministro/Secretário de Estado	Data de Posse	Observações
António José Maria Campelo	24FEV1842	
Barão do Tojal (interino)	05SET1842	
Joaquim José Falcão	14SET1842	
Duque da Terceira	20MAI1846	
José Jorge Loureiro	26MAI1846	
Luís da Silva Mouzinho de Albuquerque	19JUL1846	
D. Manuel de Portugal e Castro	06OUT1846	
Conde do Tojal (interino)	28ABR1847	
João de Fontes Pereira de Melo	22AGO1847	
Agostinho Albano da Silveira Pinto	18DEZ1847	
Barão de Vila Nova de Ourém	29MAR1848	
José Joaquim Gomes de Castro (interino)	10JUL1848	
Barão de Vila Nova de Ourém (interino)	03MAI1849	
Visconde de Castelões	18JUN1849	
Barão de Francos (interino)	01MAI1851	
Barão da Senhora da Luz (interino)	17MAI1851	
Marquês de Loulé	22MAI1851	
António Maria de Fontes Pereira de Melo	07JUL1851	
António Aloísio Jervis de Atougua	04MAR1852	
Visconde de Sá da Bandeira	06JUL1856	

ANEXO F – CHEFES MILITARES DA ARMADA (1808-1857)¹

Almirante-General (1808-1812):

POSTO	NOME	NOMEAÇÃO
	Infante D. Pedro Carlos	13MAI1808
VALM	Berkeley	24MAI1810
VALM	George Martin	30AGO1812

Major-General (1822-1857):

POSTO	NOME	NOMEAÇÃO
VALM	Marquês de Viana	18JUN1823
CESQ	Carlos Félix Geraldo May	31OUT1826
VALM	Marquês de Viana	21JUN1830
CESQ	Carlos Félix Geraldo May	28MAR1831
CESQ	José Joaquim da Rosa Coelho	12SET1831
CESQ	António Correia Manuel Torres de Aboim	14NOV1832
CESQ	João Félix Pereira de Campos	14MAI1833
VALM	Visconde do Cabo de S. Vicente	26JUL1833
CMG	José Xavier Bressane Leite	17OUT1834
CMG	Isidoro Francisco Guimarães	05JUL1836
CMG	José Xavier Bressane Leite	01AGO1836
CMG	Manuel de Vasconcelos Pereira de Melo	28AGO1836
CFR	Francisco Pedro Limpo	18JAN1837
CFR	João da Costa Carvalho	14MAR1838
CDIV	Manuel de Vasconcelos Pereira de Melo	16JUN1838
CFR	João da Costa Carvalho	30DEZ1839
CDIV	Manuel de Vasconcelos Pereira de Melo	04MAR1840
CMG	José Alemão de Mendonça Cisneiros e Faria	25AGO1856

¹ António Marques Esparteiro, *O Almirante Barão de Lazarim*, sep. da Revista *Ocidente*, vol. LXXXVII, Lisboa, 1969, p. 59-61.

ANEXO G - PREÂMBULO DO DECRETO QUE CRIOU O CORPO DE MARINHEIROS MILITARES¹

RELATÓRIO

SENHORA! A necessidade urgente de reorganizar a Marinha em quanto ao pessoal das equipagens, debaixo do aspecto militar naval, é hoje avaliado por todos que conhecem o estado das guarnições dos nossos navios de guerra.

Imensamente atrasado no pagamento das suas soldadas, mal vestido e composto para sofrer a intemperança das estações, e o rigor dos diversos climas que percorre, sem estímulos para o adiantamento, desconsiderado e esquecido, o marinheiro portuguez, um dos primeiros marinheiros do mundo, tem definhado em abandono nas cobertas dos poucos navios do Estado, que nos restam das nossas antigas esquadras. Assim, elles preferem, e muito, a navegação nos navios mercantes; assim, elles emigram para o Brazil, e outras nações, que aproveitam sollicitas estes braços robustos e adestrados que nós desprezamos e assim as equipagens dos nossos vazos militares são, pela maior parte das vezes, compostas de homens arrancados às fezes da sociedade, e mui distantes, pelos seus hábitos normaes, da laboriosa e difficil vida do mar. Se ainda, apesar de tudo isto, alguns dos nossos navios tem sustentado, por vezes em concorrência com os de outras nações, a galhardia e destreza das antigas guarnições portuguezas, não depende isso, por certo, das instituições legislativas que os regem, mas da sempre bem reconhecida disposição natural dos nossos homens do mar, e dos desvelos incansáveis de alguns Officiaes intelligentes, e beneméritos da nossa Marinha.

