

A Armada Real na Independência do Brasil. Da Partida do Rei à Rendição da Província Cisplatina (1821-1823)*

The Portuguese Navy in the Independence of Brazil. From the King's departure to the surrender of Cisplatina Province.

José António Rodrigues Pereira

Capitão de Mar e Guerra Reformado da Marinha Portuguesa. É Académico Emérito da Academia de Marinha e Académico Honorário da Academia Portuguesa da História. Foi Professor da Escola Naval (1982-90 e 2006-10), do Instituto Superior Estudos Militares (2006-10), da Universidade Autónoma de Lisboa (2006-2011), do Instituto Superior das Ciências da Informação e da Administração (2006-2011) e Director do Museu de Marinha (2006-10). Autor, entre outras obras, de *Marinha Portuguesa Nove Séculos de História* (CCM, 2010) e Co-coordenador de *Da Armada Real para a Marinha Imperial* (CCM, 2018; DPHDM, 2020).

RESUMO

A Revolução Portuguesa de 1820 provocou não só o regresso do rei a Lisboa como a secessão do Brasil, sob a direcção do Príncipe Regente D. Pedro, satisfazendo os desejos da maioria da população brasileira. Tentando contrariar as atitudes de desobediência de D. Pedro, o Governo de Lisboa enviou para o Brasil várias expedições militares. Os combates travados entre as forças navais portuguesa e brasileira tiveram sempre resultados indecisos. O cerco terrestre e o bloqueio naval a que foram sujeitos, a falta de víveres, a ausência de directivas do Governo de Lisboa, e a noção que a independência era irreversível, levou as chefias militares portuguesas a abandonar a Baía regressando a Lisboa com cerca de 6.000 pessoas, embarcadas em 48 transportes escoltados por 17 navios da Armada Real. A última cidade a render-se foi Montevideu, a 18 de Novembro. Em 8 de Março de 1824, abandonaram o Brasil os últimos militares portugueses.

PALAVRAS-CHAVE: Marinha Portuguesa; Marinha do Brasil; História Marítima; Independência do Brasil.

ABSTRACT

The Portuguese Revolution of 1820 caused not only the King's return to Lisbon, but also the secession of Brazil, under the direction of Prince Regent D. Pedro, satisfying the wishes of the majority of the Brazilian population. Trying to counter D. Pedro's attitudes of disobedience, the Government of Lisbon sent several military expeditions to Brazil. The battles between the Portuguese and Brazilian naval forces always had undecided results. The land siege and naval blockade to which they were subjected, the lack of food, the absence of directives from the Government of Lisbon, and the notion that independence was irreversible, led the Portuguese military leaders to leave Bahia, returning to Lisbon with about 6,000 people, embarked in 48 transports escorted by 17 ships of the Portuguese Navy. The last city to surrender was Montevideo on the 18th of November. On March 8, 1824, the last Portuguese soldiers left Brazil.

KEYWORDS: Portuguese Navy; Brazilian Navy; Maritime History; Independence of Brazil.

*Artigo recebido em 14 de outubro de 2022 e aprovado para publicação em 01 de novembro de 2022.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 18, nº 36, p. 37-56 – 2022.

INTRODUÇÃO

Em 24 de Agosto de 1820, estalou no Porto uma Revolução de carácter liberal com o objectivo de tomar a Regência e elaborar uma Constituição.

Um Governo Provisório entrou em funções a 28 de Setembro para preparar eleições – que se realizariam em Dezembro – e elaborar uma Constituição.

Em Janeiro de 1821, após as eleições, foi nomeado um novo Governo e uma Regência que ficaria em funções até à chegada do monarca, e aprovada uma Constituição Provisória.

Esta nova Regência solicitou a D. João VI, em ofício de 15 de Janeiro de 1821, o seu regresso a Lisboa sob o pretexto de aderir ao novo sistema político e jurar a Constituição Provisória então em vigor.

O REGRESSO DE D. JOÃO VI À EUROPA

Perdido o sonho do Reino Unido, D. João VI deixou o Príncipe Herdeiro D. Pedro no Brasil, entregando-lhe o governo e nomeando-o, em Abril de 1821, Regente e Lugar-Tenente e parte de volta a Portugal, dando cumprimento ao solicitado pelas Cortes.

Para transportar o monarca aparelhou-se no Rio de Janeiro uma esquadra de 12 navios – nau *D. João VI* (74 peças), fragata *Real Carolina*¹ (44), corveta *Real Voador* (24), brigue *Reino Unido* (22), charruas *Princesa Real* (24), *Orestes* (24) e *Conde de Peniche* (24), transportes *Grã-Cruz de Avis*, *Sete de Março*, *Quatro de Abril*, *São José Fénix* (20) e iate *Monte de Ouro*, cujo comando foi entregue ao Chefe de Divisão D. João Manuel de Meneses, 1º Conde de Viana. Este, em 26 de Abril de 1821, entregou o comando da nau *D. João VI* ao Capitão de Mar e Guerra graduado Joaquim Epifânio da Cunha. Era major-general da esquadra o Capitão de Fragata D. António Manuel de Meneses, 1º Conde de Ceia.

A esquadra largou do Rio de Janeiro a 26 de Abril de 1821. Mas houve tumultos no Rio de Janeiro para tentar impedir a partida do monarca.

Além do monarca e da Família Real, regressavam a Portugal os ministros, oficiais-mores da Casa Real, corpo diplomático, oficiais da Armada e do Exército, totalizando mais de 3.000 pessoas.

A Esquadra Real atravessaria o Atlântico em viagem corrida² e a 3 de Julho surgiram na barra do Tejo a nau *D. João VI* com os navios que se mantiveram na sua conserva³.

Às 08h45 as fortalezas de São Julião da Barra e São Lourenço da Cabeça Seca (Bugio) salvaram com 21 tiros; quando, pelas 10h00 a nau, com o Estandarte Real içado, passou a linha de entre-torres⁴, fizeram salvas a corveta *Calipso* e todos os navios, fortes e baterias por onde iam passando os navios.

Quando a nau fundeou, já depois do meio-dia, os navios surtos no porto salvaram novamente.

Pelas 13h00, quando o monarca, acompanhado pela Deputação das Cortes, saiu de bordo para o *Bergantim Real*, houve nova salva de 21 tiros, com as guarnições estendidas nas vergas, e os *vivas* da Ordenança, enquanto a charanga tocava marchas militares; a nau arriou o Estandarte Real.

O bergantim dirigiu-se ao Cais das Colunas onde atracou pelas 17h45, momento em que o Castelo de São Jorge salvou com 101 tiros, no que foi acompanhado por todos os navios.

Dali seguiu o monarca para o Palácio das Necessidades onde, perante as Cortes, jurou respeitar a Constituição Provisória, então em vigor.

O Governo Liberal decide fazer regressar o Brasil ao estatuto de colónia, revogando toda a legislação que o havia tornado num Reino e insistia também no regresso do príncipe herdeiro.

Estas atitudes levariam o príncipe a encabeçar o movimento liberal e separatista surgido também no Brasil na sequência da Revolução Liberal do Porto.

ACÇÃO DO GENERAL JORGE DE AVILLENZ

A 9 de Janeiro de 1822, D. Pedro dava o primeiro passo para a independência do Brasil; quando o Presidente do Senado do Rio de Janeiro lhe pediu para não deixar o Brasil, D. Pedro respondeu que “como é para bem de todos e felicidade geral da Nação, estou pronto. Diga ao Povo que fico”⁵.

Perante a recusa de D. Pedro em regressar a Lisboa, na sequência da declaração de 9 de Janeiro de 1822, o Tenente-General Jorge de Avillez Juzarte de Sousa Tavares, Governador Militar do Rio de Janeiro, tentou manter aquela cidade sob o seu controlo, para forçar o regresso do Regente a Portugal.

Para quebrar a resistência do general, que defendia os direitos de Portugal e do seu monarca, D. Pedro embarcou na fragata *União* e, a 8 de Fevereiro de 1822, intimou o general a abandonar o Brasil com as suas tropas.

Receando desobedecer ao filho do monarca, este informou-o que embarcaria a 10 de Fevereiro com os seus 1.046 soldados. Foram embarcados em sete transportes⁶, fretados pelo príncipe, que largaram para o mar em 15 de Fevereiro, escoltados pelas corvetas *Maria da Glória* (CMG Diogo Jorge de Brito) e *Liberal* (CTEN João Bernardo Correia de Campos), até ao Cabo de Santo Agostinho para se certificarem que os navios se dirigiam mesmo à Europa⁷.

