

O ÚLTIMO EPISÓDIO: A INDEPENDÊNCIA DO BRASIL NA PROVÍNCIA CISPLATINA

Vagner da Rosa Rigola*

A INCORPORAÇÃO DA CISPLATINA: BREVE CONTEXTO HISTÓRICO

Detentora de uma posição geográfica privilegiada ao permitir o acesso às riquezas do interior do continente sul-americano, a porção de terra a oriente do Rio Uruguai, anteriormente denominada como Banda Oriental, foi objeto de interesse português desde longa data, até que nela foi construída a Colônia do Sacramento em 1680. Ao longo do Período Colonial, estabeleceram-se diversos tratados em que a região ora permanecia como posse espanhola, ora ficava sob domínio português.

O influxo da situação europeia e as independências das colônias espanholas na América, no início do século 19, reascenderam antigas questões. Foi nesse contexto que Portugal, por duas vezes, decidiu invadir a Banda Oriental, levando sua influência até as margens do Rio da Prata e, ao mesmo tempo, contendo as ideias expansionistas do General José Gervásio Artigas e seus partidários na fronteira sul.

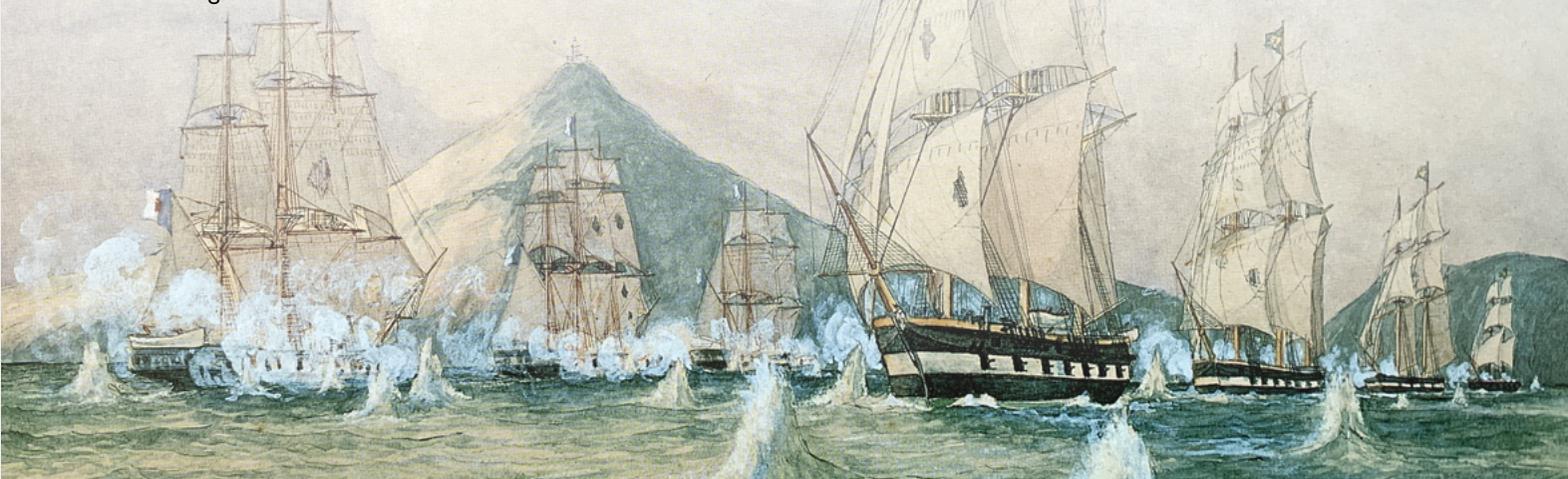
Por ocasião da segunda invasão da Banda Oriental, após quase cinco anos de luta, a resistência à ocupação portuguesa da Banda Oriental foi finalizada com a derrota final de Artigas, na Batalha de Tacuarembó, em 22 de janeiro de 1820. Em 31 de julho de 1821, uma assembleia formada por representantes das diversas localidades regionais decidiram incorporar a Banda Oriental ao Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, com a denominação de Província Cisplatina. A decisão foi unânime, embora no período posterior uma sucessão de contestações levasse à ocorrência de uma ruptura em 1825.