O serviço militar naval é dividido a bordo entre os cuidados da manobra, e da artilharia; um navio guarnecido por gente adestrada e hábil nos complicados mesteres destas duas grandes divisões de serviço, levará sempre vantagem a outro de igual lote, que não seja tripulado com gente daquellas qualidades. Entre nós o marinheiro é encyclopedico, relativamente à sua profissão; o mesmo homem cose panno, é gageiro, governa o leme e serve a artilheria, em quanto que, em outros paizes, ha homens especiaes nas guarnições, para estes diversos e complicados detalhes. Aproveitando, pois, a excellente disposição dos nossos marujos, que lhes permite a acumulação de

¹ Decreto de 22 de Outubro de 1851, *Collecção Official de Legislação Portugueza*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1851, pp. 277-279.

tão differentes destinos, convem recrutá-los no litoral marítimo, dar-lhes uma educação e instrução conveniente, e liga-los mais entre si pela organização militar, como um laço que os prende em espírito de corpo, que lhes faz levantar os brios, e que dá a centenaes de homens, espalhados em diversas paragens do globo, um ponto de partida commum, e uma existência definida.

Como dependência da marinha de guerra existe actualmente o Batalhão Naval, com 835 praças, das quaes pouco mais de um terço se acha a bordo dos nossos navios do Estado. Sem se ocupar absolutamente dos serviços da manobra, nas suas diversas ramificações, e sem instrução precisa para o exercício d'artilheria, o soldado do Batalhão Naval é quasi uma praça inutil dentro de um navio; ordinariamente faz sentinella aos portálos, e nos logares do estylo e conduz a terra alguns officios do seu respectivo Commandante.

A instrução que se lhes dá no quartel é puramente d'infantaria; aprendem a estender em atiradores, e a formar quadrado contra a cavallaria, mas não sabem carregar uma bocca de fogo. Uma tropa com tal organização pode ser, e tem sido effectivamente, um bom Corpo para servir em terra, mas é perfeitamente dispensavel a bordo.

A primeira marinha do mundo, a marinha ingleza, tem effectivamente nos seus navios destacamentos dos grandes corpos d'infantaria maritima, que possui aquella nação. Tendo constantemente armadas um grande numero de esquadras em diversos mares, preponderando na balança europea pela sua respeitavel força naval, carecendo frequentemente de fazer demonstrações hostis em diversos pontos, carece a Inglaterra de conduzir nas suas Naos alguns milhares de homens de desembarque, sempre promptos à primeira ordem. Tem, além disso, aquella nação constantemente armados navios de alto bordo, onde embarca um grande número de Officiaes de diversas patentes, em quanto que entre nós raras vezes embarca um Subalterno e raríssimas vezes um Capitão: a Officialidade do nosso Batalhão Naval pode-se dizer naval só no nome. Nós que somos uma nação maritima porem pequena, não precisamos, como é óbvio, uma tal ostentação de força.

Não é pouco inconveniente também o ciúme natural que se desenvolve a bordo entre o marinheiro, e o soldado, e a sua falta de homogeneidade que, em consequencia, existe entre ás praças de um mesmo navio. A natureza differente destas duas partes componentes da guarnição de um vaso de guerra, tem originado, por vezes, conflictos desagradáveis; até succede, para mais justificar ainda o ciúme destas duas fracções da tripulação, que o pret do Batalhão Naval está quasi pago em dia,

relativamente ao enorme atrazo das soldadas da marinhagem; e até ha bem pouco tempo tem-se visto navios no Tejo, tripulados por maruja que ha mais de seis mezes não recebia um real dos seus vencimentos, em quanto estes mesmos homens, não pagos, iam todos os quinze dias buscar a terra, no escaler em que remavam, o pret dos soldados, que com elles faziam guarnição nas mesmas embarcações.

Já o alvará de 28 de Agosto de 1799 da criação da Brigada Real da Marinha, e que a constituiu de artilheiros marinheiros, marinheiros fuzileiros, e marinheiros artifices e lastradores, fez sentir em seu preâmbulo a difficuldade em manter a disciplina a bordo, concorrendo corpos de organização, e destino differentes. Estabelecendo esta verdade, não foi, comtudo, feliz na sua evocação, porque tendo prevalecido sobre o typo, e indole de marinhagem, o do soldado, em pouco tempo a Brigada fez reviver o antagonismo das duas classes, e o deslocado privilegio do militar sobre o marinheiro.

Não é, portanto, novo entre nós o pensamento do projecto que temos a honra de submeter à consideração de Vossa Magestade, nem tam pouco ha falta de exemplos semelhantes em outras nações maritimas. Foi este o systema que Napoleão adoptou, quando se propunha a combater o gigante da Grã-Bretanha, e quando, para fazer do Mediterrâneo um lago francez, como elle dizia, dava um immenso incremento à marinha de guerra; foi então que a França organizou militarmente as suas equipagens do alto mar, e é esse o systema fundamental que ainda hoje subsiste nas marinhas franceza, russa e napolitana.

O Governo desejaria que podessemos dar, desde já, um maior desenvolvimento numerico ao Corpo de Marinheiros Militares, mas opõe-se infelizmente a isso o estado precario do nosso Thezouro Publico; na forma proposta, comtudo, empregando quasi os mesmos Officiaes que existem nas guarnições, e os poucos que, alem desses, são absolutamente indispensáveis; não creando novos Officiaes de Fazenda, de Saúde, ou de Manobra, só se avantaja o projecto na classe de marinhagem, que augmenta de 507 praças, podendo, ainda assim, pela necessaria extinção do Batalhão Naval, fazer-se n'este ramo de serviço, pelo novo plano, uma economia excedente a vinte contos de reis annuaes, melhorando alias, sensivelmente, o serviço e a instrucção prática das tripulações militares; alem de outros vinte contos para mais, que se economizavam n'uma justa reduccão proposta nos vencimentos de algumas classes de marinhagem; reduccão possivel e ligeira quando se lhes assegure a invariavel regularidade do pagamento e que, em parte, não é mais do que, o cumprimento da

Lei, que foi alterada modernamente, sem as devidas formalidades, por motivos que não são para aqui mencionar.

À vista das ponderações expedidas, convencidos da utilidade desta reforma, pelo melhoramento que resulta ao serviço, e pela economia de mais de quarenta contos que se obtem com a promulgação desta medida, contando mesmo com a pequena despeza que aceresce no Ministerio da Guerra, os Ministros de Vossa Magestade têm a honra de submeter à Sua Real Approvação o seguinte projecto de Decreto.

Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, em 22 de Outubro de 1851=Duque de Saldanha=Rodrigo da Fonseca Magalhães=Antonio Maria Fontes Pereira de Mello=Antonio Aluizio Jervis d'Atouguia.

APÊNDICE 1 – CRONOLOGIA COMPARATIVA 1807-1857

	Marinha	Portugal	Mundo	Ciência/Tecnologia
1807		27 NOV - Partida da Família Real para o Brasil. Chegada das tropas francesas a Lisboa		
1808		28JAN-Abertura dos portos do Brasil às nações amigas; 15SET-fim da 1ª Invasão Francesa		
1809	12JAN - Tomada de Caiena (Guiana Francesa)	FEV - Início da 2ª Invasão Francesa; MAI - Fim da 2ª Invasão Francesa		
1810		3ª Invasão Francesa; Tratados de amizade e de comércio com a Inglaterra	Primeiros levantamentos independentistas na América Latina	
1811				Primeiro <i>steamer</i> entra em serviço nos EUA
1812			Guerra Anglo-Americana; Campanha da Rússia de Napoleão	
1814			Início do Congresso de Viena	

	Marinha	Portugal	Mundo	Ciência/Tecnologia
1815			18JUN - Batalha de Waterloo; exílio de Napoleão	
1816	23NOV - A Marinha ocupa Maldonado	Morte de D. Maria I /coroação de D. João VI	09JUL - A Argentina declara-se independente	
1817	20MAI - A Marinha ocupa a cidade do Recife/fim da revolta de Pernambuco	20JAN - Conquista de Montevideo; 06MAR - Revolta de Pernambuco; Conspiração de Gomes Freire de Andrade	2ª vaga de revoltas na América Latina	
1818	O Coronel Franzini introduz inovações na Cordoaria			
1819			Foreign Enlistment Act (Inglaterra); fundação da República da Grande Colômbia	
1820		AGO/SET - Revolução Liberal ; tratado com a Inglaterra para a repressão do tráfico de escravos	Romantismo na arte e na literatura	

	Marinha	Portugal	Mundo	Ciência/Tecnologia
1821	Relatório da Comissão Especial da Marinha	04JUL - Regresso de D. João VI a Portugal e juramento da Constituição	05MAI - Morte de Napoleão; 28JUL - Proclamação da independência do Peru	Motor elétrico de Faraday
1822	08DEZ - Combate de Itaparica	07SET - Grito do Ipiranga (proclamação da Independência do Brasil); 23SET - Promulgada a Constituição	12JAN - Proclamação da independência da Grécia; 19MAI - Proclamação da independência do México; 30OUT - Congresso de Verona: a Santa Aliança decide reprimir o liberalismo em Espanha	Os americanos lançam à água o primeiro navio construído em ferro
1823	04ABR - Combate da Baía	20MAI - Vilafrancada; 31MAI - Suspensão da Constituição	Proclamação da Doutrina Monroe	
1824		30ABR - Abrilada, exílio de D. Miguel		
1825		29AGO - tratado de paz com o Brasil	Revolta setembrista na Rússia, que é esmagada	
1826		10MAR - Morte de D. João VI; 29ABR - D. Pedro IV outorga uma Carta Constitucional; 02MAI - Abdicação de D. Pedro IV em favor de D. Maria II	Congresso do Panamá, tendo em vista a criação dos Estados Unidos da América Latina	Fotografia

	Marinha	Portugal	Mundo	Ciência/Tecnologia
1827			20OUT - Batalha naval de Navarin: derrota da esquadra turca	1ª corveta mista da Royal Navy
1828		03MAI - D. Miguel restaura o Absolutismo; 16MAI - Revolta no Porto, exílio dos liberais	Guerra Russo-Turca; Wellington Primeiro-Ministro da Inglaterra	
1829	AGO - Armada miguelista falha a tomada da Terceira		Tratado de Adrianópolis: reconhecimento da independência da Grécia	Primeiro transporte de passageiros em locomotiva a vapor
1830			27-29JUL - Revolução popular em França, que depõe Carlos X e entroniza Luís Filipe; 25 AGO - Insurreição belga; 29NOV - sublevação polaca; Wellington demite-se do cargo de Primeiro-Ministro	Máquina de coser; Conservas; Construção organizada das primeiras redes ferroviárias europeias (Inglaterra)
1831	Uma esquadra francesa comandada por Roussin entra o Tejo e apresa vários navios	07ABR - D. Pedro abdica da coroa imperial; Os liberais apossam-se dos Açores	FEV - revoltas municipais em Itália	

	Marinha	Portugal	Mundo	Ciência/Tecnologia
	portugueses			
1832	27AGO - fim da exclusividade de acesso dos nobres ao oficialato; 10OUT - Combate do mar de Vigo; 31OUT - Criação do Regimento da Armada	24FEV - D. Pedro desembarca na Terceira; 08JUL - Desembarque das forças liberais no Mindelo; 29SET - Cerco do Porto pelos absolutistas		
1833	31JAN - contratação de Charles Napier pelos liberais; 05JUL - Batalha do Cabo de S. Vicente	25JUN - Desembarque liberal em cacela; 24JUL - Entrada das forças liberais em Lisboa	D. Carlos proclamado rei de Espanha pelos seus partidários	
1834		22ABR - Quádrupla aliança; 26MAI - Tratado de Évora-Monte / Exílio de D. Miguel; 24SET - Morte de D. Pedro IV		

	Marinha	Portugal	Mundo	Ciência/Tecnologia
1836		19MAI - tratado de comércio e navegação com o Brasil; Legislação contra o tráfico negreiro; 10SET - Revolução Setembrista/reposição da Constituição de 1822; ascensão de Passos Manuel e de Sá da Bandeira		
1837	07JAN - Criação do Batalhão Naval	SET - Revolta dos Marechais		Invenção do telégrafo; O "Great Western", de propulsão mista, atravessa o Atlântico em 15 dias
1838		04ABR - Nova Constituição		
1839		Início das explorações do sertão africano por Silva Porto	Início da 1ª Guerra do Ópio; Derrota do partido de D. Carlos em Espanha	
1840		26DEZ - Tratado de comércio e navegação Portugal-EUA		

	Marinha	Portugal	Mundo	Ciência/Tecnologia
1842		27JAN - Reposição da Carta Constitucional; Início do consulado de Costa Cabral; 03JUL - Tratado com a Inglaterra para a completa abolição da Escravatura	Fim da 1ª Guerra do Ópio	1ª fragata a vapor da Royal Navy
1843			16MAI - A França consuma a conquista da Argélia	
1845	23ABR - Criação da Escola Naval		O texas junta-se aos EUA; Fome na Irlanda devido à praga da batata	
1846		17ABR - Revolta da Maria da Fonte, 20MAI - Demissão de Costa Cabral, 09OUT - Patuleia	Guerra EUA-México	1ª fragata com hélice da Royal Navy; Anestésicos na sala de operações
1847	21MAI - Intervenção de forças navais da Inglaterra, França e Espanha; 31MAI - A esquadra do Conde das Antas é capturada à saída da barra do Douro	29JUN - Convenção de Gramido / Fim da Guerra da Patuleia		

	Marinha	Portugal	Mundo	Ciência/Tecnologia
1848		18MAI - acordo luso-brasileiro considerando como nacionais os navios portugueses no Brasil e os navios brasileiros em Portugal	25FEV - Proclamada em Paris a II República; MAR - Revolução liberal em Viena; MAI - Parlamento alemão em Frankfurt; Nasce o moderno estado suíço; Levantamento da Lombardia e da Veneza contra a Áustria; "Manifesto do Partido Comunista", de Karl Marx	
1849		18JUL - Costa Cabral de novo chamado ao poder	Mazzini proclama a República romana; Fracasso das revoluções de 1848	
1850			Início da rebelião Taiping na China	
1851	22OUT - Criação do Corpo de Marinheiros Militares	01MAI - Insurreição militar / queda de Costa Cabral / Início do período da Regeneração	02DEZ - Golpe de estado de Luís Napoleão Bonaparte, que dará origem ao segundo Império	
1852	1ºs vapores de hélice		Luís Napoleão torna-se Napoleão III	
1853		15NOV - Morte de D. Maria II	Início da Guerra da Crimeia	

	Marinha	Portugal	Mundo	Ciência/Tecnologia
1854			EUA forçam Japão a abrir os seus portos ao comércio com o estrangeiro; A Inglaterra reconhece a independência do Transvaal e do Estado Livre de Orange	
1855		15MAI - Reocupação do Ambriz		
1856		28OUT - Inauguração da via férrea Lisboa-Carregado	Fim da Guerra da Crimeia; Exposição Universal de Paris	Louis Pasteur descobre as causas bacteriológicas das doenças
1857	DEZ - Apresamento da barca negreira "Charles et georges"			

APÊNDICE 2 - SÍMBOLOS, SIGLAS E ABREVIATURAS

1GR	- Primeiro-Grumete
1MAR	- Primeiro-Marinheiro
1PIL	- Primeiro-Piloto
1TEN	- Primeiro-Tenente
2GR	- Segundo-Grumete
2MAR	- Segundo-Marinheiro
2PIL	- Segundo-Piloto
2TEN	- Segundo-Tenente
A.C.M.	- Arquivo Central da Marinha
A.G.M.	- Arquivo Geral da Marinha (antiga designação do A.C.M.)
A.M.	- Arquivo de Marinha (Rio de Janeiro)
ABR	- Abril
AGO	- Agosto
ALM	- Almirante
ASP(O.F)	- Aspirante (a oficial)
BRIG	- Brigadeiro
C.M.	- Câmara Municipal
CALM	- Contra-Almirante
CAP	- Capitão
cap.	- capítulo
CDIV	- Chefe de Divisão
CESQ	- Chefe de Esquadra
CFR	- Capitão-de-Fragata
Cirurg.	- Cirurgião
cit.	- citado
CMG	- Capitão-de-Mar-e-Guerra
Co.	- Company
col.	- colecção
coord.	- coordenação de, coordenado por
COR	- Coronel
CTEN	- Capitão-Tenente
cx(s).	- caixa(s)

D.	- Dom/Dona
DEZ	- Dezembro
dir.	- direcção de, dirigido por
e.m.	- Estado-maior
E.U.A.	- Estados Unidos da América
ECN	- Construtor Naval
ed.	- edição
Ed.	- Editorial, Editora, Edições
est.	- estampa, estante
FEV	- Fevereiro
fig.	- figura
fl(s).	- folha(s)
G	- Graduado
GMAR	- Guarda-Marinha
I.A.N./T.T.	- Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo
<i>ibid.</i>	- ibidem
id.	- idem
Imp.	- Imprensa
introd.	- introdução, introdução de
JAN	- Janeiro
JUL	- Julho
JUN	- Junho
Liv.	- Livraria
MAI	- Maio
MAJ	- Major
MAR	- Março
Min.	- Ministro
Nac.	- Nacional
nº	- número
NOV	- Novembro
obs.	- observações
of.	- oficial
<i>op. cit.</i>	- obra citada
org.	- organização, organizado por

OUT	- Outubro
p.(pp.)	- página(s)
pref.	- prefácio
publ.	- publicação, publicado por
reed.	- reedição
Ref^a	- Referência
reimp.	- reimpressão
s.	- série
s.d.	- sem data
s.l.	- sem lugar
s.n.	- sem nome (editor)
sep.	- separata
SET	- Setembro
SMG	- Sargento-de-Mar-e-Guerra
SOLD	- Soldado
t.	- tomo
tb.	- também
TCOR	- Tenente-Coronel
trad.	- tradução
US	- United States
v.	- verso
VALM	- Vice-Almirante
VOL	- Voluntário
vol(s).	- volume(s)

APÊNDICE 3 – GLOSSÁRIO¹

- Aparelho** - Conjunto formado pela mastreação, pelo velame e pelos respectivos cabos de fixação e manobra, constituindo o sistema de propulsão dos navios de vela.
- Armada** - O conjunto dos navios de guerra de um país. Usado como nome comum, traduz uma força de navios armados.
- Bergantim** - O mesmo que brigue.
- Brigue** - Navio de dois mastros com pano redondo e armado com 16 a 20 peças.
- Caíque** - Embarcação de dois mastros, com velas latinas triangulares, usada em Portugal, sobretudo no Algarve.
- Charrua** - Navio de transporte armado.
- Chaveco** - Navio ligeiro (300 a 400 toneladas) de origem mediterrânica, de pano latino, com dois ou três mastros. Utilizado em acções de corso ou de combate ao corso.
- Corveta** - Navio de três mastros, armado com 20 a 30 peças. Em termos de dimensões e armamento situava-se entre a fragata e o brigue.
- Cúter** - Pequeno navio de um só mastro com pano latino.
- Divisão** - Subgrupo de uma força naval.
- Escuna** - Navio de dois mastros com pano redondo no de vante. Menor do que o brigue.
- Esquadra** - Força naval. Com letra maiúscula no início é sinónimo de Armada.

¹ Embora grande parte dos termos listados faça parte dos conhecimentos náuticos de base do autor deste estudo, recorreremos, nalguns casos, à consulta do *Dicionário Ilustrado de Marinha* compilado por António Marques Esparteiro (Porto, Clássica Editora, Novembro de 2001) e do *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, de Humberto Leitão (em colaboração com José Vicente Lopes, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963).

- Fragata** - Navio de pano redondo, com três mastros e 40 a 60 peças de artilharia. Servindo de apoio aos navios de linha, a sua tonelagem situava-se entre as 1200 e as 1800 toneladas.
- Galera** - Designação genérica dos navios de pano redondo, com três mastros. Designa o tipo de aparelho normalmente utilizado nas naus e nas fragatas.
- Galveta** - Pequena embarcação à vela usada na Índia.
- Guarnição** - A tripulação de um navio de guerra.
- Lancha** - Embarcação ou navio de pequenas dimensões.
- Latino (pano)** - Velas orientadas no plano longitudinal do navio.
- Linha (navio de)** - Designação genérica das naus, embora, em rigor, apenas se aplique às que dispunham de mais de 74 peças.
- Lorcha** - Ligeira embarcação chinesa, usada em Macau.
- Massame** - Conjunto dos cabos (fixos e de laborar) de um navio.
- Nau** - Navio de três mastros com pano redondo e uma artilharia de 60 a 120 peças. Era o principal navio combatente das esquadras, sendo também conhecido como "navio de linha" (quando tinha mais de 74 peças).
- Palamenta** - Conjunto de utensílios necessários ao aprontamento e utilização de um navio ou embarcação.
- Pangaio** - Pequena embarcação africana e asiática a remos.
- Patacho** - Navio de dois mastros com pano redondo a vante, normalmente utilizado como correio.
- Peça (de artilharia)** - Canhão, boca-de-fogo.
- Poleame** - Conjunto de peças de madeira ou metálicas destinadas à passagem, apoio e retorno dos cabos.
- Popa** - O extremo posterior do casco do navio

- Praça** - Categoria hierárquica que se aplica aos militares situados abaixo da categoria de Sargento. Na Marinha engloba os grumetes, os marinheiros e os cabos.
- Proa** - O extremo anterior do casco do navio.
- Ré** - Direcção que aponta no sentido da popa.
- Redondo (pano)** - Velas orientadas no plano transversal do navio.
- Sumaca** - Pequena embarcação de dois mastros, antigamente muito usada na América do Sul.
- Vante** - Direcção que aponta no sentido da proa.
- Velame** - Conjunto das velas de um navio.