Mas dois dos transportes⁸ conseguiram iludir a escolta e afastaram-se do comboio; a corveta *Liberal*, com problemas no mastro do traquete, não conseguiu aproximar-se e obrigá-los a regressar ao comboio; só voltaram a ser avistados

ao largo dos Abrolhos. Julga-se que arribaram à Baía⁹, onde deixaram parte das tropas para reforçar a guarnição portuguesa comandada pelo General Madeira de Melo que se mantinha fiel a D. João VI;

Em 25 de Março, os mestres dos navios *Duarte Pacheco*, *Glória Constitucional* e *Despique* comunicaram que os mantimentos se tinham deteriorado pelo que não podiam seguir viagem.

Diogo de Brito, comandante da corveta *Maria da Glória*, mandou fornecer-lhes bolacha para 20 dias para continuarem a viagem; entraria depois no Recife com os restantes dos navios¹⁰, para os abastecer antes de os despachar para Lisboa, ao Norte do paralelo da Paraíba.

Chegariam a Lisboa a 21 de Maio, tendo o Governo processado o General Avillez pela sua atitude reputada como frouxa¹¹.

REFORÇOS MILITARES PORTUGUESES

Sem conhecimento do que sucedera no Brasil ao General Jorge de Avillez, o Governo de Lisboa enviou para o Rio de Janeiro, com escala em Pernambuco, uma expedição militar comandada pelo Chefe de Divisão Maximiliano de Sousa, com 1.192 homens embarcados em seis transportes – charruas *Princesa Real* (24), *Orestes* (24) e *Conde de Peniche* (24) e navios mercantes *Sete de Março*, *São José Fenix* e *Grã-Cruz de Avis* –, escoltados por uma esquadra de seis navios da *Armada Real* – nau *D. João VI* (74), fragata *Real Carolina* (44), corvetas *Princesa Real* (22) e *Real Voador* (24), escunas *Maria Zeferina* (10) e *Leopoldina* (10) –, que largou de Lisboa em 15 de Janeiro de 1822.

O objectivo desta expedição era reforçar as forças do General Avillez e obrigar D. Pedro a obedecer ao pai, cumprir os Decretos das Cortes e manter os dois Reinos unidos¹².

Seguia a bordo o Brigadeiro José Correia de Melo, nomeado Governador de

Armas de Pernambuco. A 17 de Fevereiro desembarcou o Brigadeiro em Recife e a esquadra largou a 21 rumo ao Rio de Janeiro, onde surgiu a 10 de Março de 1822. Para trás ficaram a fragata *Real Carolina* e o transporte *Grã Cruz de Avis*, que chegariam ao Rio a 12 de Março.

A situação de D. Pedro poderia ter ficado muito delicada se ainda se encontrassem no Rio de Janeiro as tropas do General Avillez¹³.

Mas esta expedição redundaria num completo fracasso; mandada fundear em 10 de Março, sob a mira das fortalezas de São João e de Santa Cruz e da fragata *União*, fiéis a D. Pedro, os seus comandantes foram intimados a obedecer ao príncipe. As guarnições das fortalezas e da fragata encontravam-se em postos de combate com morrões acesos e peças apontadas aos navios portugueses.

O Chefe de Divisão Maximiliano de Sousa e o Coronel Rosado – comandante militar da expedição – foram chamados à presença de D. Pedro que os notificou para ficarem sob as suas ordens, obrigando-os a assinar um termo de compromisso.

No dia 12 de Março, com a chegada da fragata, foram retirados os lemes da nau e da fragata, e levados para o Arsenal.

D. Pedro permitiu apenas que desembarcassem os militares que, voluntariamente, desejassem aderir à sua causa; em 15 de Março, desembarcaram 394 praças, sendo 190 das que viajavam na nau,¹⁴ que aceitaram o convite de D. Pedro.

Aderiram também à causa de D. Pedro, três oficiais da Armada Real que seguiam na expedição¹⁵.

A 16 de Março, foram montados os lemes nos navios e Maximiliano de Sousa foi mandado regressar a Lisboa com a nau e as charruas. A fragata *Real Carolina* ficou no Brasil por ordem de D. Pedro. Mas os Primeiros-Tenentes Henrique Ferreira Estrela e

Luís José da Silva, não querendo ficar a servir no Brasil, retiraram-se para Portugal¹⁶.

A 23 de Março, sob a observação do príncipe, a nau e as charruas largaram para Lisboa onde chegaram a 22 de Maio, tendo Maximiliano de Sousa explicado às Cortes a causa do insucesso da expedição.

ORGANIZAÇÃO DAS FORÇAS NAVAIS PORTUGUESAS NA BAÍA¹⁷

Em Julho de 1822, o Brigadeiro Inácio Luís Madeira de Melo, Governador de Armas da Província da Baía, mandou reparar alguns navios de guerra e armou navios mercantes com eles constituindo uma força capaz de proteger a navegação portuguesa de possíveis ataques dos navios que, no Rio de Janeiro, estavam às ordens de D. Pedro.

Repararam-se as corvetas *Dez de Fevereiro* e *Regência* e o brigue *Prontidão*; armaram-se os navios mercantes *Conceição* e *Oliveira* e *Restauração*, classificando-os como corvetas. Artilharam-se cinco barcas-canhoneiras e duas lanchas para o serviço fluvial e completou-se o sistema de defesa de costa com artilharia para defesa da barra e dos fundeadouros.

Em 10 de Julho, entregou o comando das forças navais e das baterias ao Capitão de Mar e Guerra José Joaquim Alves e nomeou, como comandante da esquadra, três corvetas, dois brigues e uma sumaca, subordinado àquele o Capitão de Fragata Joaquim Maria Bruno de Moraes.

A 22 de Julho a esquadra – corvetas *Dez de Fevereiro* (26) navio-chefe, *Regeneração* (22) Capitão de Fragata José Inácio Silveira da Mota, e *Restauração* (18) Primeiro-Tenente Inácio José Nunes; Brigues *Audaz* (18) Capitão-Tenente João da Costa Carvalho e *Prontidão* (16) Capitão-Tenente José Cândido Correia; sumaca *Conceição* (6) Segundo-Tenente Filipe José Vieira – saiu para o mar, aguardando a chegada de uma expedição de Lisboa.

As instruções recebidas por Bruno de Moraes eram para proteger a expedição de Lisboa; não deveria atacar as forças navais de D. Pedro, mas repelir qualquer ataque ou interferência na sua missão.

No dia 4 de Agosto, foram avistados os navios fiéis a D. Pedro cerca de 15 milhas a Leste do Morro de São Paulo; era a esquadra do Chefe de Divisão Rodrigo António de Lamare constituída pela fragata *União*, corvetas *Maria da Glória* e *Liberal* e brigue *Reino Unido*, que se pensava ter como objectivo impedir a entrada do combóio na Baía.

No dia seguinte as duas esquadras estavam separadas por cerca de 5 milhas com a portuguesa a barlavento.

Nenhuma das esquadras dava mostra de querer combater; os navios de Lamare rumaram para Sul e os portugueses para Norte, mantendo-se perto da Baía.

No dia 6 as duas esquadras voltaram a aproximar-se quando pelas 10h00 surgiram no horizonte os navios do combóio da Baía; tendo largado de Lisboa a 13 de Julho sob a escolta da corveta *Calipso*, navegavam em rota para a Baía; as três forças navais hasteavam a bandeira portuguesa, embora estivessem em campos diferentes. “O bom senso evitou que, nesse dia, se derramasse sangue português”¹⁸.

Os navios do combóio fundearam na Baía pelas 02h00 da madrugada de 7 de Agosto em conserva com os navios de Bruno de Moraes, tendo desembarcado o 2º Batalhão do 1º Regimento de Infantaria.

Os navios de Lamare fundearam em Alagoas a 21 de Agosto e ali desembarcaram 735 militares que seguiriam para a província da Baía onde, em 8 de Novembro de 1822 se travou a Batalha de Pirajá.

A EXPEDIÇÃO DE PEREIRA DE CAMPOS

As Cortes de Lisboa não desistiam, apesar dos insucessos, de fazer regressar D.

Pedro, pela força, e mandaram preparar nova expedição militar, com 1.500 homens, sob o comando do Chefe de Divisão Pereira de Campos. Eram seis transportes – charruas *Princesa Real* (26) e *Orestes* (24); galeras *Imperador Alexandre*, *Flor do Tejo* e *Conde de Palma* e brigue *Ligeiro* – e dois navios de escolta – nau *D. João VI* (74) e corveta *Princesa Real* (22) – que largaram de Lisboa a 8 de Setembro de 1822 e que chegaram à Baía a 30 de Outubro. Levavam instruções precisas sobre o procedimento a ter no Brasil, em função da situação que fossem encontrar¹⁹.

A guarnição da esquadra era de cerca de 979 marinheiros e artilheiros; seguiam ainda a bordo, além das forças militares, 166 familiares dos militares e 1.158 adidos²⁰.

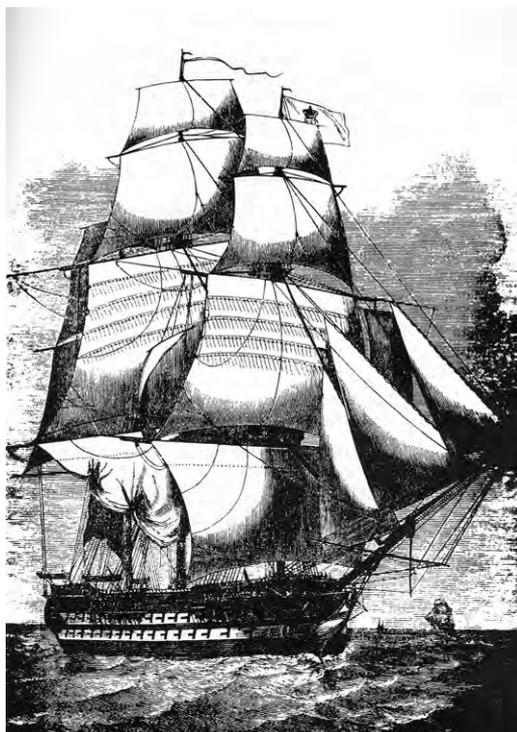


Figura 1 - Nau portuguesa *D. João VI* de 74 peças; navio-chefe da Esquadra Portuguesa no Brasil. Desenho à pena do Vice-almirante Celestino Soares. Acervo do Museu de Marinha

SITUAÇÃO POLÍTICO-MILITAR

Com o *Grito do Ipiranga* proferido por D. Pedro, em 7 de Setembro de 1822, estava declarada a rebelião do príncipe contra Portugal e o seu monarca.

A situação político-militar, no último trimestre do ano de 1822 ficou confusa, com parcelas do território aderentes à causa de D. Pedro e da Independência e outras regiões mantendo-se fiéis a D. João VI.

Era o caso da Baía, onde o General Madeira de Melo e o Chefe de Divisão Pereira de Campos mantinham importantes efectivos militares e navais. Eram 3.500 militares e 13 navios com 562 peças e 3.600 oficiais e marinheiros.

Na Província Cisplatina, onde D. Álvaro da Costa Macedo e Meneses dispunha de alguns meios militares e navais em Montevideu, hasteava a bandeira de Portugal, apesar da oposição do General Lecor que ocupava o restante território.

O Piauí, sob o comando de Cunha Fidié, e as Províncias do Maranhão, Pará e Ceará também se mantinham fiéis ao monarca português.

EXPEDIÇÃO DOS CINCO BATALHÕES

Em 4 de Dezembro de 1822, o Ministro da Marinha Português, Inácio da Costa Quintela, ordenou ao Major-General da Armada Marquês de Viana para fretar os navios necessários ao transporte para a Baía, de uma expedição de 1.900 homens, distribuídos por cinco Batalhões, e que deveriam ser escoltados pela fragata *Pérola*. O custo do afretamento dos nove navios mercantes – *Príncipe Real*, *Leal Português*, *Príncipe do Brasil*, *Grão-Pará*, *Ulisses*, *Harmonia*, *Mentor*, *São José Fénix* e *Canoa* – foi de 14.957.600 réis.

A expedição largaria de Lisboa a 15 de Fevereiro de 1823, acompanhada pelo brigue *Viajante* e uma galera, ambos sem tropas.

Entretanto, na Baía, uma parte da esquadra portuguesa, sob o comando do Capitão de Fragata Joaquim Maria Bruno de Moraes, embarcado na fragata *Constituição*, acompanhado pela nau *D. João VI* e as corvetas *Calipso* e *Dez de Fevereiro*, saiu

para o mar em 6 de Março de 1823, para cruzar ao largo da Baía. Pereira de Campos e o seu Estado-Maior ficaram no porto embarcados na charrua *Princesa Real*.

A 29 de Março, ao largo da Baía, a esquadra portuguesa de cruzeiro, avistou a expedição vinda de Lisboa que escoltou até ao porto, onde entraram a 31 de Março.

A MARINHA IMPERIAL BRASILEIRA

Ciente de que uma força naval era o elemento fundamental para assegurar a ligação entre as regiões do extenso território brasileiro – a maioria das ligações era feita por via marítima – e para garantir a unidade territorial, D. Pedro cedo deu prioridade à criação de uma Marinha militar²¹.

A presença de uma importante esquadra portuguesa na Baía constituía, apesar de pouco activa, uma ameaça à independência do Brasil.

A primeira força naval brasileira saíria para o mar em Julho de 1822, sob o comando de Rodrigo António Lamare, como atrás referimos.

Em Dezembro de 1822, já D. Pedro e os seus apoiantes tinham organizado uma pequena flotilha de navios composta por 2 fragatas, 2 corvetas, 1 brigue, 1 escuna, 7 barcas, 1 canhoneira, 9 baleeiros, com uma guarnição de cerca de 900 homens.

No primeiro trimestre de 1823 os brasileiros já tinham, pronta para entrar em acção, uma esquadra composta de 1 nau, 4 fragatas, 2 corvetas e 8 brigues e 13 escunas além de outros navios menores; era uma força naval de capacidade ligeiramente inferior à que os portugueses possuíam na Baía.

Aderiram, entretanto, à nova Marinha Imperial Brasileira, e juraram fidelidade ao imperador, 91 oficiais da Armada Real, 14 Guardas-Marinhas e 17 Aspirantes, bem como a maioria dos Lentos da Academia Real dos Guardas-Marinhas²².

Para comandar a sua força naval, D. Pedro contratou o escocês Lord Thomas Alexander Cochrane – antigo oficial da Royal Navy – que já se notabilizara na organização e no comando das Armadas do Peru e do Chile.

Cochrane chegaria ao Rio de Janeiro acompanhado por 4 oficiais britânicos²³ a 13 de Março de 1823. No mês seguinte chegariam mais 24 oficiais²⁴ e cerca de 500 marinheiros britânicos que se juntaram aos oficiais e marinheiros portugueses que aderiram à Independência e formaram o núcleo inicial da Marinha Imperial Brasileira.

Por decreto assinado no Rio de Janeiro a 21 de Março de 1823, Cochrane foi nomeado Primeiro Almirante da Armada do Brasil e investido no comando da jovem Marinha Imperial²⁵.

A primeira medida do novo Almirante foi determinar o bloqueio ao porto da Baía que deveria entrarem vigor a partir de 29 de Março de 1823.

COMBATES NA ILHA DE ITAPARICA (08DEZ1822 – 22MAI23)

26 DE AGOSTO DE 1822

Em Agosto de 1822, alguns elementos adeptos do príncipe, praticaram actos hostis contra os portugueses da Baía; o General Madeira de Melo organizou uma força para os reprimir.

Em 26 de Agosto, uma lancha desembarcou um destacamento de 23 militares, a que se seguiria um reforço de mais 22, comandados por um oficial. Recolheram à Baía em 27 e voltaram para a ilha a 30.

7 DE NOVEMBRO DE 1822

Neste dia 7 de Novembro de 1822, foi enviada para a ilha de Itaparica a lancha

da corveta *Princesa Real* com 25 homens sob o comando do 2º Tenente do Mar Manuel José Anvers Pereira de Melo; poupo depois largariam mais 15 homens, enquanto a corveta carregava a sua artilharia. Os combates com os partidários de D. Pedro duraram até às 16h00, tendo as lanchas regressado à cidade com as tropas.

8 DE DEZEMBRO DE 1822

A 8 de Dezembro de 1822, travou-se o primeiro combate naval entre portugueses e brasileiros quando uma flotilha de 18 embarcações brasileiras, sob o comando do 1º Tenente João António Oliveira Botas, largou da ilha de Itaparica com mantimentos para as forças de D. Pedro que actuavam nas margens do rio Cotagipe.

Atacados pelos brigues *Audaz* e *Pron-tidão*, pela escuna *Emília*, 2 barcas e 8 canhoneiras, os brasileiros defendem-se com energia, conseguindo abrir passagem e atingir o seu destino.

23 DE DEZEMBRO DE 1822

A 23 de Dezembro, travou-se novo combate quando a flotilha de João Botas atacou os 11 navios portugueses de bloqueio; após três horas e meia de tiroteio, os brasileiros regressaram ao abrigo das suas fortificações.

7 DE JANEIRO DE 1823

Com os reforços recebidos, e por sugestão de Pereira de Campos, o General Madeira de Melo resolveu recupar a ilha de Itaparica, que fora abandonada por falta de recursos humanos, e que era uma importante posição para a defesa da Baía.

No dia 7 de Janeiro de 1823, uma força de 600 homens, dos quais 100 cedidos pelo general, sob o comando do Capitão de Fragata Joaquim José da Cunha, realizou um desembarque naquela ilha.

Repelidos pelos defensores brasileiros, os portugueses repetiram o assalto mais duas vezes, sem sucesso. Nesta acção tomaram parte as embarcações da esquadra, sob a protecção da artilharia dos brigues *Prontidão* e *Audaz*, a escuna *Emília* e a barca *Constituição*.

Morreram nesta acção um cabo de esquadra, dois marinheiros e dois soldados; ficaram gravemente feridos o Aspirante a Guarda-Marinha João Maria Ferreira do Amaral²⁶ e cinco marinheiros; ficaram com ferimentos ligeiros o Primeiro-Tenente D. Pedro de Lencastre, o aspirante a piloto João Manuel Esteves e quatro marinheiros²⁷.

Ferreira do Amaral foi o herói deste combate, porque a sua brilhante actuação salvou a honra das armas portuguesas; não só pelo seu ardor combativo, bravura e audácia, como pela coragem e estoicismo como soube suportar a dor física que lhe causou a brutal amputação – pelo ombro – do braço direito, despedaçado por uma bala de artilharia²⁸.

Em relatório para o Ministério da Marinha, Pereira de Campos informou que “o Aspirante a guarda-marinha João Maria Ferreira do Amaral, que infelizmente perdeu o braço direito; este brioso patriota, que apenas contava 18 anos de idade, desenvolveu desde o primeiro momento uma energia e valor pouco vulgares, cujas circunstâncias são muito dignas de anunciar-se; este bravo militar possuindo ardentes desejos, e vendo-se ferido da bala que lhe levou o braço, assim mesmo anima a gente a remar, dizendo que ainda tinha outro braço, que não era para sentir a perda com honra, recomendando a todos a continuação dos seus deveres; o que foi por muitos presenciado e por todos aplaudido e admirado. Na ocasião de se lhe fazer a amputação do braço, animava a todos que se aproximavam, com judiciosas expressões, sem que o vissem ceder à dor”²⁹.

Este fracasso iria tornar mais difícil a posição portuguesa na Baía, pois logo a 15 de Fevereiro as forças leais a D. Pedro efectuaram um violento ataque, com forças consideráveis, sobre a ala esquerda das defesas portuguesas; apesar de rechaçados, com elevadas perdas, os brasileiros estabeleceram, a partir de 26 de Fevereiro, um apertado cerco à cidade.

22 DE MAIO DE 1823

Na tarde de 22 de Maio de 1823, três canhoneiras brasileiras da flotilha de Itaparica, sob o comando do 1º tenente João Botas, atacaram as 7 pequenas embarcações portuguesas que efectuavam o bloqueio daquela ilha.

Um tiro partiu o mastro de uma das embarcações portuguesas e João Botas aproveitou a confusão gerada para a abordar e obrigar a render-se. As restantes embarcações portuguesas continuariam a combater até ao final do dia, indo depois procurar refúgio junto da esquadra. João Botas seria promovido a capitão-tenente, por distinção, pela sua acção neste combate.

COMBATES NA BAÍA

4 DE MAIO DE 1823

Na Baía estava concentrada a maioria das forças militares e navais portuguesas; cerca de 5.400 militares e 24 navios com mais de 3.800 homens de guarnição e 570 peças de artilharia.

Por esse motivo, as forças fiéis a D. Pedro concentraram os seus efectivos militares naquela região para pôr cerco à cidade.

Sob o comando do Almirante Cochrane, largaram também do Rio de Janeiro a 3 de Abril de 1823, 6 navios da Marinha Imperial – 1 nau, 1 fragata, 2 corvetas e 2 brigues – com o objectivo de bloquear o porto da Baía impedindo a chegada de reforços e de abastecimentos às forças por-

tuguesas. O bloqueio teve início a 25 de Abril de 1823 e, logo a 29, a sua esquadra foi reforçada com mais uma fragata.

Ao ter conhecimento da presença dos navios brasileiros em águas baianas, Pereira de Campos preparou-se para largar da Baía com 12 navios – 1 nau, 2 fragatas, 5 corvetas, 1 brigue, 1 charrua, 1 escuna e 1 sumaca – para lhes dar combate. Mas o encalhe da nau *D. João VI* atrasou a saída da esquadra portuguesa que só a 30 de Abril deixou o porto.

Os navios brasileiros tinham-se, entretanto, afastado da costa e só voltaram a ser avistados a 3 de Maio.

Na manhã do dia 4 de Maio, as duas esquadras estavam à vista uma da outra,

com os brasileiros cerca de 25 milhas a SE da Ponta de Santo António a navegar para Oeste e os portugueses a navegar para Sul a cerca de 15 milhas a SW da mesma ponta. Estes viraram de bordo para Norte e formaram duas colunas; a barlavento a nau *D. João VI* (74 peças), fragata *Constituição* (50), escuna *Príncipe Real* (26), charrua *Princesa Real* (28), corvetas *Calipso* (22) e *Dez de Fevereiro* (26); a sotavento a fragata *Pérola* (44), corvetas *São Gualter* (26), *Regeneração* (22) e *Princesa Real* (24); o brigue *Audaz* (18) e a sumaca *Conceição* (6), enviadas em reconhecimento da esquadra inimiga, regressaram à formatura pelas 7 horas. Os navios portugueses totalizavam 368 peças.



Figura 2 - Nau brasileira *D. Pedro I* (ex-*Martim de Freitas*) de 64 peças. Navio-chefe da Marinha Imperial. Óleo sobre tela de Eduardo de Martino. Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

Os navios brasileiros formavam uma única coluna com a nau *D. Pedro I* (64 peças) (ex-*Martim de Freitas*) na testa, seguida pelas fragatas *Ipiranga* (54) (ex-*União*) e *Niterói* (42) (ex-*Sucesso*) e corveta *Maria da Glória* (30); mais atrasados vinham a corveta *Liberal* (22) e o brigue *Real Pedro*

(16); a estibordo da coluna, na alheta do navio-chefe seguia o brigue *Guarani* (14) (ex- *Reino Unido*) cuja tarefa era repetir para todos os navios da esquadra os sinais feitos pelo navio-chefe. Dispunham de um total de 242 peças.

Cerca das 10 horas, Pereira de Campos manda alterar a formatura para uma única coluna, ordenando aos navios de sota-vento que, à força de vela, se fossem posicionar a vante do navio-chefe. Às 11h30, verificando a composição da esquadra brasileira, ordenou à fragata *Pérola* que entrasse na coluna a ré da *Constituição*, de forma a ficar mais próxima do navio-chefe. Pelo meio-dia, com as esquadras já próximas, o vento rondou para ENE, e enfraqueceu tornando muito vagarosa a aproximação dos navios.

Cochrane, adepto da escola de Nelson, não alterou o rumo para se prolongar com a esquadra portuguesa; manteve o rumo para cortar a formatura portuguesa, tentando obter superioridade numérica e, eventualmente, apresar alguns navios da retaguarda portuguesa.

Pelas 16h00 os navios estão à distância de tiro de peça³⁰ e Cochrane, a bordo da *D. Pedro I*, verificando que havia espaço entre a escuna *Príncipe Real* e a charrua *Princesa Real*, passou entre elas disparando para ambos os bordos; a charrua arribou ligeiramente para manter a nau no seu campo de tiro, e disparou contra ela, mas a fragata *Ipiranga* conseguiu colocar-se na sua alheta em posição de tiro. O navio português, com graves avarias no aparelho e no costado, com 2 mortos e 15 feridos³¹ a bordo, recusa a intimação de se render, continuando a fazer fogo.

A corveta *Calipso*, ameaçada pela fragata *Niterói* arribou e afastou-se para sotavento; a mesma manobra foi executada pela corveta *Dez de Fevereiro*, ameaçada pela aproximação da corveta *Maria da Glória*.

Surpreendido pela manobra dos brasileiros, Pereira de Campos mandou virar em roda os seus navios da vanguarda e do centro, para irem em socorro dos navios da retaguarda.

A bordo dos navios brasileiros surgiram, entretanto, problemas com as suas guarni-

ções; os marinheiros da corveta *Liberal*, e dos brigues *Real Pedro* e *Guarani*, todos portugueses, recusaram-se a entrar em combate, declarando que “portugueses não se batem contra outros portugueses”³².

Nos navios onde os portugueses estavam misturados com os britânicos, não houve uma atitude tão frontal, mas existiu uma resistência passiva.

A situação mais grave ocorreu a bordo da nau *D. Pedro I* onde, no mais aceso do combate, o fiel da artilharia, o escoteiro e um cabo, todos portugueses, fecharam o paiol da pólvora declarando que dali não sairia mais pólvora para atirar sobre portugueses. Depois de dominados pela força, foram postos a ferros³³.

Tendo perdido a confiança nas suas guarnições, Cochrane não se quis envolver num combate em inferioridade numérica e, ante a aproximação da vanguarda e centro portugueses, abandonou o combate; cortou a proa da charrua *Princesa Real* disparando mais uma bordada e fez rumo a Sul, seguido por todos os seus navios.

A batalha resumiu-se, portanto, ao combate da charrua portuguesa *Princesa Real* com a nau *D. Pedro I* e a fragata *Ipiranga*.

Com a sua esquadra desorganizada, Pereira de Campos só ao fim de algumas horas pôde iniciar a perseguição ao inimigo em retirada; mas com o cair da noite perdeu o contacto com ele e, na manhã de dia 5 de Maio, já não se avistavam. Apenas foi encontrado um escaler da nau *D. Pedro I*, que fora abandonado durante a retirada. Os navios portugueses mantiveram-se em cruzeiro até 21 de Maio, sem sinais do inimigo.

Segundo o comandante Saturnino Monteiro há que realçar três aspectos deste combate: “Em primeiro lugar, a audácia de Cochrane, que, apesar de dispor de uma esquadra mais fraca, não hesitou em atacar uma esquadra mais forte, e a

habilidade táctica com que o fez; em segundo lugar, a valorosa resistência oposta pela charrua *Princesa Real*, que fez gorar os plano do inimigo; em terceiro lugar, o patriotismo dos marinheiros portugueses que guarneciam os navios brasileiros, que, apesar de terem optado por uma nova nacionalidade, não esqueceram a lealdade que deviam à sua antiga Pátria¹³⁴.

22 DE MAIO DE 1823

Após o combate travado a 4 de Maio, Cochrane concentrou os seus navios no Morro de São Paulo, situado cerca de 35 milhas a SW da Baía, que transformou na sua base de operações. Preparando-se para novo embate, com a esquadra portuguesa, mandou reforçar a artilharia da nau *D. Pedro I* com peças que retirou de outros navios e substituiu todos os marinheiros portugueses da guarnição por britânicos. A nau ficou como navio de 82 peças em 3 baterias, com uma guarnição de 900 homens de absoluta confiança do Almirante.

A 18 de Maio, acompanhado da corveta *Maria da Glória* largou para a Baía; no trajecto apresou dois brigues mercantes portugueses que despachou, com guarnições de presa para o Morro de São Paulo e para o Rio de Janeiro. A 22 Chegaram os navios diante da Baía onde se encontrava de vigia a corveta **Calipso** que, ao avistar a divisão brasileira recolheu ao porto; a esquadra portuguesa, que se encontrava pronta a largar, é retida no porto por ventos contrários e só no dia 25 conseguiu sair a barra.

Cochrane, não dispendo de forças suficientes, recolheu ao Morro de São Paulo, deixando a *Maria da Glória* em observação. Pereira de Campos conservou-se em cruzeiro, ao largo da Baía, mas até ao final do mês não encontrou vestígios dos navios brasileiros; em 2 de Junho recolheu à Baía onde encontrou a charrua *Conde*

de *Peniche* que chegara na véspera com mantimentos, sob a escolta da corveta *Quatro de Julho*.

12 DE JUNHO DE 1823

Cochrane voltaria para a Baía com a nau *D. Pedro I* (82 peças), a fragata *Real Carolina* (44) a que se juntou a *Maria da Glória* (30); procurando tirar partido de alguma confusão que então existisse nas forças portuguesas, entrou no porto na noite de 12 para 13 de Junho para chegar junto do fundeadouro, pensando que os portugueses, na confusão, começassem a disparar uns contra os outros.

Cerca das 22 horas os brasileiros entram no porto mas são descobertos e, dado o alarme, os navios portugueses preparam-se para combater sem qualquer confusão. O vento, entretanto, caiu por completo deixando os navios brasileiros em situação difícil, porque, ao clarear, estavam sujeitos não apenas ao fogo dos navios como dos fortes. Valeu-lhes a vante, que os arrastou para o mar.

Ocupados nos preparativos da evacuação da Baía, os portugueses não fizeram qualquer tentativa para perseguir os navios brasileiros.

COMBATE EM CARAVELAS

Um incidente estranho ocorreu em Caravelas, em 10 de Maio de 1823, quando ali fundeou uma escuna de guerra portuguesa de 4 peças que arvorou o pavilhão dos Estados Unidos da América. Tendo ido a bordo o comandante militar brasileiro, acompanhado de seis soldados, verificou tratar-se de um navio português e apresou-o; deixando a bordo os soldados voltou a terra em busca de reforços.

Aproveitando a situação, os portugueses dominaram os soldados mas, por razões desconhecidas, não largaram para o mar, como seria aconselhável. Armando

à pressa um brigue mercante que estava no porto, os brasileiros conseguem, no dia seguinte, apoderar-se da escuna após um violento combate de artilharia e posterior abordagem; morreram cinco portugueses³⁵, ficando os restantes prisioneiros.

RETIRADA PORTUGUESA DA BAÍA

A situação das forças portuguesas, em meados 1823, estava a tornar-se insustentável³⁶ pelas desinteligências entre o General Madeira de Melo e o Chefe de Divisão Pereira de Campos. Os dois oficiais não se entendiam quanto ao emprego das forças ao seu dispor, e o general considerava Pereira de Campos pouco activo no combate à esquadra brasileira.

Esparteiro afirma que “muito se poderia fazer com semelhante poder (naval), mas, infelizmente, João Félix (Pereira de Campos) nunca mostrou vontade de cooperar eficazmente com Madeira (de Melo). O almirante, além de mostrar pouca actividade, não dava indícios de espírito combativo³⁷, e receava tomar decisões, o que descontentava o general”³⁸.

É ainda Esparteiro que afirma: “Os motivos que o levaram a semelhante actuação nos acontecimentos da Baía podem, talvez, explicar-se pelo receio em combater as forças do filho do rei. Possivelmente teria mesmo recebido ordens directas de D. João VI para ser moderado no desempenho da sua missão”³⁹.

O seu procedimento concorreu, em grande medida, para o fracasso das operações do General Madeira de Melo na Baía.

A esquadra encontrava-se com falta de mantimentos que já não garantiam um mês de alimentação; a maioria dos géneros estava a escassear devido ao cerco terrestre e ao bloqueio naval brasileiro que apresava os navios que vinham de Lisboa com abastecimentos.

O Arsenal da Baía já não prestava assistência aos navios por falta de operários que tinham abandonado o trabalho por lhes deverem onze meses de salários.

Os apoiantes de D. João VI debatiam-se também com a falta de directivas e começavam a entender que a Independência do Brasil era irreversível. Por outro lado, uma parte significativa da população apoiava D. Pedro.

Decidiram por isso as chefias militares portuguesas abandonar a Baía e regressar a Portugal com os militares e civis que o desejassem. Em 16 de Junho, já se encontrava pronta a maioria dos transportes mandados aprontar a partir de 28 de Maio.

Entretanto, a preparação dos transportes não correspondia aos requisitos necessários porque alguns apenas dispunham de mantimentos para 40 dias a meia ração e outros nem isso; e quanto a dietas e boticas⁴⁰, a situação era ainda pior⁴¹.

Em 29 de Junho, Pereira de Campos informou o general que os navios deveriam sair para Lisboa a 1 de Julho.

Na madrugada de 1 para 2 de Julho, embarcaram nos transportes e nos navios da esquadra os militares, familiares e civis que desejavam voltar a Portugal, num total de mais de 6.000 pessoas⁴².

REGRESSO A PORTUGAL

A 2 de Julho de 1823, largou da Baía o comboio naval composto por 48 navios mercantes⁴³ escoltados por 17 navios da Armada Real: nau *D. João VI*; fragatas *Pérola* (54) e *Constituição* (56); corvetas *Dez de Fevereiro* (26), *Calipso* (22), *Princesa Real* (22), *Quatro de Julho* (22), *Regeneração* (22), *Restauração* (24), *Conceição e Oliveira* (24), *São Domingos Eneas* (26) e *São Gualter* (26); brigue *Audaz* (18); charruas *Princesa Real* (26), *Orestes* (24) e *Conde de Peniche* (24); sumaca *Conceição* (6). O ponto de partida previamente determinado foi a ponta de Santo António às 12h00.

A heterogeneidade dos navios tornou difícil manter os navios agrupados e organizados facilitando a flagelação que, desde a primeira noite, foi efectuada pelos navios da Marinha Imperial, comandados por Cochrane e que já há dias vigiavam os movimentos dos navios portugueses. A nau *D. Pedro I*, sob o comando do Almirante, fora avistada pelas 21h30 do dia 2 de Julho.

Os ataques da esquadra brasileira começaram logo nessa noite abordando a escuna *Luísa*, da praça de Hamburgo, que mais tarde seria libertada. Pereira de Campos ainda se preparou para combater os brasileiros, mas os seus navios, carregados com passageiros e carga, não tinham andamento para os alcançar e obrigar a combater.

Na confusão gerada pelos contínuos ataques brasileiros, 5 navios do comboio voltaram à Baía⁴⁴, 4 arribaram ao Recife⁴⁵ e 3 ao Maranhão⁴⁶.

No dia 4, continuavam à vista, por sotavento, os navios brasileiros, incluindo a nau *D. Pedro I* e Pereira de Campos perguntou aos seus comandantes se lhe deveriam dar combate, mas nada foi decidido.

Segundo informação prestada pela charrua *Orestes*⁴⁷, no dia 5 Cochrane teria apresado três navios – charrua *Conde de Peniche*⁴⁸, corveta *Conceição e Oliveira*⁴⁹ e brigue *Vinagre*⁵⁰; no dia seguinte foi abordada a galera *Grão-Pará*, a quem foram apresadas as bandeiras do Batalhão de Infantaria Nº 12 que seguia a bordo, e as espadas dos oficiais, inutilizou-lhe os mastaréis da gávea e abandonou-a por já não dispor de pessoal para guarnição de presa. Este navio informou o comandante-chefe que já teriam sido tomados nove navios e que os navios brasileiros iam agora em perseguição da galera *Conde de Palma*⁵¹.

No dia 7 de Julho, a esquadra navegava com parte do comboio à vista, indo dois navios desarvorados: as galeras *Grão-Pará* e *São José Félix*. Os navios da escolta recu-

peraram, nesse dia, o brigue *Vinagre* que, apresado dois dias antes, fora abandonado.

Na noite de 7 para 8 apareceu à vista do comboio, a nau *D. Pedro I*.

No dia 10 pelas 12h00, a fragata *Pérola* libertou a galera *Flor do Tejo* que um brigue brasileiro capturara. No dia seguinte, Pereira de Campos, com a nau *D. João VI* e as fragatas *Pérola* e *Constituição*, procurou dar combate à nau *D. Pedro I* que se aproximara do comboio, mas a sua menor velocidade não lhe permitiu uma aproximação suficiente.

A persistência da presença dos navios brasileiros obrigou Pereira de Campos a mandar reduzir a ração do comboio, prevendo que a viagem se pudesse alongar no tempo.

A 16, nova tentativa de Cochrane para se aproximar do comboio pela popa, mas a presença da fragata *Constituição*, enviada para cobrir a retaguarda, levou-o a afastar-se.

A 17 de Julho deixou de se avistar qualquer navio brasileiro.

O mau tempo, que entretanto surgira, dispersou os navios; No dia 18 de Julho, Pereira de Campos só avistava 18 navios dos 65 que largaram da Baía. Muitos navegavam agora isolados ou em pequenos grupos.

Em 21 de Julho foi destacado para Lisboa o brigue *Audaz* com correspondência oficial.

Pereira de Campos decidiu fazer escala no Faial para embarcar mantimentos e água. Em 20 de Agosto, fundearam na Horta os seguintes navios⁵²: nau *D. João VI*; fragatas *Constituição* e *Pérola*; corvetas *Dez de Fevereiro*, *Princesa Real*, *Regeneração*, *Calipso*, *Quatro de Julho*, *Restauração* e *São Gualter*; charruas *Orestes* e *Princesa Real*; sumaca *Conceição*; galera *São José Félix*.

A nau largou a 25 de Agosto e, a 8 de Setembro, entre as 2 e 3 horas da madrugada, já próximo da barra de Lisboa, apa-

receu-lhe no negrume da noite um navios suspeito; a nau passou a postos de combate, mas o navio desapareceu.

A 9 de Setembro, a nau avistou as corvetas *Dez de Fevereiro* e *Princesa Real*, as charruas *Princesa Real* e *Orestes* e a sumaca *Conceição*. No mesmo dia a *D. João VI* recebeu piloto da barra de uma muleta e entrou a barra, indo fundear entre torres⁵³.

No dia 10, entrou no porto de Lisboa com a corveta *Princesa Real*, a charrua *Princesa Real* e a sumaca *Conceição*, sendo visitada pelo Marquês de Viana, major-general da Armada. Pouco depois, entraram a corveta *Dez de Fevereiro* e a charrua *Orestes*. No dia seguinte, a nau seguiu para o seu fundeadouro.

Em resumo; a maioria dos navios portugueses fez escala nos Açores para reabastecer de água e mantimentos, mas outros viajaram directamente para Lisboa. Os primeiros dois navios chegaram a Lisboa em 21 de Agosto – galera *Porcupine* (GB) e escuna *Luísa* (Hamburgo); seguiram-se quatro em 22 de Agosto – galeras *D. Afonso*, *Conde de Palma*, *Mercúrio* e sumaca *Bela Flor*; mais seis – corveta *Conceição* e *Oliveira*, brigues *Audaz*, *Mercúrio*, *Espectacular* e sumacas *Conceição* e *São Manuel* – chegaram em 25 de Agosto; em 26 de Agosto chegaram outros quatro – galera *Príncipe do Brasil*, brigues *Ligeiro*, *Novo Viajante* e *São Boaventura*; mais três se seguiram em 27 de Agosto – galeras *Grão-Pará* e *Imperador Alexandre* e brigue *Congresso Lusitano*; um em 31 de Agosto – galera *Flor do Tejo*.

No mês de Setembro foram chegando, dois em 01 de Setembro – corveta *São Domingos Eneas* e galera *Canoa*; em 10 de Setembro chegaram mais seis – nau *D. João VI*, corvetas *Dez de Fevereiro* e *Princesa Real*, charruas *Princesa Real* e *Orestes* e sumaca *Conceição*; no dia 13 de Setembro entraram mais cinco navios – fragata *Pérola*, corvetas *Calipso*, *Quatro de Julho* e

Regeneração e galera *Quatro Amigos*; no dia 14 entrou o brigue *Triunfo da Inveja*⁵⁴; os últimos quatro entraram em 16 de Setembro – fragata *Constituição*, corvetas *Restauração*, *São Gualter* e *São José Félix*.

Além dos navios arribados a portos brasileiros, onde foram apresados, foram ainda apresados em alto-mar as galeras *Russa*, *Harmonia*, *Nova Amazona*, *Prazeres* e *Alegria*, o brigue-escuna *Santo António do Triunfo*, além dos navios *Diana*, *Fragatinha de Macau* e *São José*⁵⁵.