Entre o período da incorporação da província e o início da guerra, em 1825, a Cisplatina foi motivo de disputa entre portugueses e brasileiros no contexto da Independência do Brasil. Naquela região, a evacuação portuguesa somente ocorreu em março de 1824, caracterizando-se no último reduto de resistência lusa ao processo independentista.

Combate de Montevidéu

Obra do Almirante Trajano

Augusto de Carvalho



Antes disso, o recrudescimento da divisão entre as lideranças era notório. Os portugueses que haviam conquistado a região não a queriam abandonar. Conforme afirmou John Armitage, “havia sido baldados os esforços que o General Lecor fizera para ganhar ao seu partido a guarnição portuguesa; ela se havia revoltado, e elegendo ao Brigadeiro D. Álvaro da Costa por seu comandante, continuava na posse da cidade por parte das Cortes”.

De fato, em 11 de setembro de 1822, sem que ainda se soubesse da proclamação, quatro dias antes em São Paulo, D. Álvaro se encontrava à frente da guarnição portuguesa contra o seu Capitão-General. Alertado por seus partidários, Lecor retirou-se para Canelones, a cerca de 40 km ao norte de Montevidéu, de onde preparou o sítio da cidade.

O chefe português preferiu permanecer em Montevidéu. Contava ele, decerto, com o livre acesso à via marítima que o poria em contato com Buenos Aires, com os compatriotas da Bahia e do Maranhão, como também com os recursos provenientes da metrópole. Entretanto, a atuação crucial da nascente Marinha Imperial não o permitiria triunfar pelo mar.

UM IMPÉRIO INDEPENDENTE, UMA PROVÍNCIA DIVIDIDA

O ambiente na Província Cisplatina era de convulsão. A situação mostrava-se difícil e tudo levava a crer que haveria uma longa campanha. Vale ressaltar que antes de resistir, D. Álvaro havia informado a Lecor, em 1º de julho de 1822, que estava pronto para embarcar com suas tropas para Portugal.

Logo que essa notícia chegou ao Rio de Janeiro, foi dada ordem “para que se aprestassem transportes e uma escolta naval” para a retirada das tropas portuguesas. Tudo indicava que a situação no sul do nascente Império iria se resolver com aqueles procedimentos. Mas novos fatos estavam por surgir.

Seguindo o propósito inicial, o recém-nomeado Ministro da Marinha Imperial, Luiz da

Cunha Moreira, enviou uma Divisão Naval com destino à Cisplatina, em 14 de novembro de 1822, de modo a proceder à evacuação dos lusitanos daquela praça. Essa Divisão estava composta pela Corveta “Liberal” e pelas Fragatas “Piranga” e “Paraguaçu” e partira sob o comando do Capitão de Mar e Guerra David Jewett.

Pouco depois, fizeram-se ao mar os Transportes “Bella Bonita”, “Sete de Março”, “Conde de Arcos”, “General Lecor” e o Brigue “Liguri”, os quais levavam os mantimentos necessários para três mil homens em uma viagem da Cisplatina a Lisboa. A Divisão Naval de David Jewett arvorava pela primeira vez o pavilhão do Império do Brasil no mar.

Quinze dias depois, no dia 29 de novembro, os navios de Jewett chegavam ao Rio da Prata. Entretanto, D. Álvaro havia mudado de ideia diante de contato estabelecido com Madeira de Melo, na Bahia, o qual o instara para que continuasse na luta. Assim sendo, manteve-se em Mon-

tevidéu e continuou a resistir.

Em janeiro de 1823, a Escuna “Maria Teresa” foi sublevada e entregue às forças de D. Álvaro, juntamente com o Brigue “Liguri” e os Transportes “Conde dos Arcos” e “General Lecor”. Além de um revés para a causa brasileira, esses fatos redundaram no descrédito do Almirante Rodrigo Lobo. Em virtude disso, foi nomeado para substituí-lo como Comandante em Chefe da Esquadra Brasileira no Rio da Prata, o Capitão de Mar e Guerra Graduado Pedro Antonio Nunes, que partiu do Rio de Janeiro para a Cisplatina em 3 de fevereiro de 1823.

No sul, prosseguiram os esforços do Barão de Laguna no sentido de fazer com que os portugueses deixassem Montevidéu. Diante das dificuldades em alcançar tal objetivo, desde 20 de janeiro do mesmo ano, já havia sido proclamado um bloqueio naval com a finalidade de isolá-los naquela localidade.

Com os navios que recebeu, D. Álvaro havia reforçado o seu poder de resistência. Todavia, Pedro Antonio Nunes sem os elementos favoráveis aos portugueses em suas tripulações teve condições de apertar o bloqueio. Seu intento era



**Carlos Frederico Lecor,
Barão de Laguna,
Comandante em Chefe
do Exército do Sul**

o de neutralizar o inimigo na capital da província até que o poder central lhe pudesse facultar os meios necessários para o emprego da força.

Ao longo de 1823, a flotilha brasileira no Sul foi reforçada com mais quatro navios: a Corveta “Liberal”, o Brigue “Cacique”, a Escuna “Leopoldina” e o Brigue “Guarani”. Por outro lado, tão logo chegou a Montevideu a notícia das vitórias obtidas por Lorde Cochrane nas regiões Norte e Nordeste, D. Álvaro resolveu capitular. Mas outras forças também interferiam sobre os acontecimentos.

Em Montevideu, a influência da política portenha no cabildo, orientada habilmente pelo Ministro D. Bernardino Rivadavia, logo foi transparecendo. Disso resultou uma declaração, a 20 de outubro de 1823, de que não só a província permanecia sob a proteção de Buenos Aires, mas também estabelecia a nulidade do ato de incorporação de 1821. Em conluio com os argentinos, D. Álvaro sentira ser este um bom momento para a ação.

Passado apenas um dia da declaração de nulidade do ato de incorporação da Província Cisplatina ao Brasil, a flotilha portuguesa intentou romper o bloqueio que a força naval brasileira impunha ao porto de Montevideu.

O COMBATE DE MONTEVIDÉU

Ao nascer do sol de terça-feira, 21 de outubro de 1823, as forças portuguesas suspenderam do porto sob o comando do Primeiro-Tenente José Maria de Sousa Soares de Andrea, Comandante da Corveta “Conde dos Arcos”. Acompanhavam a capitânia a Corveta “Restauradora” (ex-“General Lecor”), o Brigue “Fausto” (ex-“Liguri”) e a Escuna “Maria Teresa”. A força naval brasileira dispunha de sete navios, totalizando 82 peças e dois rodízios, ao passo que os portugueses contavam com quatro navios, totalizando 72 peças. A vantagem brasileira fez-se transparecer no embate que se seguiu.

Em sua parte oficial, datada de 25 de outubro de 1823, pela qual comunicou os fatos ao Ministro de Estado dos Negócios da Marinha, o Capitão de Mar e Guerra Graduado Pedro Antonio Nunes relatou que, ao avistar os navios inimigos, deu ordem para levantar âncoras e navegou “em linha no bordo do mar, não só para ga-

nhar barlavento ao inimigo, como também para o afastar do porto”.

Alcançados os seus propósitos iniciais, dispondo-se vantajosamente para o combate, Nunes virou por vante e engajou-se no combate em bordos desencontrados. Por duas vezes fez a mesma manobra, mantendo sempre vivo fogo com a intenção de cortar a retirada do inimigo. Em poucos minutos, a fumaça impediu a visibilidade desfazendo a formatura de modo que, por algum tempo, só se pôde atacar o inimigo mais próximo.