Dos 65 navios que largaram da Baía chegaram a salvo a Lisboa 16 navios de guerra e 24 mercantes; arribaram a portos brasileiros um navio de guerra (charrua *Conde de Peniche*) e 11 mercantes; foram capturados ou destruídos 12 navios mercantes, além de mais 9 mercantes que não faziam parte do comboio⁵⁶.

Entretanto, Cochrane, ao atingir a latitude 4º Norte, deixou ao comandante Taylor, da fragata *Niterói*, um dos navios mais veleiros da sua esquadra, o encargo de perseguir os portugueses até ao Tejo e regressou ao Brasil para auxiliar na submissão do Ceará, do Pará e do Maranhão; mas aquele pouco mais estragos conseguiu fazer.

Segundo o comandante Saturnino Monteiro “a selvática perseguição que a esquadra brasileira moveu aos navios portugueses, que significavam o abandono definitivo do Brasil pelos portugueses, não teve qualquer interesse militar ou político. Duvidamos mesmo que D. Pedro ou qualquer dos seus ministros a tenha ordenado. A razão porque foi levada a cabo terá sido unicamente o desejo de Cochrane e dos restantes oficiais ingleses, contratados por D. Pedro, de mostrarem serviços e assim justificarem os elevados ordenados que estavam auferindo”⁵⁷.

Mas Sérgio Oliveira Filho⁵⁸ afirma que “a Esquadra brasileira recebeu ordem para partir em perseguição a fim de cap-

turar o maior número possível de navios, tropas e equipamentos militares, além de impedir que conseguissem desembarcar em outras províncias do Brasil”.

RENDIÇÕES DO MARANHÃO E PARÁ

Enquanto o comandante Taylor, a bordo da *Niterói*, acompanhava a viagem do comboio da Baía, o Almirante Cochrane dirigiu-se a São Luís do Maranhão com a nau *D. Pedro I*, onde sob a ameaça da chegada dos restantes navios da esquadra brasileira, conseguiu a rendição das forças militares e navais portuguesas, apoderando-se do brigue *Infante D. Miguel* (crismado *Maranhão*), as escunas *Emília* e *Nossa Senhora da Glória* e oito lanchões artilhados.

De seguida, o brigue *Maranhão* sob o comando do capitão-tenente John Greenfeel, dirigiu-se a Belém do Pará onde, com o mesmo argumento, consegue a rendição das forças militares e da fragata portuguesa *Imperatriz Leopoldina*.

RESISTÊNCIA DA PROVÍNCIA CISPLATINA

Na província Cisplatina, apenas a cidade de Montevideu se manteve fiel a Portugal, sob o comando do General Sousa Macedo. As restantes cidades, cujas forças eram comandadas pelo General Francisco Lecor – herói da conquista da Banda Oriental – tomaram o partido de D. Pedro, vindo logo pôr cerco a Montevideu, coadjuvado no mar pela esquadra do Vice-Almirante Rodrigo José Ferreira Lobo que também se declarou pelo imperador.⁵⁹

Mas a 30 de Janeiro de 1823 a guarnição da escuna *Maria Teresa*, dirigida pelo 2º tenente Procópio Lourenço de Andrade, revoltou-se, prendeu o comandante e refugiou-se em Montevideu; o seu exem-

plo viria a ser mais tarde seguido pelas corvetas *Conde dos Arcos* e *General Lecor* (depois *Restauradora*) e pelo brigue *Liguri*.

As forças portuguesas isoladas em Montevideu ficaram em situação crítica, devido aos constantes reforços que os brasileiros recebiam do Rio de Janeiro. Em Outubro de 1823, a esquadra de bloqueio, comandada pelo CMG Pedro António Nunes, era constituída pela corveta *Liberal* (22), brigue *Cacine* (18), *Guarani* (16) e *Real Pedro* (14) e escunas *Leopoldina* (12), *Seis de Fevereiro* e *Cossaca* (estas duas com um rodízio cada uma). Ao todo eram sete navios com 84 peças.

Sousa Macedo mandou preparar a pequena flotilha portuguesa para tentar furar o bloqueio dos navios brasileiros e restabelecer os contactos com o exterior; os navios portugueses fizeram-se ao mar a 21 de Outubro sob o comando do 1º Tenente Soares Andreia, comandante da corveta *Conde dos Arcos* (26); nas suas águas seguiam a corveta *Restauradora* (16), brigue *Licuri* (16) e escuna *Maria Teresa* (14). Eram quatro navios com 72 peças.

Ao aperceberem que os navios portugueses largavam do porto, os brasileiros aguardaram-nos fora do alcance das baterias de terra. O vento fraco desfez as formaturas das duas frotas e o combate transformou-se em duelos de artilharia isolados. O brigue brasileiro *Real Pedro* foi envolvido pelas duas corvetas e pelo brigue português, ficando em situação difícil; mas foi socorrido por outros navios, o que tornou a luta mais intensa.

A corveta brasileira *Liberal* partiu o mastro da mezena; a escuna *Seis de Fevereiro* abriu água e alagou o paiol de pólvora, impedindo-a de continuar a combater. Pelas 16 horas, com os navios das duas frotas muito danificados e as guarnições exaustas, os comandantes puseram termo à luta, recolhendo os navios portugueses a Montevideu.

Com a situação militar inalterada, depois deste combate naval, os portugueses renderam-se a 18 de Novembro, embarcando para Lisboa a 8 de Março do ano seguinte nos navios *Conde dos Arcos*, *São José Americano*, *Sete de Março* e *Duarte Pacheco*.

Foram os últimos militares portugueses a retirar do Brasil.

CONCLUSÕES

A situação de guerra entre Portugal e o Brasil manteve-se, e vários corsários brasileiros fizeram incursões em águas portuguesas. Em 18 de Setembro de 1823 saiu a cruzar na costa portuguesa uma força naval – fragatas *Pérola* (46) e *Príncipe D.*

Pedro (40) e brigue *Providência* (12) – sob o comando do Capitão de Mar e Guerra Manuel de Vasconcelos Pereira de Melo em busca de um corsário brasileiro.

Só em 29 de Agosto de 1825 é assinado no Rio de Janeiro um Tratado de Paz pelo qual Portugal reconhece formalmente a independência do Brasil. A sua ratificação seria feita em Lisboa a 15 de Novembro, poucos meses antes do falecimento de D. João VI (4 de Março de 1826).

Ficaram no Brasil 48 navios da Armada Real com 1.183 peças de artilharia; apesar de alguns dos navios mais importantes já terem bastantes anos de serviço e alguns estarem já desarmados, apenas 12 desses navios não navegaram sob a bandeira do Brasil.

REFERÊNCIAS

FONTES

Diário Náutico da Nau D. João VI 1821-22. Arquivo Histórico da Marinha. Cota (1962) 6-XIII-3-4.

Diário Náutico da Nau D. João VI 1822-23. Arquivo Histórico da Marinha. Cota (1963) 6-XIII-3-4.

Diário Náutico da Nau D. João VI 1823. Arquivo Histórico da Marinha. Cota (1964) 6-XIII-3-4.

Diário Náutico da Fragata Pérola 1822. Arquivo Histórico da Marinha. Cota (1912) 6-XIII-3-2.

Diário Náutico da Fragata Pérola 1823. Arquivo Histórico da Marinha. Cota (1913) 6-XIII-3-2.

BIBLIOGRAFIA

BERESFORD, Marcus de la Poer. *O Marechal William Carr Beresford*. Lisboa, Tribuna da História, 2021.

CASTRO, Pierre Paulo da Cunha e **PEREIRA**, José António Rodrigues (Coord.). *Da Armada Real para a Marinha Imperial*. Rio de Janeiro, Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2020.

CELESTINO SOARES, Joaquim Pedro. *Quadros Navais, (4 volumes)*. Lisboa, Ministério da Marinha, 1972.

ESPARTEIRO, António Marques. *Três Séculos no Mar (30 volumes)*. Lisboa, Ministério da Marinha, 1974-1987.

ESPARTEIRO, António Marques. *Causas da Decadência e Ressurgimento da Marinha Portuguesa*. Lisboa, Separata dos Anais do Clube Militar Naval, 1932.

MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino. *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa volume VIII (1808-1975)*. Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1997.

OLIVEIRA, Joaquim da Mata. *O Poder Marítimo na Guerra Peninsular*. Lisboa, tipografia da Cooperativa Militar, 1914.