A Corveta “Liberal” teve desarvorado o mastro da mezena alvejado por projétil inimigo, também lhe foi atingido o mastro grande, o que juntamente com outros impactos sofridos fez com que os cabos atrapalhassem a manobra. Para realizar os reparos compatíveis com as circunstâncias, precisou afastar-se a capitânia.

O chefe da Esquadra Brasileira comunicou que no decurso da ação teve “muitos cabos cortados, como brandões, ovens da enxárcia grande e da gata, cabos de laborar e o panno crivado de metralha”. Após o combate, Nunes mencionou ter recebido de Lecor informação de que os portugueses tiveram seis mortos e dezoito feridos, tendo os navios inimigos sofrido grandes avarias. Estiveram em vantagem as forças brasileiras e, naquele mesmo dia, por volta das quatro horas da tarde, os portugueses rumaram de volta ao porto de Montevideu.

Os navios de Pedro Nunes seguiram os portugueses sem, contudo, impedir o recuo que se completou ao pôr do sol. No dia seguinte, tornaram os quatro navios inimigos a sair, “mas conservaram-se na boca do porto até o pôr do sol, sem se animarem a aproximar-se da divisão brasileira, que se achava à vista e ao largo”.

Embora sem grande expressão no nível tático, o Combate de Montevideu repercutiu de maneira bastante contundente no campo estratégico. A Esquadra Brasileira havia impedido a saída dos portugueses e o valor do bloqueio naval fora experimentado e aprovado. Diante do insucesso da jornada do último chefe português a sustentar a luta contra o Brasil independente em solo americano, estavam



**Capitão de Mar e Guerra
Graduado Pedro Antonio Nunes,
Comandante da Esquadra
Brasileira no Rio da Prata**

abertos os caminhos para a negociação da retirada portuguesa.

O ACORDO NECESSÁRIO: DO ARMISTÍCIO À RETIRADA PORTUGUESA

Acreditando que a resistência seria inútil, pois não mais poderia receber os auxílios que pedira ao General Madeira, D. Álvaro finalmente resolveu capitular. Nesse sentido, no dia 24 de outubro de 1823, dirigiu ao Barão de Laguna um ofício em que participava que era vontade de El-Rei o Senhor D. João VI que as tropas debaixo das suas ordens não fizessem hostilidades no Brasil e se retirassem para Portugal.

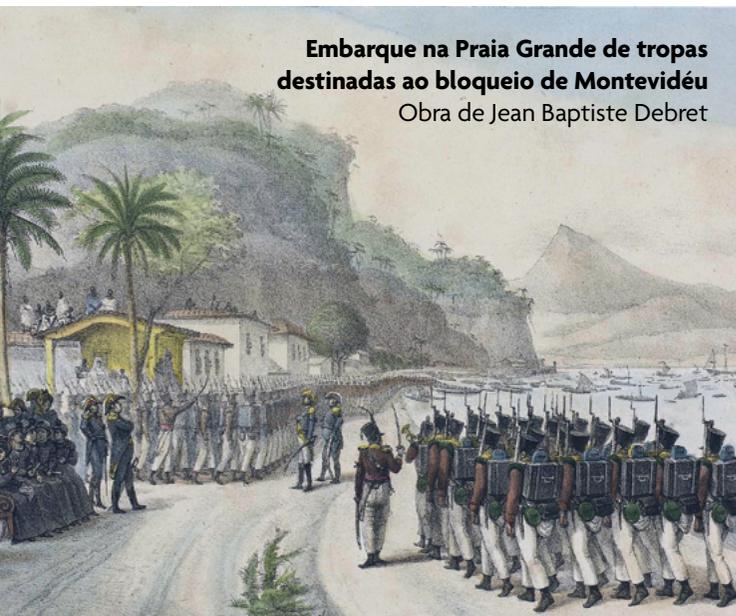
Assim sendo, no dia 30 de outubro, à noite, um grupo de militares partiu com o intuito de encontrar Lecor no dia seguinte, na altura do Passo das Pedras. Dessa forma, estabeleceu-se o armistício. Mais adiante, em 18 de novembro, firmaram uma convenção que tratava, em nove artigos, sobre os procedimentos para a retirada dos portugueses da Cisplatina, bem como sobre a definição das relações entre ambas as forças.