PEREIRA, José António Rodrigues. *Campanhas Navais. A Marinha Portuguesa no Tempo de Napoleão (1807-1823), volume 2. A Armada e o Brasil*. Lisboa, Tribuna da história, 2005.

PEREIRA, José António Rodrigues. *Homens do Mar*. Lisboa, Esfera dos Livros, 2019.

PEREIRA, José António Rodrigues e **CASTRO**, Pierre Paulo da Cunha (Coord.). *Da Armada Real para a Marinha Imperial*. Lisboa, Comissão Cultural de Marinha, 2018.

História Naval Brasileira, segundo volume tomo II. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1979.

Os Portugueses na Marinha de Guerra do Brasil. Rio de Janeiro, Comissão Brasileira dos Centenários Portugueses, 1940.

NOTAS

¹ Oficialmente designada como Princesa Real Carolina Leopoldina.

² Viagem sem escalas

³ Fragata Real Carolina – que conduzia a Princesa do Brasil --, corveta Voador, brigue Reino Unido, charrua Orestes, 5 navios mercantes e o iate Monte de Ouro.

⁴ A linha que une São Julião e o Bugio, marcando geograficamente a foz do Rio Tejo.

⁵ CASTRO, Paulo e PEREIRA, José António Rodrigues. *Da Armada Real para a Marinha Imperial*, p. 175.

⁶ Eram os Três Corações, São José Americano (ou São José Triunfante), Indústria, Duarte Pacheco, Glória Constitucional, Despique e Verdade. ESPARTEIRO, António Marques. *Três Séculos no Mar*, Vol. 9, p. 50.

⁷ Navegando à vela é muito complicado regressar à costa brasileira a partir daquele Cabo; geralmente os navios são obrigados a regressar a Cabo Verde e voltar a tentar a travessia; aconteceu muito esta situação durante a Carreira da Índia nos Séculos XVI e XVII.

⁸ Segundo ESPARTEIRO, António Marques. *Op.Cit.* Vol. 9 p. 55, foram os Três Corações e São José Americano (ou São José Triunfante).

⁹ Nota do autor. Utilizamos a designação portuguesa Baía, para nos referirmos à província da Bahia e à cidade de Salvador.

¹⁰ Indústria, e Verdade

¹¹ Esta atitude das Cortes não impediu o reconhecimento do monarca que o nomeou, em 1823, Comandante em Chefe do Exército.

¹² De recordar que, em 6 de Fevereiro de 1818, D. João VI fora coroado como Monarca do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarve, criado por Carta de Lei de 16 de Dezembro de 1815.

- ¹³ ESPARTEIRO, António Marques. Op.Cit. Vol. 9 p. 57.
- ¹⁴ Mais tarde iriam revoltar-se por não quererem combater contra os portugueses sendo os cabecilhas mandados castigar.
- ¹⁵ CFG João Bernardino Gonzaga (comandante da fragata Real Carolina), CTEN Teodoro Be-aurepaire (Comandante da charrua Orestes) e CTEN Joaquim Estanislau Barbosa (comandante do navio Sete de Março)
- ¹⁶ ESPARTEIRO, António Marques. Op.Cit. Vol. 13, p. 17.
- ¹⁷ Id. Ibidem, Vol. 14 pp. 70-72.
- ¹⁸ Id. Ibidem, Vol. 14 p. 71.
- ¹⁹ Id. Ibidem, Vol. 9 p. 59., descreve pormenorizadamente essas Instruções.
- ²⁰ Id. Ibidem, Vol. 9, p. 59.
- ²¹ O Brasil é o país que tem a maior extensão de costa do Oceano Atlântico.
- ²² Regressaram apenas 8 Guardas-Marinhas, 22 Aspirantes e 4 Lentes, conforme Os Portugueses na Marinha de Guerra do Brasil. Rio de Janeiro, Comissão Brasileira dos Centenários Portugueses, 1940.
- ²³ Thomaz Sackville Crosbie, John Pascoe Greenfell, James Sheperd, Stephan Charles Cleuley.
- ²⁴ James Norton, James Thompson, Benjamim Kelmare, Samuel gillet, George Clarence, John Rogers Gleddon, Vincent George Chrofton, Francis Cleare, Samuel Chester, James Nicoll, Charles Watrou, WilliamJames Duncan, Mac Riglets, Ambroise Chates, George Cowan e George Broom, além de outros que não conseguimos identificar nas fontes portuguesas.
- ²⁵ ESPARTEIRO, António Marques. Op.Cit. Vol. 9, p. 62.
- ²⁶ Este oficial viria ser agraciado com a Medalha Militar da Torre e Espada. PEREIRA, José António Rodrigues. Homens do Mar, pp. 175-184.
- ²⁷ ESPARTEIRO, António Marques. Op.Cit. Vol. 9, p. 62.
- ²⁸ Id. Ibidem, Vol. 9, p. 62.
- ²⁹ FERREIRA DO AMARAL, Augusto. Apontamentos sobre a Vida de João Maria Ferreira do Amaral. Documento inédito.
- ³⁰ Cerca de 600 metros.
- ³¹ Alguns destes viriam a falecer pouco depois.
- ³² MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino. Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa volume VIII (1808-1975), p. 58.

³³ Id. Ibidem, p. 58.

³⁴ Id. Ibidem, p. 59.

³⁵ Faleceram o comandante, o piloto e 3 marinheiros

³⁶ Logo no início de 1823, a falta de alimentos e a situação sanitária levaram as autoridades portuguesas na Baía a autorizar a saída da população que o desejasse, tendo deixado a cidade cerca de 10.000 pessoas.

³⁷ Esta falta de espírito combativo mostrou-o também, mais tarde, durante o bloqueio de Lisboa em 1832.

³⁸ ESPARTEIRO, António Marques. Op.Cit. Vol. 9, p. 59.

³⁹ Id. Ibidem, Vol. 9, p. 60.

⁴⁰ Alimentação e medicamentos para os doentes.

⁴¹ ESPARTEIRO, António Marques. Op.Cit. Vol. 9, p. 66.

⁴² Embora as fontes não sejam unânimes quanto ao número de pessoas evacuadas da Baía, poderemos considerar como mais prováveis que foram 5.335 militares, dos quais 1.230 doentes, 798 familiares e 870 civis maioritariamente funcionários.

⁴³ A sua identificação será efectuada ao longo do texto.

⁴⁴ Galeras Leal Português e Bizarria, brigue Prontidão, escuna Maria Emília e charrua Conde de Peniche.

⁴⁵ Galeras Caridade, Príncipe Real e Ulisses e brigue Triunfo da Inveja.

⁴⁶ Galeras Conde de Cavaleiros, Imperador Alexandre e Constitucional.

⁴⁷ Informação parcialmente incorrecta.

⁴⁸ Este navio da Armada Real regressou à Baía, como vimos atrás.

⁴⁹ Separou-se do combóio e chegou a Lisboa em 25 de Agosto.

⁵⁰ Apresado a 5 e libertado a 7 de Julho. ESPARTEIRO, António Marques. Op.Cit. Vol. 9, p. 6-58.

⁵¹ Afastou-se do combóio a 4 de Julho e chegou a Lisboa a 22 de Agosto. ESPARTEIRO, António Marques. Op.Cit. Vol. 9, p. 58.

⁵² ESPARTEIRO, António Marques. Op. Cit. Vol. 9, p. 70.

⁵³ Ver nota 8.

⁵⁴ Id. Ibidem., Vol 14, p. 165, refere que terá chegado a Lisboa naquela data, vindo do Maranhão, embora se saiba que arribou àquela cidade.

⁵⁵ Estes navios são referidos por OLIVEIRA FILHO, Sérgio em “Do grito do Ipiranga à Retirada dos Portugueses (1822-1823)” in *Da Armada Real à Marinha Imperial*, p. 217. Poderão ser alguns dos navios aprisionados que não vinham no combóio, e referidos no texto.

⁵⁶ Não há elementos sobre o destino de outros 12 navios mercantes.

⁵⁷ MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino. *Op. Cit.*, p. 67.

⁵⁸ OLIVEIRA FILHO, Sérgio em “Do grito do Ipiranga à Retirada dos Portugueses (1822-1823)” in *Da Armada Real à Marinha Imperial*, p. 216.

⁵⁹ ESPARTEIRO, António Marques. *Op. Cit.* Vol. 14, p. 108.