Não obstante a ocorrência de alguns entraves após a assinatura da convenção, em 8 de março de 1824, D. Álvaro evacuou a praça embarcando com a Divisão de Voluntários Reais rumo à Europa. No entanto, a incorporação da Província Cisplatina reunia interesses de matizes variadas e a base em que se assentava a conquista tendia a afastar os entendimentos.

Essa fragilidade não passou despercebida pelo governo de Buenos Aires, que logo tratou de romper a união em consonância com os próprios interesses. O Barão de Laguna já havia relatado em ofício ao Ministro da Marinha, em 1821: “a nossa entrada nesta Província foi sempre olhada como conquista e contradisse as aspirações de muitos pretendentes à dominação dela.”

Embarque na Praia Grande de tropas destinadas ao bloqueio de Montevideu

Obra de Jean Baptiste Debret



Embora o controle luso-brasileiro fosse proveitoso e generoso para alguns setores da população cisplatina, uma parte dela continuava hostil à união. A oposição entre espanhóis e portugueses prosseguia em ambos os lados do Atlântico e essas divergências não tardariam a vir à tona, inflamadas pelas ideias de algumas lideranças que repugnavam a ordem estatuída pelo Império.

O Brasil conquistou sua autonomia de Portugal. Em 1825, um tratado de paz, amizade e aliança entre os dois países estabeleceu as condições para o reconhecimento da independência. No Prata, entretanto, a paz não foi duradoura. Corolário ainda de questões relacionadas àquela província, muito em breve o Império do Brasil estaria envolto em seu primeiro conflito armado internacional, a Guerra da Cisplatina (1825-1828). ■

REFERÊNCIAS

- ARMITAGE, João. *História do Brasil*. Vol. 142. Brasília: Edições do Senado Federal, 2011.
- BOITEUX, Henrique. *Os Nossos Almirantes*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 3º vol., 1920.
- CARVALHO, Trajano Augusto de. *Nossa Marinha – seus feitos e glórias (1822-1940)*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha/Fundação Emílio Odebrecht, 1986.
- CASTRO, José Ferreira Borges de. *Collecção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potencias desde 1640 até o presente*. Tomo V. Lisboa: Imprensa Nacional, 1857.
- DIÁRIO DO GOVERNO, Rio de Janeiro 1823-1824.
- DUARTE, Paulo de Queiroz. *Lecor e a Cisplatina*. 2º Vol. Rio de Janeiro: Bibliex, 1985.
- FRANCHINI NETO, Hélio. *Independência e Morte: política e guerra na emancipação do Brasil*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2019.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo II. 3º Vol. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil Ltda, 2003.
- MAIA, Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império: tentativa de reconstrução histórica*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Cátedra, 1975.
- O EXÉRCITO NA HISTÓRIA DO BRASIL: *Mapas, esquemas e esboços*. Vol. 4. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1998.
- VALE, Brian. A ação da Marinha nas Guerras da Independência. In: *História Naval Brasileira*. 3º Vol., Tomo I, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002, pp. 89-126.
- VALE, Brian. A criação da Marinha Imperial. In: *História Naval Brasileira*. 3º Vol., Tomo I, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002, pp. 61-88.

* Capitão-Tenente (AFN), Mestrando em História Marítima pela Universidade de Lisboa e Escola Naval de Portugal. Pesquisador da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM)