

ISSN 01001248

*Navigator*



SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL

V.18 - N.36 - dezembro de 2022



# A CRIAÇÃO DA ESQUADRA E AS LUTAS PELA CONSOLIDAÇÃO DA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL



**MARINHA  
DO BRASIL**



Bicentário  
DA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL  
1 8 2 2 - 2 0 2 2

---

**SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL**

*A revista NAVIGATOR é dirigida a professores, pesquisadores e alunos de História e tem como propósito promover e incentivar o debate e a pesquisa sobre temas de História Marítima no meio acadêmico.*

**As opiniões emitidas em matérias assinadas são de exclusiva responsabilidade de seus autores.**

**COMANDO DA MARINHA**

Almirante de Esquadra Almir Garnier Santos

**SECRETARIA-GERAL DA MARINHA**

Almirante de Esquadra Marcelo Francisco Campos

**DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA**

Vice-Almirante (RM1) José Carlos Mathias

**Departamento de História**

Capitão de Fragata (T) Carlos André Lopes da Silva

**Departamento de Publicações e Divulgação**

Capitão de Fragata (T) Ericson Castro de Santana

REVISTA NAVIGATOR

<https://www.portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/navigator>

Editora Letras Marítimas  
Departamento de Publicações e Divulgação  
Ilha das Cobras s/nº – Centro  
20091-000 – Rio de Janeiro – RJ  
Tels.: (21) 2104-6852 / 2104-5492  
Tiragem: 1.500 exemplares

|                  |                       |                  |               |             |
|------------------|-----------------------|------------------|---------------|-------------|
| <b>NAVIGATOR</b> | <b>RIO DE JANEIRO</b> | <b>N.36 V.18</b> | <b>p. 152</b> | <b>2022</b> |
|------------------|-----------------------|------------------|---------------|-------------|

## CONSELHO EDITORIAL

*Anderson de Rieti Santa Clara dos Santos (DPHDM/UFF)*  
*Daniel Martins Gusmão (DPHDM/LAAA-UFS)*  
*Francisco Eduardo Alves de Almeida (PPGEM-EGN/IGHMB)*  
*José Miguel Arias Neto (UEL/IGHMB)*  
*Marcello José Gomes Loureiro (EN/IGHMB)*  
*Paulo André Leira Parente (UNIRIO/IGHMB)*  
*Ricardo dos Santos Guimarães (DPHDM/SAB)*  
*Wagner Luiz Bueno dos Santos (DPHDM/UNIRIO)*

## CONSELHO CONSULTIVO

*José Carlos Mathias (DPHDM/IGHMB)*  
*Armando de Senna Bittencourt (IHGB/IGHMB)*  
*Arno Wehling (IHGB/ABL)*  
*Carlos Celestino Rios e Souza (UFPE)*  
*Cláudio de Carvalho Silveira (UERJ)*  
*Edina Laura Costa Nogueira da Gama (IGHMB)*  
*Francisco Carlos Teixeira da Silva (UFRRJ/ECEME)*  
*Gilson Rambelli (UFS/SAB)*  
*Guilherme de Andrea Frota (IHGB/IGHMB)*  
*Leandro Domingues Duran (UFS/LAAA)*  
*Marcos Guimarães Sanches (UNIRIO)*  
*Maria Cristina Mineiro Scatamacchia (USP)*  
*Miguel Dantas Cruz (ULisboa)*  
*Rodrigo de Oliveira Torres (UDELAR)*

## INDEXADA POR / INDEXED BY

Latindex  
[www.latindex.unam.mx](http://www.latindex.unam.mx)

REDIB  
[www.redib.org](http://www.redib.org)

CLASE  
[www.clase.unam.mx](http://www.clase.unam.mx)

Diadorim  
<http://diadorim.ibict.br>

DOAJ  
<http://doaj.org>

Portal de periódicos da Capes  
[www.periodicos.capes.gov.br](http://www.periodicos.capes.gov.br)

A *Revista Navigator*, a partir de 2009, passou a adotar o Acordo Ortográfico de 1990, com base no Vocabulário Ortográfico da Língua Portuguesa, editado pela Academia Brasileira de Letras – Decretos nºs 6.583, 6.584 e 6.585, de 29 de setembro de 2008.

## EQUIPE EDITORIAL

### Editores

Dr. Robert W. Porto da S. Castro (DPHDM)  
Me. Pierre Paulo da Cunha Castro (IGHMB)  
Me. Carlos André Lopes da Silva (DPHDM/IGHMB)

### Organização do dossiê

Prof. Dr. Sergio Willian de Castro Oliveira Filho  
Prof. Dr. Robert Wagner Porto da Silva Castro

### Identidade Visual

Designer Gráfica Edna Costa

### Editoreção Eletrônica

Designer Gráfica Célia Gutierrez

### Capa

Designer Gráfico Matheus Manhoni

### Revisão

Jornalista Denise Koracakis  
Terceiro-Sargento Raquel dos Santos Ramos

### Web Designer

Designer Gráfica Célia Gutierrez

ICAP-Pergamum  
[www.pergamum.puc.br/icap](http://www.pergamum.puc.br/icap)

Livre  
[www.cnen.gov.br/centro-de-informacoes-nucleares/livre](http://www.cnen.gov.br/centro-de-informacoes-nucleares/livre)

Sumários de Revistas Brasileiras  
[www.sumarios.org](http://www.sumarios.org)

Web of Science  
[www.webofknowledge.com](http://www.webofknowledge.com)

Biblat  
<https://biblat.unam.mx>

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.

– n.1 (jun. 1970) – n.20 (jun.1985) – n.36 (dez. 2022)

Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2005 – il.; 27cm.

Semestral

ISSN 0100-1248

Reedição do periódico de mesmo nome, editado pelo Serviço de Documentação da Marinha em 20 v.

1. Brasil – História Marítima – Periódicos

2. Brasil. Marinha – Periódicos. I. Brasil. Marinha. Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

II. Título: Subsídios para a história marítima do Brasil

CDD 359.00981

# Sumário

5 **Apresentação**

## **DOSSIÊ A CRIAÇÃO DA ESQUADRA E AS LUTAS PELA CONSOLIDAÇÃO DA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL**

8 **Apresentação do Dossiê**

*Sergio Willian de Castro Oliveira Filho, Robert Wagner Porto da Silva Castro*

10 **A Armada e a Construção Naval do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves**

*The Navy and Shipbuilding of the United Kingdom of Portugal, Brazil and the Algarves.*

**Nuno Saldanha**

37 **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 os Cisplatina Province)*

**José António Rodrigues Pereira**

57 **José Bonifácio e o Poder Naval Imperial no processo de Independência**

*José Bonifacio and the Imperial Seapower in the process of Independence*

**Francisco Eduardo Alves de Almeida**

77 **A Marinha de Guerra na Independência do Brasil: um instrumento estratégico para a vitória na guerra (1821-1824)**

*The Navy of War in the Independence of Brazil: a strategic instrument for the victory in the war (1821-1824)*

**Helio Franchini Neto**

104 **As ações navais da Flotilha Itaparicana durante a Guerra da Independência na Bahia 1822-1823**

*The naval actions of the Itaparicana Flotilla during the War of Independence in Bahia 1822-1823*

**Johny Santana de Araújo**

## ARTIGOS

119

**“É preciso Marinha, e nós a não temos”:** uma subscrição para ampliação da Força Marítima pela ação popular (1822-1827)

*“It takes a Navy, and we don’t have it”:*

*the subscription for the expansion of the Maritime Force by popular action (1822-1827)*

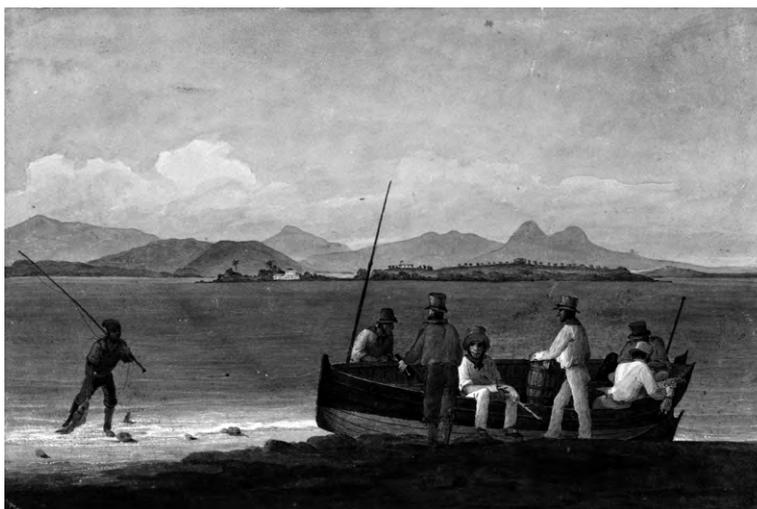
**Vagner da Rosa Rigola**

144

## DOCUMENTO

**A História manuscrita: Livros Mestres e o registro da trajetória do Almirante Luís da Cunha Moreira**

**Felipe Sabino Crispim Maia, Júlio César de Almeida Paiva Fernandes**



**Nome:** “View of the Bay of Rio de Janeiro, Lord Cochrane’s boat & crew”

**Autor:** Augustus Earle

**Ano:** 1822

*Capa: “View of the Bay of Rio de Janeiro, Lord Cochrane’s boat & crew” / “Vista da Baía do Rio de Janeiro, barco e tripulação de Lord Cochrane”. Aquarela por Augustus Earle (1793-1838), aproximadamente em 1822. Acervo National Library of Australia, Coleção Rex Nan Kivell, NK12/94..*

Representação da embarcação do Lord Thomas Cochrane com vista da Baía de Guanabara ao fundo (ca.1822). A convite do Imperador D. Pedro I, em março de 1823, nas águas da referida baía, Cochrane assumiu o comando-em-chefe da nascente Esquadra brasileira no contexto da guerra de independência contra Portugal. Desde 1820, ano em que chegou ao Rio de Janeiro, Augustus Earle já se encontrava no Brasil, onde permaneceu, até 1824, no exercício de sua atividade artística representando diferentes realidades e paisagens. Earle integrou ainda a expedição do naturalista Charles Darwin (1809-1882) a bordo do navio *Beagle*.

# Apresentação

A Independência do Brasil em relação ao então Reino de Portugal – possivelmente o principal marco histórico do processo de constituição do Estado brasileiro – figura como momento particularmente rico no tocante às diferentes possibilidades de análises historiográficas que oferece aos pesquisadores dedicados às distintas áreas do campo do conhecimento histórico. Notadamente no que se refere à História Marítima, esse aspecto se apresenta ainda mais evidente, haja vista a necessária correlação entre a consolidação do decurso emancipatório brasileiro e a composição e emprego de um poder naval nacional como instrumento militar e político fundamental, tanto para a própria independência quanto para a manutenção da integridade territorial do país nesse processo.

Destarte, neste momento em que se encerra o ano de 2022, quando rememoramos as efemérides historicamente associadas dos bicentenários da Independência do Brasil e da criação da Esquadra brasileira, a *Revista Navigator*, na condição de periódico científico que, desde o lançamento de seu primeiro número, em 1970, figura como destacada ferramenta de divulgação para estudos afetos à História Marítima, traz ao público este número especialmente oferecido a esse que podemos considerar como o ponto alto do processo de desenlace político entre Brasil e de Portugal.

Acolhendo análises de pesquisadores brasileiros e estrangeiros, cujas reflexões se colocam sobre diferentes temáticas que perpassam os muitos aspectos desse quadro especialmente plural e tensionado, tendo como eixo principal o cenário dos embates travados entre os anos de 1822 e 1825 e as diferentes questões a ele relacionadas, este número 36 da *Revista Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil* reúne uma seleção de oito contribuições distribuídas em três seções.

Na primeira seção, dedicada ao último de uma sequência de três dossiês oferecidos ao tema do processo emancipatório brasileiro, estão reunidos os cinco artigos que compõem o dossiê temático intitulado “A criação da Esquadra e as lutas pela consolidação da Independência do Brasil”, organizado pelos professores Dr. Sergio Willian de Castro Oliveira Filho (EAMCE) e Dr. Robert Wagner Porto da Silva Castro (DPHDM). Ao abordar questões que vão desde a construção naval no Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves até aspectos atinentes à atuação da Armada Real portuguesa e à conformação e emprego do poder naval brasileiro por ocasião das lutas pela Independência nas diferentes regiões do litoral do Brasil, consagrados pesquisadores apresentam importantes reflexões que, seguramente, vêm incrementar o debate historiográfico atual.

Na sequência, na seção de Artigos em fluxo contínuo, dois interessantes estudos centram suas análises sobre objetos que, em diferentes medidas, se relacionam ao contexto histórico sobre o qual se estabelece a temática do Dossiê. No primeiro artigo, intitulado “É preciso Marinha, e nós não a temos: uma subscrição para ampliação da Força Marítima pela ação popular (1822-1827)”, o Capitão-Tenente (AFN) Vagner da Rosa Rigola, historiador e pesquisador da Divisão de Pesquisas Históricas da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), se debruça sobre aspectos e desdobramentos do recurso das subscrições públicas, empregado pelo governo brasileiro diante da necessidade premente em constituir uma Esquadra nacional capaz de assegurar a independência do país frente às forças lusitanas, imediatamente após a ruptura com Portugal.

Em uma perspectiva mais ampla, mas ainda necessariamente relacionada à consolidação do Estado brasileiro e, portanto, à conformação de seu poder naval como fator fundamental para a manutenção de sua integridade territorial e, conseqüentemente, para o desenvolvimento das diferentes atividades relacionadas ao mar e vias navegáveis, está o segundo texto dessa seção. De autoria dos historiadores Dr. Edgar Ávila Gandra e Me. Thiago Cedrez da Silva, ambos vinculados ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pelotas (UFPel), o artigo “Navegando pelos portos no Brasil: uma análise inicial sobre os caminhos históricos da consolidação dos portos no Brasil” apresenta reflexões sobre aspectos atinentes ao estabelecimento e organização dos portos brasileiros em uma perspectiva que privilegia a observação das relações entre esses lócus e os ambientes urbanos a eles afetos, enquanto espaços de intensas trocas sociais e comerciais, basilares para a própria estruturação do Brasil enquanto Estado independente.

Fechando este número da *Navigator*, os graduandos em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e estagiários da DPHDM Felipe Sabino Crispim Maia e Júlio César de Almeida Paiva Fernandes assinam a contribuição à seção Documento com a apresentação do Livro Mestre dos Oficiais da Armada Nacional e Imperial onde foram registradas informações relativas à carreira naval do Almirante Luís da Cunha Moreira, Visconde de Cabo Frio, primeiro brasileiro nato nomeado Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha do Brasil independente, ainda no posto de Capitão de Mar e Guerra, em outubro de 1822, no contexto de ruptura política entre Brasil e Portugal. Documento que integra o valioso acervo sob a guarda do Arquivo da Marinha do Brasil, localizado na cidade do Rio de Janeiro e subordinado à Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Por fim, cabe ainda ressaltar que, neste instante que se reveste de significativo simbolismo para o país e, de modo especial, para a Marinha do Brasil, o estudo histórico na instituição naval também se engalana na medida em que se celebram também os 85 anos da antiga Divisão de História Marítima do Estado-Maior da Armada. Criada por meio do Decreto-Lei nº 101, de 23 de dezembro de 1937, foi o setor responsável pela publicação dos *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, periódico que precedeu a *Revista Navigator* e cujos primeiros volumes foram publicados no ano de 1938.

Nesse sentimento e na esperança de que as relevantes contribuições selecionadas para este histórico número da *Revista Navigator* proporcionem profícuas reflexões e suscitem novos estudos dedicados à História Marítima.

Desejamos a todos uma boa leitura!

Dr. Robert Wagner Porto da Silva Castro,  
Me. Pierre Paulo da Cunha Castro,  
Me. Carlos André Lopes da Silva

**OS EDITORES**

# Dossiê A Criação da Esquadra e as lutas pela consolidação da Independência do Brasil

---

*Nuno Saldanha*

---

*José António Rodrigues Pereira*

---

*Francisco Eduardo Alves de Almeida*

---

*Hélio Franchini Neto*

---

*Jobny Santana de Araújo*

# Apresentação do Dossiê

## **Sergio Willian de Castro Oliveira Filho**

Doutor em História e professor da Escola de Aprendizes-Marinheiros do Ceará - EAMCE

## **Robert Wagner Porto da Silva Castro**

Doutor em História e pesquisador da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha - DPHDM

*O mar é a traqueia dos estados marítimos. A nação que deixou pesar-lhe sobre esse órgão a planta do adversário é nação previamente perdida no primeiro ensaio de forças.*

Ruy Barbosa, Cartas de Inglaterra, 1896, p.125

No contínuo processo de desenvolvimento das sociedades há marcos históricos cujos desdobramentos resultam em diferentes transformações, tanto nos grupos sociais que os vivenciaram diretamente quanto naqueles com os quais em alguma medida se relacionavam à época. Os processos de emancipação política de estados coloniais são exemplos desses episódios do processo histórico, sobre os quais o olhar do historiador vem contribuir para descortinar as variadas perspectivas acerca das diversas relações estabelecidas entre sujeitos e instituições nesses contextos multifacetados e, naturalmente, tensionados.

Destarte, na oportunidade em que celebramos os duzentos anos da campanha da Independência e, não por acaso, também os duzentos anos de criação da Esquadra brasileira, o presente dossiê temático propõe destacar a centralidade do poder naval no processo de consolidação do Estado brasileiro, no quadro dos conflitos levados a cabo com essa finalidade, no mar e em terra, entre os anos de 1822 e 1825.

É nesse sentido que as palavras do trecho em epígrafe – do jurista, político e diplomata brasileiro Ruy Barbosa – se mostram significativamente emblemáticas na medida em que, ainda que elaboradas em um contexto histórico posterior e notadamente diferente daquele que é o foco sobre o qual se debruça este dossiê, apontam para um entendimento que fundamentou a constituição de uma Esquadra nacional como elemento militar e político essencial para a consolidação da Independência e a manutenção da integridade territorial do Brasil.

Nesse prisma, a necessária correlação histórica entre as duas efemérides supramencionadas é o eixo em torno do qual se desenvolvem as análises que integram esta seção da Revista *Navigator* que, na esteira dos dois números anteriores, vem concluir a série de dossiês dedicados ao Bicentenário da Independência, ocupando-se daquele que podemos compreender como o ápice do decurso emancipatório brasileiro em relação a Portugal. Cenário sobre o qual, desde as duas margens do Atlântico, historiadores e estudiosos têm buscado estabelecer reflexões que, necessariamente, dialogam com o complexo e plural campo da História Marítima. Algumas das quais consagrados historiadores, brasileiros e portugueses, aceitaram dedicar especialmente a este dossiê temático.

Abrindo esta seção, temos o artigo "A Armada e a Construção Naval do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves", no qual o professor Nuno Saldanha, doutor em Ciências Históricas e docente do Centro de História da Universidade de Lisboa, apresenta uma importante contribuição para o estudo da Armada Real, em especial no que afeta à construção naval entre os anos de 1815 e 1822, enquanto prevaleceu o Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves. Apontando para o que teria constituído a gênese não apenas da Marinha Imperial brasileira, mas da própria Armada Real portuguesa dos anos iniciais do século XIX.

Na sequência, o texto "A Armada Real na Independência do Brasil. Da partida do Rei à rendição da Província Cisplatina (1821-1823)", do Capitão de Mar e Guerra da Marinha de Portugal José António Rodrigues Pereira, acadêmico da Academia de Marinha e da Academia Portuguesa de História, traz uma análise sobre a atuação da Marinha portuguesa no cenário tensionado entre Brasil e Portugal, desde a partida de D. João VI do Rio de Janeiro rumo a Portugal, em abril de 1821, passando pela campanha militar-naval contra as forças brasileiras, até o fim dos combates e a consequente rendição do contingente português na Cisplatina em novembro de 1823.

O terceiro artigo inaugura a sequência de textos dedicados especificamente ao preparo e emprego do poder naval brasileiro no quadro das lutas emancipatórias e de consolidação da Independência. Nesse sentido, no artigo "José Bonifácio e o Poder Naval Imperial no processo de Independência", o Capitão de Mar e Guerra da Marinha do Brasil Francisco Eduardo Alves de Almeida, doutor em História e professor do Programa de Pós-graduação de Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval, analisa o papel de um dos personagens centrais nesse contexto, José Bonifácio de Andrada e Silva, e do poder naval na consolidação do Estado brasileiro.

Em seguida, no artigo "A Marinha de Guerra na Independência do Brasil: um instrumento estratégico para a vitória na guerra (1821-1824)" o Ministro Hélio Franchini Neto, diplomata do Ministério das Relações Exteriores do Brasil e doutor em História, centra sua análise sobre o processo de Independência e o tema da guerra, destacando a constituição da Marinha Imperial e as operações militares e navais, com ênfase na complementariedade entre as ações navais e aquelas levadas a cabo em terra.

Por fim, no artigo "As ações navais da Flotilha Itaparicana durante a Guerra da Independência na Bahia 1822-1823", o professor Johny Santana de Araújo, doutor em História e docente da Universidade Federal do Piauí, analisa um dos mais emblemáticos episódios dos combates pela Independência, abordando a narrativa sobre a formação e atuação dessa Flotilha e a sua contribuição para o sucesso da campanha emancipatória na Bahia.

Na esperança de que este dossiê temático proporcione proveitosas reflexões que venham suscitar novos estudos dedicados ao campo da História Marítima, desejamos a todos agradáveis momentos e uma excelente leitura!

# A Armada e a Construção Naval do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves. A gênese da Marinha Imperial do Brasil\*

*The Navy and Shipbuilding of the United Kingdom of Portugal, Brazil and the Algarves. The genesis of the Brazilian Imperial Navy.*

**Nuno Saldanha**

Doutor em Ciências Históricas pela Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Católica Portuguesa. Professor da Universidade Europeia / Centro de História da Universidade de Lisboa/ Academia de Marinha. E-mail: nunosaldanha@netcabo.pt.

## RESUMO

Este trabalho propõe-se como um contributo para o estudo e caracterização da Armada Real, durante a vigência do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, entre os anos de 1815 e 1822, nomeadamente no tocante à Construção Naval, unidades, tipologias, principais estaleiros e construtores, no que efetivamente constituiu a gênese da futura Marinha Imperial Brasileira, assim como da Armada Real Portuguesa, dos inícios do século XIX.

**PALAVRAS-CHAVE:** Arquitetura Naval; Construção Naval; Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves; Marinha Século XIX.

## ABSTRACT

*This work is intended as a contribution to the study and characterization of the Royal Armada, during the period of the United Kingdom of Portugal, Brazil and Algarves, between 1815 and 1822, namely with regard to shipbuilding, vessels, typologies, main shipyards, and shipbuilders, in what effectively founded the genesis of the future Brazilian Imperial Navy, as well as the Portuguese Royal Navy of the early 19th century.*

**KEYWORDS:** Naval Architecture; Shipbuilding; United Kingdom of Portugal, Brazil, and Algarves; 19th Century Navy.

## INTRODUÇÃO

Embora se comemore neste ano a data oficial do segundo centenário da Independência do Brasil, é sabido que esse fato resultou de um processo que se dilatou por diferentes momentos, iniciado em 1808, com a chegada, ao Rio de Janeiro, da Família Real e sua Corte, e culminando com o célebre “Grito do Ipiranga”, em setembro de 1822<sup>1</sup>.

Como referia Lauro Barbosa da Silva Moreira, presidente da Comissão Nacional para as Comemorações do V Centenário do Descobrimento do Brasil, em 1999:

---

\*Artigo recebido em 02 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. 10-36 – 2022.

A cidade, o país, que a Corte portuguesa encontrou em 1808, e o que deixou em 1821, não são absolutamente os mesmos. Foram profundas e positivas as mudanças provocadas pela maior disseminação da educação, da cultura, e dos cuidados sanitários, pela estruturação de uma máquina administrativa, pelas transformações urbanísticas e arquitectónicas da Capital, pela inevitável centralização política e pelo desenvolvimento de uma maior autonomia intelectual das classes dirigentes brasileiras. (MOREIRA, 1999: 369)

Entre estas duas datas, a que nos parece de maior consequência é a de 1815, com a criação do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves (RUPBA)<sup>2</sup>, em que se consolidam os alicerces de um Brasil efetivamente independente (e até mais do que a parte de Portugal o era na altura), como Estado soberano. A sua elevação a reino, com bandeira própria [Fig. 1] põe efetivamente um fim ao período colonial da História brasileira.

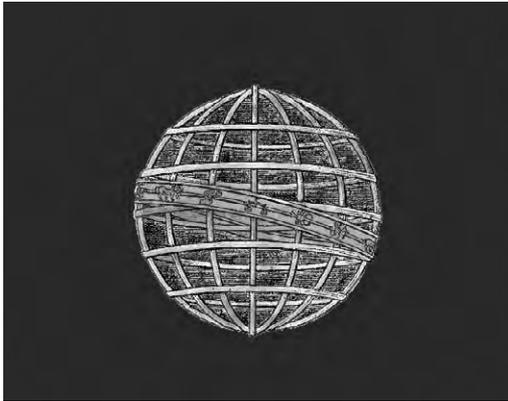


Fig. 1. *Bandeira do Reino do Brasil*, adaptação de uma bandeira de inícios do século XIX

Apesar da sua curta e controversa existência, e ainda hoje objeto de debate, o Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves constituiu-se como uma nova e ímpar entidade política no panorama internacional que, no rescaldo do Congresso de Viena, assiste ao nascimento de um Estado

com características inéditas. Bem além da mera reconfiguração das fronteiras da Europa, o novo país, conquanto de origem europeia, e cujos limites territoriais se estendiam de forma global pelos cinco continentes, tinha a sua capital e centro político na América.

Com o rei e a Corte, vieram as principais unidades da sua Marinha de Guerra, a Brigada Real da Marinha, a Academia e Companhia Real dos Guardas-Marinha, e parte significativa da sua estrutura administrativa, chefiada pelo Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, João Rodrigues de Sá e Menezes e Souto Maior (mar. 1808-dez. 1809), futuro conde de Anadia.

Nos primeiros anos, a sua atuação foi dificultada pela nomeação, em 13 de maio de 1808, do infante D. Pedro Carlos de Bourbon (1786-1812), como Almirante-General da Armada Real (SILVA, 2022: 111), título criado expressamente para ele pelo Príncipe Regente. Tinha a seu cargo a jurisdição e a autoridade atribuídas aos capitães-generais dos galeões da Armada Real e aos inspetores da Marinha, ou seja, a jurisdição militar de toda esta repartição; a inspeção dos arsenais reais de Marinha estabelecidos no Brasil, ilhas adjacentes e domínios ultramarinos; assim como o corte de madeiras destinadas às construções navais.

No entanto, a sua morte prematura em 1812 (com apenas 26 anos) poria termo às dificuldades do então ministro, João de Almeida e Castro, conde de Galveias (dez. 1809 – jan. 1814).

Todavia, para José Maria Dantas Pereira, o infante levou a efeito uma importante ação reformadora, como a Real Fazenda da Marinha, o Arsenal, a construção de diques, a fundação de uma cordoaria, de uma biblioteca, e de uma academia naval, cuidou da armada que transportara a família real, dos pagamentos aos seus

dependentes, e dos melhoramentos nos portos (PEREIRA, 1813: 11-27). Em 1808, o próprio D. Rodrigo de Sousa Coutinho, conde de Linhares, considerara que o infante era “muito ativo, zeloso, diligente, e bastante mais dotado do que se pudera imaginar” (BRAGA, 2019: 184).

A pasta da Marinha seria depois sucessivamente administrada, até à independência do Brasil, por diversos ministros, que se sucederam sem grande distinção, e por curto tempo, não chegando mesmo a ocupar o cargo, por mais de um mês: Fernando de Portugal, marquês de Aguiar (jan. 1814 - fev. 1814); António de Araújo e Azevedo, conde da Barca (fev. 1814 - jun. 1817); Tomás António de Vila Nova Portugal (jun. 1817 - fev. 1818); Marcos de Noronha e Brito, conde dos Arcos (fev. 1818 - fev. 1821); e Joaquim José Monteiro Torres (mar.1821 - jan. 1822); Anselmo José Braamcamp (jun. 1821- jul. 1821); e Inácio da Costa Quintela (ago.1822 - mai. 1823).

Porém, fora das questões políticas e administrativas, o que se pretende com este trabalho é sobretudo esboçar uma análise da situação da Marinha do novo Estado luso-brasileiro, nomeadamente no tocante à Construção Naval, unidades, tipologias, principais estaleiros e construtores, naquilo que efetivamente constituiu a génese da futura Marinha Imperial do Brasil, assim como da Armada Real Portuguesa, nos inícios do século XIX.

## **A ARMADA REAL – DECADÊNCIA OU MITO?**

Em particular, importa rever a ideia generalizada, fomentada pelos liberais (e consequente historiografia) que, em 1822, a Marinha de Guerra se encontrava em “total ruína”, “nulidade”, e numa situação de “acentuada decadência”. Podemos assinalá-la, desde cedo, no discurso de Manuel Fernandes Tomás, de 31 de julho de 1821, quando refere: “Cuida-se da ma-

rinha de guerra a tal ponto arruinada, que só se conhece agora pelos dispendiosos e quase inúteis estabelecimentos que dela nos restam”. (CARDOSO, 2020: 106)

No mesmo sentido, alguns meses mais tarde, em 25 de setembro, idêntico parecer se transmitia num relatório apresentado ao Congresso, por uma Comissão Especial da Marinha (PEREIRA e CASTRO, 2018: 166)<sup>3</sup>, tecendo um confronto entre a situação atual da Armada, com a da última década do século XVIII, cujo balanço se revelava claramente negativo.

Apesar das críticas, é sabido que os governos liberais pouco fariam para alterar a situação. Logo após a Guerra Civil, o ambicioso orçamento de 1835, que previa uma força permanente de 50 navios, tinha apenas como unidades principais 2 naus, 4 fragatas, 4 corvetas e 6 brigues (portanto, em número muito inferior ao das 5 naus, 11 fragatas, e 13 corvetas e brigues elencados pelo próprio relatório de 1821)<sup>4</sup>, das quais, apenas um terço se destinava a ser mantido em armamento completo. Aliás, para além de não se ter dado início à recuperação pretendida da Armada, depressa se desistiu das duas naus previstas. (SILVA, 2012: 12)

Esta visão crítica, de acelerada decadência da Marinha nas primeiras décadas do século XIX, tem-se mostrado recorrente até muito recentemente, como se observa nos diversos trabalhos científicos e académicos, produzidos de ambos os lados do Atlântico<sup>5</sup>.

Vejam-se, a título de exemplo, o caso de Fernando Alberto David e Silva:

Em 29 de Novembro de 1807, com o exército francês em Abrantes, partiu para o Brasil a Corte e todas as unidades da Marinha portuguesa que se encontravam capazes de navegar [...] Iniciava-se então um prolongado período de declínio da Marinha, que só irá

ser travado mais de meio século depois. (SILVA, 2012: 10)

ou de José António Rodrigues Pereira:

É depois de 1807 que se acentua a decadência da *Armada Real*, podemos afirmá-lo que devido a imperdoável negligência que não conservou adequadamente o material naval. [...] A maioria dos navios – nomeadamente os navios de linha, as naus – foi deixada ao abandono no Rio de Janeiro. (PEREIRA e CASTRO, 2018: 155)

Do outro lado do Atlântico, Lauretino Gomes escrevia que, nos inícios de 1822:

[...] a Marinha Portuguesa contava com um navio de linha, duas fragatas, quatro corvetas, dois brigues, e quatro belonaves de outras categorias em águas brasileiras. Os navios de guerra disponíveis de imediato para a nova Marinha Brasileira eram mais numerosos, mas em péssimo estado de conservação. Várias embarcações de desenho ultrapassado, que trouxeram a Família Real e a Corte portuguesa ao Brasil em 1808, estavam abandonadas no cais do Rio de Janeiro, mas os seus cascos estavam carcomidos pela craca e outros animais marinhos, sendo de pouco valor. (GOMES, 2010: 166)

Também Jorge Manuel Pereira da Silva, citando a obra de António José Telo<sup>6</sup>, refere que: “É comum considerar-se que a Armada Portuguesa estagnou e apodreceu durante a permanência da Corte no Brasil, entre 1807 e 1821. A inatividade, a deficiente manutenção e o clima tropical teriam sido determinantes para a degradação dos navios”. (SILVA, 2009: 61)

No entanto, o mesmo Pereira da Silva, acaba por contradizer esta ideia generalizada, apresentando dados que a con-

traria. Efetivamente, argumenta mesmo que a Esquadra, apesar da diminuição das bocas de fogo, terá aumentado consideravelmente neste período, com a construção de uma nau, cinco fragatas, três corvetas, oito brigues e três escunas<sup>7</sup>, dos quais, 45% do total destes navios terão sido construídos no Brasil.

Acrescenta ainda que os maiores acréscimos da Marinha de Guerra se situam, precisamente, entre 1818 e 1882, durante a vigência do Reino Unido PBA. (SILVA, 2009: 62)

Em termos de balanço final, o autor acaba por concluir 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 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. (SILVA, 2009: 63-64)

As razões subjacentes à alegada decadência e redução de operacionalidade da Armada constituem uma questão um pouco mais complexa do que possa parecer, não se reduzindo apenas ao fator político, à falta de vontade ou interesse pelo seu desenvolvimento, à incúria das instituições responsáveis pela sua conservação, ou ao clima. Elas são de diversa espécie e grandeza, tanto as de ordem conjuntural, económico-social, estratégica, ou material, assim como as deficiências de efetivos e de mão de obra especializada.

Quanto ao argumento da sua estagnação, em termos quantitativos, como vimos, Rodrigues Pereira já apontara a discrepância entre os números do referido relatório de 1821, com os dados de Marques Esparteiro (PEREIRA, 2005), ideia igualmente desmentida por Pereira da Silva (SILVA 2009).

Comecemos por ver como era constituída a Armada Real em 1815, em vésperas da criação do Reino Unido PBA. De acordo com a tabela publicada no mais recente trabalho sobre o assunto – a citada obra de Rodrigues Pereira e Paulo Cas-

tro (2018) –, foram para o Brasil, em 1707, 8 naus, 4 fragatas, 5 brigues, 3 escunas e 3 charruas (acompanhadas de mais uma trintena de outros navios mercantes, e escoltados por uma esquadra inglesa).

Em Lisboa, tinham ficado 5 naus (uma delas ainda no berço), 5 fragatas, 1 corveta, 2 brigues, e 2 charruas, entre outras embarcações mais pequenas.

A tabela seguinte, baseada nos registos das capturas feitas pelos franceses, enumera as naus e fragatas, e respetivo armamento, das unidades que estavam em Lisboa [Tabela 1]:

**Tabela 1** - Naus e fragatas que ficaram em Lisboa

| Estaleiro       | Ano  | Idade | Nome   | Peças | Calibres (£) <sup>8</sup>    |
|-----------------|------|-------|--|-------|------------------------------|
| <b>Naus</b>     |      |       |  |       |                              |
| Lisboa          | 1759 | 56    | <i>Princesa da Beira</i><br><i>Portugaise (1808)</i>   | 64-74 | 28x24; 28x12;<br>2x12; 10x6  |
| Rio Janeiro     | 1767 | 52    | <i>S. Sebastião</i><br><i>Brésil (1808)</i>  | 64    | 26x24; 26x12;<br>2x12; 10x6  |
| Lisboa          | 1789 | 26    | <i>D. Maria I - ex Coração de Jesus</i><br><i>(1789),</i><br><i>Ville de Lisbonne (1808)</i>                                 | 74    | 28x24; 32x18;<br>4x18; 12x9  |
| Lisboa          | 1792 | 23    | <i>Vasco da Gama</i> <sup>9</sup>  | 74-80 | 28x36; 32x24;<br>4x24; 16x12 |
| Lisboa          | 1816 | -     | <i>D. João VI / ex N<sup>o</sup> S<sup>a</sup> dos Mártires</i><br><i>(berço),</i><br><i>D. João Príncipe Regente (1816)</i> | 74    | -                            |
| <b>Fragatas</b> |      |       |  |       |                              |
| Lisboa          | 1783 | 32    | <i>Tritão / ex N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> das Necessidades</i>  | 36-44 | 30x18; 14x9;<br>30x12; 12x6  |
| Baía            | 1792 | 23    | <i>Vénus</i>   | 36    | 26x18; 10x9                  |
| Pará            | 1798 | 17    | Amazona <sup>10</sup>  | 44-54 | 22x24; 22x12;<br>2x12; 4x6   |
| Pará            | 1797 | 18    | Pérola <sup>11</sup>   | 44    | 32x18; 12x9                  |
| Baía            | 1787 | 28    | <i>Fénix / ex N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> da Graça</i>   | 44-54 | 30x18; 14x9                  |

Um documento anónimo, e não datado<sup>12</sup>, escrito por um oficial inglês não identificado, intitulado *List of the Portuguese Ships that remained in Lisbon*<sup>13</sup>, não

só certifica a lista acima, como também nos dá conta do seu estado de conservação: [Tabela 2]

**Tabela 2 - List of the Portuguese Ships**

|                          | <b>Peças</b> | <b>Condição</b>  |
|--------------------------|--------------|--|
| <b>Ships</b>             |              |  |
| <b>S. Sebastião</b>      | 64           | Unserviceable without a thorough repair                          |
| <b>Maria I</b>           | 74           | De ordered to be made into a Floating Battery but not yet fitted |
| <b>Vasco da Gama</b>     | 74           | under repair and nearly ready                                    |
| <b>Princesa da Beira</b> | 64           | Condemned, ordered to be fitted as a Floating Battery            |
| <b>Frigates</b>          |              |  |
| <b>Tenia (Fénix?)</b>    | 48           | In need of thorough Repair.                                      |
| <b>Amazona</b>           | 44           | In need of thorough Repair.                                      |
| <b>Perola</b>            | 44           | In need of thorough Repair.                                      |
| <b>Tritão</b>            | 44           | past repair  |
| <b>Veney (Venus)</b>     | 30           | past repair  |

Como se observa, mesmo antes da transferência da Corte para o Brasil, já parte significativa da frota se encontrava em muito deficiente estado de conservação, e a necessitar de profundas obras de reparação. Note-se ainda que a maioria das unidades que careciam de intervenção tinha uma existência média de apenas vinte anos. É caso para dizer que o clima de Lisboa não parecia ser mais condescendente com os navios que o brasileiro.

Após a expulsão dos franceses, juntar-se-iam à esquadra do Rio de Janeiro, a charrua *S. João Magnânimo* (com o material e a biblioteca da Academia Real dos Guardas-Marinhas), em 1809; a nau *Vasco da Gama*, em 1816; a *S. Sebastião* e a *D. João VI*, em novembro do ano seguinte, por ocasião do casamento da arquiduquesa Maria Leopoldina com o infante D. Pedro. A nau *D. Maria I* perdeu-se, entretanto, em Cádiz, em 1810, numa missão no Estreito.

Por sua vez, regressariam a Lisboa, a *Rainha de Portugal*, e a *D. João VI*, que traria o rei e a Corte de volta, em 1821.

Segundo Marques Esparteiro, em 1810, para além da fragata *Princesa Carlota* (não mencionada na tabela), tinham ainda ficado em Portugal, 5 brigues, 2 escunas, 2

bombardeiras, 2 canhoneiras, e 2 caíques (Esquadilha do Guadiana); 1 paquete, e 8 iates (ESPARTEIRO, 1977: 27).

Quanto aos navios da Armada, já em 1816, a extensa lista publicada por Rodrigues Pereira<sup>14</sup> dá conta de 12 naus, 10 fragatas, 7 corvetas, 16 brigues, 5 charruas, 7 escunas, e 7 iates, num total de 64 unidades. Se compararmos esta lista com a da tabela dos “Navios de 1793” (PEREIRA e CASTRO, 2018, 24-25), precisamente em confronto com a década considerada como a mais “florescente” da história da Armada Real do século XVIII, e com o qual o relatório de 1821 fizera a sua comparação (excluindo as embarcações do Oriente), ela até é superior em 14 unidades. Parece-nos, portanto, que a alegada decadência da Marinha não começou com a vinda da Corte para o Brasil em 1807, nem nos anos subsequentes.

Isso é comprovado pela tabela seguinte, que elenca as unidades contruídas durante a vigência do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, nos diversos estaleiros reais, conforme pudémos apurar até à data. Apesar de ainda existirem algumas lacunas por preencher (datas, local de construção, armamento), e alguns

dados por verificar, pode-se observar que, no espaço de apenas 6 anos, entre 1815 e 1822, se construíram 55 novas unidades (1 nau, 5 fragatas, 11 corvetas, 6 brigues, 2

charruas, 6 bergantins, 24 escunas), num total de mais de 663 peças de artilharia<sup>15</sup>. [Tabela 3]

**Tabela 3** - Construção naval 1815-1822

| <b>Data</b> | <b>Fim</b> | <b>Nomes</b>  | <b>Local</b> | <b>Tipo</b>   | <b>Peças</b> |
|-------------|------------|---|--------------|---------------|--------------|
| 1816        | 1852       | <i>D. João VI / ex N<sup>o</sup> S<sup>a</sup> dos Mártires (berço)</i><br><i>D. João Príncipe Regente (1816)</i> | Lisboa       | nau           | 74/80        |
| 1818        | 1822       | <i>Real Carolina</i>  | Damão        | fragata       | 44           |
| 1819        | 1820       | <i>Três Reinos Unidos</i>   | Bengala      | fragata       | 40           |
| 1820        | 1823       | <i>Princesa Real Carolina Leopoldina</i><br><i>Imperatriz Leopoldina</i>  | Pará         | fragata       | 54           |
| 1823        | 1854       | <i>Duquesa de Bragança / ex Constituição</i><br><i>Princesa Real</i>  | Lisboa       | fragata       | 50           |
| 1822        | 1857       | <i>Diana / ex Constituição</i>  | Baía         | fragata       | 50           |
| 1817        |            | <i>Vitória</i>  | Índia        | corveta       |              |
| 1817        |            | Carrasco  |              | corveta       |              |
| 1817        |            | Maria Teresa  |              | corveta       |              |
| 1818        | 1853       | <i>Princesa Real / ex Activa (1818)</i><br><i>(galera ou corveta)</i><br><i>Cacela (1834)</i>                     | Pernambuco   | corveta       | 22           |
| 1820        | 1831       | <i>Lealdade / ex S. João (fragatinha)</i>   | Lisboa       | corveta       | 24           |
| 1821        | 1852       | <i>Urânia</i>   | Baía         | corveta       | 24           |
| 1821        | 1858       | <i>Infanta Regente</i>  | Damão        | corveta       | 24           |
| 1821        | 1827       | <i>Rainha Carlota / Maceió</i>  | Alagoas      | corveta       | 18           |
| 1822        | 1823       | <i>S. Domingos Eneias (navio mercante)</i>  | Baía         | corveta       | 26           |
| 1822        | 1823       | <i>Conceição Oliveira (navio mercante)</i>  | Baía         | corveta       | 26           |
| 1822        | 1827       | <i>Restauração</i>  | Lisboa       | corveta       | 24           |
| 1818        |            | <i>S. Pedro de Alcântara</i>  | Lisboa       | brigue        |              |
| 1820        | 1823       | <i>Prontidão</i>  |              | brigue        | 16           |
| 1820        |            | Santa Maria   |              | brigue        |              |
| 1822        |            | Rio da Prata  |              | brigue-escuna | 10           |
| 1822        |            | Pandora   |              | brigue        |              |
| 1822        | 1846       | <i>S. Boaventura</i>  |              | brigue        | 4            |
| 1821        | 1822       | <i>Luísa</i>  |              | charrua       |              |
| 1821        | 1823       | <i>Conde de Peniche</i>   |              | charrua       |              |
| 1816        | 1854       | <i>Audaz</i>  | Baía         | bergantim     | 20           |
| 1816        | 1826       | <i>Falcão</i>   |              | bergantim     | 10           |
| 1816        | 1822       | <i>Real Pedro / Cacique (1822)</i>  |              | bergantim     | 14           |
| 1817        | 1829       | <i>Glória</i>   |              | bergantim     | 18           |
| 1818        | 1851       | <i>Tejo</i>   | Lisboa       | bergantim     | 4+16         |
| 1819        | 1834       | <i>Providência</i>  | Lisboa       | bergantim     | 22           |
| 1816        | 1822       | <i>Cossaca</i>  |              | escuna        |              |
| 1816        |            | <i>Festiva</i>  |              | escuna        |              |

|      |      |  |                    |        |    |
|------|------|--|--------------------|--------|----|
| 1816 | 1821 | <i>Ligeira</i>                             |                    | escuna |    |
| 1816 | 1823 | <i>Tártara</i>                             | Baía <sup>16</sup> | escuna |    |
| 1817 | 1826 | <i>Real Artilheira</i>                     |                    | escuna | 4  |
| 1817 | 1822 | <i>Leopoldina</i>                          | Pará               | escuna | 16 |
| 1817 | 1832 | <i>Constância</i>                          |                    | escuna |    |
| 1817 | 1823 | <i>Velha de Diu</i>                        | Diu?               | escuna |    |
| 1818 | 1823 | Maria Isabel                               |                    | escuna | 4  |
| 1819 | 1823 | <i>Ulana</i>                               |                    | escuna |    |
| 1819 |      | D. Alvaro da Costa                         |                    | escuna |    |
| 1819 |      | Circe                                      |                    | escuna |    |
| 1819 | 1823 | <i>Isabel Maria</i>                        |                    | escuna | 5  |
| 1819 |      | <i>Mameluca</i>                            | Brasil             | escuna |    |
| 1819 |      | Correio do Pará                            |                    | escuna |    |
| 1819 | 1823 | <i>Seis de Fevereiro</i>                   |                    | escuna |    |
| 1819 |      | Maria Emília                               |                    | escuna |    |
| 1819 | 1822 | <i>Princesa Real</i>                       |                    | escuna |    |
| 1820 |      | Afra                                       |                    | escuna |    |
| 1821 |      | D. Maria Zeferina                          |                    | escuna |    |
| 1821 | 1823 | <i>Andorinha</i>                           |                    | escuna |    |
| 1822 | 1823 | <i>Emília</i>                              |                    | escuna |    |
| 1822 |      | <i>Infanta D. Maria Francisca</i> (escuna) | Pernambuco         | escuna |    |
| 1822 |      | <i>D. Maria da Glória</i> (escuna)         | Pernambuco         | escuna |    |
| 1822 |      | <i>Fernandes Vieira</i>                    | Pernambuco         | cúter  |    |

Para além destas, podemos ainda acrescentar as unidades que foram incorporadas, quer por aquisição, como por

captura, contabilizando 24 embarcações, e um número próximo das 300 peças de artilharia<sup>17</sup>. [Tabela 4]

**Tabela 4** - Incorporação na Armada 1815-1822

| Data | Fim  | Nomes  | Local          | Tipo          | Peças |
|------|------|--|----------------|---------------|-------|
| 1818 | 1823 | <i>Sucesso / ex Success</i> <sup>18</sup>                  | Rio de Janeiro | fragata       | 42    |
| 1818 | 1822 | <i>Maria da Glória / ex Horacio</i> <sup>19</sup>          | Rio de Janeiro | corveta       |       |
| 1821 | 1839 | <i>Galateia</i> <sup>20</sup>                              | Baía           | corveta       | 24    |
| 1822 | 1825 | <i>Tritão / ex Heroína / Quatro de Julho</i> <sup>21</sup> |                | corveta       | 26    |
| 1822 | 1823 | <i>Príncipe do Brasil</i> (galera)                         | Baía           | corveta       | 24    |
| 1822 | 1823 | <i>S. Gualter</i> (navio mercante)                         |                | corveta       | 26    |
| 1817 | 1833 | <i>Constância</i> <sup>22</sup>                            | Lisboa         | brigue-escuna | 12    |
| 1818 | 1823 | <i>Lucónia</i> <sup>23</sup>                               | Rio de Janeiro | charrua       |       |
| 1818 | 1856 | <i>Príncipe Real</i> <sup>24</sup>                         | Montevideu     | charrua       | 18    |
| 1819 | 1822 | <i>Gentil Americana / ex Dotes Ya-Ya</i> (navio mercante)  |                | charrúa       | 10    |
| 1820 | 1835 | <i>Orestes</i>   | Rio de Janeiro | charrúa       |       |
| 1820 | 1854 | <i>Maia e Cardoso</i> <sup>25</sup>                        | Bengala        | charrua       |       |
| 1817 | 1823 | <i>Leopoldina</i>  | Brasil         | bergantim     | 22    |
| 1818 | 1822 | <i>Reino Unido</i>   | Brasil         | bergantim     | 22    |
| 1818 | 1833 | <i>Treze de Maio</i>                                       | Brasil         | bergantim     | 20    |

|      |      |                                    |                |           |     |
|------|------|------------------------------------|----------------|-----------|-----|
| 1819 | 1834 | <i>Estrela</i>                     |                | bergantim |     |
| 1819 | 1831 | <i>Infante D. Sebastião</i>        | Rio de Janeiro | bergantim | 20  |
| 1817 | 1822 | <i>Kalmuka</i>                     | Brasil         | escuna    |     |
| 1817 | 1829 | <i>Ninfa (corsário)</i>            |                | escuna    | 10  |
| 1818 | 1826 | <i>Bom Português</i> <sup>26</sup> | Portugal       | escuna    | 6+2 |
| 1819 | 1823 | <i>Luís de Camões</i>              | Brasil         | escuna    | 4   |
| 1821 |      | <i>Fidelidade</i>                  | Açores         | escuna    |     |
| 1822 | 1828 | <i>Conceição</i>                   | Pernambuco     | escuna    | 6   |
| 1822 |      | <i>Lusitânia</i>                   | Baía           | escuna    |     |

No cômputo geral, podemos assim verificar que, durante o Reino Unido PBA, foram incorporadas na Armada Real cerca de 80 unidades (construção, aquisição e captura), num total de mais de mil bocas de fogo, o que nos parece bastante substancial, mormente para um espaço de tempo tão curto.

## A CONSTRUÇÃO NAVAL – ESTALEIROS E CONSTRUTORES

Embora não se pretenda como um estudo exaustivo, cuja dimensão, naturalmente, não tem aqui lugar, este capítulo visa sobretudo elencar os mais importantes estaleiros onde se desenvolveu a construção naval deste período, assim como enumerar os seus principais construtores, muitos dos quais, permanecem desconhecidos até à data.

Com a transferência da Corte, do aparelho administrativo, institucional, económico, militar, educacional e científico, para o Rio de Janeiro, era expectável que ali se desenvolvesse uma nova fase da construção e formação de Arquitetura Naval, ou que, pelo menos, para ali se tivesse deslocado o centro operacional do Arsenal de Lisboa. Mas não foi isso que sucedeu.

Ao contrário do que se passou com a Academia Real dos Guardas-Marinhas, ou a Brigada Real de Marinha (à exceção do Destacamento de Lisboa), o pessoal do Arsenal, nomeadamente os principais construtores e lentes, permaneceram na antiga capital.

Assim ocorreu com os discípulos da importante “escola” protagonizada pelo construtor do Arsenal de Lisboa, Torcato José Clavina (1736-1793)<sup>27</sup>, como Julião Pereira de Sá (Lisboa, 1739 – c. 1821), João de Sousa Palher (Lisboa, 1754- Lisboa, c.1813), ou António Joaquim de Oliveira (act. 1787-1822). Entre estes, destaque para Sousa Palher, que teria sido um dos elementos mais importantes para os estaleiros reais luso-brasileiros. Quando se criou o Corpo de Engenheiros Construtores, foi nomeado chefe do mesmo, “com a patente de Capitão Tenente da Armada, e fundou a Aula de Construção e Arquitectura Naval na reforma de 1796, sendo Lente della por muitos anos.” (SARAIVA, 1839: 22-23).

Dos alunos de Clavina, na Casa do Risco do Arsenal Real de Lisboa, apenas Manuel da Costa (act.1774-1824), autor da célebre a nau *Príncipe do Brasil*, desenvolveria o seu trabalho no Arsenal da Baía, onde já se encontrava desde 1796. (SALDANHA, 2021).

Não será, portanto, de surpreender, que não tenham emergido grandes nomes de vulto entre os construtores que desenvolveram a sua atividade durante o primeiro quartel do século XIX, que nos deparemos com a falta de construtor em alguns estaleiros, ou vemos mestres carpinteiros a desempenharem essas funções, como não sucedia há mais de meio século.

### A) Rio de Janeiro

Tornando-se o Rio de Janeiro na nova capital de um vasto império marítimo transcontinental, seria de esperar que aí

se desenvolvesse o mais importante estaleiro do Reino. Porém, infelizmente, nada mudaria, como aliás sucedera quando, em 1763, substituíra Salvador como capital do Brasil.

O Arsenal Real da Marinha do Rio, instalado abaixo do Mosteiro de S. Bento, entre o cais de Brás de Pina, e o quartel da Junta, foi pensado em 1763, por vontade de D. António Álvaro da Cunha, Vice-Rei e Capitão General de Mar e Terra do Estado do Brasil, o qual recebeu a respetiva autorização da Corte, em 1765.

Rapidamente entrou em funções, dando início à construção de uma nau de 64 peças, a *São Sebastião*, concluída em 1767. Para o efeito, foi chamado o construtor da Baía, António da Silva Araújo (act. 1755-c.1784) (SALDANHA, 2019), autor da conhecida *Santo António* e *S. José*, mais tarde rebatizada como *Pedro I*, a primeira capitânia da Marinha Imperial do Brasil<sup>28</sup>.

Todavia, parece que o Arsenal apenas se manteve ocupado durante o governo do referido conde da Cunha, não cumprindo assim o ambicioso projeto do Vice-Rei. (GREENHALG, 1951: 44)

Não obstante a existência de estaleiros particulares, e de diversas instalações de apoio à construção naval, com “oficinas de funileiros, vidraceiros, canteiros, pedreiros, bandeireiros e correeiros, e da fundição de canhões e caronadas” (FILHO, 2011: 313), aparentemente, limitou-se sobretudo ao reparo e aparelhamento dos navios que ali aportavam.

Segundo refere Alcides Filho (entre outros autores), só em fevereiro de 1827, o então Arsenal de Marinha da Corte voltaria a lançar ao mar uma nova embarcação, a corveta *Campista*. (FILHO, 2011: 313), suposição que não nos parece corresponder à realidade.

Efetivamente, cremos que foram ali construídas diversas embarcações meno-

res, como o comprova a referência às escunas feitas para guarda-costas no Rio de Janeiro e Costa do Leste, segundo planos de João de Sousa Palher.<sup>29</sup>

Após o desaparecimento de António da Silva Araújo, desconhece-se quem o terá substituído na Ribeira do Rio de Janeiro, e apenas em 1806, encontramos um oficial de carpinteiro, **Manuel José das Neves**, a solicitar o lugar de construtor<sup>30</sup>.

Apesar de se tratar de um oficial de carpinteiro, era positivamente referido como “Mestre aprovado em Dezenho, e Pratica de Architectura Naval”. Um parecer de Sousa Palher, de 1798, atesta mesmo as suas capacidades como construtor:

[...] não somente he official de Carpinteiro de Machado, mas hum insigne Mestre do dito Officio, porque tem habilidade de formar os seus Planos e possuir a inteligenmcia das Linhas que os compõem, e suas projeçoens como eu mesmo o examinei, e alem disso elle tem construído alguns Brigues e Hiates por cujos motivos assevero por baixo de palavra de honra que elle he capas de ser empregado.<sup>31</sup>

Segue-se outro carpinteiro do Machado, **Agostinho José de Lima** (act. 1783-1812) que, depois de embarcado desde 1783, acabaria por assentar como Mestre de Carpinteiros do Arsenal Real da Ribeira do Rio de Janeiro, a 12 de janeiro de 1791.

Para além de assistir ao fabrico e ao “terminar a Obra dos Navios de Guerra que estavam em acção de o precisarem”<sup>32</sup>, terá sido também construtor, de acordo com uma petição em que solicita lhe seja concedida patente de Primeiro-Tenente da Marinha Real: “Como o Suplicante não só he Mestre da Ribeira das Náos do Rio de Janeiro, o maior Arsenal que há na America, mas também constructor das embarcaçoens que nele se tem feito”<sup>33</sup>.

Para o período que aqui tratamos, da vigência do Reino Unido PBA, encontramos referenciados mais três construtores, número claramente excessivo para um espaço de tempo de apenas seis anos, o que parece indicar a escassa relevância da sua obra.

Ainda em 1812, **Joaquim Correia dos Santos** (act. 1812-1816) é nomeado “Mestre da Officina de Carpinteiros, e Constructor do Arsenal Real da Marinha”, por falecimento de Agostinho José de Lima, do qual muito pouco se conhece.

Embora ativo sobretudo em Lisboa, **Manuel Clemente de Barros** (act. 1816 - 1825) trabalhou como Segundo Construtor do

Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro, e foi sem dúvida o mais importante mestre que ali desempenhou as suas funções.

Creemos que terá regressado a Portugal com D. João VI, em julho de 1821, pois nesse mesmo ano sucede a Julião Pereira de Sá (1739 – c. 1821) por este ter falecido no Arsenal de Lisboa. Ali veio a construir, com António Lopes Ferreira, a corveta *Cibele* (*Elisa*) lançada à água em 24 de agosto de 1823, a fragata *Princesa Real* (*Duquesa de Bragança*)<sup>34</sup> em 1823 [Fig.2], e terá projetado a nau *Vasco da Gama II*, a última a ser lançada à carreira do Arsenal da Marinha, em 24 de junho de 1824, mas já terminada, postumamente, em 1841<sup>35</sup>.

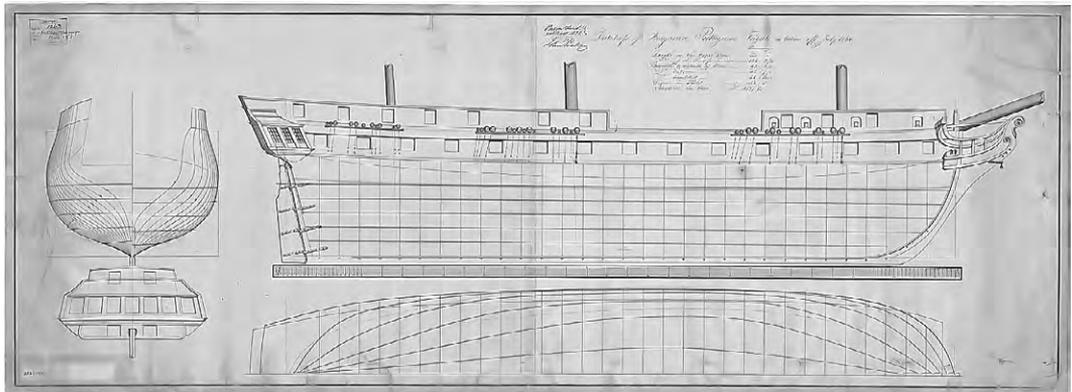


Fig. 2. John Peake, Fragata *Duquesa Bragança* (ex *Princesa Real*), plano de navio, c. 1834, 611 mm x 1641 mm, National Maritime Museum, Greenwich, Londres, ZAZ1788.

A sua nomeação para Lisboa, como adiante veremos, demonstra que a antiga capital mantém a preponderância da construção naval, onde se mantêm, ou para ali são destacados, os melhores construtores.

Desta lista de mestres ativos no Rio de Janeiro, o único que mereceu breve referência do Cardeal Saraiva (SARAIVA, 1839) foi **José dos Santos** (c. 1764-1838), natural do Porto (Massarelos), enviado para o Brasil em 1818, pela Junta da Administração da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, onde deverá ter iniciado a sua atividade.

Ascendeu rapidamente de Segundo Construtor (1816) a Primeiro Construtor (1819), com patente de Primeiro-Tenente<sup>36</sup>, auferindo um vencimento de 1 600 réis diários.

Por volta de 1822, sua mulher, Luísa Joana da Pena, faz uma petição a D. João VI para que o marido possa voltar a Lisboa (onde tinha uma filha), e ali desempenhar o seu ofício, por as responsabilidades da sua profissão o terem impedido de regressar com o rei.

#### B) Baía (S. Salvador)

O estaleiro de S. Salvador da Baía foi indubitavelmente o mais importante do

Brasil no século XVIII. Em 1770, inicia-se uma importante ampliação e remodelação dos antigos estaleiros da Ribeira das Naus, dando origem ao novo Arsenal da Marinha, que só veio a ser extinto com a República, em 1899. Ocupava uma área de cerca de 300.000 metros quadrados, com oficinas, casa da palamenta, depósitos, armazéns, quartéis, bacia fechada, casa das galés, casa dos escaleres, e a enorme carreira de lançamento. (SALDANHA, 2019: 97). Apesar da mudança da capital para o Rio de Janeiro, o Arsenal da Baía manteve o primado da construção naval, não obstante as dificuldades aportadas pela concorrência dos estaleiros particulares.

Como se pode observar na Tabela 3, das poucas unidades cujo estaleiro está identificado, foram ali construídas 1 fragata, 3 corvetas, 1 bergantim e 1 escuna, número que terá sido naturalmente superior.

Para além de **José da Costa Carvalho**, que construiu em 1816 o bergantim *Audaz*, a direção da construção naval deste período foi assumida pelo importante **Manuel da Costa** (act. 1774-1824), de quem já falámos em trabalho anterior (SALDANHA, 2021). Foi Primeiro Construtor das Naus e Fragatas da Armada Real da Cidade da Bahia, Engenheiro Construtor, e Capitão-Tenente, autor da célebre nau *Príncipe do Brasil*, lançada ao mar em 1802. Foi também autor de 3 fragatas (*União*, *Príncipe D. Pedro*, *Constituição/Diana*), 1 corveta (*Urânia*), 1 bergantim (*S. José/Espadarte*), e outras embarcações menores (íates, correios, canhoneiras). Sem dúvida um dos construtores de maior relevo que desenvolveu a sua atividade no Brasil (para onde foi enviado em 1796), durante as duas primeiras décadas do século XIX.

A qualidade e competência do seu trabalho, levou D. João VI a confiar-lhe o projeto de uma nau de 110 peças, algo inédito na História Naval luso-brasileira, embora não se tenha concretizado.

O construtor manteve-se irredutível ao serviço do Reino Unido PBA no estaleiro da Baía até ao último momento, só regressando a Lisboa em 1823, a bordo da corveta *Urânia*, incluída na força de João Félix Pereira e Campos, que dava comboio aos navios que conduziam as tropas do Brigadeiro Madeira a Portugal. A sua carreira terminaria ali, sem que conseguisse voltar a exercer a profissão.

### C) Pernambuco (Recife)

Mais tardio que os anteriores, o Arsenal de Pernambuco, situado no centro da cidade de Recife, foi construído em 1789. O porto de Pernambuco rapidamente acabaria por se tornar no terceiro do Brasil, em termos de trocas comerciais e, no período entre 1809 e 1822, suplantaria mesmo todos os outros, em termos da percentagem de embarcações aportadas em Lisboa. (MATTOS, 2021: 66-67)

Tal como sucedeu na Baía, a direção do arsenal revelou-se bastante estável, graças à nomeação de um construtor de grande qualidade, senão mesmo o mais importante dos que trabalharam no Brasil nas primeiras décadas do século XIX, **Manoel Luiz dos Santos** (1766-1839).

Mereceu especial destaque nas biografias do cardeal Saraiva, que o considerava o “mais hábil e distinto Constructor, que hoje tem a marinha Portuguesa” (SARAIVA, 1839: 24).

Segundo as informações deste autor, Luiz dos Santos terá servido no arsenal de Pernambuco durante dezasseis anos, antes de regressar a Portugal em 1823, portanto, desde 1807, o que parece indicar que terá ido para o Brasil com a Corte.

No entanto, a sua nomeação para o cargo de Construtor do Arsenal Real da Marinha da Capitania de Pernambuco, e a patente de Segundo-Tenente, só datam de 1818, assim como as suas primeiras embarcações documentadas<sup>37</sup>. Provavel-

mente começou a trabalhar para a Marinha Mercante, como o comprova a sua primeira obra conhecida, a galera *Activa*, só mais tarde oferecida ao Estado, e integrada na Armada Real como corveta.

Para além da *Activa / Princesa Real* (c. 1818)<sup>38</sup>, construiu, em 1822, o cúter *Fernandes Vieira*, e as escunas *Infanta D. Maria Francisca* e a *D. Maria da Glória*.

O génio criativo e empreendedor deste construtor revelou-se desde logo, no arsenal de Pernambuco, ao montar no cúter *Fernandes Vieira* uma peça de rodízio de calibre 24 (peça giratória que acompanha o movimento da boca-de-fogo para lhe dar a direção conveniente) [Fig. 3], e dezasseis morteiros de borda, solução que repetiu nas duas escunas.

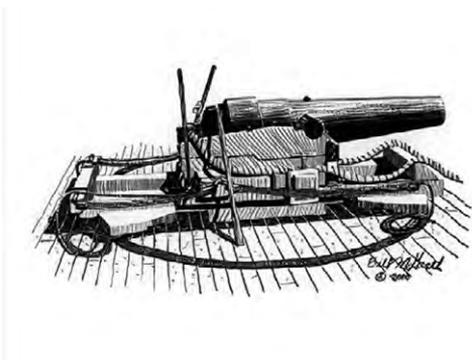


Fig. 3. William R. McGrath, Canhão de rodízio naval Brooke de 7", gravura, 1999.

Após o seu regresso, esteve em Inglaterra, até 1826, onde patenteou a invenção de uma grua, a que chamou de "Polipasto de Santos". Esta importante estadia, e inédita na formação dos nossos construtores, parece ter tido repercussões de relevo, como refere Saraiva, "tem publicado algumas outras estampas com modelos e desenhos todos relativos ao melhoramento da construcção, segundo os methodos praticados hoje nas nações mais adiantadas, especialmente em Inglaterra" (SARAIVA, 1839: 24). Trabalhou no Porto, e depois em Lisboa, como Primeiro Construtor do Arsenal, construindo tanto navios de guerra para a Armada, como navios mer-

cantes e de pesca para particulares, notabilizando-se pelas suas escunas.

#### D) Maranhão (S. Luís)

A Intendência da Marinha foi criada por Alvará de 12 de agosto de 1797. Em dezembro do ano seguinte, em tempo de D. Diogo de Sousa, chegou aquela capitania o capitão de mar e guerra Pio António dos Santos, nomeado para Intendente de Marinha, para formar, "sem perda de tempo o utilíssimo estabelecimento do arsenal de marinha de que veio encarregado, e de que havia aqui uma total carencia". (MARQUES, 1870: 30)

Assim, depois da Intendência, D. Diogo de Sousa providenciou para que se começasse a trabalhar na construção de um bergantim (o *Resoluto*), o qual se destinava ao transporte de madeiras (cuja qualidade muito exaltava) para as janelas e portas, ornatos e enfeites, para o novo palácio real na Ajuda.

Por fim, a 7 de junho de 1804, D. António de Saldanha noticiava ao visconde de Anadia que o navio se encontrava pronto, e que se estava aparelhando com toda a brevidade. Logo na viagem inaugural o mesmo mostrou-se incapaz, o que provocou uma série de críticas, que incluíam a própria Intendência, e os gastos desnecessários que ela comportava, que culminaria na extinção do arsenal depois da Independência.

O único construtor, que se conhece ter exercido a sua atividade neste período, foi **João José Viana** (act. 1827-1830).

Desconhecemos se terá construído algum navio, dado que, num requerimento de dezembro de 1819, apenas se mencionam os trabalhos de "armamento e concertos da Escuna Velha do Rio, Andorinha, Fragata *Vénus*, Corvetas *Voador* e *Princesa da Beira*, em todo este trabalho fez conhecer a todos a sua perícia, zello e honra"<sup>39</sup>. Não obstante, refere que tinha conhecimentos de Arquitetura Naval, que

lhe valeram a sua nomeação como construtor do Arsenal do Maranhão, por D. João VI, e o de Primeiro Construtor, pelo Intendente da Marinha. Numa petição da sua mulher, chega mesmo a ser intitulado como Engenheiro-Construtor.

Permaneceu em S. Luís, após o regresso do rei, que lhe emite uma provisão a 1 de julho de 1822, “para continuar a servir o Emprego de Construtor do Arcenal da Marinha desta cidade [...] por hum anno, com o vencimento de 1280 reis por dia.”<sup>40</sup>.

Em 1827, pede transferência para a cidade do Porto, porque naquela província “não aceitavam empregados europeus”. Sabemos que, em 1830, já se encontra em Lisboa, onde não consegue arranjar emprego, nem sequer que lhe paguem os vencimentos em atraso desde 1824, num total de 3 270\$400 réis. Sucede-se uma série de petições redigidas pela sua mulher, Maria Miguel Sofia Viana, em que descreve a situação penosa do marido, o qual “nem sai de casa por não ter vestuário decente”<sup>41</sup>.

#### E) Pará (Belém)

O Arsenal de Belém conheceu importante atividade no século XVIII, mormente pela Companhia Geral do Comércio. Por expediente de 1755, o Governador do Estado, o capitão Francisco Xavier de Mendonça Furtado, solicitou a reorganização da antiga Casa das Canoas, para a transformar num novo projeto de vulto (LEIVAS, e LEVY, 1972: 33). A sua ampliação, em 1761, levada a cabo pelo governador seguinte, o capitão-general do Estado do Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Mello e Castro, conduziu à criação do Arsenal do Pará. Esta empreitada insere-se no quadro das reformas pombalinas, e na política de desenvolvimento da construção naval ultramarina do reinado de D. José I, visando ao cumprimento de vários decretos que pretendiam dar primazia à utilização de navios construídos no Brasil, para a com-

posição das frotas. (LAPA, 1968: 51-65).

As obras de construção prolongaram-se, com atrasos idênticos aos da nau *Nossa Senhora de Belém e S. José*, que se estava a construir ao mesmo tempo, por falta de materiais, ou de mão de obra especializada, durante os anos seguintes. Após a sua conclusão, foi objeto de sucessivas remodelações e ampliações, ao longo do século. (SALDANHA, dez. 2019: 26-27)

O Arsenal de Belém não teve naturalmente a dinâmica, nem o alcance, dos arsenais da Corte (ou de Salvador da Baía), mantendo-se numa escala mais moderada, produzindo embarcações de menores dimensões. Apesar disso, foi um centro bastante produtivo, pois, apesar das constantes dificuldades colocadas pela recorrente escassez de mão de obra e de materiais, produziu, entre 1761 e 1799, cerca de 27 embarcações, de médio e pequeno porte. (SALDANHA, 2018: 17)

Também ali se fez escola, precisamente graças aos vários oficiais oriundos de Lisboa, não apenas construtores, mas muitos carpinteiros que, depois de ali trabalharem, alcançaram os cargos de contramestres, mestres, ou construtores, como foi o caso do célebre construtor Joaquim Vicente Foro (1780-1798).

Seguiu-se-lhe Manuel José da Silva; Joaquim Gomes Mota (act. 1796-1800), autor das conhecidas fragatas *Pérola* e *Amaçona*, de 1797 e 1798, respetivamente; e Manuel José Galinha (act. 1797-1817), que contruiu a fragatinha *Princesa da Beira*, e três charruas.

O primeiro mestre a ser nomeado para o serviço do Reino Unido PBA, foi **Joaquim Raimundo da Cruz** (act. 1818), que deveria substituir José Galinha. Na altura, dirigia a Fábrica das Embarcações Ligeiras e, em 1818, sugeria-se o seu envio para Belém, com outros carpinteiros, para a construção de uma fragata (a *Princesa Real Carolina Leopoldina/Imperatriz Leo-*

*poldina*), encomendada pelo rei em 1817.

De acordo com a justificação dada pelo construtor do Arsenal de Lisboa, António Joaquim de Oliveira, ao Secretário de Estado da Marinha, Miguel Pereira Forjaz Coutinho:

o mais capaz de Construir presentemente a Fragata nova, hé o Mestre Joaquim Raimundo da Cruz, empregado na direção da Fábrica das Embarcações Ligeiras. Este Mestre aplicou-se na Casa do Risco ao desenho da Arquittetura Naval, e por essa razão póde reduzir à grande todos os Riscos que lhe forem entregues dos Navios da Armada Real que se quiserem mandar Construir. Na Cidade do Pará não há hum Mestre que possa entender neste reduzir à grande qualquer Risco que seja mandado executar-se. Este Mestre hé hum homem muito honrado, muito subordinado, e muito hábil na execução de tudo quanto se lhe determinar<sup>42</sup>.

Era casado, tinha “cinco filhas donzelas”, e um filho, João Veríssimo Maximo da Cruz, que com ele trabalhava no Arsenal. Raimundo da Cruz solicitou que o filho fosse provido no ofício de ajudante de construtor no Arsenal Real do Pará, o que foi recusado, por não lhe reconhecerem a competência (os “Estudos e conhecimentos práticos da sua profissão”) requerida. Para esse mesmo lugar, se candidatou o Carpinteiro de Machado Francisco Maria Araújo, do qual desconhecemos o desfecho.

Embora lhe tenham concedido o soldo de 2 400 réis diários, o posto de Segundo-Tenente da Armada, ajudas de custo, as comedorias, e a passagem para o Brasil, talvez perante a impossibilidade da nomeação do filho, o construtor se tenha recusado a partir. Efetivamente, o governador e capitão-general da província do Pará, e o

brigadeiro encarregado da Intendência da Marinha do Pará, João António Rodrigues Martins, continuaram a insistir com o Secretário de Estado da Marinha, no pedido de envio do construtor, de um mestre ferreiro, e oficiais carpinteiros, para a construção da fragata, e “de outros vasos que Sua Magestade mandasse fação”, até 1820, quando a mesma foi lançada ao mar<sup>43</sup>.

Outra circunstância que parece corroborar esta ideia, é a de que, em 1821, encontramos já **Valentim José** como Mestre Construtor das Ribeira do Pará, onde assegurava a construção de uma nova fragata.

#### F) Alagoas (Pajuçara)

Embora menos importante, o Estaleiro Real de Jaraguá/Pajuçara, dedicado sobretudo a obras de reparos e apetrechamento, tinha capacidade para a construção de qualquer tipo de navio de guerra, até 22 peças de artilharia, era servido de bom porto e de boas madeiras para construção, que exportava para outras capitânicas. **Ângelo Dias Gomes** (act. 1818-1821), o único construtor conhecido neste período, fora Mestre dos Carpinteiros do Real Trem do Arsenal da Baía, onde construiu uma barca canhoneira e o bergantim *Príncipezinho* (Valença), assim como de um estaleiro na Ribeira de Itapagipe, para o fabrico de navios mercantes de longo curso. Destacado para Alagoas, em 1818, deu início à construção de uma corveta, segundo risco enviado de Lisboa. A *Rainha Carlota*, de 18 peças de artilharia, lançada ao mar, ainda por concluir, em 1821, seria rebatizada como *Maceió*, após a sua incorporação na Marinha Imperial.

#### G) Lisboa

Como vimos, os construtores do Arsenal de Lisboa não acompanharam a transferência da Corte para o Rio de Janeiro. Apesar de ter perdido o estatuto de capital até 1821, acabou por se manter como um dos mais importantes estaleiros navais da Armada,

durante as primeiras décadas do século XIX, não obstante as dificuldades aportadas pelas invasões napoleónicas, que em muito condicionaram a sua produtividade.

Da relevante “escola” de Torcato Clavina e Sousa Palher, subsistiam, ainda em Lisboa, Julião Pereira de Sá e António Joaquim de Oliveira. Num ofício de D. Rodrigo de Sousa Coutinho ao Visconde de Anadia, datado de 1801, refere precisamente as esperanças que se depositavam naqueles dois discípulos:

A Escola de Construcção, regida pelo 1º Constructor, João de Souza Pather [sic]; promete muito para o futuro, e este primeiro Lente, assim como o segundo Constructor Antonio Joaquim, Moço das maiores esperanças; e o terceiro Constructor pratico Julião Pereira: são tres Engenheiros Constructores de grandes esperanças; e a quem S.A.R empregou em muitas obras de diferente natureza, e em que sempre se distinguirão. (FUNCHAL, 1808: 199)

Destes, o mais velho era **Julião Pereira de Sá** (1739-c.1821), que ainda aprendera com o famoso Manuel Vicente Nunes (SALDANHA, 2016), o qual, segundo Saraiva, “foi hum dos mais peritos, e insignes mestres do Arsenal, de quem se confiava a direcção dos trabalhos mais difíceis.” (SARAIVA, 1839: 23). Depois da morte de Vicente Nunes, trabalhou com Torcato José Clavina, assistindo-o em quase todas as suas construções.

Embora não tenha sido autor de nenhum dos navios mais conhecidos, teve a tarefa de reconstruir e remodelar todas as seis naus que entraram no novo dique do arsenal, onde chegou mesmo a converter uma nau de duas pontes numa de três pontes (*a Príncipe Real* ?)

Quando da criação do Corpo de Engenheiros Constructores, foi nomeado Se-

gundo Constructor. Começou como Sargento de Mar e Guerra em 1796, e depois recebeu as patentes de Segundo-Tenente, Capitão-Tenente, e Capitão de Mar e Guerra graduado (4 mar 1818).

Teve também uma atividade importante na Irmandade dos Carpinteiros da Ribeira das Naus, da qual foi secretário da Mesa em 1776-1777, e 1777-1778, e juiz, em 1778-1779.

Após a sua morte, seria substituído pelo construtor Manuel Clemente de Barros, que acabara de regressar do Rio de Janeiro, de quem falámos.

Contemporâneo de Pereira de Sá, **António Joaquim de Oliveira** (act. 1787-1822) foi outro dos mais notáveis construtores deste período. Segundo Adriano Balbi, terá mesmo sido o “maior construtor de Portugal”. O gosto que desenvolveu no design das suas embarcações e o sucesso de todas as suas construções valeram-lhe uma merecida reputação entre os seus compatriotas e estrangeiros que tiveram ocasião de as examinar.

Recebeu honras extraordinárias da corte russa, por ocasião do reequipamento que lhe foi confiado, em 1808, da esquadra russa estacionada no Tejo. (BALBI, 1822: cxcii).

Também recebeu grandes elogios de Saraiva, referindo que se notabilizou pelas suas construções: “excellente pratico, e bom theorico. Teve a estimação dos Almirantes Inglezes Jervis, e Berkeley, que reconhecião os seus talentos, e os sabião apreciar”. (SARAIVA, 1839: 21). Foi autor de diversas fragatas, antes e depois da partida da Corte para o Brasil, e notabilizou-se sobretudo com a construção da nau *D. João VI* (ex *D. João Príncipe Regente*) em 1816<sup>44</sup>, a única a ser lançada ao mar durante este período. [Fig. 4] Foi também o autor de uma canhoneira, que possuía uma peça de rodízio à popa, embora se desconheça o calibre e a data da sua execução.



Fig. 4. G. F. Reinagle, Nau D. João VI em 1833, in: *Sketch of Napiers glorious triumph over the Miguelite Squadron, off Cape St Vincent*, [London?]: J. Dickirson, 1833 (pormenor). BNL, Lisboa

Até ao regresso de Manuel Luis dos Santos, então a trabalhar em Pernambuco, como vimos, aqui desenvolveram a sua atividade outros três construtores, de menor relevância.

**António Lopes Ferreira** (act. 1800-1830) trabalhou como discípulo e ajudante de António Joaquim de Oliveira, e depois assistindo ao referido Manuel Clemente de Barros, nas suas corvetas. Segundo Balbi, também foi autor de diversas embarcações mercantes, as quais “adquiriram grande reputação pelo desenvolvimento do seu projeto, pela força de sua construção, e pela celeridade de sua marcha” (BALBI, 1822: cxcii).

Também aluno de Sousa Palher, **Joaquim José Pereira** (act. 1800-1822) era considerado por Balbi como um dos seus melhores discípulos, e esperava “que a reputação de que goza seja confirmada pela construção das embarcações que agora se encontram no estaleiro sob a sua direção.” (BALBI, 1822: cxcii).

Por fim, deverá ainda se mencionar o nome de **Francisco José Martinho** (act.

1800), também Segundo Construtor do Arsenal, e Segundo-Tenente da Armada, do qual apenas se sabe ter feito os “riscos para vários navios de guerra, e para alguns mercantes.” (SARAIVA, 1839: 23)

## O PERFIL DA ARMADA – OS NAVIOS

Como é amplamente sabido, a conjuntura política internacional gerou uma situação de grave crise global, económica e social, que se fez sentir naturalmente em Portugal, mormente com a deslocação da Corte e capital para o Rio de Janeiro, e a consequente perda do monopólio do comércio brasileiro. Este, entre 1796 e 1806, representava três quartos de todo o comércio nacional, com as reexportações do Brasil atingindo os 60% a 80% de todas as exportações portuguesas. Ao todo, as exportações de produtos nacionais diminuíram para 66% do seu volume em 1805, e para 10% em 1810, só começando a recuperar em 1820.

Como consequência da guerra, a agricultura estava desorganizada, as cidades destruídas, e as manufaturas portuguesas sem condições para concorrer com as inglesas, que inundavam, de forma crescente e a taxas inferiores, o mercado brasileiro.

Consoante refere Alice Salomão (SALOMÃO, 2003: 275-278),

[...] de uma média de 29 mil contos a preços correntes, entre 1805 e 1807, as exportações totais portuguesas reduziram-se para 15 mil contos entre 1819 e 1821. No mesmo período, as importações passaram de cerca de 32 mil contos para 22 mil contos, ilustrando o déficit comercial global de Portugal e a importância e forte dependência da economia portuguesa da brasileira. (SALOMÃO, 2005: 28)

Socorrendo o tesouro arruinado por tantos reveses, os portugueses são ainda obrigados a oferecer donativos voluntá-

rios para a manutenção do Exército<sup>45</sup>, sendo imposta uma Contribuição de Defesa, seguindo-se vários empréstimos contraídos em Portugal e no estrangeiro, destinados a equilibrar as finanças públicas.

Em 1825, os dois milhões de libras esterlinas<sup>46</sup> pagos pelo Império Brasileiro a Portugal, como indenização, nem chegariam a sair de Inglaterra, dado que os portugueses tinham de pagar a dívida ali contraída aos mesmos credores.

Se a situação era negativa para Portugal, por outro lado, o Brasil parecia passar por um período de grande entusiasmo económico e cultural. Com o Rio de Janeiro como capital do Estado, tinha-se tornado no centro do império pluricontinental, desenvolvendo uma nova relação de complementaridade com as outras colónias, sobretudo africanas.

Mas esta prosperidade não parece ter tido efeito sobre a Marinha de Guerra, que o governo não soube, ou não quis desenvolver. A riqueza do Brasil estava assim a financiar o progresso da Royal Navy, e não da Armada luso-brasileira.

Um dos aspetos frequentemente apontados como exemplo da decadência da nossa Armada foi o acelerado desaparecimento dos navios de linha (naus e fragatas de guerra), não só pelo seu abate por questões de deterioração avançada, mas pela quase ausência da construção de novas unidades, durante as primeiras décadas do século XIX<sup>47</sup>.

Cremos que uma das principais razões subjacentes a esta circunstância se deveu precisamente à precária situação económica que o país atravessava, mais do que a um eventual desinteresse. Como vimos, o próprio D. João VI, quando da sua estadia no Rio de Janeiro, chegou a encomendar ao construtor da Baía, Manuel da Costa, uma nau de 110 peças.

Tendo em conta a tabela seguinte [Tabela 5], podemos observar que o custo de uma nau de 74 nos inícios do século XIX, orçava entre os 230 e os 260 contos, valores muito superiores aos apontados por José Maria Dantas Pereira que, em 1821, calculava a importância, de um navio totalmente pronto, em apenas 160 contos.

**Tabela 5** - Custo de uma nau de 74 (1763-1816)

| Data | Nomes                          | Peças | Local  | Custo (réis) |
|------|--------------------------------|-------|--------|--------------|
| 1763 | <i>Santo António e S. José</i> | 74    | Baía   | 134 904\$280 |
| 1791 | <i>Rainha de Portugal</i>      | 74    | Lisboa | 108 151\$992 |
| 1802 | <i>Príncipe do Brasil</i>      | 74    | Baía   | 233 620\$977 |
| 1816 | <i>D. João VI</i>              | 74    | Lisboa | 261 487\$583 |

No entanto, Dantas Pereira chama ainda a atenção para o fato que os gastos de uma nau de 74 peças não se reduzem à sua construção. Tendo em conta a sua manutenção e concertos, cordoaria, materiais, máquinas, mais os ordenados dos funcionários do arsenal, e o serviço do porto, esse valor atingia um custo total de meio milhão de réis por ano: “segue-se que o importe de cada navio, prosseguindo *in statu quo*, vai além de cinco vezes o que deve custar.”, montante naturalmente agravado em tempo de guerra. (JUSTICOLA, 1821: 6)

A tudo isto, deveriam ainda se somar os gastos permanentes com os vencimentos, munições e rações da tripulação (entre os 600 e 650 homens) que, em 1808, para uma mesma nau de 74, atingiam o valor anual de 4 470\$257 réis. (JUSTICOLA, 1821: 45)

É certo que, neste período, se começou a generalizar o hábito da compra de navios, em diferentes portos nacionais e estrangeiros, num mercado onde a oferta crescera substancialmente com o fim

das guerras napoleónicas. Apesar desta solução não obstar às necessidades de despesa, no tocante à sua manutenção, armamento e tripulação, tinha a vantagem, não só de se poderem obter a preços mais concorrenciais, como o da rapidez no seu acesso, evitando a demora dos anos necessários à sua construção, sempre mais delongados no Brasil, por causa da constante falta de mão de obra especializada, e de materiais (sobretudo ferragens, massame, mastreação, velame). Esta situação de carência de mestres fazia-se sentir particularmente no continente americano, não porque não houvesse mestres, mas porque preferiam trabalhar nos estaleiros de particulares, onde eram mais bem remunerados. (MILLER, 2006: 935) Contudo, o problema também se fazia sentir no arsenal de Lisboa, onde se assinalava a deserção de diversos mestres carpinteiros para o estrangeiro<sup>48</sup>.

Na Tabela 4, observámos que foram incorporadas na Armada diversas unidades, desde fragatas a escunas, através da sua aquisição (ou captura). Muitas destas integrações resultaram também do armamento de embarcações mercantes.

Como sabemos, D. Pedro<sup>49</sup>, desde o início da Guerra da Independência, recorreu a este sistema para colmatar as deficiências da sua Marinha, adquirindo diversos vasos de guerra. O mesmo sucederia de forma reiterada com a Marinha Portuguesa ao longo do século, embora por outras razões, nomeadamente pela necessidade de acesso a tecnologia que não possuía.

Para além destas questões de ordem prática, não podemos também deixar de chamar a atenção para outra razão, de ordem estratégica, que poderá ter condicionado esta alteração da tipologia dos navios da Armada Real.

A evidente substituição dos navios de linha por unidades mais pequenas, como corvetas, bergantins e escunas, não resul-

ta apenas da carência de meios financeiros e humanos, mas de uma reavaliação das necessidades operacionais e objetivos da Armada, e de uma adaptação á nova "Ordem Mundial".

Por um lado, assistimos ao desaparecimento da frota oceânica, e à necessidade de escolta das ligações entre Lisboa e a América, mormente após a derrota do império napoleónico, e a sensação de segurança que o predomínio da Royal Navy impunha sobre o Atlântico.

Como referia Fernando Silva,

"o facto de um certo declínio das marinhas oceânicas ter sido quase generalizado na Europa, ainda que por razões distintas. Com efeito, depois de 1815, o desinvestimento nas marinhas foi generalizado, quer em função da escassez de recursos provocada pelos conflitos a que então se punha fim, quer pela temporária acalmia da beligerância intra-europeia." (SILVA, 2012: 11)

Por outro lado, verificava-se a necessidade premente de comunicação entre os diversos territórios brasileiros, onde se impunha sobretudo a navegação costeira e fluvial. Não será de surpreender a premência crescente das escunas, navios mais rápidos e versáteis, que podiam aproximar-se de terra, e desembarcar tropas em caso de necessidade. [Fig. 5]

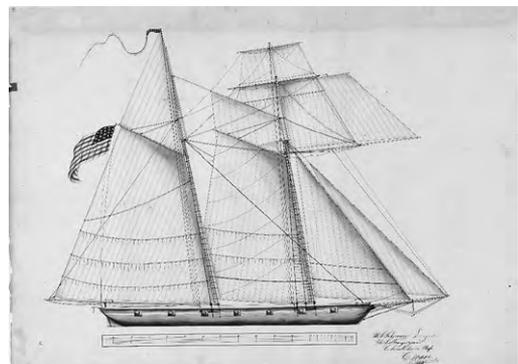


Fig. 5. Charles Ware, *U. S. Schooner Lynx*, 1815, Naval Records Collection 1691-1945, National Archives at College Park, Maryland, E.U.A.

A continuação das missões de guarda-costa, o ataque ao contrabando, e a defesa do corso e pirataria, mesmo em águas oceânicas, não carecia de grandes navios.

O célebre Dantas Pereira, na sua obra publicada em 1821, *Reflexões sobre a Marinha*, a propósito da resposta da Armada a possíveis ameaças, considera que existiam três tipos de eventuais inimigos: as nações marítimas superiores, as iguais, e as inferiores à nossa. Quanto às primeiras, só poderíamos limitar-nos a atacar o seu comércio com embarcações dispersas, como os Estados Unidos fizeram “contra o colossal poder da Grã-Bretanha. Na classe das segundas, não identifica nenhuma que pudesse interessar-se em nos agredir. Quanto às terceiras, estariam as “potências barbarescas”, e contra as quais bastariam “duas naós, quatro fragatas, e oito entre corvetas e bergantins”, o qual equivaleria à força de seis naus de 74 peças, no qual se sintetizavam as necessidades de Portugal: “resumirei o actual concluindo que precisamos tão somente

de manter a dita força equivalente a seis naós de 74”. (JUSTICOLA, 1821: 7-8)

Considerando o número de navios construídos entre 1815 e 1822, enumerados na Tabela 3, não contabilizando sequer as aquisições, e os navios já existentes, poderemos facilmente observar que a Armada luso-brasileira ultrapassava em muito essas necessidades.

Em face disto, cremos existirem dados que põem também em questão a ideia de uma redução de operacionalidade, defendida por Jorge Pereira da Silva (SILVA, 2009: 64). Pelo contrário, a Armada do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves parece-nos ajustada às necessidades do tempo.

Bastante mais frágil seria a situação das Marinhas de Guerra brasileira e portuguesa, décadas depois, após a separação, em face da necessidade de acompanhar o desenvolvimento das novas tecnologias, que constituiriam um novo e mais complexo desafio.

## REFERÊNCIAS

BALBI, Adriano. *Essai statistique sur le Royaume de Portugal et d'Algarve, comparé aux autres états de l'Europe, et suivi d'un coup'oeil sur l'État actuel des sciences, des lettres et des beaux-arts parmi les portugais des deux hémishéres / par Adrien Balbi*. Paris: chez Reyck Gravier, libraires, vol. 2, 1822.

CARDOSO, José Luís (Ed.). *Manuel Fernandes Tomás. Escritos políticos e discursos parlamentares (1820-1822)*, Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2020.

ESPARTEIRO, António Marques. *Causas do declínio da Marinha Portuguesa no século XIX (1793-1834)*, separata de *Anais do Clube Militar Naval*, nºs 10-12, Lisboa: Editorial Minerva, 1975-76.

ESPARTEIRO, António Marques. “Três datas que importam à independência do Brasil, 1808-1815-1822”, Sep. *Anais do Clube Militar Naval*, 10-12, Lisboa, 1972.

ESPARTEIRO, António Marques. *Três séculos no Mar, 1640-1910. Naus e navetas*. II Parte. 6º vol. Lisboa: Ministério da Marinha, 1977.

FILHO, Alcides Goularti. “História econômica da construção naval no Brasil: formação de aglomerado e performance inovativa”, *Economia*, Brasília (DF), v.12, n.2, p.309–336, mai/ago 2011.

FUNCHAL, Marquês do (COUTINHO, Agostinho de Sousa), *O Conde de Linhares Dom Rodrigo de Sousa Coutinho*, Lisboa: Typografia Bayard, 1908.

GOMES, Laurentino. *1822: Como um homem sábio, uma princesa triste e um escocês louco por dinheiro ajudaram D. Pedro a criar o Brasil, um país que tinha tudo para dar errado*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2010.

GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (1763-1822)*, Rio de Janeiro: A Noite, 1951.

JUSTICOLA [José Maria Dantas Pereira]. *Reflexões sobre a marinha ou discurso demonstrativo do esboço da organização e regime da repartição naval portuguesa*, Lisboa: Imp. Nacional, 1821.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional. Coleção Brasileira, 1968.

LEIVAS, Claudio Pereira e LEVY, Scavardo. *História da Intendência da Marinha*. Vol. I. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, 1972.

MARQUES, César Augusto. “Arsenal de marinha”, In *Diccionario historico-geographico da provincia do Maranhão*, Maranhão: Typ. do Frias, 1870.

MATTOS, Renato. “Os limites da «abertura dos portos às nações amigas»: regulamentação do comércio marítimo e a defesa dos interesses da Marinha Mercante luso-brasileira (1808-1816)”. In *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. V. 17, nº 34 (dez. 2021) pp. 58-75.

MILLER, Shawn W. “Ships and Shipbuilding”. In. FRANCIS, Michael J. (Ed.). *Iberia and the Americas. Culture, Politics and History*. Vol.1, Santa Barbara, California: ABC Clío: 2006.

MOREIRA, Alzira Teixeira Leite. *Inventário do Fundo Geral do Arquivo do Tribunal de Contas*, Lisboa, 1977.

MOREIRA, Lauro Barbosa da Silva. “Abertura”, In: *D. João VI e o seu tempo. Exposição*, Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses/ IPPAR, 1999.

PEREIRA, José António Rodrigues; e CASTRO, Paulo (Coord.). *Da Armada Real para a Marinha Imperial. As unidades e organismos que ficaram no Brasil e as que voltaram para Portugal*, Lisboa: Comissão Cultural da Marinha e Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2018.

PEREIRA, José António Rodrigues. *A Marinha Portuguesa na época de Napoleão*, vol. II (1807-1823 – A Armada e o Brasil), Lisboa: Tribuna da História, 2005.

PEREIRA, José Maria Pereira Dantas. *Elogio historico do Senhor D. Pedro Carlos de Bourbon e Bragança, infante de Hespanha, e Portugal: almirante general da marinha portugueza, composto e oferecido à muito augusta princeza a Senhora D. Maria Thereza, viuva do mesmo Senhor*. Rio de Janeiro: Impressão Régia, 1813. Cit. por BRAGA, Isabel Drumond. "Corte, Parenética e Política: O Infante D. Pedro Carlos de Bourbon e Bragança (1786-1812)", *Librosdelacorte.es*, Outono-inverno, Ano 11, 19, 2019, p. 184.

SALDANHA, Nuno. "A nau de guerra *Príncipe do Brasil*, do Arquitecto-Construtor Manuel da Costa (act. 1774-1824). Revelação de um desenho inédito do National Maritime Museum. In *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. V. 17, nº 34 (dez. 2021) pp. 35-57.

SALDANHA, Nuno. "A nau de guerra *Santo António e S. José* (1763-1828), de António da Silva Araújo", In *Navegação no Atlântico, XVIII Reunião Internacional de História da Náutica*, Ponta Delgada: CHAM, UA, 2019, pp. 93-116.

SALDANHA, Nuno. "Joaquim Vicente Foro, mestre construtor (act. 1761-1796) – As canoas cobertas e a corveta do Arsenal Real de Belém (Brasil)". In: *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. V. 15, nº 30 (dez. 2019) pp. 26-45.

SALDANHA, Nuno. "A nau *Nossa Senhora de Belém e S. José* (1766-1805) de Luís Isidoro de Gouveia, e a génese do Arsenal Real de Belém do Pará (Brasil)". In: *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha V. 14, nº 28. (dez. 2018) pp. 13-27.

SALDANHA, Nuno. "Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775), primeiro construtor do Arsenal Real – Design e Arquitectura Naval no reinado de D. José I". In *Anais de História de Além-Mar*. vol. XVII. Lisboa, CHAM/U.N.L., 2016.

SALOMÃO, Alice. *Brasil-Portugal: 500 Anos de Relações Económicas*, [texto policopiado], Rio de Janeiro: Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Economia, 2005.

SARAIVA, Cardeal. *Lista de Alguns Artistas Portuguezes, coligida pelo Auctor de Escriptos e Documentos no decurso das suas leituras em 1825 e 1839 Pelo Excellentissimo e Reverendissimo Senhor Bispo Conde, D. Francisco*. Lisboa: Na Imprensa Nacional, 1839.

SILVA, Carlos André Lopes. "A transmigração da família real para o Brasil e a Independência", In: *Marinha do Brasil: uma síntese histórica*, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2022.

SILVA, Fernando Alberto Carvalho David e. *O fim das naus e a marinha da transição: um inquérito da Câmara dos Deputados (1853-1856)*, [texto policopiado], dissertação de mestrado em História Marítima, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa/ Escola Naval, 2012.

SILVA, Jorge Manuel Pereira da. *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*, [texto Policopiado] dissertação de mestrado em História Marítima, Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2009.

TELO, António José, *História da Marinha portuguesa. Homens, Doutrinas e Organizações 1824-1974*, Lisboa: Academia de Marinha, 1999.

---

## NOTAS

<sup>1</sup> Ver ESPARTEIRO, António Marques. “Três datas que importam à independência do Brasil, 1808-1815-1822”, Sep. *Anais do Clube Militar Naval*, 10-12, Lisboa, 1972.

<sup>2</sup> Criado em 16 de dezembro de 1815, com a elevação honorífica do Estado do Brasil a Reino e, não obstante a Secessão do Brasil em 1822, oficialmente, só terminaria com a ratificação do Tratado do Rio de Janeiro, a 29 de agosto de 1825, por ambas as partes em conflito (representantes brasileiros e portugueses).

<sup>3</sup> Grande parte dos textos de Rodrigues Pereira, foram adaptados do seu importante trabalho, publicado anteriormente: PEREIRA, José Rodrigues, *A Marinha Portuguesa na Época de Napoleão*, vol. II (1807-1823 – A Armada e o Brasil), Lisboa: Tribuna da História, 2005.

<sup>4</sup> Também foi já assinalado por Rodrigues Pereira que, o número de unidades apresentado pelo referido relatório, é muito inferior ao da realidade, mormente em confronto com os dados de Marques Esparteiro. Para um quadro comparativo dos dois, veja-se “Quadro XX – Navios da Armada Real em 1821” publicado em PEREIRA e CASTRO, 2018, pp. 164-165.

<sup>5</sup> Já em 1976, Marques Esparteiro considerava as invasões francesas, a independência do Brasil, e as lutas liberais, como os acontecimentos que “tiveram o condão de iniciar e apressar o declínio da Marinha de Portugal”, embora sem considerar que nenhuma das três razões apontadas se sobrepujasse às outras. ESPARTEIRO, António Marques, *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.

<sup>6</sup> TELO, António José, *História da Marinha portuguesa. Homens, Doutrinas e Organizações 1824-1974*, Lisboa: Academia de Marinha, 1999, p. 12.

<sup>7</sup> Número que de fato foi superior, sobretudo se contabilizarmos as capturas e aquisições, como veremos.

<sup>8</sup> Disposição da artilharia: convés, inferior, convés superior, castelo de proa, tombadilho/tolda. Naturalmente nem sempre o número e calibre das peças é coincidente com outras listagens, pois, como sabemos, isso podia variar consoante a natureza das missões, desarmamento, etc.

<sup>9</sup> Foi vendida ao Brasil em 1822, e foi desmanchada em 1825.

- <sup>10</sup> Capturada pelos franceses em 1807 e novamente em 1831 no Tejo, levada para Brest em 1834, e vendida anos depois.
- <sup>11</sup> Capturada pelos franceses em 1807 e novamente em 1831 no Tejo, levada para Brest em 1834, e vendida anos depois.
- <sup>12</sup> Naturalmente anterior a 1810 dado ainda existir a *D. Maria I.*
- <sup>13</sup> Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Manuscritos, I-29,20,1 n<sup>o</sup>48, Doc. 33, Mss 1458085.
- <sup>14</sup> Ver nota 4.
- <sup>15</sup> Número que será bastante superior, dado que desconhecemos a maior parte das peças com que armavam a maior parte das 24 escunas. Também ainda por verificar a procedência de muitas destas embarcações, dada a possibilidade de terem resultado da conversão de navios mercantes.
- <sup>16</sup> Foi depois comprada no Rio de Janeiro.
- <sup>17</sup> Embora em período anterior a este, referência às capturas aos franceses após a tomada de Caiena: 4 escunas foram aprisionadas, incorporadas e rebatizadas de *Lusitana*, *D. Carlos*, *Sydney Smith* e *Invincível Meneses*.
- <sup>18</sup> Comprada no Rio de Janeiro. Também é considerada charrua.
- <sup>19</sup> Era navio americano, vendido ao Chile, e adquirido no Rio de Janeiro.
- <sup>20</sup> Comprado na Baía, armado em corveta, em 1824 passou a charrua.
- <sup>21</sup> Navio corsário do Uruguai, provavelmente captura.
- <sup>22</sup> Presa tomada em Gibraltar.
- <sup>23</sup> Navio inglês adquirido no Brasil
- <sup>24</sup> Era uma galera russa adquirida em Montevidéo.
- <sup>25</sup> Foi oferecido ao estado em 1822, O navio passou a fragata em 1833, rebatizado como *Cinco de Julho*.
- <sup>26</sup> Adquirida e armada por dois comerciantes para a Esquadra do Estreito.
- <sup>27</sup> Sobre este importante construtor, veja-se SALDANHA, Nuno. "Torcato José Clavina (1736-1793). Chapman's modern naval architecture and Portuguese shipbuilding in the second half of the 18th century". In *XIX International Reunion for the History of Nautical Science. Magellan, Elcano, the Circumnavigations and the Great Oceanic Explorations*, Casa de la Ciencia-CSIC, Seville, 2021.
- <sup>28</sup> Com projeto de Manuel Vicente Nunes, foi sucessivamente batizada como *Santo António* e *S. José*, *Infante D. Pedro Carlos* (1794, *Martim de Freitas* (1806) e *D. Pedro I* (1822).
- <sup>29</sup> AHU, 1802, Novembro, 16, Lisboa. Consulta do Conselho do Almirantado ao príncipe re-

gente [D. João], sobre os planos feitos pelo primeiro construtor João de Sousa Palher referentes à construção das embarcações que deveriam servir de guarda-costas no Rio de Janeiro e Costa do Leste contra os contrabandistas nacionais e estrangeiros. AHU\_CU\_017, Cx. 205, D. 14429.

<sup>30</sup> AHU. 1806, Agosto, 25 Rio de Janeiro. Ofício do [vice-rei do Estado do Brasil] conde dos Arcos D. Marcos de Noronha e Brito, ao [Secretário de Estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia [João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior] remetendo a informação enviada pelo chefe de esquadra, intendente da Marinha e Armazéns Reais do Rio de Janeiro [José Caetano de Lima] relativa ao cumprimento das ordens determinadas no aviso nº 3 datado de 15 de Abril de 1806 [acerca do requerimento de Manoel José das Neves que pretende ser construtor da Ribeira das Naus]. AHU\_ACL\_CU\_017, CX, 239, D. 16324

<sup>31</sup> AHU. 1806, Agosto, 25 Rio de Janeiro. Ofício do [vice-rei do Estado do Brasil] conde dos Arcos D. Marcos de Noronha e Brito, ao [Secretário de Estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia [João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior] remetendo a informação enviada pelo chefe de esquadra, intendente da Marinha e Armazéns Reais do Rio de Janeiro [José Caetano de Lima] relativa ao cumprimento das ordens determinadas no aviso nº 3 datado de 15 de Abril de 1806 [acerca do requerimento de Manoel José das Neves que pretende ser construtor da Ribeira das Naus]. AHU\_ACL\_CU\_017, CX, 239, D. 16324

<sup>32</sup> AHU. 1801 (post), Julho, 18, Rio de Janeiro. Requerimento do mestre carpinteiro do Arsenal da Ribeira do Rio de Janeiro, Agostinho José de Lima ao príncipe regente solicitando confirmação do provimento. AHU\_CU\_017, Cx. 193 D. 13832

<sup>33</sup> AHU. 1807, Set, 10. Requerimento do mestre da Ribeira das Naus do Rio de Janeiro, Agostinho José de Lima, ao príncipe regente, solicitando patente de Primeiro-Tenente da Marinha Real, à semelhança do que foi concedido a João de Sousa e outros, e em consideração dos seus serviços no Arsenal do Rio de Janeiro que é o maior da América portuguesa. AHU\_CU\_017, Cx. 248 D. 16906

<sup>34</sup> A construção desta importante fragata, de 50 peças, teve início em 1819. Ainda no berço, o seu nome foi mudado para *Constituição*, o que deve ter ocorrido depois de 1820 e, naturalmente, não antes disso. Ainda em fase de construção, voltou a mudar o nome para *Princesa Real* com o qual foi lançada à água, em 23 de junho de 1823. Após a Batalha do Cabo de S. Vicente, depois de capturada pela esquadra liberal, seria rebatizada como *Duquesa de Bragança*. No National Museum de Greenwich, existe um seu plano de navio, feito por John Peake nos estaleiros de Portsmouth, cerca de 1834; e um modelo, à escala 1:24, datado de 1821, mas certamente posterior. Celestino Soares refere que os ingleses a copiaram quando esteve em doca seca, e por ela construíram muitos, como a fragata *Pique* de 1833, e a *Castor e Pólux*.

<sup>35</sup> AHU. 1818, Fevereiro, 23-1829, Maio, 11 [Lisboa]. Ofício de Carlos [Félix Galdes] May [do Arsenal Real da Marinha] ao [secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar] Joaquim José Monteiro Torres, dando conta da morte do primeiro construtor, Manuel Clemente de Barros, e da sua substituição pelo construtor António Lopes Ferreira. Anexos:

relação e lembrete. AHU\_CU\_Reino, Cx. 27, pasta 47. “Participo a V<sup>a</sup> Ex.<sup>a</sup> que hoje pelas quatro horas da manhã faleceu o Primeiro Constructor Manoel Clemente de Barros, e na conformidade do Avizo de 25 do corrente, fica encarregado o Constructor Antonio Lopes Ferreira, da direcção e mais trabalhos pertencentes ao Primeiro Constructor. Deos Guarde a V.Ex<sup>a</sup> Arsenal Real da Marinha 27 de Agosto de 1825.

<sup>36</sup> Deste construtor, temos uma inédita descrição da sua aparência física: “he de estatura alta, tendo rosto redondo, claro e com bastante barba, cabelo grizado, sobrancelhas com bastante cabelo, olhos acastanhados, e representa ter de idade Cinquenta e quatro anos”. AHU. 1818, Setembro, 23, Rio de Janeiro. Requerimento de José dos Santos Primeiro ao rei solicitando passaporte para a Corte do Rio de Janeiro. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx 280, D. 19597

<sup>37</sup> AHU. 1818, Novembro, 30, Rio de Janeiro. Decreto do rei D. João VI promovendo Manoel Luís dos Santos para o lugar de construtor no Arsenal Real da Marinha da capitania de Pernambuco, recebendo além do seu soldo, o ordenado da patente de segundo-tenente da Armada Real. AHU\_CU\_015, Cx. 280, D. 18984.

<sup>38</sup> Corveta de 22 peças, renomeada como *Cace/a*, após a Guerra Civil.

<sup>39</sup> AHU, 1827, Junho, 2, [Maranhão] Requerimento do construtor do Arsenal da cidade do Maranhão, João José Viana, à princesa regente [D. Isabel Maria], solicitando a sua transferência para a cidade do Porto, com exercício do mesmo cargo, atendendo às dificuldades em continuar a exercer as suas funções naquela Província cujos habitantes não aceitavam empregados europeus. AHU\_CU\_003, Cx. 46, D. 3784.

<sup>40</sup> Idem.

<sup>41</sup> AHU. 1830, Agosto, 21, Lisboa. Requerimento do engenheiro construtor do Arsenal da Província do Maranhão, João José Viana, ao rei [D. Miguel], solicitando licença para se empregar no serviço real do Reino ou uma passagem para si e sua família com destino à Província de Pernambuco, uma vez que foi preterido do seu lugar e soldo por não ser natural do Maranhão. AHU\_CU\_003, Cx. 46, D. 3795.

<sup>42</sup> AHU. 1818, Fevereiro, 20, [Lisboa]. Ofício de António Joaquim de Oliveira para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar e dos Negócios Estrangeiros e Guerra, conde da Feira], D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho, sobre os carpinteiros a enviar para a cidade de Belém do Pará, com o fim de serem utilizados na construção de uma fragata, e propondo o envio do mestre Joaquim Raimundo da Cruz, empregado na direcção da fábrica das embarcações ligeiras no Arsenal da Marinha em Lisboa. AHU\_CU\_013, Cx. 148, D. 11389.

<sup>43</sup> AHU. 1820, Setembro, 24, Pará. Ofício do brigadeiro encarregado da Intendência da Marinha do Pará, João António Rodrigues Martins, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar e dos Negócios Estrangeiros e Guerra, conde da Feira], D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho, solicitando nova remessa de aparelhos para a fragata “Princesa Real Carolina Leopoldina” e relembrando o pedido de construtor, mestre-ferreiro e oficiais carpinteiros para a sua construção. AHU\_CU\_013, Cx. 150, D. 11575.

- <sup>44</sup> O casco estava já pronto em 1807, tendo a obra parado quando das invasões francesas.
- <sup>45</sup> Assim como também as exorbitâncias pagas aos oficiais ingleses. A título de exemplo, o general William Carr, visconde de Beresford, recebia do governo o vencimento mensal de 866\$666 rs., mais 600\$000 para despesas da sua mesa, num total de 1 466\$666 reis. Fundo Geral do Erário Régio, Nº 4099, p. 20. (MOREIRA, 1977: 19).
- <sup>46</sup> Extraordinária quantia de 7 106 000 000 reis, ao câmbio da altura (1 libra = 3 553 réis)
- <sup>47</sup> Apenas duas naus, a *Príncipe do Brasil*, em 1802; e a *D. João VI*, em 1816.
- <sup>48</sup> Veja-se, por exemplo, a notícia sobre a fuga de carpinteiros para Cádiz, relatada em 1798: “Na mesma Carta ao Consul peço que lhe diga que examine se he verdade que há ali muitos Carpinteiros fugidos do nosso Arsenal Portuguezes e que pode propor lhe o voltar para Portugal prometendo-lhes que se lhe perdoará a deserção.”. AHU. Queluz, 14 de novembro de 1798. Ofício do [secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho], ao [oficial-maior da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar], João Filipe da Fonseca, AHU\_CU\_Reino, Cx. 417, pasta 7.
- <sup>49</sup> Note-se também que, a inexistência de uma nau nas esquadras de D. Pedro, ao contrário do inimigo, não o impediu de sair vitorioso nas batalhas navais que travou na Baía, em 1823, durante a Guerra da Independência, ou mais tarde, na Batalha do Cabo de S. Vicente, em 1833.

# 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*<sup>1</sup> (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 corrida<sup>2</sup> e a 3 de Julho surgiram na barra do Tejo a nau *D. João VI* com os navios que se mantiveram na sua conserva<sup>3</sup>.

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-torres<sup>4</sup>, 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”<sup>5</sup>.

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 Avilenz 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 transportes<sup>6</sup>, 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 Europa<sup>7</sup>.

Mas dois dos transportes<sup>8</sup> 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 Baía<sup>9</sup>, 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 navios<sup>10</sup>, 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 Avilenz pela sua atitude reputada como frouxa<sup>11</sup>.

### REFORÇOS MILITARES PORTUGUESES

Sem conhecimento do que sucedera no Brasil ao General Jorge de Avilenz, 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 Avilenz e obrigar D. Pedro a obedecer ao pai, cumprir os Decretos das Cortes e manter os dois Reinos unidos<sup>12</sup>.

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 Avillez<sup>13</sup>.

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,<sup>14</sup> que aceitaram o convite de D. Pedro.

Aderiram também à causa de D. Pedro, três oficiais da Armada Real que seguiam na expedição<sup>15</sup>.

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 Portugal<sup>16</sup>.

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 BAÍA<sup>17</sup>**

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”<sup>18</sup>.

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.

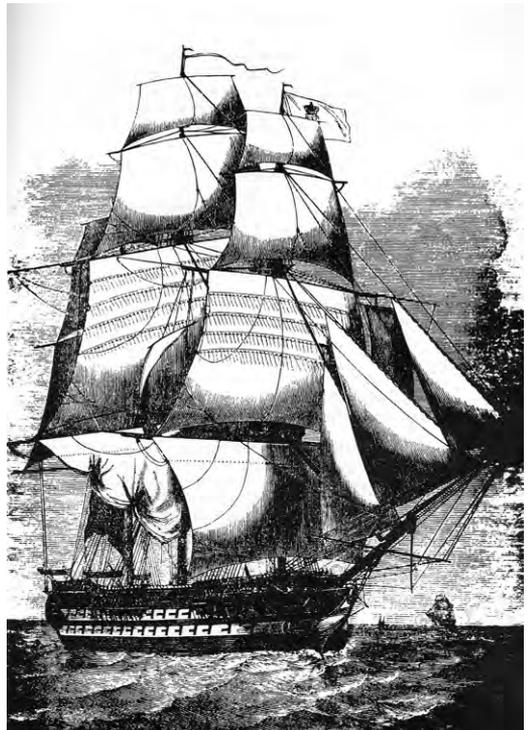
Os navios de Lamare fundearam em Alagoas a 21 de Agosto e ali desembarcaram 735 militares que seguiriam para a província da Baía onde, em 8 de Novembro de 1822 se travou a Batalha de Pirajá.

## 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 encontrar<sup>19</sup>.

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 adidos<sup>20</sup>.



**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 militar<sup>21</sup>.

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-Marinhas<sup>22</sup>.

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 britânicos<sup>23</sup> a 13 de Março de 1823. No mês seguinte chegariam mais 24 oficiais<sup>24</sup> 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 Imperial<sup>25</sup>.

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 Amaral<sup>26</sup> e cinco marinheiros; ficaram com ferimentos ligeiros o Primeiro-Tenente D. Pedro de Lencastre, o aspirante a piloto João Manuel Esteves e quatro marinheiros<sup>27</sup>.

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 artilharia<sup>28</sup>.

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”<sup>29</sup>.

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 peça<sup>30</sup> 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 feridos<sup>31</sup> 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”<sup>32</sup>.

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 ferros<sup>33</sup>.

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 tática 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 Pátria<sup>134</sup>.

## 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 portugueses<sup>35</sup>, ficando os restantes prisioneiros.

## **RETIRADA PORTUGUESA DA BAÍA**

A situação das forças portuguesas, em meados 1823, estava a tornar-se insustentável<sup>36</sup> 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 combativo<sup>37</sup>, e receava tomar decisões, o que descontentava o general”<sup>38</sup>.

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”<sup>39</sup>.

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 boticas<sup>40</sup>, a situação era ainda pior<sup>41</sup>.

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 pessoas<sup>42</sup>.

## **REGRESSO A PORTUGAL**

A 2 de Julho de 1823, largou da Baía o comboio naval composto por 48 navios mercantes<sup>43</sup> 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 Baía<sup>44</sup>, 4 arribaram ao Recife<sup>45</sup> e 3 ao Maranhão<sup>46</sup>.

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*<sup>47</sup>, no dia 5 Cochrane teria apresado três navios – charrua *Conde de Peniche*<sup>48</sup>, corveta *Conceição e Oliveira*<sup>49</sup> e brigue *Vinagre*<sup>50</sup>; 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*<sup>51</sup>.

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 navios<sup>52</sup>: 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 torres<sup>53</sup>.

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*<sup>54</sup>; 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*<sup>55</sup>.

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 comboio<sup>56</sup>.

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”<sup>57</sup>.

Mas Sérgio Oliveira Filho<sup>58</sup> 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.<sup>59</sup>

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

<sup>1</sup> Oficialmente designada como Princesa Real Carolina Leopoldina.

<sup>2</sup> Viagem sem escalas

<sup>3</sup> 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.

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

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

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> 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.

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

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

<sup>10</sup> Indústria, e Verdade

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

<sup>12</sup> 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.

- <sup>13</sup> ESPARTEIRO, António Marques. Op.Cit. Vol. 9 p. 57.
- <sup>14</sup> Mais tarde iriam revoltar-se por não quererem combater contra os portugueses sendo os cabecilhas mandados castigar.
- <sup>15</sup> 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)
- <sup>16</sup> ESPARTEIRO, António Marques. Op.Cit. Vol. 13, p. 17.
- <sup>17</sup> Id. Ibidem, Vol. 14 pp. 70-72.
- <sup>18</sup> Id. Ibidem, Vol. 14 p. 71.
- <sup>19</sup> Id. Ibidem, Vol. 9 p. 59., descreve pormenorizadamente essas Instruções.
- <sup>20</sup> Id. Ibidem, Vol. 9, p. 59.
- <sup>21</sup> O Brasil é o país que tem a maior extensão de costa do Oceano Atlântico.
- <sup>22</sup> 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.
- <sup>23</sup> Thomaz Sackville Crosbie, John Pascoe Greenfell, James Sheperd, Stephan Charles Cleuley.
- <sup>24</sup> 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.
- <sup>25</sup> ESPARTEIRO, António Marques. Op.Cit. Vol. 9, p. 62.
- <sup>26</sup> Este oficial viria ser agraciado com a Medalha Militar da Torre e Espada. PEREIRA, José António Rodrigues. Homens do Mar, pp. 175-184.
- <sup>27</sup> ESPARTEIRO, António Marques. Op.Cit. Vol. 9, p. 62.
- <sup>28</sup> Id. Ibidem, Vol. 9, p. 62.
- <sup>29</sup> FERREIRA DO AMARAL, Augusto. Apontamentos sobre a Vida de João Maria Ferreira do Amaral. Documento inédito.
- <sup>30</sup> Cerca de 600 metros.
- <sup>31</sup> Alguns destes viriam a falecer pouco depois.
- <sup>32</sup> MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino. Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa volume VIII (1808-1975), p. 58.

<sup>33</sup> Id. *Ibidem*, p. 58.

<sup>34</sup> Id. *Ibidem*, p. 59.

<sup>35</sup> Faleceram o comandante, o piloto e 3 marinheiros

<sup>36</sup> 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.

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

<sup>38</sup> ESPARTEIRO, António Marques. *Op.Cit.* Vol. 9, p. 59.

<sup>39</sup> Id. *Ibidem*, Vol. 9, p. 60.

<sup>40</sup> Alimentação e medicamentos para os doentes.

<sup>41</sup> ESPARTEIRO, António Marques. *Op.Cit.* Vol. 9, p. 66.

<sup>42</sup> 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.

<sup>43</sup> A sua identificação será efectuada ao longo do texto.

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

<sup>45</sup> Galeras Caridade, Príncipe Real e Ulisses e brigue Triunfo da Inveja.

<sup>46</sup> Galeras Conde de Cavaleiros, Imperador Alexandre e Constitucional.

<sup>47</sup> Informação parcialmente incorrecta.

<sup>48</sup> Este navio da Armada Real regressou à Baía, como vimos atrás.

<sup>49</sup> Separou-se do combóio e chegou a Lisboa em 25 de Agosto.

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

<sup>51</sup> 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.

<sup>52</sup> ESPARTEIRO, António Marques. *Op. Cit.* Vol. 9, p. 70.

<sup>53</sup> Ver nota 8.

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

<sup>55</sup> 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.

<sup>56</sup> Não há elementos sobre o destino de outros 12 navios mercantes.

<sup>57</sup> MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino. *Op. Cit.*, p. 67.

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

<sup>59</sup> ESPARTEIRO, António Marques. *Op. Cit.* Vol. 14, p. 108.

# José Bonifácio e o Poder Naval Imperial no processo de Independência\*

*José Bonifacio and the Imperial Seapower in the process of Independence.*

**Francisco Eduardo Alves de Almeida**

Doutor em História Comparada pela Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ.

Professor e vice-coordenador do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval - EGN.

## RESUMO

O propósito do artigo é discutir o papel de José Bonifácio de Andrada e Silva no processo da independência do Brasil e a utilização do poder naval para a consolidação do Estado brasileiro. Discute-se a trajetória pessoal e política de Bonifácio desde seu nascimento em Santos, em 1763, até o declínio, em 1824, quando entrou em choque com o imperador Dom Pedro em razão de sua conduta pessoal e política ser contrária àquilo que Bonifácio acreditava ser o mais justo e correto para o Brasil. Essa abordagem se baseia no marco teórico do papel do grande homem na História segundo Sidney Hook. O papel do poder naval autóctone foi amplamente demonstrado, segundo a percepção de Bonifácio, na consolidação do Estado e da Nação brasileiros. Como um complemento ao apresentado discute-se o que se constituía ser cidadão brasileiro em 1822 durante o processo de independência e as lições apreendidas do uso do poder naval na criação do novo Estado do Império do Brasil.

**PALAVRAS-CHAVE:** Independência; Poder Naval; José Bonifácio; guerra de independência.

## ABSTRACT

*The purpose of this article is to discuss the role of José Bonifácio de Andrada e Silva in the process of Brazilian independence and the use of sea power for the consolidation of the Brazilian State. The personal and political trajectory of Bonifácio is discussed from his birth in Santos in 1763 to his decline in 1824 when he clashed with Emperor Dom Pedro because of his personal and political conduct contrary to what Bonifácio believed to be the fairest and correct for Brazil. This approach is based on the Sidney Hook theory on the Great Men in History. The role of an autochthonous sea power was amply demonstrated according to Bonifácio's perception in the consolidation of the Brazilian State and Nation. As a complement to what was presented, we discuss what constituted being a Brazilian citizen in 1822 during the independence process and the lessons learned from the use of sea power in the creation of the new State of the Empire of Brazil.*

**KEYWORDS:** Independence; Sea Power; Jose Bonifacio; War of Independence

---

\*Artigo recebido em 19 de novembro de 2022 e aprovado para publicação em 02 de dezembro de 2022.  
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 18, nº 36, p. 57-76 – 2022.

O filósofo norte-americano Sidney Hook, ao estudar o papel do grande homem na História, verificou que durante períodos convulsionados envolvendo grandes transformações sociais, guerras e revoluções, os destinos dos acontecimentos pareciam estar dependentes das decisões de uma só pessoa, algumas vezes por algumas poucas, que tinham a capacidade e a iniciativa de agir e tomar decisões no momento oportuno e adequado. Acreditava Hook que muitas dessas decisões eram fruto de ações tomadas no calor dos eventos e que essas decisões tinham grande impacto no curso da História. Ele procurou definir o herói ou o grande homem na História como sendo aquele personagem a quem podemos atribuir justificadamente notável influência na determinação de um fato ou evento, cuja consequência seria totalmente diferente se ele não tivesse agido e atuado daquela forma. Isso nos leva a uma distinção entre dois papéis exercidos pelo herói no curso do processo histórico. (ALMEIDA, 2009, p. 109).

O primeiro papel heroico era o que Hook chamou de *homem momento* que seria qualquer homem cujas ações influenciaram subsequentes desenvolvimentos em uma direção totalmente diferente daquela que deveria ter sido seguida, se suas ações não tivessem ocorrido. Uma ação seria suficiente para desviar o curso da História para um caminho totalmente diferente do esperado. O segundo papel heroico apontado por Hook foi o que ele chamou de *homem época*. Para ele o *homem época* seria um *homem momento* cujas ações são consequência de atributos superiores de inteligência, determinação e caráter, em vez de acidentes de posição ou atos individuais em momentos de perigo ou de crise. Essa distinção, apontou ele, tentaria fazer justiça à crença geral de que um herói não era grande somente em virtude do que fazia, mas em virtude do

que ele era. Para Hook quando se falasse de herói ou do grande homem da História dever-se-ia mencionar o *homem época*. Tanto o *homem momento* como o *homem época* surgiram em pontos de decisão da História. As possibilidades de suas ações já estavam preparadas pela direção dos acontecimentos antecedentes. O *homem época* ajudaria a criar a situação histórica e não apenas esperaria que ela ocorresse. Sua superior capacidade deixaria sempre uma marca positiva em sua trajetória de vida e na própria História, mesmo depois de ele desaparecer do cenário. Suas ações seriam permanentes e não seriam baseadas em atos determinados, mas em condutas perenes. Hook deixa a distinção de um papel ou outro aos historiadores, afirmando, no entanto, que “o mesmo personagem histórico pode ser homem momento em certo aspecto e homem época em outro e nem uma nem outra coisa”. Nessa concepção pode-se dizer que na História do Brasil alguns homens exerceram esses dois papéis com destaque. (HOOK, 1955, p.8).

O que se pretende neste artigo é demonstrar que José Bonifácio foi um desses homens de destaque. Nascido em Santos, São Paulo, em 1763, ano em que terminou a Guerra dos Sete Anos, saiu cedo do Brasil. Formou-se pela Universidade de Coimbra, sendo depois lá professor. Viveu a maior parte de sua vida em Portugal e na Europa. Voltou ao Brasil em 1819, depois de trinta e seis anos de ausência, recebendo o título de conselheiro no ano seguinte, conferido por Dom João VI. Foi, em seguida, nomeado presidente da Junta Provisória de São Paulo. Durante o processo de independência exerceu papel decisivo ao lado de Dom Pedro, convencendo-o a permanecer no Brasil e a desobedecer às Cortes portuguesas. Foi um grande articulador político junto ao imperador Dom Pedro I e o grande arqui-

teto da política interna e externa do jovem país nos primeiros anos. Atuou como um grande artífice na criação da Armada Imperial em 1822, já como ministro de maior poder no Império. Em contato com Felisberto Caldeira Brant Pontes conseguiu arregimentar tripulações estrangeiras para guarnecerem os navios da Marinha recém-constituída. Orientou o primeiro-ministro da Marinha, o Visconde de Cabo Frio, a organizar o ministério e reparar os navios portugueses avariados que se encontravam no Brasil para montar o novo poder naval imperial. Desentendeu-se com o imperador e contrariou muitos interesses, inclusive de escravocratas e da amante de Dom Pedro I, Domitila de Castro Canto e Melo, sendo por isso demitido. Em 1823, foi eleito deputado à Assembleia Constituinte atuando por curto período. Em 12 de novembro de 1823, por discordar sobre o projeto político pretendido pelo imperador, foi preso e exilado na França. Voltaria posteriormente ao Brasil reabilitado por Pedro I sendo o tutor do futuro imperador Dom Pedro II. Retirou-se para Paquetá, vindo a morrer em Niterói em 6 de abril de 1838. Realmente foi um personagem importante nos primórdios do Brasil.

O que se pretende neste artigo é analisar o percurso de José Bonifácio desde o seu nascimento, sua vocação acadêmica, seu regresso ao Brasil, em 1819, e o seu papel relevante na criação do poder naval imperial no processo de independência do Brasil apontando se ele realmente foi um *homem momento ou época*. Para essa discussão o artigo foi dividido em dois grandes eixos temáticos.

O primeiro eixo levará o título de “José Bonifácio e o processo de independência”. Ele abordará duas sessões distintas. A primeira apresentando o homem José Bonifácio, sua trajetória política e acadêmica em Portugal, suas características pessoais, desafios e sua participação po-

lítica tanto em Portugal como no Brasil a partir da chegada ao seu país em 1819. A segunda sessão analisará a estratégia de José Bonifácio para a construção do Estado brasileiro, seus dilemas, dificuldades e óbices. Serão discutidas as suas propostas para a organização política e social do Brasil e a sua visão estratégica tendo o poder naval como referência.

O segundo eixo temático levará o título de “As lições sobre a independência do Brasil e o poder naval” também com duas sessões temáticas. A primeira discutirá o que vinha a ser “brasileiro” naquele distante início do século XIX. A segunda discutir-se-á as lições percebidas no processo de independência e a importância do poder naval como um fundamental instrumento militar para a reafirmação do domínio de Dom Pedro perante os adversários, seguido de breves considerações finais.

## **JOSÉ BONIFÁCIO E O PROCESSO DE INDEPENDÊNCIA**

Em 15 de fevereiro de 1763, o mundo despertou de um cataclisma que demorou sete anos para terminar. Chegava-se ao fim da chamada Guerra dos Sete Anos, conflito que envolveu quase toda a Europa, espalhando-se pelo mundo, sendo considerada por muitos a primeira grande guerra mundial em razão de sua abrangência. Ela confrontou de um lado a Grã-Bretanha – aliada da Prússia do grande rei Frederico –, Portugal e Hanover, e, de outro, a associação da França de Luiz XV, a Áustria Habsburg, a Suécia, a Rússia, a Saxônia e a Espanha. Ao final do conflito estabelecia-se um grande império colonial britânico protegido pelos canhões de sua Marinha poderosa. Na América do Sul a Espanha passava a colônia do Sacramento para Portugal que se viu vitoriosa, mas totalmente exaurida e dependente para a sua proteção dos navios e do apoio britânico.

Dentro desse quadro nascia na vila de Santos na Capitania de São Paulo, no dia 13 de junho desse ano de 1763, José Bonifácio de Andrada e Silva. Ele era filho de Bonifácio José Ribeiro de Andrada e Maria Bárbara da Silva, pais abastados com a segunda fortuna da vila, tendo sua mãe dez filhos, sendo seis homens e quatro mulheres. Bonifácio José possuía terras, casas e fazendas que produziam café, açúcar, arroz e mandioca. A vila de Santos era muito pequena e centrada na agricultura com uma população oscilando em torno de 1.500 pessoas. Os primeiros ensinamentos de Bonifácio foram ministrados por seu pai e seus tios eclesiásticos. Educar em casa era um processo rudimentar com uma psicologia própria baseada mais na vara de marmelo do que em pedagogia. Ensinava-se o latim, a gramática, a doutrina e as boas maneiras, tudo sob o olhar atento de Bonifácio José. Com 14 anos o jovem Bonifácio transferiu-se para São Paulo para prosseguir os seus estudos. Nessa cidade frequentou cursos ministrados pelo frei Manuel da Ressurreição com ênfase em gramática, retórica, filosofia e cultura clássica, preparando-se para estudar em Portugal. No Brasil não existiam universidades na ocasião e era comum na época a elite colonial enviar seus filhos para continuar os seus estudos em Coimbra. Sua despedida da família foi emotiva, com muitos abraços, não só nos de casa, mas nos amigos. Estava dividido entre a alegria e a tristeza em partir para estudar. Queria ser útil, como disse o historiador Pedro Pereira da Silva Costa “para ajudar a prosperar sua terra”. Com 17 anos Bonifácio viajou para Portugal saudosos, mas esperançosos, matriculando-se na Universidade de Coimbra nos cursos de direito canônico e filosofia natural. Nessa ocasião leu os clássicos de Descartes, Rousseau, Voltaire, Montesquieu, Locke, além dos clássicos gregos e romanos. Em 1788, concluiu o curso de leis passando a inte-

grar a “elite do conhecimento” formada em Coimbra, embora fosse um aluno médio aprovado sem menções. Apesar disso, José Bonifácio passou a integrar um grupo de intelectuais que iria influenciar as ciências em Portugal e se espalharia até o Brasil. Começava a sua trajetória política e intelectual.

### **JOSÉ BONIFÁCIO E SUAS TRAJETÓRIAS INTELLECTUAL E POLÍTICA**

Em 1789, ano da Revolução Francesa, Bonifácio ingressou na Academia Real de Ciências de Lisboa que era constituída de três classes: duas de Ciências e uma de Belas Artes que se dedicava ao estudo da literatura portuguesa. Dentro de uma visão iluminista instituída pelo Marquês de Pombal, a Academia tinha uma missão civilizacional para o esclarecimento da sociedade portuguesa, instruindo e divulgando o conhecimento científico. Com o propósito de se aprimorar em mineralogia, Bonifácio foi a Paris e lá foi testemunha ocular da Revolução Francesa, principalmente nos seus estágios intermediários. Ao lá chegar, em julho de 1790, observou a grande alegria popular com a votação da Constituição Civil do Clero e em 14 de julho assistiu à festa da Federação com a cidade lotada de pessoas, sucedendo-se desfiles, ocorrendo salvas de tiros de mosquete e de canhões. Impressionou-se com o caráter nacionalista das festas e com a recomendação para que todos os habitantes da cidade saíssem vestidos nas cores azul, branco e vermelho da bandeira francesa. A mesma França vibrante e ardente de patriotismo nadava em sangue. Em Paris o cheiro dos massacres “enchia o ar”, segundo Mary del Priore. Bonifácio, chocado com isso, tudo observava e no futuro defenderia intransigentemente a monarquia constitucional e a ordem instituída. Em 1791, foi eleito sócio correspondente

da Sociedade Filomática de Paris e membro da Sociedade de História Natural. A revolução estava no auge no ano de 1792, tendo o povo tomado o Palácio das Tulherias e derrubado a monarquia, instituindo a república. Nesse ano, em outubro, seguiu para Freiburg, na Saxônia, onde travou contato com Alexander Von Humboldt. Nesse período percorreu as minas do Tirol, da Estíria e da Caríntia, além de Pávia e Pádua, onde estudou a constituição geológica dos Montes Eugêneos. Dois anos depois formou-se pela Universidade de Freiburg e continuou seus estudos na Suécia e na Noruega. Durante quatro anos percorreu diversos países europeus regressando a Portugal somente em 1800, tendo sido designado professor da Universidade de Coimbra ocupando a cátedra de metalurgia. Por Carta Régia de 18 de maio de 1801, foi nomeado pelo governo português intendente geral das Minas e Metais do Reino e membro do Tribunal de Minas. Nesse mesmo ano foi nomeado diretor do Real Laboratório da Casa da Moeda de Lisboa e incumbido de remodelar esse laboratório. Nos dias 5 e 20 de junho de 1802, recebeu a titulação de doutor na Faculdade de Direito depois na de Filosofia, sem necessitar apresentar teses ou prestar exames em razão de seu notório saber. Três anos depois recebeu em 8 de agosto de 1806 o cargo de desembargador da Relação e Casa do Porto prestando juramento e tomando posse. Atuando ainda na Universidade de Coimbra, na função de docência, reclamou da passividade com que a administração universitária conduzia os assuntos acadêmicos. Comparou-a com Freiburg e observou a distância entre as duas instituições. Enquanto a universidade alemã vibrava com a pesquisa, Coimbra estava “quase morta”. Em Freiburg havia entusiasmo dos professores e alunos, em Coimbra faltavam recursos, vibração e o mais importante: motivação. Com suas andanças pela Europa aprende-

ra 11 idiomas e falava corretamente seis, o que o distinguia de seus pares que se ressentiam de sua postura muitas vezes arrogante. Disse que:

Desejaria promover seriamente tais estudos na cadeira de metalurgia que tão atrasados vejo nesta universidade, mas quando reflito no péssimo estado em que de propósito conservam a minha faculdade, não posso deixar de lamentar amargamente o meu tempo perdido. (COSTA, 1974, p.68)

Não suportava o autoconvencimento dos professores de Coimbra e zombava do seu “saber” livresco e vazio. Em 1807, foi nomeado superintendente do rio Mondego que passava por Coimbra e das obras públicas dessa cidade. Em 1807, testemunhou a invasão francesa de Portugal, tendo Junot entrado com 26 mil soldados em Lisboa, em novembro. Dom João já partira para o Brasil escoltado pela Marinha Real britânica. Inicialmente sem resistência portuguesa, aos poucos a revolta popular foi se formando em Portugal e as reações começaram a fustigar os franceses. Em Coimbra foi criado o Corpo Voluntário Acadêmico e Bonifácio a ele se agregou. Sempre agregado ao Batalhão Acadêmico como major, em 10 de maio de 1808, em Albergaria-a-Nova, deu-se um combate contra os franceses. Lutaram os lusitanos juntos com os ingleses por seis horas e derrotaram os invasores que se evadiram. Seu batalhão seguiu para o norte e em 12 de agosto o Porto foi tomado. Chegou ao posto de tenente-coronel e depois comandante de corpo. Em 1811, os franceses se retiraram de Portugal e Bonifácio e seu corpo de voluntários foram dispensados. Pedro Pereira da Silva Costa disse que Bonifácio na guerra “se portara como herói. Sua bravura fora ressaltada a todo momento. Mostrara mais uma vez que era um homem excepcional, fora do

comum” (COSTA, p.76). Após a saída das forças francesas de Portugal, ocupou o cargo de secretário da Academia Real de Ciências de Lisboa. Como a maioria dos intelectuais e políticos liberais do período, frequentou a maçonaria. A maçonaria dizia-se apolítica e insistia na igualdade entre os seus membros, praticando a virtude, a solidariedade e a manutenção do segredo dos rituais e ações. Os seus membros apregoavam a fraternidade e o trabalho como fundamentais ao desenvolvimento humano. Enquanto ocorriam essas ações em terras lusitanas, a situação política no Brasil tornava-se tensa. Seu irmão Antonio Carlos lhe informou, por carta, da revolta de 1817 e, em seguida, Bonifácio tomou conhecimento de que Antonio Carlos fora preso por ter participado da revolta como membro do governo sedicioso. Doeulhe que no Brasil existissem movimentos separatistas. Era um conservador e legalista. Temia a repetição das ações ocorridas na Revolução Francesa no Brasil.

Depois de mais de trinta e seis anos afastado, retornou ao Brasil em 1819, que naquele momento experimentava reformas cada vez maiores, tendo sido elevado a Reino Unido a Portugal e Algarves. Dizia que não podia viver em paz e liberdade em Portugal, afirmando que “a razão pela qual nunca farei fortuna em Portugal é por que não sei digerir afrontas e sofrer revezes injustos a sangue-frio” (DEL PRIORE, 2019, p.118). Contava com 56 anos de idade quando de sua saída de Portugal. Sua mãe D. Maria Bárbara estava com 79 anos, porém inteiramente lúcida e consciente. Sua mãe tornara-se a chefe da família desde a morte de seu marido trinta anos antes, resolvendo Bonifácio então estabelecer-se em Santos, onde seu irmão Martin Francisco era diretor de Minas e Matas da Capitania de São Paulo. Dom João VI deu a Bonifácio o título de conselheiro,

após ele realizar pesquisas na região de salinas no Rio de Janeiro. Com sua influência junto a Dom João VI conseguiu relaxar a prisão de seu irmão Antonio Carlos, o que foi benfazejo para D. Maria Bárbara, aflita com o que sucedia com seu filho.

O ano de 1821 foi bem significativo. Ocorreram no ano anterior a Revolução do Porto que anunciou o fim do absolutismo e a implantação do regime constitucional em Portugal. Dom João VI não teve alternativa que não deixar o Brasil e seguir para Lisboa com toda a sua família, deixando seu filho Pedro como regente do Reino. No Brasil as províncias ficariam subordinadas às juntas governativas provisórias e, em São Paulo, Bonifácio presidiu a eleição dos seus membros, tornando-se vice-presidente provincial. A Junta Governativa de São Paulo foi a primeira a reconhecer a autoridade do príncipe regente Dom Pedro que confiava plenamente nas decisões e deliberações de Bonifácio. Por ocasião da pressão da Corte portuguesa para o regresso do regente a Portugal, Bonifácio propôs intensamente que ele permanecesse no Brasil e desobedecesse às ordens de Lisboa. As Cortes portuguesas pretendiam, em verdade, impor a volta do Brasil à situação anterior à vinda de Dom João como uma colônia e trazer a desunião entre as províncias e desarticular o país. Percebendo a intenção do governo lusitano, Bonifácio começou a conspirar junto ao regente que lhe ouvia atentamente. Seguiu-se, no dia 9 de janeiro, a declaração do Dia do Fico, sendo Bonifácio um dos responsáveis pela decisão de Pedro permanecer no Brasil. Logo em seguida, Bonifácio foi nomeado por Dom Pedro ministro do Reino e dos Estrangeiros, o primeiro brasileiro nato a ocupar esse cargo de ministro. Sob a sua supervisão começou a política de não sujeição do Brasil às Cortes de Lisboa, assim doze dias depois do Fico ordenou ao desembargador

do Paço, chanceler-mor, que não mais aplicasse as leis vindas de Portugal, sem antes serem apreciadas e submetidas ao regente. No final do mês de janeiro, concitou as juntas governativas a promoverem sua sujeição à regência de Dom Pedro. Em março, foi designado chefe do governo, o mesmo que o atual cargo de primeiro-ministro. Acelerando o passo para a emancipação política de Portugal, convocou a Assembleia Geral Constituinte por decreto de 3 de junho de 1822. A maçonaria continuava tendo grande importância na sua vida, sendo um dos fundadores de sua instituição no Brasil, tendo sido empossado em 19 de julho de 1822 grão-mestre do Grande Oriente do Brasil. Foi nos meses seguintes um grande articulador do processo da independência e um dos grandes defensores da libertação do Brasil do jugo português. Data desse período o seu encontro com a imperatriz D. Leopoldina em Santa Cruz na fazenda real. Ela estava com oito meses de gestação e recebeu a comitiva paulista “com sumo contentamento e que estimari a muito que os senhores deputados vissem os brasileiros além dos quais tinham um terceiro no ventre e que os entregaria ao cuidado dos honrados paulistas” (COSTA, p.120), segundo suas próprias palavras. Bonifácio e Leopoldina criaram um vínculo intenso e discutiram durante toda a noite em francês e alemão, línguas que Bonifácio dominava com facilidade, a emancipação do Brasil e sua independência definitiva de Portugal. A ela ficou muito ligado e prometeu que a defenderia de tudo e de todos. Soube posteriormente que o regente fora procurado no dia 29 de agosto à noite pela irmã do alferes Canto e Melo, D. Domitila de Castro Canto e Melo que processada por adultério veio lhe pedir clemência. Ambos sedutores, nessa mesma noite uniram-se carnalmente e conforme depois mencionou o regente, já a deixara “pejada”, isto é, grávida, uma expressão

grosseira e desagradável. Por certo Bonifácio tomou conhecimento desse fato e da exposição de D. Leopoldina às escapadas de seu fogoso marido. Domitila seria uma adversária feroz posteriormente. No Dia da Independência, em 7 de setembro, foi confirmado ministro do Interior e dos Negócios Estrangeiros. Os seus primeiros atos foram propor ao imperador decretos para a descrição das armas e bandeira nacional e na mesma ocasião a criação do tope nacional verde e amarelo, concedendo uma anistia geral excluindo desse benefício aqueles já presos e processados. Desde agosto Bonifácio já pensara em um título para o príncipe no caso de independência. Decidiu propor o título de imperador mais conveniente, segundo ele, porque o povo estava acostumado com o “imperador do Espírito Santo” e porque um título pomposo se acomodava melhor ao espírito do povo brasileiro. Em outubro, influenciado por inimigos de Bonifácio, Dom Pedro I organizou novo gabinete. Já externara ao imperador que não podia continuar no governo se houvesse divergências entre ele e Dom Pedro I, por isso pediu demissão. Após ampla negociação entre o imperador e ele, e com apoio generalizado de amigos, foi reintegrado no posto. Voltou-se, logo depois, para o estabelecimento de uma assembleia constituinte responsável para escrituração da primeira constituição para o Brasil e, em seguida, abriu uma devassa contra seus inimigos políticos, dentre os quais se destacava Joaquim Gonçalves Ledo, acusando-os de conjuração. No dia 1 de dezembro, foi sagrado e coroado o imperador que jurou manter a religião católica apostólica romana, de sustentar e defender os direitos da nação, de manter e observar a constituição que seria escriturada pela assembleia nacional. Esse juramento foi feito em pé no altar da igreja do Carmo e com a mão sobre o Evangelho, ato presenciado por Bonifácio. Deputado e ministro,

ele participou das reuniões preparatórias da constituinte encontrando-se grandemente engajado naquela tarefa essencial para a organização política e administrativa do Brasil. Começaram, então, as intrigas entre portugueses e brasileiros. Dom Pedro I, embora já imperador de um país independente, gravitava entre as duas facções, tendendo para o partido português, além disso sabia ser o herdeiro legítimo do trono de Portugal. Seu autoritarismo crescia intensamente, assim a confiança entre ele e Bonifácio já não era a mesma. O afastamento entre os dois foi insuflado pelo grupo português, além disso, a relação indecorosa entre o imperador e Domitila de Castro, futura Marquesa de Santos, o incomodava muito, principalmente percebendo a fragilidade da imperatriz com aquela situação vexatória. Depois de longo desgaste foi afastado do governo em 15 de julho de 1823, continuando ainda como deputado constituinte na assembleia responsável por formular a primeira constituição do país. Dom Pedro, em uma manobra radical, dissolveu a Assembleia Geral Constituinte e mandou prender Bonifácio, que foi levado para a fortaleza da Laje em 12 de novembro. Chegou-se a discutir que pena seria mais apropriada, se pena de prisão perpétua, pena de morte ou a deportação. Acabou sendo condenado ao exílio em 20 de novembro com destino à França. Maria Graham diria posteriormente que “o Brasil perdeu um hábil ministro e o imperador um zeloso servidor” (DEL PRIORE, p. 217). A viagem para o Havre foi uma verdadeira aventura, quase tendo sido capturado por navios portugueses que o teriam levado para Lisboa para julgamento, cujo resultado seria possivelmente a morte. Graças ao ministro britânico George Canning foi salvo de uma captura quase certa. Seguiu então em terra para Corunha e depois de barco para Bordéus, onde estabeleceu residência. Retornaria ao Brasil em 1829.

Passou a morar isolado na Ilha de Paquetá. Foi durante um tempo tutor de Pedro de Alcântara, em 1831, tendo sido suspenso de seu cargo dois anos depois por ter sido acusado de tramar a volta de Dom Pedro I. Acabou preso, sendo inocentado em 1835. Foi casado com uma irlandesa, Narcisa Emilia O’Leary, com quem teve duas filhas, Carlota Emília e Gabriela Frederica. Faleceu em 6 de abril de 1838, em Niterói, com a avançada idade de 75 anos, deixando poucos bens, no entanto legou prestimosa biblioteca com seis mil volumes, uma preciosidade.

### **A VISÃO ESTRATÉGICA DE JOSÉ BONIFÁCIO E O PODER NAVAL**

Ao se analisar a atividade política de José Bonifácio depara-se com algumas surpresas. Comparando-a a de Ruy Barbosa, que iniciou suas atividades em 1878 e terminou na sua morte em 1923, a diferença é marcante. Foram quarenta e cinco anos de atividade contínua de Ruy. Da mesma forma Epitácio Pessoa, presidente da República de 1919 a 1922, a diferença também é significativa, abrangendo atividades nos três poderes de 1890 a 1922, isto é, trinta e dois anos de atuação. Em verdade, Bonifácio atuou diretamente na política somente entre 1821 e 1823 e, posteriormente, durante três anos como tutor de Pedro de Alcântara. Apesar dos poucos anos de atividade política, suas ideias e realizações foram efetivamente muito destacadas, tornando-o um personagem histórico relevante. Além de ser o artífice do Estado brasileiro, ele consolidou a independência e garantiu a soberania nacional por meio de uma visão político-estratégica de longo prazo. Da mesma forma como ele provocou admiração e apoio de muitos brasileiros na ocasião, foi combatido e acabou sucumbindo aos ataques, muitas vezes inesperados, do grupo português e do grupo de nacionais radi-

cais e exaltados. Ideias avançadas como a reforma agrária, o voto do analfabeto, a extinção do tráfico negreiro, a abolição da escravidão, a incorporação do índio na sociedade, a oposição aos empréstimos externos, combate ao colonialismo europeu, crença na autodeterminação dos povos e a defesa intransigente da não intervenção eram bandeiras por ele defendidas e tenazmente combatidas por esses grupos opositores. Por certo, seus traços de personalidade não o ajudaram nesse confronto. Sarcástico, intolerante, intransigente, virulento, vingativo e algumas vezes presunçoso agravaram ainda mais as relações com os seus inimigos. Sua defesa intransigente de Leopoldina em detrimento a Domitila de Castro e sua oposição ao absolutismo trouxeram Dom Pedro para o lado oposto, tornando-o assim um personagem a ser removido do poder e pronto a cair em desgraça. Mesmo depois de seu exílio forçado na Europa e seu regresso, ao ser nomeado tutor de Pedro de Alcântara, futuro Dom Pedro II, o grupo opositor tudo fez para derrubá-lo mais uma vez. Foi assim com a Regência Trina que não aceitou a nomeação do velho santista para esse destacado cargo de mentoria e conseguiu exonerá-lo da função a 15 de dezembro de 1833. Exilado em Paquetá, destituído e desiludido, processado em 1835, acabou absolvido e durante muito tempo foi esquecido.

Como Bonifácio, afinal, imaginava a constituição do Brasil e o papel do poder naval na consolidação desse Estado como um fator de integração nacional?

- *A construção do Estado Nacional segundo Bonifácio.*

Segundo Bonifácio a melhor constituição era aquela que conservava os homens em paz e amizade e garantia os direitos políticos e civis. Para ele aquela constituição que provocasse, por suas resoluções, contínuos tumultos ou que não pudesse

estabelecer e fazer respeitar as leis deveria ser banida e substituída. Entendia que pretender de um soberano absoluto não ser autoritário e despótico, quando diariamente tinha motivos para o ser, era querer se enganar e desconhecer a natureza humana. Cumpria saber que viver em paz não era viver aprisionado, em ignorância e em vícios, pois esse tipo de paz seria a miséria humana. Considerava que a monarquia absoluta era na realidade uma aristocracia disfarçada e por essa razão tinha todos os males que afligia o despotismo e a arbitrariedade. Um ponto polêmico por ele defendido era a inexistência de tropas de linha, ou do Exército. Preferia a constituição de milícias bem-organizadas para a guerra e guardas cívicas para a polícia das cidades e vilas. Essa foi uma ideia polêmica de Bonifácio, possivelmente baseada em sua experiência na França durante a Revolução Francesa, nos seus primeiros momentos, com a constituição das milícias patrióticas que defenderam a república contra os inimigos externos.

As votações seriam escrutínios diretos, estando o Brasil dividido em grupos que chamou de "tribos" que comporiam os distritos eleitorais. Os criminosos ou loucos não poderiam votar. Cada tribo seria composta de 20 mil a 45 mil cidadãos capazes de votar. Os votantes poderiam escolher os membros da Assembleia Geral de deputados para cargos de quatro em quatro anos e com idade mínima de 25 anos. Eles poderiam, da mesma forma, votar para senadores do Império que seriam em número da metade dos deputados com idade mínima de 40 anos. Os senadores seriam vitalícios. A constituição não reconheceria a nobreza privilegiada, o que era um grande fator limitador a atuação do soberano. Todo o cidadão que ousasse propor o restabelecimento da escravidão e da nobreza seria imediatamente exilado. Existiriam somente quatro

ministros, a saber: Paz, Guerra, Marinha e Relações Exteriores; Justiça, Interior e Negócios Religiosos; Finanças e Minas; e, por fim, Polícia. O Brasil seria dividido em províncias, distritos eleitorais, cidades e vilas. Cada província teria um presidente, cada distrito um intendente e cada cidade e vila um síndico ou maioral que atuaria também como juiz de paz. A força militar seria comandada em cada província por um general, um comandante de artilharia e generais inferiores, conforme cada caso. Todo cidadão de 25 a 40 anos seria um soldado e sujeito à conscrição, exatamente o que ele tinha observado na Revolução Francesa. As polícias seriam compostas por guardas públicos.

Bonifácio chegou ao ponto de discutir até que tipo de roupa os brasileiros deveriam vestir. Para a população, chapéu de palha, jaqueta, pantalão de algodão e gibão para o frio. Para as mulheres, coita de algodão e capote para o inverno. Todos usariam alpercatas ou botinas. Seriam abertas estradas da capital para cada província e para outras províncias circunvizinhas. Ele era cético em relação a sistemas constitucionais em que níveis cultural e educacional da população fossem rudimentares. Para ele esse tipo de constituição não funcionaria. Por isso privilegiava um executivo forte, eficiente e eficaz em detrimento de um sistema constitucional formal com leis e determinações e falta de governantes à altura dos problemas existentes no país. Apesar dessas particularidades mais conservadoras, possuía ideias avançadas para o Brasil daquele início do século XIX, fruto de sua experiência internacional. Sua concepção de reforma agrária, do voto do analfabeto, do anticolonialismo, da não intervenção e de autodeterminação de caráter internacional era inovadora. O velho santista desejava estabelecer no Brasil um Império livre politicamente e sem sofrer os efeitos de um co-

lonialismo econômico perverso atrelado a empréstimos externos. Tinha uma profunda simpatia pelo Reino Unido, embora conhecesse mais detalhadamente a França. Procurou defender o sistema inglês como o mais condizente para o novo país que surgia nos trópicos, considerando, no entanto, que adaptações seriam necessárias, em razão da baixa qualificação da população na época. Dizia que os verdadeiros brasileiros deviam defender arduamente a existência e a independência das câmaras de deputados e senadores, a liberdade individual, o poder judiciário e a liberdade de imprensa, bases sagradas no Reino Unido. Defendia entusiasticamente a abolição do tráfico de escravos chegando a afirmar textualmente que:

Nunca o Brasil firmaria sua independência nacional nem defenderia com segurança a sua liberal constituição com a escravidão... se os negros são homens como nós e não formam uma espécie de brutos animais; se sentem e pensam como nós, que quadro de dor e de miséria não apresentam eles à imaginação de qualquer homem sensível e cristão? Se os gemidos de um bruto nos condoem, é impossível que deixemos de sentir também certa dor simpática com as desgraças e misérias dos escravos. (CARNEIRO, 1977, p.293; SOUSA, 1961, p.51)

Visão humanista e cristã de um homem preocupado com o seu semelhante, desafiante dos grandes importadores e proprietários de escravos que o viam como um usurpador. Com relação aos índios e aos próprios negros, esses deveriam constituir um todo único racial, graças a sua miscigenação com os brancos, criticando a desonestidade de particulares e do próprio poder público que lhes roubavam as terras, ao mesmo tempo em que não se constrangiam de

lhes transmitir doenças e vícios quando estabeleciam os contatos com as tribos indígenas. Considerava que o tratamento dispensado aos índios pelos portugueses e depois pelos próprios brasileiros brancos arruinou a confiança dos silvícolas nesses personagens. Essas concepções eram totalmente originais e incomuns em um tempo em que a discriminação racial contra os negros e índios era a tônica. Essas ideias devem ter chocado aqueles homens do início do século XIX, profundamente conservadores, que deviam perceber Bonifácio como um ser desprezível, incosequente e destruidor da sociedade em que estavam inseridos. Considerava Bonifácio também fundamental a instrução da população com a colocação de escolas de primeiras letras em todas as cidades e vilas e um ginásio ou colégio em cada província, dizendo que “as ciências são como as plantas que têm crescimento em dois sentidos, em superfície e em altura; e quanto às mais úteis é melhor espalhá-las que adiantá-las” (DIEGUES, 2004, p. 91). Já imaginava o Brasil com uma universidade integrada de faculdades que dispusessem de cadeiras para todas as disciplinas conhecidas. Suas ideias sobre reforma agrária eram também inovadoras, desejando a eliminação dos latifúndios improdutivos que deveriam voltar para a administração do Estado. Os posseiros perderiam as terras que não estivessem cultivando e que as propriedades a serem disponibilizadas pelo Estado não deveriam ser gratuitas, senão vendidas. Uma sexta parte das terras distribuídas deveria ser conservada com florestas, uma visão totalmente ecológica em um período histórico em que essa preocupação inexistia. Suas concepções de urbanização exigiriam que de cada três léguas de terras distribuídas uma delas ficasse intacta para a criação de novas vilas e povoações. Sobre a sujeição do Brasil aos empréstimos

externos foi ardorosamente contra, pois isso sujeitaria o país aos ditames de outros Estados e acentuaria a condição de satélite perante as metrópoles mais poderosas economicamente.

Percebe-se, da mesma maneira, a sua visão estratégica e de longo prazo, apontando para uma mudança da capital do Brasil do litoral para o interior e ao compararmos com a latitude de Brasília de 15º 46' 48" Sul sua acuidade é simplesmente notável e profética, não sendo ousado dizer-se que Bonifácio foi o precursor de Brasília como capital do Brasil. Ao mesmo tempo em que possuía uma visão prospectiva e de longo prazo, quatro pontos limitadores essenciais na nova constituição, que nascia sob o seu apoio, contrariaram o imperador, provocando a dissolução da assembleia por um Dom Pedro I aborrecido. O primeiro, a disposição que explicitamente proibia o imperador de aceitar a Coroa de Portugal para acumulá-la com a do Brasil. O segundo, a disposição que fazia da Cisplatina um estado apenas federado ao Brasil e que talvez tivesse resolvido o caso da futura guerra no Sul. O terceiro, a eliminação da ampliação desmesurada do poder do Trono e o Senado como fiscal das ações do soberano, ao mesmo passo em que mantinha atribuições fundamentais da Assembleia dos deputados e, por fim, a quarta, a eliminação do excessivo poder do imperador sob a forma de poder moderador, impedindo-o de atuar como um ditador que poderia neutralizar o legislativo se este o contrariasse. Este último ponto foi o fator de rompimento com o imperador e sua intervenção dissolvendo a assembleia. Com esse ato Bonifácio não poderia aceitar. Acabaria preso e exilado para a Europa. Deixou o Brasil frustrado e magoado com a política brasileira. Um dos pontos melhor percebidos por Bonifácio foi a percepção de que o Brasil necessitava de um

poder naval forte e equilibrado de modo a não só exercer o poder imperial, mas garantir a independência. Sua visão estratégica pode ser sumarizada nos pontos a serem a seguir analisados.

*- Bonifácio e a importância do poder naval para o Brasil*

Bonifácio era um homem com larga experiência e um atento observador de outras sociedades europeias. Observara, entre estupefato e admirado, a emergência de uma sociedade francesa agregada em torno do que se chamava “Nação em armas” para a defesa do território contra as invasões estrangeiras. Todos os cidadãos teriam direitos, deveres e responsabilidades com a nação e por ela estariam sujeitos a diretrizes emanadas das autoridades legalmente constituídas. Sua lealdade seria transferida do rei para o poder legal representando a nação. Eles poderiam ser objeto de conscrição militar e tinham o dever de defender a nação de invasores. As guerras dinásticas do século precedente estavam sendo substituídas pelas guerras nacionais e isso era uma grande novidade. Vira, apreensivo, também, a Revolução Francesa começar a devorar os seus filhos por meio do que se chamou de “era do terror” pela guilhotina. Tomara conhecimento da execução de Nicolas Jacques Pelletier, um ladrão menor, em 25 de abril de 1792, por aquela arma de execução que se tornaria temida na França, a guilhotina criada por Joseph Guillotin pouco tempo antes. Percebera a força do poder do nacionalismo que substituíria a lealdade dinástica e daquele momento em diante a “nação” teria primazia nas ações políticas. Ele criara uma verdadeira aversão pelo absolutismo que vira ruir na França, daí os seus futuros atritos com Dom Pedro I ao tentar conter os arroubos autoritários do jovem e impetuoso imperador. Disse que “a revolução francesa foi a filha necessária do espírito do século,

cujo centro vital era Paris em toda a Europa: este espírito está por circunstâncias externas desvairado, mas não aniquilado: pode tomar a mesma estrada com nova força e entusiasmo” (DEL PRIORE, p. 155). Já pensava em como seria o seu futuro país, o Brasil. Sua admiração pelo modelo inglês o via perceber a importância do poder naval para a constituição de um grande poder mundial. Sabia distinguir as diferenças entre as duas sociedades, a inglesa e a brasileira, no entanto percebia a importância do mar para ambas. Vira por certo a propaganda das vitórias de Lord Horatio Nelson sobre os franceses no final do século XVIII e a repercussão de sua morte em 1805, em Trafalgar. Assistira à saída da família real portuguesa em 1807 pelo mar com apoio da Marinha Real e observara a impotência dos franceses em impedir aquela fuga. O poder naval prevaleceu naquele episódio e Junot viu, surpreso, os navios portugueses se afastando do Tejo sem oposição, sob a proteção dos navios britânicos. Sentira, como todos os portugueses, a saída da família Bragança e a desesperança que se seguiu com a dominação francesa e depois britânica com Beresford, culminando até na fome em Portugal. Os portugueses aspiravam à volta do rei e de sua Corte sendo a presença de Beresford e sua administração considerada asfixiante e dominadora. Bonifácio fora uma testemunha de todos aqueles acontecimentos. Até que ocorreu, com sua intensa e decisiva influência, o 7 de setembro de 1822 e a necessidade de consolidar a independência. Percebera que o mar para o Brasil era um fator fundamental para o seu desenvolvimento e progresso como o fora para os britânicos. Disse que:

E que país esse, senhores, para uma nova civilização e para novo assento das ciências! Que terra para um grande e vasto

império! Banhadas suas costas em triângulo pelas ondas do Atlântico...não há parte alguma do sertão que não participe mais ou menos do proveito que o mar lhe pode dar para o trato mercantil e para o estabelecimento das grandes pescarias. Seu acento central quase no meio do globo, defronte à porta com a África, que deve senhorear com a Ásia à direita e com a Europa à esquerda, qual outra região se lhe pode igualar? (p. 119)

Segundo Mary del Priore, Bonifácio desde logo percebeu que a criação de uma Marinha de Guerra era fundamental para a consolidação da independência e desenvolvimento do país. As considerações geográficas eram flagrantes naquele jovem país que estava nascendo. A imensidão do território aliado à distância entre as províncias trazia grande preocupação ao velho santista. Cada província possuía suas próprias características sociais, econômicas e políticas. Locais como Pernambuco, que se baseava em forte estratificação social, com famílias abastadas controlando a economia açucareira e dominando a política local com anseios republicanos, eram percebidos por ele. Ao mesmo tempo, na província do Pará assim como no Maranhão existiam núcleos locais favoráveis à manutenção da ligação com Portugal, e a organização social era muito distinta, com grande parcela da população constituída por indígenas, principalmente no Pará, mas ainda dominada por uma elite local associada aos portugueses. Na Bahia, por outro lado, existia uma forte concentração de forças militares portuguesas e a maior parte da Marinha lusitana, sob o comando direto do General português Madeira de Melo. A população era predominantemente de negros, a maioria de escravos, com uma pequena elite branca que desejava ardentemente a independência. Por fim, a

Cisplatina apresentava um paiol de munição prestes a explodir. A maior parte da população era de ascendência espanhola ligada à agropecuária bovina e desejosa de se declarar independente do Rio de Janeiro, influenciada pelos vizinhos argentinos que tudo faziam para agregar aquele território à Grande Argentina, capitaneada por uma belicosa Buenos Aires. Bonifácio tinha essa percepção dos diferentes arquipélagos que se constituíam no futuro Estado do Brasil. A distância entre o Rio de Janeiro e Belém do Pará era percorrida por mar em aproximadamente 50 dias sem considerar as paradas nos portos para reabastecimento. Muitas vezes o dobro do tempo seria necessário para se alcançar essa cidade, já que a navegação a vela era dependente do regime de ventos e correntes. Não existiam estradas ligando as províncias e para 8 milhões de quilômetros quadrados contavam-se apenas quatro milhões de habitantes, brancos, índios, negros e mestiços, uma população esparsa. O geógrafo Pierre Claval disse que mesmo no interior do país os tempos de viagem eram enormes, “as estradas interiores são assustadoras: ao ritmo lento das carroças puxadas por bois e mulas, Ouro Preto fica a 15 dias do Rio, Goiás a mais de um mês e meio” (CLAVAL, 2004, p.88). Em verdade não eram estradas, eram picadas de bois e mulas sem nenhum apoio em seu trajeto. Dessa maneira o mar era essencial para a consolidação da independência e da disseminação do chamado “espírito nacional” naquela população inculta e dispersa. Isso foi logo percebido por Bonifácio.

Além do aspecto geográfico existia a questão da ideologia e dos interesses locais que se sobrepunham ao interesse “nacional”. Particularidades, sotaques e percepções faziam existir diversos “Brazis”. Bonifácio percebia perfeitamente esse fato e que sem o Estado não existi-

ria a nação, daí a sua preocupação com o fortalecimento do aparato militar para impor a independência, mesmo à força das armas. Desejava o fortalecimento do poder central e a união das províncias sob o seu controle. Mesmo dentro da própria província existiam interesses dispersos e conflitantes, o que demandaria muito mais do governo central. Temia também a fragmentação que ainda ocorria na América do Sul espanhola, dividida em diferentes países com desejos políticos distintos. Para ele ao contrário da dispersão e da desagregação política, a centralização traria a ideia de solidez e densidade. Desejava manter a unidade do Brasil a qualquer preço, mesmo à custa do uso da força. A independência não era apenas “um fato político isolado, fechado e entregue a si mesmo”, conforme apontado por Fernando Diegues (p.89). Ela englobava ações conjuntas e coordenadas. A imagem de uma guerra contra Portugal estava sempre na mente de Bonifácio. Sabia que o objetivo de Lisboa era retomar o controle de sua ex-colônia, que só poderia ocorrer pela força das armas e pela guerra. E a guerra viria pelo mar. Sua prioridade não poderia ser diferente: primeiro a constituição de um poder naval poderoso para depois transportar as tropas de terra para impor a vontade imperial contra os portugueses e locais que desejassem manter o Brasil unido a Portugal. Essa Marinha recém-criada teria que cumprir diversas tarefas para manter o Brasil unido: controlar as linhas de comunicação marítimas comerciais abertas contra os inimigos, em especial os portugueses; manter as comunicações entre províncias de modo a “mostrar a bandeira” do Império nesses rincões; transportar as tropas de terra para combater focos de resistência portugueses em províncias rebeldes ou aderentes a Lisboa; apoiar com fogo naval as ações das tropas de terra contra os inimigos; controlar o mar contra forças

navais lusitanas que tentassem adentrar no território marítimo brasileiro e por fim incrementar a dissuasão naval na defesa dos interesses brasileiros. Esses eram pontos percebidos por Bonifácio e para tal a criação de uma Marinha de Guerra era fundamental. Diria em uma das cartas a Caldeira Brant, em 4 de outubro de 1822, que um dos “pontos essenciais”, a cujo atendimento o governo se dedicava, era a “defesa exterior deste Reino”, faltando ao país a maior experiência nas lides navais. Só o tempo permitiria que a Marinha Imperial chegasse, em suas próprias palavras, “ao estado que reclama a dignidade e grandeza deste Império” (p.152). Um Exército nacional era importante para ele, sem dúvida, no entanto chegara a pensar inicialmente em uma milícia nacional popular, a partir do que vira nos primeiros estágios da Revolução Francesa. Viria posteriormente a rever essa sua posição, no entanto naquele momento de consolidação, a Marinha de Guerra deveria ter primazia e teve, como posteriormente percebido. Fernando Diegues diria que:

a esquadra organizada no Rio de Janeiro tem um papel proeminente no enredo da guerra [de independência]. Seu emprego é exigência natural do espaço imenso em que a influência e a vontade do governo central devem manifestar-se...a projeção de poder nos mais longínquos pontos da costa, possibilitada pelos navios, é atributo operacional imprescindível no cenário da guerra...a esquadra não decide a guerra sozinha, mas viabiliza a decisão. A intervenção da Marinha nos teatros de operações aumenta o desequilíbrio de forças a favor dos brasileiros e acelera o processo pelo qual a situação das tropas que se opõem à Independência torna-se insustentável.

A Marinha seria o motor da independência e ela viria a viabilizar o Estado brasileiro como soberano e livre. Sua criação teria primazia sobre qualquer outra iniciativa.

### **AS LIÇÕES SOBRE A INDEPENDÊNCIA DO BRASIL E O PODER NAVAL**

Muitos historiadores discutem na atualidade a questão da gênese da nacionalidade brasileira e sua correlação com o Estado estabelecido no dia 7 de setembro de 1822. Antes de qualquer discussão mais aprofundada sobre o conceito de nacionalidade, é necessário entender o que é o Estado e a Nação para, a partir desse entendimento, podermos discutir a questão da criação da Marinha Imperial. Pode-se definir o Estado moderno como uma instituição social dotada de um poder racional separado da pessoa dos governantes e consentido pelos governados. Sua existência pressupõe a organização política de um povo que controla soberanamente um território com o objetivo principal de assegurar o bem-estar social da coletividade. Os elementos constitutivos do Estado são a população ou povo, o território e o aparelho do poder. Dessa maneira pode-se definir o povo de um Estado como o conjunto de indivíduos que se constitui em sociedade política para a prossecução de interesses comuns e regido por leis sob a direção de um poder soberano. O Estado e o povo diferem do que seria uma Nação que corresponde a um conjunto homogêneo de pessoas ligadas entre si por vínculos permanentes de **sangue, idioma, religião, cultura e ideais**. Depois dessa breve digressão teórica voltemos à questão do grito da independência em 1822. O que Dom Pedro declarou no Ipiranga com o seu ato foi o Estado do Brasil e não a Nação brasileira. Não existiam na ocasião vínculos de ideias comuns entre o povo brasileiro, embora existissem laços permanentes de sangue,

idioma e religião nesse povo. Percebia-se em cada província sentimentos culturais e políticos distintos em relação à sua ligação com o Império recém-constituído, muitas delas, inclusive, mantendo fortes laços com Portugal. Algumas províncias mantinham ideais de liberdade política centradas no sistema republicano, o que contrariava os interesses do jovem imperador, assim a cultura local e ideais distintos regiam o Brasil. Antes do estabelecimento do Estado brasileiro o que se tinha abaixo do Equador era uma parte do Reino de Portugal e como tal súditos da Coroa portuguesa. Todas as instituições localizadas no Brasil antes de 1822 eram efetivamente portuguesas e não se poderia imaginar nada diferente. Se fosse perguntado a um residente em Recife o que efetivamente ele era, diria que era pernambucano, nascido no Brasil e súdito da Coroa portuguesa. A ideia de nacionalidade inexistia. Auguste de Saint Hilaire chegou a afirmar que “havia um país chamado Brasil, mas absolutamente não havia brasileiros”. Segundo Eric Hobsbawm o nacionalismo é um conceito moderno estabelecido a partir da Revolução Francesa e se caracteriza como uma entidade social apenas quando relacionado a certa forma de Estado territorial, o Estado-nação e para ele não faz sentido discutir Nação e nacionalidade fora dessa relação. José Murilo de Carvalho chega ao ponto de afirmar que o sentimento de “brasileiro” se iniciou com a Guerra do Paraguai, 42 anos depois do Grito do Ipiranga, pois essa guerra foi o fator “mais importante na construção da identidade brasileira no século XIX”. Complementou dizendo que a “ideia e o sentimento de Brasil até a metade do século eram limitados à pequena parcela da população” (CARVALHO, 2020, p. 265). Assim pode-se afirmar que tudo antes do 7 de setembro de 1822 era português e depois fundou-se o que seria o Estado brasileiro, mas não a Nação brasilei-

ra que foi se formando ao longo do século XIX. O próprio conceito de “Pátria” no início do século XIX referia-se ao seu rincão, a sua província e por certo raramente tinham interesses comuns e nacionais.

Dentro dessa lógica, não se pode afirmar que o poder naval brasileiro foi formado antes da independência. O que existia antes era o poder naval lusitano no Brasil, assim o nascimento da Marinha Imperial ocorreu no Grito do Ipiranga, dessa maneira concordamos com Prado Maia que afirmou categoricamente que a “Marinha brasileira nasceu com a independência e a necessidade vital da consolidação de uma foi a determinante imperiosa de criação da outra” (MAIA, 1965, p. 53).

Em 1829, Bonifácio retornou ao Brasil já com na época a idade de 66 anos. Voltou triste, embora anistiado pois perdera sua esposa na viagem de volta ao país. No ano seguinte foi acusado pelo jornal *Diário Fluminense* de estar envolvido em uma conspiração o que significaria um ato vil e traiçoeiro para o imperador Dom Pedro I que enfrentava forte reação contra o seu reinado. Acabou sendo inocentado. Apareceria ainda na Câmara dos Deputados, pois era suplente de Honorato José de Barros Paim. Dois anos depois foi suspenso do cargo, tendo sido acusado de tramar a volta de Dom Pedro ao Brasil. Decidiu resistir a sua suspensão acabando preso em sua casa em Paquetá. Durante dois anos esteve envolvido no processo do possível regresso de Dom Pedro, tendo sido absolvido das acusações que lhe eram imputadas. Viria a falecer no dia 6 de abril de 1838, em Niterói, com a avançada idade de 75 anos, deixando poucos bens e uma vasta biblioteca.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Volta-se assim à questão inicial sobre ter sido Bonifácio um *homem momento* ou *homem época*. Pelas suas ações, Bonifá-

cio foi um *homem época*. Ele foi um personagem cujas ações foram consequência de atributos superiores de inteligência, determinação e caráter, em vez de acidentes de posição. Ele não existiu somente em virtude do que fazia, mas em virtude do que ele foi. Era um homem que surgiu em um ponto de decisão na História do Brasil, sua independência. Como um *homem época*, Bonifácio ajudou a criar a situação histórica e não apenas esperou que ela ocorresse. Sua capacidade política, por mais contestada que tenha sido, deixou uma marca destacada em sua trajetória de vida e na própria História do Brasil, mesmo depois de desaparecer do cenário.

Sua morte deu-se no dia 5 de abril de 1838, às três horas da tarde, possivelmente por um câncer gástrico. Seu corpo foi embalsamado, tendo o seu sepultamento ocorrido três dias depois, em 8 de abril. Seu corpo foi transportado de Niterói em uma galeota imperial, chegando ao Largo do Paço já à noite, às 19h. Na passagem do cortejo marítimo, os navios surtos no porto cruzaram as vergas e colocaram seus pavilhões a meio pau. Grande massa de populares e autoridades o aguardaram no cais do Paço. As alças do seu caixão foram levadas pelo Marquês de Paranaguá, Luis José de Oliveira, João Evangelista de Faria Saião Lobato e Antonio Francisco Holanda Cavalcanti. Uma banda ao fundo tocava marchas fúnebres. O caixão aberto foi transportado em cortejo até a Igreja da Ordem Terceira do Carmo, sendo o féretro observado pelo futuro imperador Dom Pedro II com apenas 13 anos de idade. No átrio da igreja ficaram posicionados uma carruagem mortuária e um coche de honra, sendo o corpo encomendado pelos cônegos da igreja, tendo a artilharia e a infantaria dados três cargas com suas peças. Seu corpo ficou nessa igreja até o dia 25 de abril quando sua filha trasladou o corpo para Santos, sendo enterrado nova-

mente na capela-mor da Igreja do Carmo nessa cidade. Por muitos anos seu túmulo foi esquecido. Somente em 7 de setembro de 1923 foi construído um mausoléu projetado por Rodolfo Bernardelli que foi chamado de Panteão dos Andradas. Nesse lugar Bonifácio descansa desde então.

Mary del Priore afirmou que o Brasil não precisa de heróis ou ídolos, pois eles têm pés de barro, e o que precisamos conhecer é “a história de homens de carne e osso que nos ajudem a compreender tanto o seu percurso no passado quanto a época que os produziu” (p.294). Alinhado de “Patriarca da Independência” ou “Salvador do Império Constitucional da América”, segundo o Visconde de Cairu Bonifácio foi um personagem único e fundamental naquele momento histórico da reafirmação do Brasil no contexto internacional. Foi um personagem com pés de barro, porém fundamentais para estabelecer a independência do Brasil.

Fernando Diegues define bem claramente quem era Bonifácio:

Se há um traço marcante na personalidade do ministro [Bonifácio] é sem dúvida o pragmatismo com que pronuncia sobre diversos assuntos. Nada escapa à sua inquirição... inteligência prática e objetiva, transpõe o campo da ciência e se projeta nas coisas do Estado, mas com os pés no chão, sem se deixar levar por fantasias...despreza aparências, o esmalte dos fatos. Explora os dados tangíveis, concretos do mundo real”. (p.88)

No caso da criação da Marinha Imperial pode-se afirmar que Bonifácio foi o grande artífice na sua criação.

Segundo Lucas Boiteux:

Tanto a Martim Francisco como a seu egrégio irmão [Bonifácio] é a Marinha de Guerra

nacional devedora de eterno reconhecimento e de profunda gratidão. Se ao imortal Patriarca, mercê de seu talento aliado à percepção clara do veio estadista, deve ele a sua organização e aparelhamento, oficiais, marujos, navios à frente deles o intrépido Cochrane, graças a Martim Francisco como Ministro da Fazenda, dotado de notável devotamento, grande capacidade de trabalho e apurado tino financeiro, contou ela com os fundos necessários e suficientes à sua manutenção e completa eficiência na gloriosa campanha que nos deu a independência. (MEIRA, 1963, p. 78)

Tendemos a concordar com Mary del Priore de que o Brasil não precisa de heróis formais, mas homens que façam a diferença no momento adequado. Necessitamos de *homens época e de homens momento* que estejam aptos a tomar as decisões na ocasião oportuna, sem o fetiche do heroísmo e da glorificação que se seguem. Bonifácio tinha muitos defeitos. Era vaidoso, grosseiro, prepotente, algumas vezes de uma franqueza rude e vingativo contra seus adversários, no entanto isso pouco importa, considerando o que ele realmente realizou pelo Brasil. O *homem época* não era somente em virtude do que Bonifácio fazia, mas em virtude do que ele realmente era. A superior capacidade de Bonifácio deixaria sempre uma marca positiva em sua trajetória de vida e na própria história, mesmo depois dele desaparecer do cenário. Ele foi um *homem época* em sua essência. O verdadeiro criador da Armada Imperial no campo político.

Isso nos leva a discutir a questão da “lição da história” ou mais convenientemente da “experiência da história” e o que se pode esperar de seus caminhos. Quais as lições da história a serem apreendi-

das pela experiência da independência e o poder naval? O destacado historiador italiano Benedetto Croce afirmou que “a necessidade prática que está no fundo de cada juízo histórico confere a cada história o caráter de história contemporânea, pois por remotos ou remotíssimos que cronologicamente nos pareçam os fatos que admitimos, a história em realidade sempre se refere à necessidade e à situação presentes, nos quais os fatos propagam sua reverberação”. Assim cada período histórico possui sua própria singularidade e especificidade, atendendo ao seu caráter único e contingencial. A Marinha do Brasil passou por diversos desafios na sua criação. Como disse Croce, “toda história é história

contemporânea”, e com esses olhos ela deve ser analisada. Um fato, no entanto, permanece na atualidade, a existência de *homens momento e homens época* que marcaram suas ações no curso da própria história. Essa talvez tenha sido a única “lição” ou “experiência” real nesses anos de criação da Marinha Imperial. Existiram homens que marcaram a sua história.

Embora polêmico, Bonifácio foi um verdadeiro artífice político da Armada brasileira e a ele a Marinha do Brasil deve um tributo, o de reconhecer nos dias de hoje a sua importância, assegurando que a única lição a ser identificada seja que toda a história é história contemporânea.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. *A Formação do herói Tamandaré na Marinha do Brasil: uma breve análise teórica*. In: Bittencourt, Armando (org). Tamandaré, Rio de Janeiro: DPHDM, 2009.

AMARAL, Brenno Ferraz. *José Bonifácio*. São Paulo: Martins, 1968.

ARRUDA, José Jobson de. *História Moderna e Contemporânea*. 9.ed. São Paulo: Atica, 1978, p.181.

BOITEUX, Lucas. *A Marinha Imperial e outros ensaios*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1954.

BURNS, Edward MacNall; LERNER, Robert; MEACHAM, Standish. *História da Civilização Ocidental*. Vol 2. 29. Ed. Rio de Janeiro: Globo, 1989.

CALMON, Pedro. *História do Brasil*. v.4. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1963.

CARNEIRO, David. *A vida gloriosa de José Bonifácio de Andrada e Silva e sua atuação na independência do Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977.

CARVALHO, José Murilo de. *Forças Armadas e a Política no Brasil*. São Paulo: Todavia, 2020.

Carta de 18 de outubro de 1822 de José Bonifácio a Felisberto Caldeira Brant Pontes. In: SOUSA, Octavio Tarquinio de. *O Pensamento Vivo de José Bonifácio*. São Paulo: Martins, 1961, p. 154.

Carta de 4 de outubro de 1822 de José Bonifácio para Caldeira Brant. In: SILVA, Elisiane;

NEVES, Gervásio Rodrigo; MARTINS, Liana Bach. *José Bonifácio. A defesa da soberania nacional e popular*. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2012.

Carta de 15 de novembro de 1822 de José Bonifácio a Felisberto Caldeira Brant Pontes. In: SOUSA, Octavio Tarquinio de. *O Pensamento Vivo de José Bonifácio*. São Paulo: Martins, 1961

Carta de 8 de abril de 1823 de José Bonifácio para Caldeira Brant. In: SILVA, Elisiane; NEVES, Gervásio Rodrigo; MARTINS, Liana Bach. *José Bonifácio. A defesa da soberania nacional e popular*. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2012.

CLAVAL, Pierre. *A construção do Brasil, uma grande potência em emergência*. Lisboa: Piaget, 2004.

COELHO, Latino. *Elogio histórico de José Bonifácio*. Rio de Janeiro: Livros de Portugal, 1942.

COSTA, Pedro Pereira da Silva. *José Bonifácio*. São Paulo: Editora Três, 1974.

DEL PRIORE, Mary. *As vidas de José Bonifácio*. Rio de Janeiro: Estação Brasil, 2019.

DIEGUES, Fernando. *A Revolução Brasileira. O projeto político e a estratégia da independência*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.

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

FAORO, Raymundo. *Os Donos do Poder*. V1. São Paulo: Globo, 2000.

FERNANDES, Antônio José. *Introdução à Ciência Política. Teorias, métodos e temáticas*. 3ed. Porto: Porto Editora, 2010.

FROTA, Guilherme de Andrea. *Quinhentos anos de História do Brasil*. T1, 2ª ed. Rio de Janeiro: Bibliex, 2020.

GUIMARÃES, José Dorival da Veiga. *Ciência Política. Princípios fundamentais do Estado*. São Paulo: Edipro, 2000.

HOBSBAWN, Eric. *Nações e nacionalismos desde 1780*. 4.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.

HOOK, Sidney. *The Hero in History*. Boston: Beacon, 1955.

JORNAL DO COMMERCIO de 01 de dezembro de 1855, n. 0340, p. 2.

MAIA, Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1965.

NORTON, Luiz. *A Corte de Portugal no Brasil*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1938.

PALHA, José Garcez. *Ephemerides Navaes*. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias. 1891.

PIMENTA, Marcus Aurelius e TORERO, José Roberto. *A rebeldia do Patriarca*. Santos: Prefeitura de Santos, 1994.

POMBO, Rocha. *História do Brasil*. 14ed. São Paulo: Melhoramentos, 1967.

SILVA, Elisiane; NEVES, Gervásio Rodrigo; MARTINS, Liana Bach. *José Bonifácio. A defesa da soberania nacional e popular*. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2012.

SOUSA, Octavio Tarquinio de. *O Pensamento Vivo de José Bonifácio*. São Paulo: Martins, 1961.

VALE, Brian. A Criação da Marinha Imperial. In: *História Naval Brasileira*, 3V, T1, Rio de Janeiro: SDM, 2002.

# A Marinha de Guerra na Independência do Brasil: um instrumento estratégico para a vitória na guerra (1821-1824)\*

*The Navy of War in the Independence of Brazil: a strategic instrument for the victory in the war (1821-1824).*

**Helio Franchini Neto**

Diplomata e historiador. Doutor em História pela UnB e autor do livro Redescobrimo a Independência: uma história de batalhas e conflitos muito além do Sete de Setembro" (Benvirá, 2022). O presente artigo reflete apenas as opiniões pessoais do autor e não busca representar as posições oficiais do governo brasileiro.

## RESUMO

A Marinha Imperial brasileira desempenhou um papel essencial na consolidação da Independência do Brasil, tendo sido elemento estratégico para a vitória nas operações militares do período, que se concentraram, principalmente, em três áreas de atuação: Bahia, Norte (Ceará, Piauí, Pernambuco, Maranhão e Pará) e Cisplatina. O presente artigo avalia o processo de Independência e o tema da guerra, com ênfase na construção da Marinha Imperial e nas operações militares navais. Destaca-se a complementariedade que existiu entre a ação naval e as operações terrestres.

**PALAVRAS-CHAVE:** Marinha Imperial Brasileira; Independência do Brasil; Poder Naval.

## ABSTRACT

*The Brazilian Imperial Navy played a key role in the consolidation of Brazil's Independence, acting as a strategic element in the victory obtained in the military operations of the period, which concentrated in three areas of operation: Bahia, North (Ceará, Piauí, Pernambuco, Maranhão and Pará) and Cisplatina. This paper analyses the process that led to Brazil's Independence and the question of the war, emphasizing the building of the Imperial Navy and naval military operations. The complementarity between land and naval operations is highlighted.*

**KEYWORDS:** Brazilian Imperial Navy; Independence of Brazil; Sea Power.

## INTRODUÇÃO

No dia 10 de novembro de 1822, o pavilhão do Império do Brasil, recém-constituído, foi içado pela primeira vez em um navio de guerra da Marinha, a Nau *Pedro I*. A data é registro importante pois, em termos simbólicos, foi nesse momento em que nasceu a Marinha Imperial brasileira, dado que as ações anteriores haviam sido realizadas sob o pavilhão português, em nome de D. Pedro, regente do Reino do Brasil, parte integrante do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves.

---

\*Artigo recebido em 11 de novembro de 2022 e aprovado para publicação em 25 de novembro de 2022. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 18, nº 36, p. 77-103 – 2022.

A conjuntura brasileira era delicada naquele momento. D. Pedro, após um longo conflito com as Cortes Constitucionais de Lisboa, criadas pela Revolução do Porto, de 1820, havia declarado a Independência em 7 de setembro, assumindo efetivamente o Império em 12 de outubro. A medida contava com o apoio das Províncias do Centro-Sul (Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande), de Pernambuco e de alguns grupos nas demais regiões, mas enfrentava oposição em muitas Províncias. Não havia unanimidade na decisão pelo Império, nem mesmo os grupos que apoiavam o novo imperador eram homogêneos e compartilhavam um mesmo projeto. Nesse contexto, o processo que havia resultado na Independência fora muito mais incerto, conturbado e não consensual do que o mito de uma Independência pacífica.

Ao contrário, o ato de içar a bandeira imperial na Nau *Pedro I* era relevante ao indicar os problemas que se colocavam, dados os conflitos políticos nas Províncias, os quais gradualmente se transformavam em guerra. Uma guerra que se desenrolava nos planos terrestre e naval, e que requeria a construção de uma força militar capaz de enfrentar múltiplas ameaças e servir de instrumento estratégico na consolidação e construção do Império planejado pelo Rio de Janeiro. Sem uma Marinha de Guerra eficiente e forte, dificilmente as ações teriam sido eficazes como foram nos três teatros militares que caracterizaram as batalhas do período: na Bahia, no Norte (envolvendo Ceará, Piauí, Pernambuco, Maranhão e Pará) e na Cisplatina. Um quarto teatro, como se verá, foi Pernambuco, com a Confederação do Equador (1824), parte do processo de emancipação, porém em outro contexto que os demais.

A análise da participação da Marinha no processo de Independência brasileiro é

interessante tanto do ponto de vista histórico, ao se conhecer suas ações e sua relevância para a construção do Império, quanto do ponto de vista militar, como exemplo de função do poder naval, em articulação com outras ações políticas e militares. O que se pretende demonstrar é que, em um contexto complexo como foi a Independência nacional, houve uma ação em múltiplos níveis, do político-diplomático ao uso de todo o poder militar, neste caso, uma grande mobilização terrestre complementada pela construção de uma importante força naval. Esta atuou em coordenação com o Exército, tendo entrado em cena em momentos-chave e com alto impacto.

O presente artigo divide-se em três partes, a primeira sobre o processo de Independência em si, passando pelos aspectos centrais da mobilização militar e construção da Marinha Imperial. A terceira parte tratará das operações militares em si. A Marinha foi, desse modo, o elemento estratégico essencial para a vitória. Não atuou isoladamente, o que não diminui a relevância de sua ação. Pelo contrário, como já mencionado, sem a contribuição do poder naval, a história do Reino do Brasil, depois Império, poderia ter sido distinta.

### **REDESCOBRINDO O PROCESSO DE INDEPENDÊNCIA: CONFLITO POLÍTICO E A GUERRA PELO TERRITÓRIO**

A ideia de uma guerra no estabelecimento do Império do Brasil pode soar, para muitos, estranho. Ainda hoje prevalece o mito de uma emancipação pacífica, um “divórcio amigável” entre Brasil e Portugal, como se o primeiro já existisse antes de 1822, e a identidade nacional “brasileira” igualmente já tivesse constituída. Essa concepção é equívoca e alimenta problemas de interpretação histórica cruciais para a compreensão do País.

A ideia de divórcio amigável é contraposta por uma realidade muito mais complexa, heterogênea e interessante, que aponta para uma Independência dentro de um processo político que se desenrola entre 1820 e 1825, tendo como estopim a Revolução do Porto, de 1820. O movimento subsequente, o “vintismo”, como ficou conhecido o projeto revolucionário, alimentou contraditoriamente esperanças com relação a um novo espírito liberal e constitucional, e disputas tanto entre as capitais, Lisboa e Rio de Janeiro (que resultaram na decisão de D. Pedro pela separação), quanto no interior das Províncias. Os conflitos foram gradualmente afinando, transformando-se em uma guerra nacional.

Esse processo complexo teve como base uma herança do longo período da colonização, transformado pela chegada da família real em 1808. O conjunto de colônias que formavam o “Estado do Brasil” (não confundir com Estado no sentido de soberania) era composto por 19 Capitânicas (depois Províncias) que haviam vivido séculos de realidades separadas, apesar das conexões existentes entre elas, tornando-se heterogêneas e com identidades específicas.

Tampouco existia uma identidade “brasileira” formada. O que prevalecia, essencialmente, eram identidades regionais, casadas com a ideia de ser “português”. Pernambuco possuía, por exemplo, identidade local forte e constante luta por sua autonomia, alimentada pela memória da resistência da ocupação holandesa. O elemento de unidade, tanto político-social quanto identitário, era a nação portuguesa. Isso não significa ausência, em documentos históricos, de referências esparsas a “brasileiros”. Era, porém, uma ideia ainda frágil, sobreposta por identidades locais (pernambucano, baiano) e sem capacidade unificadora.

Havia, ademais, uma permanente tensão entre a centralização do poder pretendida pela Coroa portuguesa e o desejo de autonomia local. Conviviam, contraditoriamente, a fidelidade ao rei e o sentimento de pertencimento à nação portuguesa com resistências a muitas das ações da Coroa, particularmente as ações de reforço do poder estatal em busca de maior controle sobre seus súditos e colônias, que se contrapunham com os desejos de autonomia local observados nas Capitânicas.

É possível romper, assim, com a projeção que muitas pessoas realizam de tomar como base o Brasil atual e projetá-lo para antes de 1822, como se o País e os brasileiros já existissem desde 1500. Havia, logicamente, grande circulação de pessoas e trocas de diferentes tipos entre as regiões, desde as políticas até as econômicas, mas, em essência, o Norte e o Sul da Colônia (divididos essencialmente na linha entre Bahia e Minas Gerais) tinham experiências distintas. Isso era sentido até mesmo nas distâncias: do Maranhão, por exemplo, era mais fácil chegar a Lisboa do que ao Rio de Janeiro, em razão das correntes marítimas e dos regimes de ventos do Atlântico central. As forças de dispersão entre as Capitânicas eram, em resumo, muito mais fortes do que o mito do divórcio pacífico terminou avaliar.

A história daquele território que se tornou o Brasil adquiriu contornos singulares com a chegada da família real em 1808. Foi um evento singular, não apenas pela presença da Corte no Rio de Janeiro, com todo o aparato que partiu de Lisboa (inclusive instituições, como tribunais e academias militares), mas pelas decisões tomadas por esta de estabelecer estruturas mais permanentes do Estado na nova capital. O Rio de Janeiro tornou-se uma efetiva capital de Império, gradualmente estruturando-se, no plano urbano e das instituições, com tribunais superiores,

corpo diplomático, escolas militares, instituições culturais, etc.

Nada simbolizou mais essa nova realidade do que a elevação do Brasil a Reino Unido de Portugal, em 1815. O novo Reino encontrava-se em pé de igualdade com Portugal, ambos conectados pela soberania exercida pelo rei. Não havia mais colônia.

A nova realidade estava longe, no entanto, de resolver os problemas do jovem Reino. O Novo Reino permanecia dividido entre Sul e Norte, com o Sul (São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro) da “interiorização” da nova metrópole, conforme a expressão de Maria Odila Silva Dias (2005): além de se tornar capital do Reino Unido, as necessidades de suprimento de bens e de pessoal abriram novas oportunidades, inclusive em cargos públicos, e também acesso ao poder, alterando o status social de vários grupos.

No Norte do Reino, por outro lado, as vantagens foram menores. Ao contrário do que acontecera na região centro-sul, o reforço da ação centralizadora da Coroa e a elevação da cobrança de impostos, destinada a financiar a Corte, foram negativamente sentidos. Essas medidas alimentaram sentimentos de mudança, aos quais se somou a circulação de novas ideias, influenciadas pelo liberalismo ou pelas revoluções americana e francesa.-

Foi exatamente essa insatisfação no Norte que se casou com outra região que sofria com o fim das guerras napoleônicas, com a crise econômica e, também, com a perda relevante de espaço e status político: o Reino de Portugal. A grave situação portuguesa chegava, ademais, em um momento de mudanças políticas importantes na Europa, com o espírito do liberalismo ganhando força e conquistando países.

A mistura entre insatisfação e desejo de avanços político-sociais explodiu na Revolução do Porto de 1820, cujo principal resultado foi a convocação de uma Assem-

bleia Constituinte, as Cortes Gerais de Lisboa. O alvo era o poder central do Rio de Janeiro, o Rei D. João VI e o absolutismo. Uma combinação que tinha o condão de atrair, no Reino do Brasil, o Norte insatisfeito com a realidade brasileira, e grupos no sul que simpatizavam com o liberalismo.

De fato, a partir da adesão estratégica da Bahia, em 1821, a revolução espalhou-se rapidamente nas terras americanas. Após muita hesitação, conflitos e um longo debate (no qual o rei chegou a convocar uma constituinte no Rio de Janeiro, já projetando os problemas de gestão das duas capitais), D. João partiu, deixando D. Pedro como regente, mas em situação política frágil, inclusive com a suspensão do pagamento de impostos pelas Províncias do Norte. Havia, essencialmente, grande adesão ao vintismo.

Na prática, porém, a Revolução do Porto igualmente agravava a situação do Reino do Brasil. Em primeiro lugar, a forma como as Províncias do Norte aderiram aos ideais da Revolução do Porto rompeu certos padrões de organização político-social anteriores, mas mostraram dificuldades em oferecer um novo padrão, abrindo a porta para disputas políticas, para projetos distintos e conflitos. Houve, como aponta o historiador José Roberto de Aruda Machado (2006), uma “quebra da mola real da sociedade”, que alimentou a anarquia e, em muitas regiões, verdadeiras guerras civis.

De outro lado, o vintismo, apesar de seu liberalismo e constitucionalismo, alimentava também um conflito potencial com o Rio de Janeiro. A ideia da “regeneração” implicava, dentre outros, a reconstituição e reconcentração do poder político de Lisboa, afetando diretamente o Rio de Janeiro (que perderia seu status) e grupos que viam o Reino do Brasil e sua capital em pé de igualdade com a porção europeia. De outro lado, o apoio das Pro-

víncias às Cortes, alimentado também por desconfianças contra o Rio de Janeiro, seria em alguns casos enfraquecido pela quebra das promessas de autonomia regional por Lisboa.

Foram exatamente decisões práticas das Cortes Constitucionais de Lisboa em reforçar seu poder no Reino do Brasil que alimentaram a controvérsia. Lisboa passou a buscar uma conexão direta com as Províncias, rompendo a centralidade do Rio de Janeiro como capital, o que significava maior interferência nos assuntos provinciais, especialmente nos temas de segurança. Mais importante ainda, duas decisões adotadas em setembro de 1821 e recebidas no Rio de Janeiro em dezembro alteravam substancialmente o quadro, ao fechar tribunais e outras instituições na capital carioca (reduzindo seu poder) e chamando D. Pedro de volta à Europa.

Era, na prática, a completa desestruturação do Rio de Janeiro como capital. Isso fez com que tanto elites políticas e econômicas do centro-sul quanto outros grupos sociais se vissem obrigados a agir. Esses grupos tinham projetos políticos distintos para o Brasil, mas, no contexto das ameaças que vinham de Lisboa, se uniram contra um adversário comum. Precisavam, também, buscar um líder forte, que perpassasse os grupos não apenas do centro-sul, mas também das outras Províncias. Esse personagem era, naquele momento, D. Pedro, que não era unânime nem forte, mas poderia exatamente se colocar como uma figura “nacional” (ao contrário da América Hispânica, onde os líderes locais, apesar de fortes, como Bolívar ou San Martín, não tinham apoio em outras regiões).

A partir do momento em que o antes titubeante e indeciso regente D. Pedro decidiu “ficar” no Brasil, em janeiro de 1822 (enfrentando, no dia seguinte, uma revolta militar que tentou forçá-lo a embarcar),

formou-se um núcleo que, liderado por José Bonifácio, congregou diferentes grupos políticos. O projeto inicial não era de ruptura, mas de preservação da igualdade entre Lisboa e Rio de Janeiro.

O choque entre Lisboa e Rio de Janeiro acabou, no entanto, tornando o conflito inevitável e levando à Independência. Com o 7 de setembro (na prática, D. Pedro assumiu o Império apenas em 12 de outubro), formaram-se dois polos mais claros na disputa, com o Rio de Janeiro atacando as “facciosas Cortes”, e Lisboa declarando o centro-sul em “Rebelião”, o que legitimava, na época, o uso da força.

Mesmo com a Independência declarada, ao final de 1822, o apoio provincial a D. Pedro ainda era limitado, essencialmente o centro-sul e Pernambuco, que se decidiu pelo Império após muito conflito, de forma não unânime e muito condicionada à manutenção de promessas de autonomia. Haveria problemas em todas as demais unidades, muitos resolvidos após conflitos relativamente breves, mas que deixavam marcas que voltariam a aparecer com o tempo (especialmente na Regência).

Não havia uma convergência “natural” a D. Pedro, muitas Províncias no Norte permaneciam fiéis ao vintismo e desconfiavam do Rio de Janeiro. Os dois lados buscaram, em resumo, ganhar as Províncias, estas já em uma situação complicada pelos conflitos internos e princípios de guerra civil que se observavam, por exemplo, na Bahia ou em Pernambuco. As Províncias teriam, então, que escolher um dos lados, sendo que nos pontos estratégicos (Norte, Bahia e Cisplatina) havia uma ação direta das capitais.

E foi exatamente essa disputa que se tornou a Guerra de Independência do Brasil. Na luta que se seguiu, era previsível que uma imagem embrionária de nação “brasileira” começasse a se fazer presente. Um processo que seria ainda longo e

não automático. Se no longo prazo havia de se construir uma nova identidade, brasileira, D. Pedro tinha em 1822-1823 uma tarefa mais imediata: estabelecer seu Império em todo o território do antigo Reino. Ao final, guerra foi elemento fundamental para a garantia da unidade.

### **A GUERRA DE INDEPENDÊNCIA E A CONSTRUÇÃO DA MARINHA IMPERIAL (1822-1823)**

Cada uma das etapas do processo que levou à emancipação do Brasil foi acompanhada de ações diplomáticas e militares. Em fins de 1822 e início de 1823, ainda eram poucas as Províncias que estavam seguramente ao lado de D. Pedro. Muitas adesões ocorreram meses depois, mas era clara a resistência de algumas Províncias estratégicas, inclusive com o reforço das tropas vindas da Europa. A solução seria militar.

A base das estruturas militares dos dois lados, Rio de Janeiro e Lisboa, foi a mesma, a Força Armada portuguesa que se encontrava estacionada no Reino do Brasil. Era, especialmente no Brasil, uma força complexa, descoordenada, que sofria com as distâncias. Ainda assim, não se tratava de uma força desprezível, totalmente ineficaz ou inexperiente. Segundo Bittencourt (2014, p. 53), no fim do século anterior, a Marinha de Portugal era de tamanho relevante mesmo na Europa e possuía alto grau de operacionalidade<sup>1</sup>.

A força que se encontrava no Reino do Brasil incluía tropas de origem americana e portuguesa, estruturas militares coloniais (reformadas no fim do século XVIII) e novas adições derivadas da presença da família real. As academias do Exército e da Marinha portuguesas se instalaram no Rio de Janeiro, em conjunto com toda a estrutura do Alto Comando, unidades e estrutura logística (até mesmo produção

de navios em algumas Províncias). Entre 1808 e 1820, algumas unidades experientes das guerras napoleônicas foram deslocadas para as Américas, tal como a Divisão Auxiliadora, instalada no Rio de Janeiro. Essas unidades foram comandadas por figuras conhecidas, como os Generais Avilez, Madeira e Lecor, os dois primeiros fiéis às Cortes, o último aderente a D. Pedro.

Havia, por outro lado, tensão entre as tropas europeia e americana, com as primeiras se vendo como superiores. Ainda que tropas de origem local tendessem a apoiar o Rio de Janeiro, a partir do Dia do Fico, a linha não era tão clara, dado o apoio que o vintismo mantinha, especialmente no Norte. O tema dos soldos era fundamental e, em muitos casos, item de destaque, como foi o caso de Pernambuco, que viveu o período com combates (a Revolta de Goiana, em 1821, contra o governador Luís do Rego), tensões e princípios de guerra civil, mas logrou, ainda em 1821, retirar as tropas do Batalhão do Algarve, após pagamento dos soldos e transporte à Europa.

Sobre essa mesma base houve incrementos importantes, dos dois lados, ao longo do período da guerra. Do lado das Cortes de Lisboa, ao contrário da imagem tradicional, as forças não se restringiram a unidades de soldados europeus que já se encontravam no Reino do Brasil e resistiram a D. Pedro. Houve um importante esforço, em 1821-1823, de envio de novas tropas às Províncias fiéis e à Bahia. O primeiro reforço das tropas na Bahia foi solicitado pela própria população de Salvador, em 1821, temerosa da reação de D. João VI à adesão ao vintismo. Já em 1822, a primeira leva veio das tropas da Divisão Auxiliadora, expulsa do Rio de Janeiro (no enfrentamento que ocorreu após o Dia do Fico). Dois transportes dessa unidade conseguiram se separar da esquadra que

ia a Salvador e desembarcar 166 soldados nesta cidade (DIAS TAVARES, 1977, P. 62).

Na sequência, houve duas levas de reforços importantes em agosto e outubro de 1822, as quais, inclusive tiveram impacto político direto na decisão de D. Pedro em declarar a Independência. Em 7/8/1822, Madeira recebeu 620 soldados do 2º Batalhão do 1º Regimento de Infantaria Portuguesa (ARAÚJO PINHO, 1968, P. 41). Esse reforço fora acompanhado da chegada de novos elementos navais, passando Madeira a contar com as Corvetas *Dez de Fevereiro*, *Regeneração*, *Restauração* e *Conceição Oliveira* (depois *Constituição*), e os Brigues *Audaz* e *Prontidão*<sup>2</sup>. A Fragata *Constituição* estava sendo, na época, aparelhada e armada no arsenal da Bahia e entraria em serviço posteriormente.

Logo depois, em outubro de 1822, chegou à Bahia a esquadra portuguesa, que passou a ser comandada pelo Almirante José Félix Pereira de Campos. Eram dez navios de guerra que transportavam três batalhões de reforço para Madeira e comporiam a base da defesa naval portuguesa. Madeira, no final de 1822 e início de 1823, chegaria a ter quase 10 mil soldados e uma força naval composta por quase 5 mil marinheiros e 500 canhões, incluindo 1 nau, 2 fragatas, 5 corvetas e 9 brigues. A relação das embarcações portuguesas variou ao longo do período, em razão de rotações e substituições.

Do outro lado, D. Pedro teve igualmente de organizar as forças terrestres e navais que sustentaram a construção de sua base no Rio de Janeiro, que combateu na Guerra de Independência e que assegurou a unidade territorial do Império brasileiro no mesmo traçado do Reino do Brasil. Naquele período de 1822-1823, um dos maiores desafios do regente, depois imperador, foi exatamente organizar Forças Armadas eficientes. O príncipe envolveu-se pessoalmente nesse esforço, trabalhando sobre a organização

das unidades, na administração, finanças e planejamento. Em 2 de maio de 1822, a Secretaria da Guerra foi separada dos Negócios Estrangeiros por decreto.

Houve uma série de medidas legais de estruturação das novas forças.<sup>3</sup> Várias medidas deixavam claro o clima belicoso, incluindo ultimatos para que as tropas pró-Lisboa partissem, em 18 de setembro e 21 de outubro de 1822.<sup>4</sup> Uma das medidas mais contundentes – e mais representativas do estado de guerra entre o novo Império e o Reino de Portugal – foi a emissão de regras para o curso contra os navios portugueses.<sup>5</sup> Também houve esforços diplomáticos tanto para evitar o favorecimento a Lisboa quanto para obter os insumos militares. Foi necessário comprar navios, armas, pólvora e, em dado momento, recrutar tropas estrangeiras.<sup>6</sup>

O financiamento de todo esse esforço de guerra foi realizado localmente, seja pelos partidários do Rio de Janeiro, seja pelos habitantes das outras Províncias. Recorreu-se a impostos alfandegários e a contribuições das Províncias que apoiavam D. Pedro. Também foram realizados empréstimos no exterior, particularmente para a compra de meios e contratação de pessoal para a Marinha. Grande parte da mobilização financeira feita no Rio de Janeiro resultou em significativa dívida interna, fundamentalmente recaída no Banco do Brasil (RODRIGUES, 2002, p. 317). Outras coletas foram realizadas posteriormente. No caso da Marinha, foi lançado, por decreto de 28 de janeiro de 1823, programa de contribuições voluntárias para a organização e a aquisição de meios (LEITÃO DE CARVALHO, 1947, P. 7).

Ao longo de todo 1822, o regente liderou esse esforço de preparação da tropa aproveitando-se tanto da estrutura militar presente no Rio de Janeiro quanto de adesões pontuais, inclusive de muitas tropas que chegavam da Europa. No caso do

Exército, foi necessário “mobilizar os novos batalhões, necessários para combater os portugueses” (DARÓZ, 2011, P. 10). As tropas à disposição do Rio de Janeiro eram fundamentalmente a 2ª linha, a Milícia, que foram convertidas em 1ª linha. Outros efetivos lutaram nas Províncias ainda sem estarem incorporados oficialmente ao comando central, tornando parte da guerra um combate por procuração, como se deu no Piauí e no Maranhão. Na Bahia, principal ponto estratégico do território brasileiro, a guerra iniciou-se igualmente na improvisação e na organização local, mas em poucos meses passou a ser conduzida sob o comando unificado do Rio de Janeiro.

Aquelas tropas “semirregulares” são recordatórios de que, paralela e simultaneamente a todo o processo no Rio de Janeiro, desenrolavam-se de forma autônoma as disputas nas Províncias brasileiras, influenciadas pela polarização entre Lisboa e o Rio de Janeiro. Também representavam forças que não eram “naturalmente” ligadas ao Rio de Janeiro e que, de fato, se voltaram contra ele nos anos seguintes, por exemplo, na Confederação do Equador, em 1824. Os pormenores da mobilização da força terrestre podem ser encontrados em Franchini Neto (2019).

Por essa razão, um dos esforços importantes do período era o de centralizar o comando no Rio de Janeiro. Os estrangeiros tiveram um papel importante nesse ponto, particularmente Pierre Labatut no comando do Exército Pacificador da Bahia, e o Almirante Cochrane, na Marinha. As medidas incluíam não apenas armas e homens, mas também o controle das operações. Com isso, José Bonifácio teria rejeitado o Brigadeiro Alves Branco Moniz Barreto para comandar o “Exército Pacificador”, por considerá-lo próximo dos dirigentes locais, o que ameaçava o controle da operação pelo Rio de Janeiro (PELEGRINO, 1980, P. 293). Optou, então, por Pierre Labatut, francês que já vivia no Brasil.

Como no caso do Exército, a presença da Corte, a partir de 1808, implicou a criação de toda uma estrutura de comando, logística e formação da Marinha no Rio de Janeiro. A capital carioca transformou-se no centro do comando terrestre e naval português. Estabeleceu-se um Conselho do Almirantado, uma Intendência, Contadoria, Quartel-General, Academia de Guardas-Marinha, uma Brigada Real (Fuzileiros Navais) e uma Biblioteca (MAGALHÃES, 2001, pg. 238).

Muito dessa estrutura ainda se encontrava na capital carioca em 1822. Segundo Brian Vale, observadores estrangeiros eram críticos do funcionamento desse aparato burocrático, tido como lento e ineficaz, mas o exame dos arquivos mostraria “uma maquinaria eficiente e bem administrada” (VALE, 2005, p. 32). Essa base foi importante para a organização de uma força naval para o Rio de Janeiro, principalmente a partir da nomeação do Capitão de Mar e Guerra Luís da Cunha Moreira como Ministro da Marinha, em 28 de outubro 1822.

Ao contrário do Exército, no entanto, a Marinha contava com menor participação dos nascidos no Brasil. A composição inicial da Marinha Imperial tinha 10 almirantes, 13 capitães de mar e guerra, 22 capitães de fragata, 27 capitães-tenentes, 18 primeiros-tenentes, 42 segundos-tenentes, 14 guardas-marinhas (FROTA, 1986, P. 8). Era número insuficiente, mesmo não se tendo em conta as desconfianças que poderiam surgir sobre a confiabilidade desses oficiais no combate contra seus camaradas que haviam optado por Lisboa. Em uma segunda fase de desenvolvimento da força naval, como veremos abaixo, novas incorporações seriam realizadas, inclusive de estrangeiros.

Em termos de meios navais, o núcleo inicial da Marinha Imperial, desenvolvido ainda quando D. Pedro era regente, con-

tava com a Fragata *União* (posteriormente *Ypiranga*), as Corvetas *Maria da Glória* e *Liberal*, além de alguns brigues, escunas, navios-transporte e canhoneiras. A Nau *Martim de Freitas*, que se encontrava em reparos no arsenal do Rio de Janeiro, foi incorporada posteriormente, em 10 de novembro de 1822. Havia também um Batalhão da Brigada Real da Marinha, antecessor dos atuais Fuzileiros Navais. Em 24 de outubro de 1822, decreto de D. Pedro reorganizou a unidade, que passou a se denominar Batalhão de Artilharia da Marinha. Contava com 54 oficiais, 74 sargentos, 71 cabos e 3.759 soldados artilheiros, além de músicos (BIELINSKI, 2008).

Na passagem da esquadra transportando as tropas do General Francisco Maximiliano de Sousa (que substituiriam as tropas de Avillez no Rio de Janeiro, mas terminaram impedidas de desembarcar, salvo aquelas que aderiram ao regente), em fevereiro de 1822, a Fragata *Real Carolina* foi conquistada pelo Rio de Janeiro e mais tarde renomeada *Paraguaçu*. Essa embarcação, junto com uma charrua, fez importante serviço de buscar os soldados pernambucanos em Montevideu e levá-los ao Recife, muitos dos quais posteriormente reforçariam a tropa pernambucana enviada à Bahia.

Em fins de 1822 e início de 1823 deu-se o esforço mais intenso de fortalecimento da Marinha, com a compra de novos meios, com a chegada de Cochrane e com o recrutamento de estrangeiros. D. Pedro contou, nesse processo, com amplo apoio. Em dezembro de 1822, o *Correio Braziliense* defendia o esforço de se transformar a capacidade das forças navais da recém-criada Marinha de Guerra:

(...) julgamos que as forças navaes do Brasil se não devem limitar aos pequenos esforços, que se precisam agóra, para contender com a mesquinha

esquadra de Portugal: requer-se outrossim, que se preparem d'ante mão vasos, muniçoens e gente, para constituir tal marinha de guerra, que sirva para proteger eficazmente o Brazil, nas futuras dificuldades, que se lhe suscitarem, e não poucas prevemos nós.<sup>7</sup>

Entre a adesão de navios da Marinha portuguesa, a construção de embarcações nos estaleiros brasileiros e os esforços de compra de meios e de equipamentos no exterior, especialmente no Reino Unido e nos EUA, a força naval cresceu. As aquisições passaram a ser feitas por diferentes meios, da aquisição no Brasil ou no estrangeiro, à captura. Aproveitaram-se oportunidades que haviam aparecido no próprio Rio de Janeiro, como a contratação do Comandante norte-americano Jewet, que chegou ao Rio de Janeiro com o *Maipu*, comprado no Chile, e o caso da *Maria da Glória*, embarcação encomendada também pelo Chile e que, por diferenças financeiras, foi desviada para o Rio de Janeiro. Comandou-a o Capitão francês Beaupaire.

Paralelamente, foram feitos esforços de recrutamento no Reino Unido, que tiveram sucesso, com mais de 500 marinheiros e oficiais, contratados por soldos vantajosos em ação liderada pelo representante do Império em Londres, Caldeira Brant, pelo cônsul em Liverpool e por James Thompson, ex-oficial britânico. O processo não foi simples, dado que havia legislação britânica que impedia a incorporação de nacionais em outras Forças Armadas. Exemplo das dificuldades foi a contratação de John Taylor, em 1823, que sofreu com resistências ativas do governo britânico, mas terminou, após sérias dificuldades, atuando na Marinha Imperial.<sup>8</sup>

Além de oficiais e marinheiros, havia interesse na contratação de um novo comandante, com força militar e que res-

pondesse diretamente ao imperador. O primeiro contato com Thomas Cochrane, conhecido marinheiro das guerras napoleônicas e das independências na América Espanhola, foi realizado por meio do cônsul brasileiro em Buenos Aires (COCHRANE, 2003, p. 37). Foram feitas promessas importantes de dinheiro e honrarias, as quais suscitariam, após sua chegada ao Brasil, longa querela com o governo brasileiro, que inicialmente não as cumpriu.

Conta Cochrane que, insatisfeito com sua situação no Chile, considerava partir para a Grécia, para lutar do lado dos independentistas daquele país. Terminou por aceitar a proposta brasileira, que lhe prometia, segundo as informações do cônsul em Buenos Aires, no mínimo as mesmas vantagens que os governos da América Espanhola lhe haviam oferecido (GUEDES, 1973, p. 207).

Em comunicado a Viena, o diplomata austríaco Mareschal afirmou ter escutado de José Bonifácio que Cochrane era o “homem que se precisava”.<sup>9</sup> Bonifácio mantinha uma postura mais ofensiva com relação à tropa portuguesa do que D. Pedro, tendo logrado convencer o jovem imperador à ação. Esperava, para tanto, tal sucesso do escocês a ponto de estimar que, em seis meses, Cochrane estaria em frente ao Tejo. Livrando-se do que via como um exagero da autoridade brasileira, Mareschal concordava que o cerco à Bahia não traria dificuldades, pois, a esquadra portuguesa poderia ter bons marinheiros (e em grande número), mas seus oficiais, em contrapartida, “são pouca coisa”.

Concluída a negociação e acompanhado de 11 oficiais ingleses e espanhóis (incluindo Greenfell, Sheperd e Clewley), Cochrane chegou ao Rio de Janeiro em 13 de março de 1823. Por essa época, operações terrestres importantes ocorriam ao longo de toda a linha de cerco sobre Salvador. Montevideú também

estava sitiada e o Piauí (no que envolvia Ceará, Maranhão e Pará) conflagrado.

O trabalho inicial do novo comandante dividiu-se na preparação da esquadra e na resolução de disputas burocráticas com o Ministério brasileiro. Cochrane relata ter ficado satisfeito com a Nau *Pedro Primeiro* e com a Fragata *Piranga* (2003, p. 40). Entre as inspeções da esquadra que se aprontava, Cochrane envolveu-se na primeira disputa com o governo. As promessas financeiras não foram imediatamente atendidas e a posição hierárquica oferecida tampouco correspondia ao acordo. Contra as promessas, ofereceu-se ao escocês apenas um posto de almirante português, com baixo salário. Ameaçando deixar o serviço, em gestões junto a José Bonifácio, Cochrane logrou reverter a situação, receber o que pretendia. Para ele foi criado, em 26 de março de 1823, o cargo de “Primeiro Almirante”, que só por Cochrane seria usado.

O caso fora resolvido, mas não afastava uma tensão com o Ministro da Marinha, que se manteria mesmo após as operações. Após a guerra e principalmente no julgamento das presas navais (principal fonte de renda dos marinheiros), Cochrane – transformado em Marquês do Maranhão – se indisporia ainda mais com as autoridades brasileiras, vindo a escrever sua Narrativa de Serviços como peça de justificativa da cobrança da dívida que estimava ter o Brasil para com ele.

Antes de toda essa controvérsia, os novos esforços de compra, captura e adesão de novos navios, busca por tropa no próprio Império e no estrangeiro, incluindo Cochrane, resultou em um avanço importante na Marinha Imperial e na preparação da primeira esquadra para uma operação militar na Bahia. Foi exatamente nessa esquadra que se deu, em 10 de novembro, o içamento da bandeira do Império na Nau *Pedro I*, navio capitânia de Cochrane.

Após mais alguns meses de preparativos, a esquadra partiu em 2 de abril de 1823 para a Bahia (segundo o diário do Capelão da esquadra, a partida teria ocorrido no dia 1º). Cochrane menciona, em sua *Narrativa de Serviços* (2003, p. 45), o decreto de 19 de março de 1823, pelo qual ficavam assignadas a seu serviço a Nau *Pedro I*, as Fragatas *União* (*Ypiranga*), *Niterói* e *Real Carolina* (depois *Paraguassu*), as Corvetas *Maria da Glória* e *Liberal*, o Brigue *Guarani*, e as Escunas *Real* e *Leopoldina*.

O almirante registra, entretanto, ter partido em 3 de abril, com apenas quatro embarcações, a *Pedro I*, a *Ypiranga*, a *Maria da Glória* e a *Liberal*, ademais do apoio logístico do *Guarani* e do *Real*. Posteriormente se uniram à esquadra, na Bahia, a Fragata *Niterói*, os Brigues *Cacique* e *Caboclo*, o Brigue-Escuna *Rio da Prata*, os quais ainda estavam em preparação, quando da partida. Cochrane avaliava positivamente a situação dos quatro navios principais, especialmente a Nau *Pedro I*, mas desconfiava da qualidade da marinhagem. Elogiava a situação da *Maria da Glória*, navio de origem norte-americana, que não era necessariamente o mais apropriado para o serviço, mas que contava com parte da tripulação de origem francesa e era comandado por Beaupaire.

A esquadra que partiu para a Bahia totalizava, assim, cerca de 280 canhões e aproximadamente 2 mil marinheiros.<sup>10</sup> O interessante é que essa força não compreendia toda a Armada Imperial, seja por embarcações que se encontravam em outras missões, seja pelas posteriores incorporações, ao longo de 1823, incluindo as presas. Como é corriqueiro em Organizações Militares, algumas embarcações se encontravam em manutenção ou incapacitadas de utilização. Outras estavam em missões distintas. Cochrane viu tão pouca utilidade em algumas unidades que decidiu transformá-las em “burlotes”, ou seja,

navios incendiários que eram jogados sobre os inimigos.

Ao final do conjunto de operações militares, a Marinha brasileira que saiu da Guerra de Independência era significativa, mesmo em comparação com algumas congêneres europeias (excluindo, logicamente, a esquadra britânica), variando entre 380 e 500 canhões. Ao longo de todo o período persistiram problemas com o recrutamento de oficiais e marinheiros. Mais importante para o período, a Marinha Imperial não parou de se expandir a partir de 1823. Já em 1824, a Armada brasileira tinha 48 navios e 620 canhões. Mais um ano e, em 1825, eram 65 navios, com 690 canhões, e outras 31 pequenas lanchas armadas.<sup>11</sup>

Da Marinha portuguesa, portanto, veio a base da Armada, mas, no período 1822-1825, a Marinha brasileira mais do que duplicou de tamanho, por meio das aquisições, apresamentos, e contratação de novos Corpos de Marinha, no Brasil e no exterior. Tornou-se, nessa época, segundo a avaliação de Brian Vale (2005, p. 31), a força naval mais poderosa das Américas (mesmo em comparação aos EUA).

### **A MARINHA IMPERIAL EM AÇÃO: TRÊS TEATROS DE OPERAÇÕES E A RELEVÂNCIA DO PODER NAVAL**

A Guerra de Independência do Brasil envolveu uma série de operações militares que tinham como objetivo a resolução do conjunto de conflitos que se desenvolveu no período, tanto conflitos locais e regionais pelo poder quanto a disputa entre Lisboa e Rio de Janeiro pelo controle do processo político constitucional e o controle sobre o Reino do Brasil. Para Lisboa, enfrentava-se uma rebelião que deveria ser combatida em todo o território

Diferentes conflitos – como ocorrido em Pernambuco, em 1821 (Revolta de

Goiana, pró-vintismo, mas contra o governador Luís do Rego), Bahia e outros – estouraram, sendo gradualmente absorvidos pela disputa maior, particularmente após o 7 de setembro. Houve casos em que breves mobilizações militares foram suficientes para solucionar a questão, como a retirada do General Avillez e sua tropa do Rio de Janeiro, em janeiro-fevereiro de 1822, outros nos quais os conflitos levaram à violência local, com influências regionais e tendência à prevalência de um dos lados, como se deu no Ceará, pró-D. Pedro, ou no Maranhão, pró-Cortes de Lisboa.

Em algumas Províncias, no entanto, fosse pelo equilíbrio das forças locais, fosse o caráter estratégico da área, passaram a receber influência direta das capitais, que incentivaram a ação militar “por procuração”, com a mobilização das forças locais, ou uma intervenção direta, com o envio de tropas de outras regiões e da Europa. No primeiro caso, temos o teatro de operações Norte, que envolveu Ceará, Pernambuco, Piauí, Maranhão e Pará, incluindo todo o território da Amazônia, ou seja, mais da metade do que hoje é o Brasil. Na Cisplatina, as tropas portuguesas que se encontravam na Província se dividiram entre Rio de Janeiro e Lisboa, combatendo pelo controle da região. E, finalmente, na Bahia se jogou a partida principal, como veremos abaixo.

### ***A disputa-chave: a Bahia e a necessidade da Marinha***

A batalha pela Bahia foi o ponto central da guerra. A Província tinha grande população, sua economia era relevante, principalmente nas exportações, e Salvador, ex-capital, praticamente competia em importância com a atual capital, o Rio de Janeiro. Mais do que as características da Província em si, tratava-se de área estratégica, ponto do território que permitia a

projeção tanto para o Norte quanto para o Sul. Em 1822-1823, quem terminasse dominando o território baiano teria influência direta sobre o futuro das Províncias do Norte, inclusive de Pernambuco.

Tanto Lisboa quanto o Rio de Janeiro gradualmente compreenderam esse quadro estratégico e realizaram esforços para ganhar a Bahia, com a mobilização militar vista acima, que não foi de pequena monta. Lisboa realizou importante esforço de envio de tropas ao longo de 1822-23, que poderia ter continuado, não fosse o golpe da Vilafrancada (maio de 1823), movimento militar iniciado por D. Miguel, que levou ao fechamento das Cortes Constitucionais de Lisboa e o retorno do poder absoluto de D. João VI.

A partir de julho de 1822, o Rio de Janeiro também entrou diretamente na disputa. Tentou, inicialmente, negociar a saída das tropas pró-Lisboa, (inclusive com negociações secretas<sup>12</sup>), mas preparou-se para a guerra, com o envio de insumos e tropas. Labatut partiu para a Bahia em 14 de julho, com cerca de 300 homens e importante carga militar. O Rio de Janeiro definitivamente escolhia o confronto.

A viagem foi tranquila até as proximidades da Bahia, onde seus navios se encontraram com a frota portuguesa, em 5 de agosto. Uma tempestade impediu o combate, levando as forças brasileiras a desembarcar em Maceió, em 21 de agosto de 1822. Também passaram por Sergipe, que foi incorporado ao Império, e chegaram ao Recife, onde Labatut, apesar de relatar ter sido “mal recebido”,<sup>13</sup> obteve apoio de cerca de 700 soldados comandados pelo Major Falcão Lacerda, aos quais se juntaram, também, 200 soldados da Paraíba.

O conflito baiano, nesta época, já era aberto, tendo se iniciado em fevereiro daquele ano, entre forças que inicialmente haviam apoiado o vintismo, mas gradualmente se dividiam, fosse por questões lo-

cais, fosse por disputas políticas relacionadas ao debate nas Cortes Gerais. Quando estas resolveram substituir o Brigadeiro Freitas Guimarães – nascido nas Américas, líder do movimento pró-Revolução do Porto na Bahia e então Governador das Armas – pelo General Madeira, houve uma divisão das forças, que combateram em fevereiro na cidade, com vantagem para as tropas de Madeira, fiéis às Cortes.<sup>14</sup>

Os derrotados partiram para o interior, concentrando-se especialmente na cidade de Cachoeira que, em 25 de junho, buscou aliança com D. Pedro. Em outras palavras, acabou prevalecendo a lógica de que “o inimigo do meu inimigo é meu amigo”. A decisão de Cachoeira tornou o conflito região inevitável. Entre fevereiro e novembro de 1822, os combates passaram a ser regulares, mas essencialmente entre forças locais.

As operações concentraram-se gradualmente em duas áreas principais. A primeira era o caminho que ligava Salvador ao interior, composto por estradas cujo controle permitia impor um bloqueio à capital. Nesta zona, houve combates ao longo dos meses de julho a outubro, tendo as tropas pró-Rio de Janeiro tido sucesso na ocupação de pontos estratégicos que bloquearam a capital baiana (que passaria a ser suprida principalmente pelo mar).

A segunda área foi a Baía de Todos os Santos, onde ocorreram diversos combates, especialmente em torno da Ilha de Itaparica. Tropas da Legião Lusitana, unidade militar enviada por Lisboa em 1821, chegaram a invadir a ilha em julho de 1822, mas cometeram o erro de evacuar, permitindo o controle das forças pró-Rio de Janeiro. No mesmo mês, outra flotilha portuguesa tentou sem sucesso avançar sobre a cidade de Nazaré, a partir do Funil, uma estreita passagem de mar entre Itaparica e o continente, mas foi rechaçada. A vitória no Funil foi essencial para a manutenção da zona sul do Recôncavo Baiano.

O processo de “nacionalização” do conflito, com as levas de tropas chegadas de Lisboa em agosto-outubro e de Labatut em novembro não alterou a dinâmica do teatro de operações. O reforço permitiu o General Madeira a partir para a ofensiva. Na tentativa de romper o cerco a Salvador, Madeira movimentou-se na Batalha do Pirajá (8 de novembro), uma ofensiva terrestre e naval que não logrou o resultado esperado. Também houve ofensivas navais sobre o recôncavo, particularmente sobre Itaparica (em janeiro de 1823), mas gradualmente a iniciativa passou para o lado brasileiro.

As ofensivas de Labatut tampouco foram eficientes, com as operações terrestres gradualmente desembocando em uma violenta guerra de fricção. Houve uma degradação dos dois lados, com Madeira concentrando gradualmente o poder, em detrimento das autoridades civis, ao passo que os conflitos entre os grupos locais e Labatut, este fiel ao Rio de Janeiro, levaram à queda do general e sua substituição pelo Coronel Lima e Silva, tio do futuro Duque de Caxias (que lutava naquele conflito) e então comandante do Batalhão do Imperador, enviado pelo Rio de Janeiro no início de 1823. A chegada dessa unidade requereu, ademais dos transportes navais, uma operação de diversão, para evitar um confronto com as forças navais de Madeira.

A ruptura desse impasse terrestre veio pelo mar. A entrada em cena da esquadra brasileira comandada por Thomas Cochrane, em 1º de maio de 1823 rompeu, efetivamente, o cerco e ofereceu às forças brasileiras vantagem estratégica determinante.

É preciso, ainda assim, inserir sua atuação dentro de contexto que não implique diminuição do papel dos outros elementos que participaram da guerra, seja no apoio político, seja no logístico e, principalmente, no combate aos

partidários das Cortes de Lisboa por via terrestre. A força naval complementou a ação terrestre ao romper um cerco sobre Salvador que já era desfavorável às forças de Madeira, desgastadas por tempos de guerra terrestre.

Em 21 de março de 1823, o Primeiro Almirante Thomas Cochrane arvorou sua bandeira no navio capitânia, a Nau *Pedro Primeiro*. O Primeiro Almirante não utilizou, no entanto, todos os meios colocados à sua disposição. Temeroso com a qualidade de algumas embarcações e de suas tripulações, decidiu levar alguns navios para servirem apenas como “burlotes” (embarcações sem tripulação e cheias de combustível, para incendiar as embarcações inimigas), como foi o caso dos Brigues *Real* e *Guarani*.

A esquadra contou, por fim, com 9 embarcações, algumas das quais se juntaram posteriormente à unidade: Nau *Pedro Primeiro*, Fragatas *Piranga* (comandada por Jewett), *Real Carolina* (Manoel Gonçalves Lima) e *Niterói* (John Taylor), Corvetas *Maria da Glória* (Beaurepaire), Brigues *Guarani* (Antonio Joaquim Couto) e *Real* (Justino Xavier), e Escuna *Leopoldina* (Francisco de Sá Lobão). Eram aproximadamente 2 mil marinheiros e 280 peças de artilharia.

Em 29 de março de 1823, foi publicada Proclamação de D. Pedro, determinando o bloqueio a Salvador, por terra e por mar. A esquadra tinha seu destino e suas ordens. Segundo Mareschal, o projeto de Cochrane era chegar à Bahia e, aproveitando-se do efeito surpresa de sua chegada, avançar sobre a esquadra portuguesa.<sup>15</sup>

Após solenidade de partida, que contou com a presença dos imperadores a bordo da *Pedro Primeiro*, a esquadra de Cochrane partiu para a Bahia em 3 de abril de 1823. A partir desse momento, inicia-se o relato do capelão da esquadra, Frei Paixão e Dores (1938), que manteve diário sobre a operação. O capelão relata um trajeto calmo,

mas com algumas dificuldades de ventos. Também menciona o esforço de aproximação entre oficiais ingleses e brasileiros. Houve poucas novidades, salvo alguns feridos por acidentes. Cochrane busca trabalhar na coesão da esquadra, com ordens para que os navios navegassem mais aproximados. Também eram realizados diversos adestramentos. A Bahia foi avistada em 1º de maio de 1823, dois dias antes da última grande operação terrestre comandada por Labatut e antes da crise que levou à sua prisão. Um confronto entre as duas esquadras tornou-se inevitável e chegou rapidamente.

Na manhã de 4 de maio de 1823, Cochrane recebeu a informação de que três navios “grandes” haviam sido avistados. Eram, na verdade, 13 embarcações da esquadra portuguesa, que seguiam no sentido norte, em direção a Salvador. Cochrane partiu para o ataque. Segundo o relato do comandante das forças portuguesas, Almirante João Félix, de 26 de maio de 1823, a esquadra saiu completa de Salvador em 30 de abril.<sup>16</sup> Nada aconteceu até o dia 4, quando foram avistadas as 7 embarcações de Cochrane:

A nossa esquadra estando formada em duas Columns, assim como hera a ordem em que Navegava, mandei fazer sinal de encurtar as distancias, e a Columna de Sotavento para seguir para vante cingindo o Vento para depois virando no outro bordo (quando para isso se lhe fizesse sinal) ganhar barlavento do inimigo metendo-o entre dois fogos, em quanto a Columna de barlavento hia arribando incencivelmente para dar áquela a posição vantajosa para esse fim.

Os navios brasileiros vieram em diagonal e tentaram cortar a linha portuguesa, aproveitando-se de uma brecha para ata-

car os quatro navios da retaguarda. Cochrane repetiu, nessa ação, “a mesma manobra tantas vezes executada por Nelson com o mais feliz êxito, porem manobra que depende de circunstancias de disciplina e valor”.<sup>17</sup> Segundo o Frei Paixão e Dores (1938, p. 34), a manobra deixou Cochrane satisfeito, a ponto de lhe dizer, pouco antes do encontro dos navios, “Sr. Cura, metade de la Escuadra inimiga és nuestra, por que me voi cortar sua linea”.

A situação da linha portuguesa prometia, de fato, uma vantagem importante a Cochrane. Pouco depois das 11h começaram os ataques. Cochrane atacou a *Princesa Real* (3º navio da coluna), dando uma descarga de artilharia. De sua parte, o comandante da *Princesa Real*, Francisco de Borja Pereira e Sá, registrou a seus superiores em Lisboa que, vendo que a *Pedro Primeiro* intentava “passar impunemente pela minha popa”, deu um grito de “Viva a Constituição” e mandou romper fogo, o que principiou “um terrível fogo de artilharia com bala de metralha e de mosquetaria”.<sup>18</sup>

Evitando um desembarque, a *Princesa Real* continuou o fogo de artilharia, que, após um tempo, passou a não ser respondida pela *Pedro Primeiro*. Pereira e Sá informou ter tentado perseguir a nau inimiga, mas sofreu ataque da Fragata *Ipiranga*, que lhe provocou sérios danos. Foram aproximadamente 10 minutos de combate, segundo Pereira e Sá, que resultaram em 5 mortos e 12 feridos dentre a tripulação da *Princesa Real*.

A retirada mencionada pelo comandante da *Princesa Real* se deu em razão de Cochrane ter constatado, já no início do combate, estar acompanhado apenas pela Fragata *Ipiranga*. Para piorar a situação, parte da tripulação se revoltou: dois dos marinheiros responsáveis por transportar a pólvora interromperam o fornecimento e ainda impediram que os demais cumprissem a instrução.

No meio de sua manobra, desse modo, o almirante brasileiro ficou sem possibilidade de ação. À parte a *Ipiranga*, as outras embarcações haviam perdido capacidade de combate pela recusa da marinhagem em manobrar contra a esquadra portuguesa. Segundo relatou o Almirante João Félix, os outros navios da esquadra brasileira ficaram a distância e “por isso infelizmente tão bem escaparão”. Apesar dos esforços dos oficiais, a tripulação chegou a ameaçar entregar os navios, se houvesse insistência.

Cochrane suspendeu, então, a ação e se retirou, beneficiando-se de um temporal que impediu qualquer possibilidade de contra-ataque da esquadra portuguesa. Ao fim do encontro, a esquadra brasileira tinha 17 mortos e vários feridos, aos que se somaram os 5 mortos e 12 feridos da *Princesa Real*.

A batalha não fora resolvida, mas suspenso, do lado brasileiro, pela recusa dos marinheiros em lutar, e, do lado português, pela desvantagem tática e pelas avarias sofridas. A esquadra portuguesa chegou a avistar os navios de Cochrane no dia seguinte, sem ter havido confronto. Contrariado, Cochrane enviou informações a vários interlocutores, inclusive a José Bonifácio, a fim de explicar o ocorrido.

Avaliando o resultado da batalha naval de 4 de maio, Cochrane resolveu mudar de estratégia. Procurou, em primeiro lugar, uma base de operações, ao que foi escolhido o Morro de São Paulo, após conversa com os pescadores da região, sobre as qualidades do porto e a disponibilidade de práticos. Em 8 de maio de 1823, a esquadra fundeou no local e iniciou trabalhos de preparação e organização da base, sem que operações caça a navios militares e civis fossem interrompidas.

Mais importante, o comandante da esquadra brasileira empreendeu reorganização de suas forças, a fim de evitar os

mesmos problemas de 4 de maio de 1823. Nesse processo, a *Pedro Primeiro* recebeu boa artilharia e passou a contar com 82 peças e 900 homens, reforçados pelas embarcações de Taylor e Jewett, além da transformação de algumas embarcações em burlotes. A vantagem da nova base era servir como ponto de lançamento tanto para caça de presas (que foram muitas, no que Cochrane contava para ter rendimentos) quanto para pressionar Madeira e João Félix, ao mesmo tempo em que os navios brasileiros tinham um ponto defensivo eficiente. Os brulotes estacionados ao longo da área defensiva acarretavam séria ameaça a um eventual ataque português.

O resultado da combinação defesa (Morro de São Paulo) e ação da *Pedro Primeiro-Maria da Glória* foi efetivo fechamento do bloqueio de Salvador e a supressão da vital linha de abastecimento da cidade por mar. Cochrane, com isso, evitou uma confrontação aberta e direta com a esquadra portuguesa, adotando postura ofensiva e ativa, de procurar momentos vantajosos para uma ofensiva. As embarcações que tentaram furar ou evitar o bloqueio foram apresadas e posteriormente se transformaram em objeto de disputa entre Cochrane e o governo brasileiro, quando a volta da influência “portuguesa” sobre D. Pedro alterou as regras do apresamento, que era uma das fontes de rendimento dos marinheiros.

A questão, agora, era como a esquadra portuguesa, que ainda se mantinha forte, reagiria. Ao final, a força naval de Madeira mostrou-se pouco agressiva, ou não agressiva suficiente no enfrentamento do bloqueio. Os navios pouco saíram do porto de Salvador, mesmo nos momentos em que as embarcações brasileiras passaram em sua frente, para reconhecimento (como ocorreu em 22 de maio).

Segundo o Almirante João Félix, em ofício de 26 de maio de 1823, a postura

defensiva e a decisão de não sair do porto teria sido tomada em conferência com Madeira, que lhe apontou para as “tristes circunstâncias da Cidade, provenientes da falta de mantimentos”. Madeira lhe disse que não teria pão para a tropa para além de 40 dias. Nesse cenário, o Governador das Armas teria ordenado que a esquadra portuguesa não mais saísse do porto, e que se abastecesse os navios com mantimentos. Era indício de que a esquadra estava sendo preparada para a retirada, o que levou João Félix a deixar o comando. O almirante reassumiu no dia seguinte, por pressão da guarnição e, em 25 de maio, conseguiu sair do porto com a esquadra. Em 26 de maio de 1823, toda a esquadra de João Félix aproximou-se do Morro de São Paulo para um ataque, que não se realizou.

A situação dos partidários de Madeira se tornou ainda mais precária no início de junho. Enquanto, no dia 3 daquele mês, o Coronel Lima e Silva realizava sua última grande ofensiva sobre as linhas de defesa terrestres, Madeira e João Félix receberam a notícia de que os brulotes que Cochrane preparava para jogar sobre a esquadra portuguesa estavam quase prontos. Essa informação, segundo um informante brasileiro que estava em Salvador (COCHRANE, 2003, p. 65), teria provocado grande “consternação” nos portugueses.

Ocorreu, então, a ação decisiva de Cochrane. Após informações de que mais uma ofensiva de João Félix contra o Morro de São Paulo havia sido adiada, o almirante, segundo seu próprio relato, decidiu aproveitar o momento de fraqueza e partir para a ofensiva, ainda que essa fosse mais psicológica do que militar. Em 12 de junho, realizou uma patrulha noturna dentro do porto de Salvador, com a *Pedro Primeiro*. Disfarçada de embarcação inglesa (como se apresentou no encontro com um navio português), passou por toda a frota militar portuguesa.

A *Pedro Primeiro* foi acompanhada da *Carolina* e da *Maria da Glória*. A nau encontrou, no porto, a *D. João VI* e a *Gamboa*, que perguntaram de onde vinham. Cochrane tentou convencê-los de que eram navios ingleses, o que suscitou dúvidas do lado português e um início de reação. Após quase ficar imóvel pela ausência de vento, uma forte chuva ajudou a *Pedro Primeiro* a se evadir. Ao regressar a sua base, Cochrane procurou acelerar ainda mais a finalização dos brulotes.

O almirante recebeu, então, notícias de que sua visita noturna teria provocado grande terror no inimigo e incentivado a decisão da retirada. Em 29 de junho, chegou-lhe a notícia de que os portugueses tencionariam deixar a Bahia, para dirigir-se a Santa Catarina ou Maranhão. Até que se efetivasse essa decisão, continuou o primeiro almirante a operar, agora para impedir que as forças portuguesas se transferissem para outra localidade do Reino. Ordenou à esquadra que continuasse as capturas e os ataques, ainda que não sobre o porto de Salvador. Cochrane também enviou um comunicado a Madeira, com a ameaça de que não tentasse nenhuma rota que não a partida a Portugal.

A ação naval resultou, então, no 2 de julho de 1823, quando toda a força portuguesa fez vela.<sup>19</sup> Para a Província da Bahia era o fim da guerra, mas no campo naval ainda não haviam terminado as operações. À saída do porto, a *Maria da Glória* passou a dar caça à esquadra portuguesa. A ordem era de atacar todos os navios com tropa, para que voltassem à Bahia como prisioneiros, impedindo-os de reforçar alguma outra tropa pró-Lisboa que ainda operava no Norte brasileiro. Juntaaram-se à caça outros navios brasileiros, inclusive novas incorporações.

O que seria uma mera retirada, transformou-se, desse modo, em um derradeiro confronto aberto. As forças portu-

guesas tentaram um contra-ataque, sem sucesso, contra a *Pedro Primeiro*, em 4 de julho. Novo confronto ocorreu em 16 de julho. Os embates se seguiram ao longo da primeira quinzena de julho, até se garantir que Madeira não se dirigiria ao Maranhão ou outra Província brasileira. A *Niterói* ainda seguiria a frota portuguesa por toda a travessia do Atlântico, até a embocadura do Tejo.

O principal resultado dos confrontos foi a captura de uma grande quantidade de navios de transporte. Alguns navios foram destruídos, outros incorporados à Marinha brasileira, que com isso ganhava em tamanho e em força. Cerca de 2 mil militares portugueses foram aprisionados e ficaram na Bahia, suscitando grandes debates sobre seu futuro na Assembleia Constituinte do Rio de Janeiro.

A ação da esquadra, portanto, não foi tão destruidora e mortífera quanto a guerra terrestre, mas teve o condão de romper o impasse. Seria difícil imaginar o resultado de 2 de julho, ao menos nesta data, sem o eficiente bloqueio marítimo realizado pela Marinha brasileira. Cochrane, por fim, desviou-se da Bahia para o Maranhão, aonde chegou em 26 de julho de 1823. Sua presença seria igualmente o elemento estratégico de resolução dos impasses no plano terrestre.

### **O teatro de operações Norte**

O cenário militar no Norte envolveu cinco províncias (Ceará, Piauí, Pernambuco, Maranhão e Pará). Pará e Maranhão, mais distantes física e politicamente do Rio de Janeiro (o Grão-Pará havia sido colônia separada até finais do século XVIII), mantiveram-se majoritariamente fiéis ao vintismo, e mostraram disposição em usar a força, dentro e fora de seus limites provinciais. O Piauí e o Ceará, por outro lado, foram muito influenciados pelo que se passava em Pernambuco e Bahia, que

ao longo de 1822 já se mostravam convulsionadas e dentro de uma dinâmica de escolha entre Rio de Janeiro e Lisboa.

Até finais de 1822, a região manteve-se apoiadora de Lisboa, ainda que os sinais de conflito político, particularmente internos às Províncias fossem claros, conforme a expressão de Arruda Machado da “quebra da mola Real da Sociedade”. Havia, tanto do lado do Rio de Janeiro quanto de Lisboa preocupações sobre a situação política da região, a ponto de Lisboa nomear um experiente militar, o Major Fidié, para o Governo das Armas do Piauí.

O militar recebeu ordens diretas de D. João VI para “manter-se” firme na Província, ponto de trânsito da Região Norte e sofria influências tanto do Maranhão e Pará, quanto de Pernambuco e Ceará.<sup>20</sup> Fidié chegou à capital piauiense Oeiras em 8 de agosto de 1822 e encontrou uma situação política degradada, que em breve explodiria: influenciado pelo que se passava no Ceará, a Câmara de Parnaíba emitiu, em 19 de outubro de 1822, apoio à Regência de D. Pedro, apesar de ainda advogar a união com Portugal. Essa decisão deu início ao conflito.

O movimento de Parnaíba não foi unânime, sofrendo com resistências no local e com a chegada (a pedido de alguns grupos) de tropas do Maranhão. Os partidários do Rio de Janeiro acabaram obrigados a fugir para o Ceará, fosse pela reação imediata, fosse pela notícia de que Fidié mobilizara a tropa, com o objetivo de sufocar rapidamente o movimento pró-D. Pedro. Em 14 de novembro de 1822, partiu em marcha de 660 quilômetros, com aproximadamente 1.500 homens. Atingiu Parnaíba em 18 de dezembro, ocupando a cidade sem resistências.

A estratégia de Fidié, no entanto, falhou, por duas razões. A partir de janeiro de 1823, os grupos pró-Rio de Janeiro que haviam fugido para o Ceará retornaram

ao Piauí após se reagruparem e obterem apoio cearense. Paralelamente, sob a liderança do Brigadeiro Silva Martins (que havia perdido eleições e, a partir dessa derrota, caminhou para o lado do Rio de Janeiro), ocorreu um levante de Oeiras, em 24 do mesmo mês, que proclamou D. Pedro Imperador. A junção desses dois movimentos levou à guerra.

Fidié decidiu voltar a Oeiras, para sufocar o movimento, partindo em 1º de março. Era um movimento que ocorria paralelamente à entrada no Piauí dos grupos pró-Rio de Janeiro, ambos convergindo para Campo Maior (CHAVES, 2006, P. 65). Após uma primeira escaramuça próxima à cidade de Piracuruca, em 10 de março, à margem da Lagoa Jacaré, em 13 de março de 1823, as duas forças se enfrentaram na área do Rio Jenipapo. Foram mais de cinco horas de batalha, durante as quais as tropas pró-Rio de Janeiro realizaram infrutíferos ataques frontais contra um eficaz sistema defensivo organizado por Fidié, sendo derrotadas.

A Batalha do Jenipapo está para o teatro de operações Norte como a Batalha do Pirajá para a Bahia. Mas mesmo vitorioso, Fidié havia consumido a maior parte dos seus insumos, tornando difícil o caminho a Oeiras.<sup>21</sup> Optou, então, por dirigir-se ao Estanhado, nas margens do Rio Parnaíba, onde recebeu ofício da Junta de Caxias (Maranhão) pedindo auxílio contra movimentos pró-D. Pedro na região. Fidié decidiu cruzar a fronteira (registrou dois combates no caminho, em 10 e 17 de abril), chegando a Caxias em 17 de abril, acompanhado por 700 soldados.

Iniciava-se, então, a segunda fase daquela guerra, agora no Maranhão, com as forças pró-Rio de Janeiro reforçadas pelos plenos poderes conferidos por D. Pedro para marcharem contra o Maranhão. Foram, na sequência, realizadas invasões sucessivas do Maranhão pelo lado pró-Rio

de Janeiro, que se desdobraram em três movimentos. O primeiro e maior recaiu sobre Caxias, que foi completamente cercada em 19 de junho. A situação gradualmente tornou-se insustentável (NEVES, 2006, p. 277). Com o insucesso militar, foram iniciadas negociações com as tropas de D. Pedro. Em 1º de agosto, as forças independentistas entraram em Caxias.

Ao mesmo tempo em que o drama do cerco de Caxias se desenrolava, os dois outros movimentos colocaram a capital, São Luís, em apuros. Um deles foi mais limitado, ao norte, com a captura de Carnaubeiras, vila maranhense próxima a Parnaíba. O outro ocorreu em Itapecuru-Mirim, em importante operação militar. Com a cidade conquistada, as forças pró-D. Pedro praticamente cortavam as ligações terrestres de São Luís. Na passagem de junho para julho de 1823, desse modo, a Junta maranhense se encontrava isolada, contando apenas com o apoio de vilas próximas e da via marítima.

Em meados de julho de 1823, no entanto, chegou a notícia do golpe da Vilafrancada, em Portugal, que acabava com o vintismo e as Cortes de Lisboa, com o retorno de D. João ao poder absoluto. A Junta maranhense não mudou de posição e tentou negociar, para ganhar tempo.

A estratégia poderia ter dado certo não fosse a entrada em cena de Cochrane. Já nos mares próximos de São Luís, Cochrane apreendeu o Brigue *Infante Dom Miguel*. Ao invés de aprisionar a tripulação, liberou o comandante do brigue, informando-lhe que toda uma esquadra estava a caminho. O oficial levou a notícia a São Luís, completada com cartas do almirante, de 26 de julho de 1823, nas quais ameaçava o uso da força.<sup>22</sup> Cercada por terra e por mar, a Junta maranhense não teve outra opção, oficializando a “adesão” da Província do Maranhão ao Império em 28 de julho de 1823.

Enquanto tudo isso se passava nos territórios do Maranhão e Piauí, a situação no Pará também estava convulsionada. Apesar de importante apoio ao vintismo e da firme postura da Junta Governativa, havia fissuras na sociedade e no governo. Em princípios de 1823, após quase dois anos de relativa estabilidade, a atuação de partidários da Independência se incrementou, influenciada pelo que ocorria na região. Após eleições municipais, em fevereiro de 1823, houve um golpe, favorável às Cortes, mas que desatou uma série de conflitos militares, inclusive em Marajó.

A Junta maranhense logrou resistir às revoltas pró-Rio de Janeiro, mas viu-se enfraquecida, especialmente em julho, quando chegou o navio *Palhaço* com a notícia da Vilafrancada. Um conselho reuniu-se em 5 de agosto, na tentativa de manter a situação inalterada até que fossem recebidas novas ordens.

Foi nesse contexto que apareceu John Grenfell, em 11 de agosto de 1823, “a única força externa que atracou em Belém”, tendo o governo tomado a chegada “como a oportunidade de os estratos dominantes restabelecerem a ordem” (MACHADO, 2006, p. 312). Grenfell foi convidado a desembarcar e, em 12 de outubro, Pará foi oficialmente incorporado ao Império.

Ao final, a incorporação do Maranhão e do Pará ao Império trouxe apenas uma aparência de unidade, já que os grupos favoráveis a Lisboa, ou mesmo independentistas, ainda eram fortes. Portugal manteria, até 1825, a alegação de que as Províncias estavam “ocupadas”. Cochrane retornaria ao Maranhão, em 1824, para conter nova revolta.

### **A Cisplatina**

A Cisplatina (hoje Uruguai), foi caso tão complexo quanto díspar do ocorrido no Norte-Nordeste, envolvendo um qua-

dro estratégico mais amplo, no qual, em 1821-1823, confluíram processos internos e externos. Havia, em primeiro lugar, a histórica disputa entre Portugal e Espanha pelo território então chamado Banda Oriental, desde pelo menos 1680, um permanente jogo diplomático-militar que mesmo os tratados que tentaram resolver a questão, principalmente o de Madri (1750 – favorável a Portugal) e o de Santo Idelfonso (1776, favorável à Espanha), não haviam logrado terminar com os confrontos.

Essa dinâmica ganhou novos contornos com a chegada da família real ao Brasil, que teria estabelecido projeto de reforçar a segurança da fronteira, em meio aos movimentos independentistas (a partir de 1810), particularmente a ação de Buenos Aires, que procurava incorporar todo o território do antigo Vice-Reinado do Prata no novo Estado. Em 1816, quando disputas entre orientais e a ação de Buenos Aires reverberavam na fronteira portuguesa, a Banda Oriental foi ocupada em ação militar levada a cabo pela Divisão de Voluntários d'El Rei, liderada pelo General Carlos Frederico Lecor (4.831 soldados de origem europeia e em 2-3 mil tropas americanas<sup>23</sup>). Em 1821, o Congresso da Banda Oriental votou pela incorporação ao Reino do Brasil, criando a Província da Cisplatina.

O principal problema foi que a Cisplatina, no momento em que se incorporava a Portugal, foi arrastada pelo terceiro processo, o conflito entre Rio de Janeiro e Lisboa. Em Lisboa, prevaleceu visão de que a manutenção das tropas na Província era importante, mas houve tom crítico a Lecor (FERREIRA, 2012, p. 132). Do lado do Rio de Janeiro, as reações foram claramente melhores e, em fins de fevereiro de 1822, Lecor aderiu à causa do Rio de Janeiro.

Com poder limitado, Lecor buscou uma saída política, com a retirada das tropas pró-Lisboa. Sem sucesso, o General deixou Montevidéu em 11 de setembro,

onde permaneceram os partidários de Lisboa, que passaram a ser liderados por D. Álvaro da Costa. Lecor foi por estes declarado “traidor”.

Apesar da clara divisão entre os dois campos, as operações militares foram evitadas no segundo semestre de 1822. No início de 1823, no entanto, as forças terrestres (cerca de 3-4 mil de cada lado), passaram a se movimentar. Com problemas logísticos, Lecor preferiu uma guerra de recursos, dando início, em 23 de janeiro de 1823, a um cerco de 17 meses, enfrentando uma Montevidéu bem fortificada. As hostilidades foram iniciadas em 29 de janeiro de 1823, sendo registradas ações importantes ao longo nos meses seguintes, em uma guerra de permanente atrito. A guerra na Cisplatina foi, com isso, uma guerra de atrito.

Também neste caso, o impasse veio pelo mar. Em agosto de 1823, finalmente se completara a esquadra comandada por Pedro Antonio Nunes, com seis navios, que a partir de outubro impôs cerco ao porto de Montevidéu. Em 21 de outubro de 1823, deu-se o breve, mas decisivo combate. D. Álvaro da Costa buscou romper o cerco realizado por Antonio Nunes e ordenou, para tanto, que os quatro navios à sua disposição zarpassem do porto.

O Comandante Pedro Antonio Nunes relatou ao Rio de Janeiro o combate que se iniciou ao nascer do sol.<sup>24</sup> Avistando o inimigo, Nunes fez sinal para levantar âncora e determinou manobra “não só para ganhar barlavento ao inimigo, como também para o afastar do porto”. Executada a manobra, as embarcações viraram sobre a frota portuguesa, “por contramarcha engajando o combate em bordos desencontrados”.

A primeira a abrir fogo foi a *Liberal*, ao qual responderam os portugueses. O *Real Pedro* atacou o *Conde dos Arcos*, sendo depois atacado pelo **General Lecór**. Nova passagem dos navios brasileiros foi reali-

zada, sempre com “vivo fogo”. O embate terminou apenas às 4 horas da tarde, com a retirada das forças portuguesas de volta ao porto de Montevideu. O Comandante Nunes informou tentativa de perseguir o inimigo, que não teve sucesso. Segundo seu relato, as embarcações brasileiras tiveram várias avarias, especialmente a *6 de Fevereiro* e a *Leopoldina*, que tiveram rombos em seus cascos, os quais, no entanto, não impediam a continuidade das operações. Também os navios portugueses ficaram avariados. Não houve mortos ou feridos do lado brasileiro. Os portugueses, por sua vez, registraram 6 mortos e 18 feridos.

Após o combate de 21 de outubro de 1823, a pequena esquadra portuguesa chegou a realizar uma nova tentativa de saída do porto, no dia seguinte, mas voltou atrás. Não havia mais capacidade pró-Lisboa para empreender uma ação decisiva. Sem acesso ao mar, a situação das tropas pró-Lisboa era inviável.

Assim, em razão das decisivas ações navais brasileiras, foram iniciadas negociações, que terminaram em 18 de novembro de 1823. A partida das forças portuguesas foi lenta, concretizando-se apenas em fevereiro de 1824. Ao final, os combates não haviam sido tão mortíferos, envolvendo algo como 100-150 baixas, dos dois lados.<sup>25</sup>

### ***A Confederação do Equador: a instabilidade permanece após a Guerra de Independência***

Ao tratarmos das operações militares no processo de Independência, haveria, em tese, que mencionar um quarto teatro de operações relacionado com o processo de Independência: a Confederação do Equador, em 1824. Nas interpretações tradicionais a Confederação do Equador (1824), revolta iniciada em Pernambuco, que se espalhou pelo Nordeste, particularmente no Ceará (mas não na Bahia), é

tratada como tema singular, separado da Independência. A dinâmica do conflito, suas motivações e personagens, no entanto, são indicativos de que havia ali um dos movimentos essencialmente ligados ao processo de emancipação. Eram forças de dispersão, que mostravam a fragilidade da construção do Império, cuja estabilidade institucional ainda demoraria muito a ser consolidada.

Por não se tratar, no entanto, de um problema político relacionado à disputa entre Lisboa e o Rio de Janeiro, com uso da força militar pelos dois lados, a Confederação do Equador não se insere necessariamente na Guerra de Independência, que dizia respeito ao enfrentamento com Lisboa. Basta registrar que, após a revolta estourar, em 2 de julho de 1824 (exato 1 ano após a saída das tropas portuguesas da Bahia), foi organizada tropa no Rio de Janeiro, que partiu para Pernambuco em 2 de agosto de 1824. A esquadra era comandada por Cochrane e levava 1,2 mil homens sob o comando do Brigadeiro Lima e Silva. Aos poucos, grupos fiéis à monarquia foram engrossando o contingente pró-Rio de Janeiro, que ultrapassou 3 mil soldados.

Cochrane também foi mobilizado para bloquear o porto de Recife, que contribuiu para a rendição. A esquadra de Cochrane ainda precisou seguir, depois, para o Ceará, a fim de atuar contra forças que tendiam à desagregação do Império ou que refletiam os problemas políticos da época. Outra operação foi necessária no Pará e no Maranhão, ao passo que, em 1824-1825, a Cisplatina vivia o preâmbulo da guerra. Outras Províncias também experimentavam a mesma situação, que continuou a ameaçar a unidade do Império, em 1825 (MELLO, 2014, p. 236).

Eram forças de dispersão, que se mantinham ativas, dentro da mesma dinâmica observada no processo de Independência,

e que voltariam a se manifestar principalmente no período da Regência. O que se observa, ao menos da perspectiva do processo que resultou no estabelecimento do Império brasileiro, é que a força militar, ao final, foi elemento essencial para preservar a unidade do novo Império, tendo a Marinha seu instrumento estratégico.

## **CONCLUSÃO**

A guerra na Independência brasileira envolveu pelo menos 60 mil militares, engajados em combates nos três teatros de operação e em outras localidades, ao longo de 1821-1824. Os números sobre baixas da guerra são imprecisos, mas teriam girado em torno de 3 a 5 mil mortos, milhares de feridos e prisioneiros, inclusive os mencionados cerca de 2 mil portugueses capturados após o conflito na Bahia e que permaneceram meses no Rio de Janeiro. As operações militares terminaram com a retirada dos Voluntários Reais da Cisplatina, no início de 1824, mas as hostilidades terminaram oficialmente apenas com o acordo de reconhecimento do Brasil por Portugal, em 1825. O acordo concluiu a Independência e a guerra, mas sofreu críticas significativas, especialmente a indenização paga.

Os problemas de uma emancipação, muito mais complexa do que a tradicionalmente ensinada, a heterogeneidade das regiões e de sociedades, os projetos e interesses políticos distintos tornaram as operações militares parte indissociável de um projeto de manutenção do território do antigo Reino do Brasil incorporado ao novo Império. Longe de “guerras de Independência”, como se os conflitos fossem estanques e separados, o que houve foi uma gradual convergência dos conflitos em torno de um tema comum, a opção entre Lisboa e o Rio de Janeiro. Não “guerras”, portanto, mas sim uma “Guerra de Independência” do Brasil.

A Marinha Imperial desempenhou um papel chave em todo esse processo. Como foi possível observar, dada a realidade da ocupação do território da colônia, depois Reino do Brasil, o transporte marítimo, controle de área e dos portos era decisivo em um cenário de instabilidade política e conflito, fosse ele local ou entre as diferentes forças que atuavam naquele momento. Sem a Marinha, dificilmente o Rio de Janeiro teria logrado projetar-se sobre regiões distantes, como o Norte ou a Cisplatina, ou romper as capacidades de resistência (que poderiam se transformar em ofensivas) na Bahia.

O que se observa, por outro lado, é a fragilidade de visões como a defendida pelo Almirante Cochrane, de que a Marinha por si só resolveu os desafios militares da Independência. A dimensão terrestre do conflito foi significativa, e em casos como o do Maranhão, quando da chegada de Cochrane, São Luís já havia sido isolada do resto da Província pelos avanços militares terrestres. Ao mesmo tempo, o plano terrestre mostrou limitações em solucionar a questão militar, especialmente pelas capacidades das forças pró-Lisboa em se sustentar pelo mar. A continuidade dos impasses terrestres poderia, em longo prazo, ter começado a favorecer as forças das Cortes, potencialmente transformando o quadro político e a própria estrutura do Império.

O saldo desse processo foi uma Marinha forte, na qual já atuavam figuras como o futuro Almirante Tamandaré, que jovem oficial foi membro da esquadra de Cochrane. Os desafios subsequentes, particularmente a Guerra da Cisplatina (1825-1828), demonstrariam a importância dessa força, ao mesmo tempo que evidenciavam as necessidades de flexibilidade e capacidade de adaptação, dado que a Marinha Imperial, ao mesmo tempo que se mostrava forte no alto-mar, tinha deficiências para atuar na área estratégica do Prata.

O interessante a se destacar, ao final, é a relevância de forças militares flexíveis, capazes de entrar em atuação rapidamente e de serem reforçadas por uma pronta mobilização. Mais ainda, há na guerra de Independência um exemplo da necessidade de coordenação de diferentes forças, para se alcançar os objetivos estratégicos estabelecidos. Duzentos anos depois, a atuação da Marinha Imperial em 1822-1825, em conjunto com a ação do Exército Brasileiro, é representativa dos desafios e necessidade de integração e interoperabilidade entre as forças militares, em um cenário atual muito mais complexo e demandante.

## REFERÊNCIAS<sup>26</sup>

ARAÚJO PINHO, "A Guerra da Independência. Crônica de toda a campanha (Transcrição do poema PARAGUAÇY por Ladislau dos Santos Titara). In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Nº 278, janeiro-março de 1968. In: <http://www.ihgb.org.br/rihgb.php?s=20> (acesso em 10/12/2013).

ÁUSTRIA. "Correspondência do Barão Wensel de Mareschal com o Príncipe de Metternich. Rio de Janeiro, abril 1823". Lata 349, Arquivo do I.H.G.B. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Volume 313, outubro-dezembro de 1976. In: <http://www.ihgb.org.br/rihgb.php?s=20> (acesso em 13/11/2013).

BIBLIOTECA NACIONAL, *Documentos para a História da Independência*. Rio de Janeiro: Gráfica da Biblioteca Nacional, 1923.

\_\_\_\_\_ Documentos relativos aos acontecimentos da Província da Bahia, de 1822. Referência I-31, 6, 7. Rolo MS 512 (67) – nº 1330.

BIELINSKI, Alba Carneiro. *Os fuzileiros navais na História do Brasil*. Rio de Janeiro. Agência 2a Comunicação, 2008. In: [www.mar.mil.br/cgcfm/.../Livro\\_Historico\\_FN.pdf](http://www.mar.mil.br/cgcfm/.../Livro_Historico_FN.pdf) (acesso em 10/05/2013).

BITTENCOURT, Armando de Senna. "Da Marinha de Portugal forma-se uma Marinha para o Brasil, 1807 a 1823". In: [http://www.casadatorre.org.br/FORMASE\\_A\\_MARINHA\\_DO\\_BRASIL.pdf](http://www.casadatorre.org.br/FORMASE_A_MARINHA_DO_BRASIL.pdf) (acesso em 02/05/2014).

BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. "Instruções 1822-1840". *Cadernos do Centro de História e Documentação Diplomática*. Ano 7, nº 12, primeiro semestre, 2008. In: Fundação Alexandre de Gusmão, [www.funag.gov.br](http://www.funag.gov.br) (acesso em 04/03/2012).

BRASIL. Coleção de Leis do Império do Brasil - 1822, Página 46 Vol. 1 pt II. [www.camara.gov.br](http://www.camara.gov.br).

BRASIL. ARQUIVO NACIONAL. Fundo Coleção Cisplatina, Relação dos Mortos, e feridos, que teve o Exército Imperial do Sul, em toda a Campanha do Sítio de Montevideo contra a Divisão de Voluntários Reaes de Portugal, e Corpos a ella unidos desde Fevereiro deste anno, até o fim de Outubro ultimo. In: Arquivo Nacional, Fundo Coleção Cisplatina, Caixa 977, 1A.

BRASIL. MARINHA DO BRASIL. "A Marinha Imperial e a Independência do Brasil". In: [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br) (acesso em 12/01/2012).

CALMON, Jorge. "As lutas pela Independência nos mares da Bahia". In: "2 de julho: A Bahia na Independência Nacional". Salvador: Fundação Pedro Calmon – Governo do Estado da Bahia, 2010. In: <http://www.bv2dejulho.ba.gov.br/portal/> (acesso em 29/09/2014).

COCHRANE, Thomas John. *Narrativa de serviços no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2003.

CHAVES, Monsenhor Joaquim. *O Piauí nas lutas de independência do Brasil*. Teresina: Alínea Publicações Editora, 2005.

DARÓZ, Carlos Roberto Carvalho. "A Milícia em Armas: o soldado brasileiro da guerra de Independência". *Trabalho apresentado no XXXVII Congresso Internacional de História Militar*. Rio de Janeiro, setembro de 2011. In: [www.eceme.ensino.eb.br/cihm/Arquivos/.../30.pdf](http://www.eceme.ensino.eb.br/cihm/Arquivos/.../30.pdf) (acesso em 4/7/2013).

DIAS TAVARES, Luís Henrique. *A Independência do Brasil na Bahia*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1977.

EXÉRCITO BRASILEIRO. *O Exército na História do Brasil*. Volume 2. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército Editora; Salvador: Odebrecht, 1998.

ERMAKOFF, G. *Lorde Thomas Cochrane: um guerreiro escocês a serviço da Independência do Brasil*. Rio de Janeiro: G. Ermakoff Casa Editorial, 2021.

FERREIRA, Fábio. *O General Lecor, os Voluntários Reais e os Conflitos pela Independência do Brasil na Cisplatina (1822-1824)*. Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2012. In: <http://www.historia.uff.br/stricto/td/1408.pdf> (acesso em 14/08/2014).

FIDIÉ, João José da Cunha. *Vária Fortuna de um Soldado Portugues*. Terezina: FUNDAPI, 2006.

FRANCHINI NETO, Helio. *Independência e Morte: política e guerra na emancipação do Brasil (1821-1823)*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2019.

\_\_\_\_\_. *Redescobrimo a Independência: uma história de conflitos e batalhas muito além do Sete de Setembro*. São Paulo: Benvirá, 2022.

FROTA, Guilherme de Andréa. *A Marinha do Brasil nas lutas da Independência*. Palestra realizada em Soamar, São Paulo. São Paulo: Marinha do Brasil, 1986.

GUEDES, Max Justo. "A Marinha nas Lutas da Independência". In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Volume 298, janeiro-março de 1973.

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO (IHGB). "Descrição dos factos de Marinha, que se deram desde que se projectou a Independência do Imperio do Brasil,

até o final da luta (Manuscripto copiado do Archivo Publico)” In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Tomo XXXVII, Parte Primeira, 1874. <http://www.ihgb.org.br/rihgb.php?s=20> (acesso em 05/12/2013).

LEITÃO DE CARVALHO, General E. “Forças Armadas”. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Volume 195, abril-junho de 1947. In: <http://www.ihgb.org.br/rihgb.php?s=20> (acesso em 24/11/2013).

MACHADO, André Roberto de Arruda. *A Quebra da Mola Real das Sociedades: a crise política do Antigo Regime português na província do Grão-Pará (1821-1825)*. Tese de Doutorado apresentada na Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006.

MADEIRA DE MELO, Inácio Luis. *Offícios e Cartas dirigidos ao Governo pelo Governador das Armas da Provincia da Bahia com as datas de 7 e 9 de julho deste anno e que serão presentes às Cortes Geraes Extraordinarias e Constituintes da Nação Portuguesa*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1822. Disponível eletronicamente em <http://books.google.com> (acesso em 15/03/2013).

MAGALHÃES, João Batista. *A evolução militar do Brasil*. 3ª Edição. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Ed., 2001.

MELLO, Evaldo Cabral de. *A outra independência: o federalismo pernambucano de 1817 a 1824*. São Paulo: Editora 34, 2014 (2ª Edição).

NEVES, Abdias. *A guerra do Fidié. Uma epopéia brasileira na luta pela independência*. 4ª ed. Teresina: Fundapi, 2006.

PAIXÃO E DORES, Frei Manoel Moreira da. *Diário do Capelão da esquadra de Lord Cochrane*. Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Serviço Gráfica do Ministério da Educação, 1938. In: Biblioteca Nacional, acervo digital: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/anais/anais\\_060\\_1938.pdf](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/anais/anais_060_1938.pdf) (acesso em 03/06/2013).

PELEGRINO, Humberto. “História Militar da Independência (Circunstâncias e contradições)”. In: Revista do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil. Nº 326, janeiro-março, 1980. In: <http://www.ihgb.org.br/rihgb.php?s=20www.ihgb.gov.br> (acesso em 19/03/2013)

PORTUGAL. Atas das Cortes Geraes e Extraordinárias da Nação Portuguesa In [www.debate.parlamento.pt](http://www.debate.parlamento.pt).

RODRIGUES, José Honório. *Independência: Revolução e Contra-Revolução*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército Editora, 2002.

SILVA DIAS, Maria Odila Leite da. “A interiorização da metrópole”. In: *A interiorização da metrópole e outros estudos*. 2ª edição. São Paulo: Alameda, 2005.

VALE, Brian “English and Irish Naval Officers in the War for Brazilian Independence”. *Irish Migration Studies in Latin America*, vol. 4, nº 3, July 2006. In: [http://irlandeses.org/0607\\_102to114.pdf](http://irlandeses.org/0607_102to114.pdf) (acesso em 28/05/2014).

\_\_\_\_\_ *Una guerra entre ingleses*. 1a edição. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2005.

VASCONCELOS DE DRUMMOND, Antonio de Menezes. *Anotações de A.M. Vasconcelos de Drummond à sua biografia*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2012.

VARNHAGEN, Francisco Adolpho de. *História da Independência do Brasil*. 3ª. Edição São Paulo: Edições Melhoramentos, 1957.

---

## NOTAS

<sup>1</sup> Tampouco era desprezível a frota portuguesa que deixou Portugal, em 29 de novembro de 1807, transportando a Corte para o Brasil. Entre os navios que partiram no próprio dia 29 e aqueles que se seguiram nos dias seguintes, a esquadra totalizava 23 navios de guerra e 31 mercantes.

<sup>2</sup> Anotação do Barão do Rio Branco, que indica, também, que a Sumaca *Conceição* se juntou posteriormente à esquadra portuguesa (VARNHAGEN, 1957, p. 272).

<sup>3</sup> A lista está disponível eletronicamente na página da Câmara dos Deputados do Brasil.

<sup>4</sup> Decreto de 18/09/1822.

<sup>5</sup> Alvará de 30 de dezembro de 1822.

<sup>6</sup> Caldeira Brant tinha instruções de Bonifácio para arregimentar mercenários e para adquirir embarcações. In: Despacho de 12/08/1822, AHI 268/01/14. In: Cadernos do CHDD, 2008, p. 19.

<sup>7</sup> Correio Braziliense, edição de dezembro de 1822, p. 597.

<sup>8</sup> Sobre o caso vide ERMAKOFF, 2021.

<sup>9</sup> Ofício de 4 de abril de 1823. In: ÁUSTRIA. "Correspondência do Barão Wensel de Mareschal com o Príncipe de Metternich. Rio de Janeiro, abril 1823". Lata 349, Arquivo do I.H.G.B. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Volume 313, outubro-dezembro de 1976. In: <http://www.ihgb.org.br/rihgb.php?s=20> (acesso em 13/11/2013). p. 190

<sup>10</sup> A estimativa de praças e canhões é realizada com base em Paixão e Dores (1938, p. 190).

<sup>11</sup> *Vide* BRIAN VALE, 2006.

<sup>12</sup> *Vide* VASCONCELOS DE DRUMMOND, 2012.

<sup>13</sup> Ofício de 26/12/1822. In: *Biblioteca Nacional. Documentos Relativos aos Acontecimentos da Província da Bahia, de 1822*. Referência I-31, 6, 7. Rolo MS 512 (67) – nº 1330.

<sup>14</sup> Os pormenores desse conflito podem ser encontrados em Franchini Neto, 2022.

<sup>15</sup> Ofício de 4 de abril de 1823. In: RIHGB, 1976, p. 184.

<sup>16</sup> OFÍCIO do chefe de divisão e comandante da esquadra, João Félix Pereira de Campos, ao (secretário de estado da Marinha e Ultramar), Inácio da Costa Quintela, relatando os combates havidos com o inimigo na Baía, enviando relação dos mortos e feridos e sobre a sua demissão de comandante. In: *Projeto Resgate*, AHU\_ACL\_CU\_005, Cx 276 D. 19263. Arquivo da Biblioteca Nacional.

<sup>17</sup> A Marinha de Guerra do Brasil na Lucta da Independência, 1874, p. 29.

<sup>18</sup> “Parte oficial do capitão tenente comandante da charrua ‘Princesa Real’. Combate de 4 de Maio de 1823”. Transcrito em A Marinha de Guerra do Brasil na Lucta da Independência, 1874, p. 72.

<sup>19</sup> Eram, segundo Cochrane, 13 navios de guerra e aproximadamente 70 navios mercantes. O Frei Paixão e Dorez, por sua vez, menciona em 87 navios, dos quais 17 de guerra.

<sup>20</sup> *Vide* FIDIÉ, 2006.

<sup>21</sup> Há, neste caso, uma lenda, de que no calor da Batalha do Jenipapo a bagagem das tropas de Fidié teria sido roubada. Não existem, porém, documentos que comprovem essa versão.

<sup>22</sup> Narrativa de Serviços, 2003, p. 82.

<sup>23</sup> Mapa de tropas enviado às Cortes de Lisboa, Sessão de 20 de agosto de 1822. In: PORTUGAL. Atas das Cortes Geraes e Extraordinárias da Nação Portuguesa.

<sup>24</sup> “Parte oficial dada pelo Capitão de Mar e Guerra Graduado Pedro Antonio Nunes, relativa ao combate de 21 de Outubro de 1823”. In: *A Marinha de Guerra do Brasil na Lucta da Independência, 1880*, p. 78.

<sup>25</sup> Relação dos Mortos, e feridos, que teve o Exercito Imperial do Sul, em toda a Campanha do Sitio de Montevideo contra a Divisão de Voluntários Reaes de Portugal, e Corpos a ella unidos desde Fevereiro deste anno, athe fim de Outubro ultimo. In: Arquivo Nacional, Fundo Coleção Cisplatina, Caixa 977, 1A.

<sup>26</sup> O presente artigo tem como base a pesquisa documental e produção historiográfica apresentados em Franchini Neto (2019, 2022). Nesta bibliografia são listadas apenas as obras diretamente citadas, porém o texto se fundamenta em um conjunto muito mais amplo.

# As ações navais da Flotilha Itaparicana durante a Guerra da Independência na Bahia (1822-1823)\*

*The naval actions of the Itaparicana Flotilla during the War of Independence in Bahia (1822-1823).*

**Johny Santana de Araújo**

Doutor em História Social pela Universidade Federal Fluminense – UFF.

Professor da Universidade Federal do Piauí onde é membro do Programa de Pós-graduação em História do Brasil.

## RESUMO

Em fins de 1822, quando o processo de independência estava em franco estado de desenvolvimento na Bahia e as forças contrárias a Portugal já estavam em luta, uma inusitada força foi organizada pelos insurretos naquela província. Era uma pequena força naval que ficou responsável pela defesa da Ilha de Itaparica, pelas ações ofensivas de fustigamento aos portugueses e contribuiu no bloqueio naval contra Salvador. Até a chegada da Esquadra Imperial sob comando do Lorde Thomas Cochrane, a Flotilha Itaparicana suportou o grosso dos combates navais na Baía de Todos os Santos. Nesse sentido, o presente artigo pretende visitar a narrativa sobre a sua constituição, sobre os combates, os sucessos e os reveses do conflito, mostrando como a atuação da Flotilha contribuiu decisivamente para a vitória da causa brasileira.

**PALAVRAS-CHAVE:** Bahia; Independência do Brasil; Flotilha Itaparicana; Guerra Naval.

## ABSTRACT

*In late 1822, when the independence process was in a clear state of development in Bahia and the forces against Portugal were already fighting, an unusual force was organized by the insurgents in that Province. It was a small naval force which was responsible for the defense of the island of Itaparica, for the offensive actions of harassing the Portuguese, and contributed to the naval blockade against Salvador. Until the arrival of the imperial fleet under the command of Lord Thomas Cochrane, the Itaparican Flotilla bore the brunt of the naval combat in Baía de Todos os Santos. In this sense, the present article intends to visit the narrative about its constitution, the combats, the successes, and the setbacks of the conflict, showing how the performance of the Flotilla contributed decisively to the victory of the Brazilian cause.*

**KEYWORDS:** Bahia; Independence of Brazil; Itaparican Flotilla; Naval War.

---

\*Artigo recebido em 18 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. 104-118 – 2022.

## A GUERRA NA BAHIA

A independência da Bahia foi um movimento que teve início em 19 de fevereiro de 1822, terminando em 2 de julho de 1823, sendo motivado por um desejo de seu povo de se libertar de Portugal. O movimento acabou por inserir a então província no processo de emancipação e por consequência na Guerra da Independência.

Na Bahia, especificamente em Salvador, houve a adesão à Revolução Liberal do Porto<sup>1</sup> em 1820 e, com a convocação das Cortes Gerais em Lisboa, em janeiro do ano seguinte, foram enviados deputados, como Miguel Calmon du Pin e Almeida, a fim de garantir a defesa dos interesses da província. Naquele momento, Salvador encontrava-se dividida em vários grupos políticos.

Havia muitos interesses divididos que levaram a uma grande animosidade, desde liberais que uniam portugueses e brasileiros interessados em manter a situação de Reino Unido, adquirida com a vinda da Corte para o Brasil em 1808, até os portugueses interessados no retorno ao estado anterior de colônia.<sup>2</sup>

Nesse conjunto de tendências havia ainda brasileiros, liberais, conservadores, monarquistas e até republicanos que, por fim, uniram-se no empenho geral em prol de uma luta que vinha ocorrendo há quase um ano, e que só se torna unificada com a Independência do Brasil ter sido proclamada em 14 de junho de 1822 na Câmara Municipal da Vila de Santo Amaro da Purificação Nacional, que reconheceu a autoridade de D. Pedro I. (MORTON, 1974, p. 250), proclamação essa que pregava a unidade de uma causa pela independência.

A luta pela Independência do Brasil havia se iniciado na Bahia antes mesmo da expulsão dos exércitos portugueses de Pernambuco e das reações portuguesas ao Dia do Fico, mas em linhas gerais a inde-

pendência do Brasil somente se efetivou quase um ano depois de 7 de setembro de 1822 com os últimos combates ocorrendo durante o cerco ao Major João José da Cunha Fidié no Maranhão. A guerra era uma contraposição à ideia de que o processo de independência havia sido pacífico e que não era obra somente da proclamação feita às margens do riacho Ipiranga por Pedro I. Em linhas gerais, só à custa de muitas vidas e batalhas por terra e mar o Brasil conseguiu se emancipar de Portugal.

Os deputados nas Cortes de Lisboa que eram da província da Bahia consultaram por carta os seus distritos, perguntando as municipalidades qual relação a Bahia deveria ter com Portugal. As vilas de Santo Amaro, Cachoeira e São Francisco do Conde, acompanhadas pelas outras, todas se manifestaram a favor de que a província acompanhasse a regência de D. Pedro, no Rio de Janeiro (PEDREIRA, 1977). Era uma clara expressão da vontade de separação de Portugal, a quem consideravam tirana.

Uma escuna militar foi mandada por Madeira de Melo para Cachoeira. Nesse ínterim, em 25 de junho de 1822, os membros da Câmara Municipal de Cachoeira reuniram-se sendo feita uma consulta ao povo, pelo Procurador do Senado da Câmara, “se concordava que se proclamasse Sua Alteza Real como Regente Constitucional e Defensor Perpétuo do Brasil, da mesma forma que havia sido no Rio de Janeiro”, e o povo aclamou que “Sim!”

Em comemoração, houve um desfile da cavalaria pelas ruas, foi celebrada uma missa. Durante o desfile popular, foram desfechados tiros por um português em direção aos populares, tiros também foram dados da escuna fundeada ao largo. O tiroteio seguiu por toda a noite e, no dia seguinte, com essas ações praticamente foi inaugurada a luta contra a presença portuguesa na Bahia.

Em novembro de 1822, os insurretos “brasileiros” se reuniram na cidade de Maragojipe, e então decidiram que todos ficariam do lado de D. Pedro e contra a Coroa portuguesa. Proclamou uma Junta Conciliatória e de Defesa para o governo municipal em sessão permanente, recebendo a adesão de muitos portugueses. Dentre esses brasileiros, destacaram-se Rodrigo Antônio Falcão Brandão, mais tarde feito o primeiro Barão de Belém, e Maria Quitéria de Jesus que se alistou no Exército Libertador.

O comandante da escuna portuguesa, que ainda permanecia fundeada, foi instado a cessar sua ação, obtendo como resposta uma ameaça. O povo reagiu e deu-se a primeira luta pela apreensão da embarcação, que, cercada de terra e água, resistiu até a captura e prisão dos sobreviventes, em 28 de junho de 1822. Aos poucos, as aldeias do Recôncavo se juntaram às de Cachoeira. Salvador tornou-se alvo de maior opressão para Madeira de Melo, e o êxodo da população tornou-se mais intenso.

Os municípios se organizaram para o combate, treinando tropas, cavando trincheiras. As adesões vieram pelo interior. Foram organizados pontos de defesa estratégicos nas ilhas do Recôncavo, bem como no Pirajá, no entorno da região de Cabrito. Os embates estavam iniciando, as notícias se espalharam pela província e ao longo do Brasil. Os moradores de Itaparica já haviam aderido ao movimento antilusitano. Uma expedição enviada por Madeira de Melo chegou até aquela ilha abrindo fogo. Diante daquela situação muitas pessoas acabaram engrossando as forças que se concentravam no Recôncavo para resistir aos portugueses.

### **A CONSTITUIÇÃO DE UMA FLOTILHA**

A província da Bahia, como vimos, bem antes da Proclamação da Independência lançada pelo Príncipe D. Pedro em setembro de 1822, já estava mergulhada em uma

violenta insurreição perpetrada por parte da elite descontente com a presença do comandante das armas, o General Inácio Madeira de Melo. Ocorreram vários embates que foram se tornando cada vez mais aglutinadores de um movimento de ruptura. A Bahia foi, portanto, a primeira das províncias que aderiu à causa da independência.

O principal foco de resistência às novas determinações das Cortes foi concentrado na oposição ao Governador das Armas, o General Madeira de Melo, que possuía à sua disposição consideráveis forças na terra e no mar. Contra essa capacidade, os insurretos da Bahia se levantaram e inicialmente surgiu uma reação que aparentemente se encontrava sem articulação e sem coesão; paulatinamente foi se organizando e se expandindo em praticamente toda a província da Bahia.

Passados poucos meses, os portugueses ficaram literalmente isolados em Salvador e no seu entorno. Mesmo com mais capacidade naval, a manutenção da província da Bahia em suas mãos e a vitória na guerra, eles estavam sujeitos ao controle da Baía de Todos os Santos e por extensão ao domínio das comunicações e de todo abastecimento entre Salvador e as vilas fora da cidade.



Figura1 - João Francisco de Oliveira Bottas

Os insurretos entenderam que precisava ser feito algo contra a presença dos portugueses, pois pouco poderiam esperar sucessos no mar, se não se aparelhassem para ações ofensivas. Para tanto, nasceu então a Flotilha Itaparicana, cuja atuação ao longo de sete meses conseguiu desarticular a capacidade militar dos portugueses em Salvador, levando a eles sérios problemas.

O Segundo-Tenente da Armada Nacional e Imperial João Francisco de Oliveira Bottas foi o oficial escolhido para o comando da Flotilha Itaparicana. João das Bottas nasceu em 24 de junho de 1776, era natural de Portugal, sendo um dos oficiais que aderiram à causa da independência do Brasil, vindo a ser incorporado à nova Marinha Imperial Brasileira após a separação, tendo desenvolvido uma longa carreira naval onde teve diversas funções e ocupações.

Bottas iniciou sua carreira de segundo-tenente em 14 de março de 1818; na sequência tornou-se primeiro-tenente em 7 de janeiro de 1823; capitão-tenente em 6 de dezembro de 1823; capitão de fragata em 31 de janeiro de 1826; capitão de mar e guerra em 12 de outubro de 1828, e chefe de divisão, graduado em 1832 (ANDRÉA, 1955).

Das diversas comissões de comandos e direções que ocupou, encontra-se o comando da Nau *Pedro I*; Embarcação *Imperador do Brasil*; Divisão Naval do Rio da Prata (interino); Esquadra *Itaparicana*; Flotilha *Itaparica*. Como havia sido incorporado à Marinha Imperial, participou ainda da Guerra da Cisplatina. João das Bottas faleceu em 18 de dezembro de 1833 na Bahia.

Em 25 de junho de 1822, quando ocorreu, em Cachoeira, o pronunciamento de aclamação ao Príncipe Regente D. Pedro I, uma escuna da Marinha portuguesa atacou a vila, o que demonstrava que os portugueses mantinham o controle da Baía de Todos os Santos através de suas bar-

cas e canhoneiras. Com esse dispositivo, os portugueses podiam manter o controle da capital da província, podiam garantir o abastecimento proveniente do Recôncavo, além de impedir a comunicação das vilas amotinadas, e finalmente hostilizar, quando necessário, os pontos localizados ao redor do mar fechado do golfo (FREIRE, 1996, p. 43, 44).

O primeiro ponto do Recôncavo Baiano a ser hostilizado pelos portugueses foi exatamente a Ilha de Itaparica, o que foi plenamente feito por seus navios de guerra. O primeiro grande ataque português ocorreu em 10 de julho de 1822, com uma tentativa de assalto à fortaleza de São Lourenço. A ação foi conduzida por um oficial chamado Joaquim José Teixeira, que liderava barcas de combate (PEDREIRA, 1975, p. 4). Houve uma grande debandada de insurretos que se dirigiram até Cachoeira que, com ajuda da Junta Conciliatória, iniciaram então uma guerra de resistência.

Em 29 de julho, novamente os defensores de Itaparica tiveram que sustar um novo ataque dos portugueses que utilizaram, para tanto, três barcas que se lançaram pelo estreito do funil entre a Ilha de Santana e a barra do Rio Jaguaribe. A ação foi completamente rechaçada por forças vindas de Cachoeira, que incluía mulheres.

No dia 30 de outubro de 1822, entrou na Baía de Todos os Santos a Esquadra portuguesa sob o comando do Chefe de Divisão João Félix Pereira de Campos, o que representou um sério desafio aos insurretos. As ilhas e o Recôncavo que estavam livres do bloqueio português desde 14 de outubro voltaram a sofrer assédio após a chegada de João Félix, tiveram inclusive suas comunicações interrompidas pelos navios portugueses. A finalidade do novo cerco era impedir a chegada de mantimentos e munição ao Exército Pacificador do General Labatut e, secundaria-

mente, suspender a navegação entre os pontos do Recôncavo.

Os navios portugueses já haviam começado a patrulhar desde a Ilha dos Frades à face de Itaparica, ameaçando inclusive os redutos que o General Labatut havia mandado edificar no norte da capital de Salvador. “Os itaparicanos não se mostram menos ousados, nessa conjuntura; em suas canoas, põem-se a apreender as embarcações em que portugueses fogem do Recôncavo para a companhia dos compatriotas, na cidade.” (CALMON, p. 47).

Diante das ameaças claras dos portugueses, foi levantada a possibilidade de enfrentar abertamente os navios portugueses; os itaparicanos pouco poderiam esperar, no tocante à luta no mar, se não contassem também com forças navais ofensivas.

Já havia sido tentado montar um esforço com sentido a enfrentar essa ameaça portuguesa, a ideia havia sido levada muito antes por Souza Lima ao Conselho Interino do Governo, a proposta de criação de uma força naval – o que foi prontamente rejeitada por se considerar o respeitável poder de fogo da esquadrilha portuguesa disposta na Baía de Todos os Santos.

A Junta em Itaparica nutria, no entanto, um temor com a ação de canhoneiras que haviam sido enviadas por Madeira ao Recôncavo, que atuaram como no episódio de Cachoeira, em 25 e 28 de junho de 1822. Para conter a ameaça dos navios portugueses é que foi criada, em novembro de 1822, a “Flotilha” de canhoneiras e lanchas sob comando dos brasileiros, com fins também de proteger a região.

Quando finalmente se decidiu por uma providência mais efetiva, foi ordenado a Bottas para seguir imediatamente para Itaparica, onde seria sua base de operação e de onde deveria começar a “armação e arranjos” de “três barcos de borda falsa capazes de [receber] artilharia”. Bottas recebeu a missão de artilhar um barco que

também havia sido doado pelo português Antônio Souza Lima, um rico comerciante que havia aderido aos insurretos.

Ao chegar em Itaparica, no final de novembro de 1822, João das Bottas iniciou suas atividades trabalhando febrilmente na tarefa de artilhar os barcos. O primeiro barco armado foi lançado ao mar em 6 de dezembro daquele ano. À medida que as ações da campanha iam seguindo, a Flotilha foi sendo gradualmente ampliada, tanto em quantidade de barcos como em efetivo.

João das Bottas, com seu conhecimento como mestre de reparos em embarcações de Salvador, tentou, inicialmente, sabotar os navios da Marinha portuguesa estacionados em Salvador. Ao ser descoberto, ele fugiu para o Recôncavo, quando então iniciou o processo de organizar a Flotilha, artilhando os barcos com canhões improvisados, transformando-os completamente. Esta pequena Esquadra operava a partir de um ponto fortificado na Ponta de Nossa Senhora; a sua principal missão era fechar o caminho com os navios que dispunha para o interior da Baía de Todos os Santos (RABELO, 2010, p. 58), negando aos portugueses liberdade de movimento a fim de coibir o abastecimento de suas tropas.

Em Itaparica, o Tenente João das Bottas havia se dedicado, desde cedo, à sua tarefa. Para aparelhar o barco de Souza Lima, usou um estaleiro pertencente a um mestre chamado Joaquim de Brito. Utilizando uma carreta de vaivém conseguida num engenho próximo, assentou uma peça de artilharia de 12 polegadas em rodízio à proa. Recrutou a tripulação e organizou uma tropa, às ordens do Alferes Francisco Alvellos Espínola. João das Bottas comandou pessoalmente a *Pedro I*.

A força organizada por João das Bottas teve o seu primeiro navio armado pronto para o combate sendo batizado de *Pedro I*. A ele se juntaram outras sete

embarcações (*Leopoldina, Maria da Glória, Januária, Paula Mariana, S. Francisco, Cachoeira e Vinte e Cinco de Junho*), que estavam armadas com 19 peças de diferentes calibres e 373 homens, entre soldados e marinheiros (ALMEIDA, 1923, p. 12). Outros navios teriam ainda se juntado a essa esquadrilha, atingindo 710 marinheiros entre marujos e oficiais.<sup>3</sup>

A Flotilha surgiu num momento extremamente importante, porque naquele contexto a sorte da guerra dependeria dos embates que seriam travados a partir do

mar, uma vez que a estratégia dos insurretos consistia em bloquear e isolar as tropas de Madeira de Melo impedindo o seu acesso a qualquer abastecimento de víveres. O comandante português, após a Batalha de Pirajá, ocorrida em 8 de novembro de 1822, ficou sem qualquer possibilidade de obter provisões nas regiões ao norte da cidade. Restava-lhe o mar, onde os brasileiros poderiam bloquear e hostilizar suas forças, inicialmente esse papel caberia mesmo que timidamente com a Flotilha.

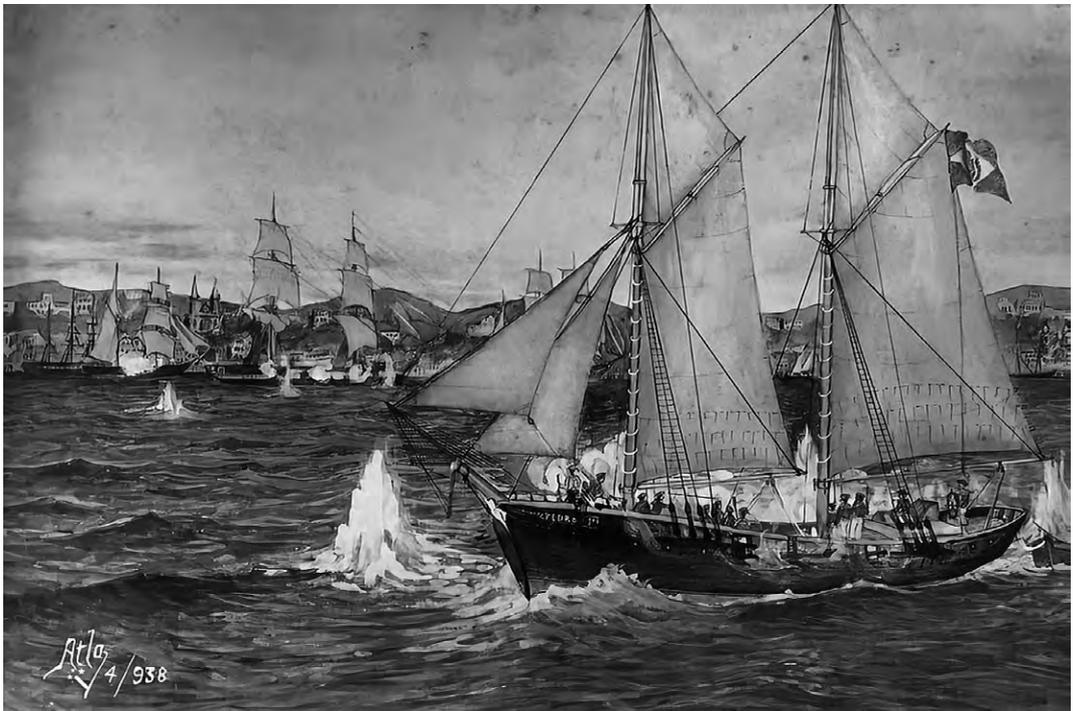


Figura 2 - "A Flotilha Itaparicana" - Aquarela de Trajano Augusto de Carvalho 1938

A Flotilha, sob o comando de João das Bottas, desempenhou ainda uma importante função na segurança do Recôncavo, auxiliando os esforços brasileiros em negar ao General Madeira de Melo uma de suas principais táticas, que era a de golpear diretamente as vilas do Recôncavo com suas canhoneiras.

Quando a Flotilha já estava em operação, para além de oferecer um importante meio de defesa, os brasileiros fizeram os

portugueses sofrer com o acossamento aos seus próprios navios, pois segundo consta, os navios de João das Bottas teriam apreendido pelo menos dez barcas portuguesas (BITTENCOURT, 1923, p. 292).

### **A AÇÃO DA FLOTILHA ITAPARICANA NA BAÍA DE TODOS OS SANTOS**

A primeira ação de um dos barcos artilhados por João das Bottas permite-nos observar a medida do que foi capaz de

fazer a esquadilha brasileira. A primeira missão dessa força consistiu em proteger um comboio de 19 barcos e lanchas que vieram de Nazaré carregados de víveres, e se destinava ao Rio Cotegipe, em frente à Ilha de Maré, local onde chegariam ao Exército Pacificador. O General Labatut tinha o seu quartel-general no Engenho Novo, em Água Comprida, a meia légua de distância da saída daquele rio. Portanto, era um ponto estratégico para as forças libertadoras.

O cerco a Salvador nesse momento havia se tornado estagnado, muito embora não deixasse de ser renhido, sobretudo no Recôncavo. O General Madeira de Melo havia ordenado uma série de ataques da Esquadra portuguesa, de maneira especial contra a Ilha de Itaparica e próximo de Cachoeira, na Barra do Paraguaçu. O general destacou algo em torno de 400 marinheiros que já estavam envolvidos no bloqueio ao Recôncavo, além de ter destacado mais de 100 soldados do Exército.<sup>4</sup>

Em dezembro de 1822, tinham-se registrado as primeiras escaramuças da Flotilha brasileira comandada pelo Primeiro-Tenente João das Bottas com os navios portugueses que bloqueavam a Ilha de Itaparica. Entre os navios estavam os Brigues *Audaz* e *Prontidão* e a Escuna *Emília*. Segundo consta, os navios da Flotilha a partir da Ilha de Itaparica buscavam abastecer de mantimentos os revoltosos nas margens do Rio Cotagipe. A partir de então seriam registrados novos confrontos, cada vez mais encarniçados, mas inconclusivos. No mesmo mês de dezembro e, novamente, em maio do ano seguinte, ocorreram ousados e bem-sucedidos ataques de três canhoneiras da flotilha a sete embarcações portuguesas que mantinham o bloqueio (MONTEIRO, 1989, 52, 53 e 62).

Após o primeiro combate, ocorrido em 23 de dezembro daquele mês, com o ataque iniciado por uma esquadilha de

barcos portugueses que atacaram a ilha, um outro assalto ocorreria na sequência do mês de dezembro, mas propriamente em 7 de janeiro de 1823, sendo essa considerada a principal ação ordenada pelo General Madeira de Melo sobre Itaparica naquele momento da guerra.

Foram mobilizados para tanto 1.200 homens, além dos Brigues *Audaz* e *Prontidão*, da Escuna *Emília* e da Barca *Constituição*, como diversas canhoneiras e barcos menores armados, superando mais de 40 embarcações (VARNHAGEN, 1957, p. 275). Nesse momento os brasileiros ficaram em alerta sobre a possível realização do ataque, o que os fez se prepararem para o combate.

Naquela ocasião foi registrada uma viva atividade das forças portuguesas no Recôncavo, pois entre dezembro de 1822 e janeiro de 1823, as forças do General Madeira de Melo mantinham-se em prontidão, realizando manobras diárias com preparativos para diferentes assaltos na região.

Para os portugueses, as operações se tornavam particularmente delicadas, dada a necessidade de obtenção de gêneros alimentícios. Fica patente perceber que essa era a principal razão para os portugueses procurarem tentar assaltar o Recôncavo e, para além disso, havia as questões estratégicas de controle da Baía de Todos os Santos e da Ilha de Itaparica (MORGADO, 2010, p. 74). Além de todas essas operações, os navios portugueses também haviam seguido até Pernambuco a fim de encontrar navios de suprimentos.

A operação militar que se deu em 7 de janeiro de 1823 foi uma tentativa de ocupação da Ilha de Itaparica pelas forças portuguesas, a ação envolveu em torno de 600 homens que se encontravam distribuídos por várias embarcações. Tais forças desembarcaram sob a proteção dos navios de guerra. A força de desembarque de Marinha estava sob o comando

do aspirante Ferreira do Amaral, futuro governador de Macau. No entanto, a operação falhou completamente. Durante os combates, o aspirante Ferreira do Amaral, mesmo com um braço desfeito por um tiro de artilharia, continuou a incitar os seus homens à carga. (ESPARTEIRO, 1961, p. 366)

As primeiras manobras de combate dos portugueses na manhã do dia 7 de janeiro foram realizadas por um barco e um lanchão dos portugueses que se aproximaram para um reconhecimento e foram atingidos por tiros do Forte de São Lourenço. Uma hora e meia depois dessa primeira escaramuça, toda a Esquadra de João Félix avançou, fazendo fortes disparos de canhões itaparicanos, mas igualmente sofrendo uma forte barragem de artilharia por grande parte do litoral (ALMEIDA, 1923, p. 292.)

Durante os combates, a viva fuzilaria impediu a manobra dos barcos armados portugueses. Na terceira tentativa, segundo consta, João Félix teria afirmado que seu escaler foi furado com bala de fuzil e seu patrão ferido. O almirante relatou que chegou a desembarcar em Itaparica, mas sem lograr êxito.

Os portugueses sofreram, ao mesmo tempo, o acossamento da Flotilha Itaparicana de João das Bottas, que teria apreendido dez barcas portuguesas (ALMEIDA, 1923, p. 292). Na sequência dos combates, dois outros navios foram afundados e seus comandantes mortos. Às 13 horas, a Esquadra portuguesa retirou-se da área. As forças portuguesas ainda tentaram, às 15 horas, realizar uma operação de desembarque alternativo sobre Mocambo e Amoreiras, mas foram novamente repelidas, com perdas tão expressivas que uma das embarcações não teria escapado porque seus tripulantes estavam mortos ou severamente feridos. Alguns ataques ainda ocorreram ao longo do dia 8 de janeiro,

mas, na manhã seguinte, a Esquadra do Almirante João Félix havia decididamente se retirado.

No ataque de 7 de janeiro, o Almirante João Félix registrou que houve<sup>5</sup> cinco mortos, 12 marinheiros feridos, dos quais metade gravemente e os demais parcialmente, havendo um total de 17 baixas portuguesas durante a ação. Esse quantitativo foi consideravelmente mais expressivo em decorrência dos combates anteriores e do choque de ambas as forças, porém é pouco provável que o número de perdas seja equivalente ao informado pelo historiador Pedro Calmon, que levanta um número de portugueses mortos em ação girando em torno de 200 (ALMEIDA, 1923, p. 292). É mais provável que o quantitativo total de perdas de ambos os contendores chegue a esse número.

Os portugueses realizaram pelo menos três incursões contra Itaparica nessa época. Para sua defesa chegou-se a mobilizar mais de três mil homens. Era uma tentativa de fortalecer maximamente as defesas brasileiras na ilha; a maior parte dos ilhéus foi convocada para reforçar tais defesas (ALMEIDA, 1923, p. 292). Em terra, foram comandados pelo português Antônio de Souza Lima. Sob suas ordens foram abertas trincheiras no Morro de São Paulo e no Forte de São Lourenço. Foi estabelecido um grande contingente de artilharia. Coube à Flotilha de João das Bottas oferecer um importante meio de defesa às operações ao largo da Ilha.

## **A CHEGADA DA ESQUADRA IMPERIAL E A AÇÃO CONJUNTA CONTRA AS FORÇAS PORTUGUESAS**

Além das escaramuças de alguns navios da Esquadra de Pereira de Campos com a Flotilha Itaparicana comandada pelo Tenente João Francisco Oliveira Bottas, somente em Montevideu, na então

Província Cisplatina, os oficiais comandantes portugueses combateram entre si.<sup>6</sup> Novos embates ocorreriam quando da chegada do Almirante Thomas Cochrane,<sup>7</sup> e em uma das ocasiões durante o combate de parte dos marujos, se colocariam contrários às suas ordens por razões de irmandade com os portugueses.

Registra-se que os oficiais leais a Portugal aparentemente não apresentariam dificuldades para cumprir suas ordens por questões de consciência, pois em seu entendimento os seus antigos colegas da nova Marinha Imperial do Brasil eram tidos como traidores da Coroa portuguesa. Pode-se intuir que D. Pedro I, muito acertadamente, tomou a decisão de contratar oficiais estrangeiros, notadamente britânicos, para atuarem como oficiais seniores das principais unidades de combate da Marinha Imperial, pois estes não tiveram qualquer problema em abrir fogo contra os antigos aliados portugueses do Reino Unido.

Em vista à necessidade de garantir o domínio do novo território que estava sendo constituído, D. Pedro teve a habilidade de perceber a importância de dispor de uma Marinha de Guerra, pois a maior parte das ligações do país e do seu abastecimento era feito por mar, portanto tornava imperativo a garantia do seu controle e por extensão era a garantia da própria unidade territorial. Era providencial que D. Pedro, rapidamente, se compelissem em formar uma Marinha de Guerra que fosse capaz de defender a independência do novo país (PEREIRA, 2005, p. 95), bem como foi providente a iniciativa de se dar combate no mar aos portugueses, tal como ocorreu em Itaparica.

Na Bahia, apesar das ofensivas e combates em terra revigorados no mês de janeiro de 1823, o General Madeira de Melo continuava a resistir, ao tempo em que nutria capacidades para realizar operações

marítimas. Nesse contexto, vale ressaltar que o seu relacionamento com o Almirante João Félix não era bom, e se deteriorava a cada dia que se passava de forma mais acentuada. Outro revés era a Flotilha comandada por João das Bottas, que ganhava cada vez mais espaço desarticulando os esforços portugueses na Bahia. Apesar de todo esse desarranjo, os portugueses continuavam representando uma clara ameaça no mar.

Madeira de Melo continuou insistindo em realizar operações no Recôncavo, tal como a ação de 28 de janeiro, sobre a foz do Rio Paraguaçu, quando nove embarcações portuguesas lançaram um ataque e foram repelidas pela Flotilha Itaparicana, sob o comando de João das Bottas e por tropas em terra (MORGATO, 2010, p. 50).

Os meses de fevereiro e março de 1823 registraram combates diários e novas ações terrestres e navais, neste caso, antes da chegada de Cochrane, com a Flotilha de João das Bottas. Houve confrontos mais importantes nos dias 2 e 25 de fevereiro.<sup>8</sup>

Mas a força naval brasileira não se resumia ao conjunto de pequenos navios da Flotilha Itaparicana; uma força muito maior já havia sido preparada no Rio de Janeiro, a primeira Esquadra da Marinha brasileira, sob o comando do Lorde Thomas Cochrane.<sup>9</sup> Assim quando o Lorde Cochrane chegou à Bahia, em 13 de março de 1823, iniciou um cerco por terra, ao tempo em que pôs-se a pressionar pelo mar Madeira de Melo; Nesta altura, a ajuda de João das Bottas ainda era muito importante, tanto que ao abandonar o Brasil rumo a Portugal os navios da Flotilha Itaparicana seguiram a Esquadra principal sob o comando do Lorde Cochrane e puseram-se à caça aos navios portugueses ainda em águas da Bahia de Todos os Santos.

De acordo com o capelão da Armada da Independência, Frei Paixão e Dôres, o Almirante Thomas Cochrane procurou

inicialmente situar uma base para realizar suas operações. O local preferido foi o Morro de São Paulo, um ponto da Ilha de Tinharé, considerado estratégico ao sul da Baía de Todos os Santos (DORES, 1940, p. 207).

Cochrane seguiu então para o Morro de São Paulo e, a partir de uma enseada, constituiu sua base naval. O almirante não nutria muita confiança nos oficiais de origem portuguesa e nem nos marinheiros; com ressalva aos de "caráter conhecido". Preocupava-o igualmente o estado de aprestamento dos navios estando guarnecidos por eles: Cochrane os consideravam péssimos.

Das primeiras providências tomadas, incluiu a substituição dos marinheiros que não confiava da Nau *Pedro I* e da Fragata *Maria da Glória*, que foram enviados presos para o Rio de Janeiro. Na sequência, transferiu a artilharia suplementar para seu navio de comando e partiu com a *Pedro I* e a *Maria da Glória*, com a missão de fechar a cidade de Salvador e capturar os navios mercantes que chegavam no porto.

Sua operação criou uma série de dificuldades e embaraços no abastecimento por mar dos portugueses. Em terra, as tropas do Exército Libertador já estavam cercando Salvador. Na Baía de Todos os Santos, a Flotilha Itaparicana, sob o comando do Tenente João das Bottas, composta por saveiros e escunas, também impedia que os portugueses fossem abastecidos. A situação das forças do General Madeira de Melo foi gradualmente se tornando insustentável.

Naquela ocasião, o Almirante Cochrane também entrou em contato com os oficiais da Flotilha, quando estes deram detalhes sobre a evolução dos acontecimentos naquele teatro de operações.

Tendo-se já mandado por terra, para o Exército, o Capitão Piranga recebeu o Lord novamente e

outros Oficiais de Itaparica, e Tristão Pio dos Santos, Comandante de quatorze Barcas canhoneiras que defendem aquela Ilha, lhe participou que tudo quando estava às ordens do Madeira, já se achava a bordo da Esquadra Lusitana, para sair a 29 ou 30 do corrente; e que somente embarcaria em último lugar a pequena guarnição que defendia as Linhas; tendo também já embarcado toda a Artilharia de bronze, deixando inutilizada a de ferro, por estar já encravada; asseverando finalmente que este ofício nada tinha de duvidoso, e que a este respeito podia S. Ex. tomar as medidas convenientes e que mais justas lhe parecessem. (DORES, 1940, p. 229)

Após as malogradas investidas de Madeira de Melo em janeiro de 1823, a conjuntura naval na Bahia convergiu a favor dos brasileiros (MORGADO, 2010, p. 75). Pois antes mesmo da chegada da Esquadra Imperial sob o comando de Cochrane, a Flotilha Itaparicana de João das Bottas estava efetuando várias operações contra os navios portugueses ao largo da Baía de Todos os Santos. Surpreendentemente de uma força defensiva que visava conter as investidas dos portugueses contra a Ilha de Itaparica, a pequena esquadrilha havia se tornado uma agressiva unidade de combate que simplesmente desarticulou a capacidade de ação e reação da Marinha portuguesa na Bahia.

Muitos navios portugueses foram capturados e várias embarcações acabaram sendo destruídas, embora as unidades maiores tivessem sido preservadas. O Almirante Cochrane ao chegar na Bahia e ao saber das atividades da Flotilha acabou promovendo na sequência o Tenente João das Bottas ao posto de Capitão.

João das Bottas liderou e empreendeu um tipo de combate de atrito que debilita-

va aos poucos o inimigo, um tipo de guerra assimétrica, que, embora provocasse perdas, eram de ambos os lados. Tais enfrentamentos não se caracterizavam por combates conclusivos, pois os navios principais da Esquadra portuguesa eram fortes o suficiente para resistirem às investidas da Flotilha. Ademais, a Esquadra portuguesa continuava representando uma ameaça permanente. Estrategicamente ainda era uma força respeitável e estava à altura da nova Esquadra brasileira do Almirante Cochrane que acabara de chegar.

Quando da saída das forças portuguesas de Salvador em 2 de julho, a Flotilha Itaparicana, em auxílio à Esquadra brasileira, pôs-se a hostilizar abertamente os navios portugueses que conduziam as tropas portuguesas do General Madeira de Melo.

Pelas 11 horas da manhã do referido dia dois de julho se fizeram á vela para Portugal todas as embarcações, que transportavam o general Madeira, com a força do seu comando: e a Flotilha de Itaparica, desaferrando com a maior presteza d'aquela ilha, ainda chegou a tempo de fazer algumas hostilidades a diferentes embarcações daquelas que velejavam dentro da Bahia [...]. Consecutivamente passou o valente João Francisco de Oliveira Botas á fortaleza do mar, e, ocupando-a com parte da guarnição da sua barca, fez ali tremular pela primeira vez um pavilhão nacional, que, iludida toda a vigilância dos Lusitanos, havia sido feito n'essa fortaleza pelos oficiais Brasileiros, que, para ela tinham sido removidos da prisão da fortaleza de S. Pedro. (CERQUEIRA E SILVA, 1933, p. 63-64).

A saída do General Madeira de Melo de Salvador, que mesmo tendo sido considerada rápida e arrojada, não impediu que ele fosse acossado e perseguido pelo

Almirante Cochrane fora da barra. O almirante conseguiu aprisionar diversos navios portugueses e continuou perseguindo a Esquadra portuguesa que conduzia o exército do General Madeira de Melo até a foz do Rio Tejo; surpreendentemente a Flotilha Itaparicana também seguiu para alto-mar engrossando a força principal da Esquadra Imperial, sob o comando de Cochrane, a fim de dar combate aos portugueses que deixavam o Brasil.

## **CONCLUSÃO**

A guerra da independência no Brasil, ocorrida em 1823, deixou marcas indiscutíveis na lembrança, mas a predisposição para organização de uma força autônoma por parte dos brasileiros para lançar uma ação contra os portugueses revela uma capacidade e uma intenção cujos feitos ainda se encontram imersos na margem da história.

Com destreza, paciência e notável dose de coragem, o Tenente João das Bottas habilidosamente conseguiu reunir em torno de sua liderança um grupo obstinado de valentes marinheiros sem aparente experiência militar e decidiu dificultar a permanência dos portugueses em Salvador, com relativo sucesso. Indiretamente prepararam as bases para a operação da Esquadra principal da Marinha Imperial, comandada por Lorde Thomas Cochrane, que chegou à Baía de Todos os Santos com a missão de bloquear Salvador e destruir a Esquadra portuguesa lá estacionada.

Como foi observado no início deste texto, o fato dos insurretos terem se rebelado contra Portugal antes mesmo da decisão de rompimento com a metrópole, perpetrada por D. Pedro I, permite-nos pensar que os problemas aqui descritos nasceram dentro de um cenário político que se desenvolveu de maneira inesperada.

No entanto, isso não torna a dinâmica da importância da Flotilha menos signifi-

cativa, embora nem sempre tenha sido reconhecida e enfatizada a sua memória, ou tenha sido expressiva a sua história. Muito pelo contrário, a dinâmica de operação da Flotilha garantiu que as forças do General Inácio Madeira de Melo permanecessem em sérias dificuldades para a manutenção logística eficiente de suas operações, tanto as ofensivas quanto defensivas, mesmo com a chegada da Esquadra portuguesa do Almirante João Félix.

A Flotilha não se dobrou diante da capacidade dos portugueses, nutrindo contra eles uma viva campanha de guerrilha naval. E finalmente, com a chegada da Esquadra principal da nova Marinha Imperial sob comando do Lorde Thomas Cochrane, a flotilha se manteve em ação, acompanhando os navios portugueses ao longo do Oceano Atlântico, até a foz do Rio Tejo em Portugal.

A memória em torno dessa inusitada esquadilha é que ainda tem sido um de-

safio, tanto pelo interesse quanto pela velocidade com que se desenrolou a guerra de independência, cuja atenção acabou fazendo com que as diversas narrativas em torno dos demais eventos acabasse também priorizando outros personagens e suas histórias.

Dentre os vários esforços para a construção de uma narrativa sobre a guerra, encontra-se a própria discussão sobre o acontecimento. A desconstrução de um processo que não foi pacífico, paralelo ao olhar sobre objetos envoltos no esquecimento da história, tem sido igualmente um grande desafio. Assim, escrever sobre a Flotilha Itaparicana é uma tarefa gratificante pois traz a possibilidade de dar vez e voz a sujeitos esquecidos e que deram uma contribuição significativa ao processo de independência do Brasil. É um apontamento para abrir novas sendas de pesquisa sobre a participação de uma força naval singular para a independência do Brasil.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Miguel Calmon du Pin de. *Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo da Província da Bahia – 1823*. Rio de Janeiro: Typ do Jornal do Commercio, de Rodrigues, 1923.

ANDRÉA, Júlio. *A Marinha Brasileira: florões de glórias e de epopeias memoráveis*. Rio de Janeiro, SDGM, 1955.

BITTENCOURT, Pedro Calmon Moniz de. “A evolução para a Independência”. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Tomo 94, vol. 148, 1923.

BRASIL, *A Marinha de Guerra do Brasil na Lucta da Independência – Apontamentos para a História*. Rio de Janeiro: Typographia de J. D. de Oliveira, 1880.

CÂMARA, Antônio Alves da. *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*. Rio de Janeiro: Cia Editora Nacional, 1937.

CARTA do (governador das Armas da Província da Baía), Inácio Luís Madeira de Melo, ao rei (D. João VI), sobre as lutas pela independência do Brasil na Baía. Em 15 de fevereiro de 1823. In: Projeto Resgate, AHU\_ACL\_CU\_005, Cx 276 D. 19212. Arquivo da Biblioteca Nacional. Vide também José Wanderley de Araújo Pinho, 1968, pp. 66 e 67.

CERQUEIRA E SILVA, Ignácio Accioli de. *Memórias Históricas, e Políticas da Província da Bahia*. Bahia: Tip. Do Correio Mercantil, de Précourt e Co. 1836. Tomo II, p. 192.

CERQUEIRA E SILVA, Ignácio Accioli de. *Memórias Históricas, e Políticas da Província da Bahia*. Bahia: Salvador: Bahia Imprensa Oficial do Estado. 1933, Volume IV

COCHRANE, Thomas John. *Narrativa de serviços no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2003.

DORES, Manoel Moreira da Paixão. “Diário do capelão da Esquadra Imperial comandada por Lord Cochrane – 11 de abril a 9 de novembro de 1823”. In GARCIA, Rodolfo. *Anais da Biblioteca Nacional – 1938*, Vol. LX, Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Ministério da Educação, 1940.

ERMAKOFF, George. *Lorde Thomas Cochrane: um guerreiro escocês a serviço da Independência do Brasil*. Curitiba: Casa Editorial, 2021.

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

FERREIRA, Fábio. As organizações, o exército e os motins militares: o caso das tropas portuguesas na Montevideu de Carlos Frederico Lecor. *Estudios Históricos* (Rivera), v. 2, p. 1, 2015.

FREIRE, Carlos Edmundo de Lacerda. A Flotilha Itaparicana. *Revista Marítima Brasileira*, 2º T, 96.

MAIA, Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império* (2a. ed.). Rio de Janeiro: Cátedra, 1975.

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

MORGATO, Sérgio Roberto Dentino. “Os combates de Itaparica e Pirajá”. In: *2 de julho: a Bahia na Independência Nacional*. Salvador: Fundação Pedro Calmon – Governo do Estado da Bahia, 2010.

MORTON, F. W. O. *The Conservative Revolution of Independence: Economy, Society and Politics in Bahia. 1790/1840*. University of Oxford, 1974.

NEVES, Lucia Maria Bastos Pereira das. *Corcundas e Constitucionais: a cultura política da Independência (1820-1822)*. Rio de Janeiro: Revan, FAPERJ, 2003.

OFÍCIO do chefe de divisão e comandante da Esquadra, João Félix Pereira de Campos, ao (secretário de estado da Marinha e Ultramar), Inácio da Costa Quintela, sobre a adesão dos povos da Baía à insurreição, a falta de víveres para as tropas, o bloqueio da Baía e os insucessos dos assaltos à Ilha de Itaparica. In: *Projeto Resgate*, AHU\_ACL\_CU\_005, Cx 275 D. 19178. Arquivo da Biblioteca Nacional.

PEDREIRA, Pedro Tomas. Itaparica e as lutas pela Independência na Bahia. *Navigator*, n 12, 1975.

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

PIMENTA, João Paulo. A Independência do Brasil e o liberalismo português: um balanço da produção acadêmica. *Revista Digital de História Iberoamericana*, v. 1. n. 1, 2008, p. 70-105.

RABELO, Alberto. “O Papel de Cachoeira nas Lutas de Independência”. In: *2 de julho: a Bahia na Independência Nacional*. Salvador: Fundação Pedro Calmon – Governo do Estado da Bahia, 2010.

VALE, Brian. A Ação da Marinha nas Guerras da Independência In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: SDM, Terceiro Volume, Tomo I, 2002.

VARNHAGEN, Francisco Adolpho de. *História da Independência do Brasil*. 3ª. Edição São Paulo: Edições Melhoramentos, 1957.

---

## NOTAS

<sup>1</sup> A Revolução do Porto, normalmente chamada de Revolução Liberal do Porto, foi um movimento de fundo liberal que foi desencadeado em 24 de agosto de 1820, na cidade do Porto, com reverberação tanto para Portugal quanto para o Brasil. O movimento levou ao retorno para Portugal, em 1821, de D. João VI e sua Corte, que se encontrava no Brasil, desde a invasão das tropas francesas em 1807, e levou ao fim do absolutismo em Portugal, com a ratificação e implementação do regime constitucional em 1822. Ver: (PIMENTA, 2008, p. 70-105).

<sup>2</sup> Ver: (NEVES, 2003).

<sup>3</sup> No livro *A Marinha de Guerra do Brasil na Luta da Independência* (1880, p. 21) esse número foi aumentado, afirmando que eram 18 embarcações, incluindo 9 “baleeiras”, constando cerca de 710 marinheiros.

<sup>4</sup> OFÍCIO do chefe de divisão e comandante da Esquadra, João Félix Pereira de Campos ao (secretário de estado da Marinha e Ultramar), Inácio da Costa Quintela, Almirante João Félix em 2 de fevereiro de 1823, sobre a adesão dos povos da Baía à insurreição, a falta de víveres para as tropas, o bloqueio da Baía e os insucessos dos assaltos à Ilha de Itaparica. In: *Projeto Resgate*, AHU\_ACL\_CU\_005, Cx 275 D. 19178. Arquivo da Biblioteca Nacional.

<sup>5</sup> OFÍCIO do chefe de divisão e comandante da Esquadra, João Félix Pereira de Campos, ao (secretário de estado da Marinha e Ultramar), Inácio da Costa Quintela, sobre a adesão dos povos da Baía à insurreição, a falta de víveres para as tropas, o bloqueio da Baía e os insucessos dos assaltos à Ilha de Itaparica. In: *Projeto Resgate*, AHU\_ACL\_CU\_005, Cx 275 D. 19178. Arquivo da Biblioteca Nacional. Relato feito a bordo da Nau *D. João VI*, em 8 de

janeiro de 1823. Anexo ao ofício de 2 de fevereiro de 1823

<sup>6</sup> Ver o trabalho: (FERREIRA, 2015).

<sup>7</sup> Sobre o Lorde Thomas Cochrane, ver a biografia: (ERMAKOFF, 2021).

<sup>8</sup> CARTA do (governador das Armas da Província da Baía), Inácio Luís Madeira de Melo, ao rei (D. João VI), sobre as lutas pela independência do Brasil na Baía. Em 15 de fevereiro de 1823. In: **Projeto Resgate**, AHU\_ACL\_CU\_005, Cx 276 D. 19212. Arquivo da Biblioteca Nacional. Vide também José Wanderley de Araújo Pinho, 1968, pp. 66 e 67.

<sup>9</sup> Sobre essa especificidade da história da Marinha, ver as narrativas do comandante da primeira Esquadra do Brasil: (COCHRANE, 2003). Do escrivão oficial da Esquadra: (DORES, 1940). No excelente estudo do Almirante Prado Maia: (MAIA, 1975). E na compilação da **História da Marinha do Brasil**, organizada pela instituição especialmente no capítulo dedicado à ação da Esquadra: (VALE, 2002).



# Artigo

---

*Vagner da Rosa Rigola*

# “É preciso Marinha, e nós a não temos”: uma subscrição para ampliação da Força Marítima pela ação popular (1822-1827)\*

*“It takes a Navy, and we don’t have it”: the subscription for the expansion of the Maritime Force by popular action (1822-1827)*

**Vagner da Rosa Rigola**

Capitão-Tenente (AFN) e pesquisador da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). Mestrando em História Marítima pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (FLUL) e Escola Naval de Portugal.

## RESUMO

Declarada a Independência do Brasil, em 7 de setembro de 1822, sem demora veio à tona a necessidade de torná-la efetiva. Esse fato não se deu sem que houvesse resistência. Logo, os estadistas brasileiros perceberam que a conservação da unidade territorial estava diretamente relacionada ao domínio do mar, já que era pelo oceano que se comunicavam as principais províncias, como também era na faixa litorânea que se concentrava parte significativa dos habitantes e, por conseguinte, da produção. Dessa forma, pensou-se, rapidamente, em constituir uma Marinha de Guerra que permitisse a concentração de tropas e suprimentos nos locais de interesse, de modo que fosse possível fazer frente aos lusitanos. Sendo assim, o núcleo da Marinha brasileira surgiu dos próprios navios portugueses remanescentes na antiga colônia. Entretanto, a quantidade e as condições daqueles meios, bem como a situação dos cofres públicos nacionais fizeram emergir uma outra ideia para a ampliação da Força Marítima: uma subscrição pública nacional e mensal. Ao exame da sistemática de funcionamento e da execução dessa medida se dedica este estudo.

**PALAVRAS-CHAVE:** Navio; Marinha; Subscrição; População.

## ABSTRACT

*With Brazil’s independence declared on September 7, 1822, the need to make it effective soon emerged. This fact did not happen without resistance. Soon, Brazilian statesmen realized that the conservation of the territorial unit was directly related to the domain of the sea, since it was through the ocean that the main provinces communicated, as well as it was in the coastal strip that a significant part of the inhabitants was concentrated and, therefore, of production. In this way, it was quickly thought of constituting a War Navy that would allow the concentration of troops and supplies in places of interest, so that it was possible to face the Portuguese. Thus, the core of the Brazilian navy emerged from the Portuguese ships remaining in the former colony. However, the quantity and conditions of those means, as well as the national public coffers, gave rise to another idea for the expansion of the Maritime Force: a national and monthly public subscription. This study is dedicated to examining the system of operation and implementation of this measure.*

**KEYWORDS:** Ship; Navy; Subscription; Population.

\*Artigo recebido em 13 de agosto de 2022 e aprovado para publicação em 05 de dezembro de 2022.  
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 18, nº 36, p. 120-143 – 2022.

## INTRODUÇÃO

Apenas dezessete dias haviam-se passado do “grito do Ipiranga”, quando Luiz Pereira da Nóbrega de Souza Coutinho e Joaquim Gonçalves Ledo encaminharam ao Imperador um plano de subscrição pública<sup>1</sup> para colaborar com o fortalecimento da Marinha Imperial brasileira. Desse ato resultou uma das primeiras ações conjuntas para o estabelecimento de uma instituição perene voltada à defesa dos interesses do país.

Já compreendida como um elemento primordial para a garantia da independência, a Marinha precisava ser reforçada. Diante das condições econômicas do Brasil recém-independente, isso só seria possível por meio da participação dos cidadãos do Império. Foi assim que o plano de Gonçalves Ledo e Luiz da Nóbrega foi aprovado e posto em prática<sup>2</sup>.

O procedimento alcançou grande parte do território nacional e os resultados decorrentes dos esforços coletivos – incluindo donativos de políticos, religiosos, militares e outros indivíduos – buscaram contribuir para a garantia da soberania e da própria independência<sup>3</sup>. Naturalmente, isso não significa afirmar que o processo de independência brasileiro e, conseqüentemente, o Estado e a nação derivaram da preexistência de um caráter nacionalista, o que, aliás, escaparia ao objetivo deste estudo<sup>4</sup>.

Dada à efervescência do período em que se deu, em meio a decisões fundamentais no campo político-militar, diplomático, econômico e social, o assunto permaneceu olvidado por longa data, não ultrapassando mais do que algumas linhas quando abordado em estudos precedentes. Com esta pesquisa pretende-se resgatar um pouco dessa história, examinando a sistemática de funcionamento e a execução da subscrição pública mensal para aumento da Marinha.

A ideia deste estudo despertou após a leitura da obra *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na história (1822-1889)*, de Juvenal Greenhalgh. Nessa publicação, ao abordar o assunto, o autor apontou a participação de brasileiros de todas as regiões do país, os quais “acorrendo ao apêlo que lhes foi feito, subscreveram quantias cujo montante nunca foi apurado” (GREENHALGH, 1965, p. 5). Provocado, assim, o interesse em esclarecer a verdade histórica, pretende este trabalho se não fechar, ao menos diminuir essa lacuna, ou, ainda, trazer à tona novas questões para os estudiosos do tema.

Importa consignar que o período estudado engloba a criação e reestruturação de diversos órgãos e instituições, dentre os quais as Forças Armadas. Além de direcionar-se especificamente para os assuntos navais, a análise não ultrapassará a interpretação dos acontecimentos referentes à subscrição, o que não significa dizer que outros processos não estavam a ocorrer em paralelo.

Embora sem a apresentação de pormenores, alguns autores discorreram sobre o assunto anteriormente. Nesse sentido, Theotonio Meireles da Silva (1882) ressaltou a colaboração dos brasileiros com grandes donativos vindos de todas as partes, além de publicar importantes documentos sobre o assunto. Jaceguai (1903, p. 98) declarou que o plano da subscrição “proclamado por um decreto imperial, produziu surpreendentes resultados”. Com esse autor corroboraram Lucas Alexandre Boiteux (1954), Prado Maia (1975), Brian Vale (2002), os quais, sucintamente, também interpretaram o plano como bem-sucedido.

Na mesma linha seguiu Helio Franchini Neto (2019, p. 256) ao atestar a medida como “muito exitosa, inclusive com a contribuição de entidades coletivas, permitindo a aquisição de navios de guerra, prin-

principalmente nos EUA e no Reino Unido”. Em contrapartida, Greenhalgh (1965, p. 6) considerou “o produto da subscrição popular insuficiente para os fins propostos”, enquanto Herick Caminha (1986, p. 128) declarou que a subscrição “valeu mais como meio de sensibilizar a opinião pública quanto a determinado problema do que pelos seus eventuais resultados práticos”.

Embora não fazendo menção específica à subscrição para aumento da Marinha, Jurandir Malerba (2006, p. 153) apresentou uma visão crítica às “listas de socorro que circulavam na Corte para salvar as despesas do Estado e da casa real”, as quais aventou a possibilidade de serem espécies de “moeda de troca” para os pedidos de mercês.

A partir dessas perspectivas, e amparando-se em critérios estabelecidos do ponto de vista heurístico e hermenêutico, pretende-se desenvolver o trabalho aplicando como recurso metodológico a pesquisa bibliográfica. Para tanto, inicialmente, apresentar-se-á uma breve contextualização do ambiente em que se deu a subscrição pública. Em seguida, tratar-se-á da apresentação da ideia e da aprovação das diretrizes do plano para o desenvolvimento das ações.

Por fim, serão evidenciadas as principais ações do decorrer da captação dos recursos, além dos dados e resultados gerais dos trabalhos. Tendo em vista a não identificação de estudos anteriores a adentrarem nas minúcias do tema, o *corpus* documental a ser consultado estará baseado, primordialmente, nas fontes primárias.

Em vista disso, avultará em importância o acesso aos periódicos da época, com destaque para o jornal *Diário do Governo*, em cujas páginas publicavam-se os atos e documentos oficiais dos anos de 1823 e 1824<sup>5</sup>. Evidente que essa fonte é propensa a apresentar uma perspectiva governamental dos acontecimentos, ainda assim, vista com a

devida moderação, tenderá a apresentar informações bastante relevantes.

Sendo assim, dadas às características do estudo, cujo desenvolvimento tende a empreender uma análise sistemática tanto de fontes bibliográficas quanto da imprensa periódica da época, será realizada uma pesquisa de tipo exploratório, com o emprego de uma abordagem quali-quantitativa.

Entende-se que a leitura crítica dos assuntos discutidos pelos autores acima referidos e a análise pormenorizada dos documentos do período possam fornecer elementos para a construção de novos conhecimentos sobre a temática abordada, contribuindo para o estudo histórico na medida de suas possibilidades.

## **A SUBSCRIÇÃO PÚBLICA PARA AUMENTO DA MARINHA E SEU CONTEXTO**

Após a declaração de independência, o Brasil precisou afastar de seu território as tropas portuguesas que o ocupavam. Essas tropas eram subsidiadas por empréstimos contraídos junto aos comerciantes de posses da Bahia, do Maranhão, do Pará e de Montevidéu e apoiadas por navios de guerra regularmente armados (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1938). Dadas às condições que se apresentavam naquele contexto, a atuação da Marinha seria fundamental para que as forças brasileiras atingissem o seu propósito.

Segundo a narrativa de Thomas Cochran<sup>6</sup> (2003, p. 36), D. Pedro I constatou que “sem Armada, o desmembramento do Império – pelo que respeitava às províncias do Norte – era inevitável”. Assim sendo, foi necessária energia e sagacidade dos primeiros estadistas do Império brasileiro para a construção de uma Marinha respeitável (JACEGUAI; OLIVEIRA, 1940).

A tarefa de constituir uma força naval capaz de colimar esse propósito recaía,

funcionalmente, sobre os ombros do Ministro da Marinha, Luiz da Cunha Moreira, embora José Bonifácio<sup>7</sup> e o próprio Imperador coadunassem com a ideia. Para lograr esse intento, seria imperioso reparar os navios portugueses remanescentes no Brasil<sup>8</sup>, adaptar e adquirir outras unidades, contratar<sup>9</sup> oficiais de Marinha experientes para comandar e tripular os navios e recrutar pessoal subalterno (CAMINHA, 1986).

Para a execução de seu mister, Cunha Moreira tinha, a seu favor, a vantagem de terem-se mantido as instalações navais, tanto as administrativas quanto as do Arsenal de Marinha e seus estaleiros, quando do retorno de D. João VI a Portugal. Além disso, possuía o controle da Baía de Guanabara, considerado o melhor ponto da costa brasileira sob o ponto de vista de defesa (VALE, 2002).

Contudo, eram precárias as condições de manutenção das estruturas. O Arsenal encontrava-se ocioso com os navios existentes necessitando de manutenção no ancoradouro, os cofres do estado quase vazios e as matérias-primas e utensílios navais de baixa qualidade. Tais condições, aliadas à ausência de pessoal especializado para as lides do mar, tornavam árdua a tarefa do Ministro da Marinha (VALE, 2002).

Dessarte, “ordenou-se o concerto de todos os navios existentes e o Arsenal começou a trabalhar activamente” (PALHA, 1880, p. 27). Com base nesse núcleo de navios portugueses nasceu a Marinha do Império do Brasil, a qual foi sendo incrementada com novas aquisições no país e no exterior, apresamentos e doações voluntárias resultantes da beneficência tanto de instituições coletivas quanto da população e do próprio Imperador<sup>10</sup>.

De acordo com Franchini Neto (2019, p. 378), “a mobilização em torno dos recursos incluiu subscrições, compras de navios e de material e foi eficiente em construir o núcleo da Esquadra brasilei-

ra”. O reforço da Marinha Imperial brasileira, baseado na subscrição pública, levada a cabo a partir de 1823, doravante, será o foco desta análise.

### **RECORRENDO AO POVO: DA FORMALIZAÇÃO DA IDEIA À PUBLICAÇÃO DO DECRETO**

Convencidos de que a construção de uma Marinha forte era imprescindível para o sucesso da causa brasileira, não tardaram os estadistas nacionais a examinar formas de tornar concreto esse desígnio. Foi nesse contexto que, em 24 de setembro de 1822, Luiz Pereira da Nóbrega de Souza Coutinho e Joaquim Gonçalves Ledo encaminharam a D. Pedro o plano de uma subscrição pública para auxiliar o Estado na criação de uma Marinha.

O texto constava da apresentação de uma proposta contendo uma conclamação aos brasileiros e o plano preliminar para o estabelecimento de uma subscrição mensal. Tal conteúdo fora publicado no jornal *Revérbero Constitucional Fluminense*, em 1º de outubro de 1822, e assim iniciava:

Senhor. Temos a honra de levar á Prezença de V. A. R. o plano de huma subscrição, que projectamos propor aos Habitantes desta, e de todas as Provincias do Brazil a fim de auxiliar o Estado na criação de huma Marinha de Guerra. Possa este nosso projecto merecer a Approvação de V. A. R., porque com ella estamos certos de excitar o entusiasmo, e o patriotismo de Póvos, que tanto Amão a V. A. R. Beijão a Mão de Vossa Alteza Real. Luiz Pereira da Nobrega de Souza Coutinho. Joaquim Gonsalves Ledo (REVÉRBERO CONSTITUCIONAL FLUMINENSE, 1º de outubro de 1822, n. 19, p. 233).

A convocação enfatizava sentimentos patrióticos e de união, ressaltando os deveres de cidadão, “tendo parte na prosperidade da pátria com a prestação com que concorre a sua defesa” (REVÉRBERO CONSTITUCIONAL FLUMINENSE, 1º de outubro de 1822, n. 19, p. 234). O chamado não se estendia somente aos brasileiros, mas também aos portugueses que viviam no país. A esses foi dirigido o seguinte trecho: “portugueses que hoje formais a grande associação Brasilica, se vos interessa a Patria, deve interessar-vos a sua gloria, e se quereis que esta se consiga, deveis repartir com ella da vossa fortuna, porque da sua conservação nasce a vossa mesma conservação, e a de vossos filhos” (REVÉRBERO CONSTITUCIONAL FLUMINENSE, 1º de outubro de 1822, n. 19, p. 234).

Tratava-se, dessa forma, de uma convocação geral à população e propunha que começasse “por huma contribuição voluntaria, e mensal, e acomodada às circunstâncias do pobre, e do poderoso” e ainda dizia:

a Patria está convencida, que nenhum de seus filhos deixará de acudir aos seus chamamentos, quando for tempo; mas também sabe, que de longe se prepara a guerra, e que de longe se despoem a deffeza: he preciso que nos acautelemos com muralhas de páo: he preciso Marinha, e nós a não temos!<sup>11</sup>... Em hum paiz com tantas proporções para assombrar os mares! Cuidemos pois Cidadãos Brasileiros, cuidemos voluntariamente deste ramo: a guerra bate as nossas portas, e as nossas batalhas devem ser pelejadas além do Cabo de Santo Agostinho (REVÉRBERO CONSTITUCIONAL FLUMINENSE, n. 19, 1º de outubro de 1822, p. 235)<sup>12</sup>.

Diante de tal ideia, coube ao Ministro da Fazenda, Martim Francisco Ribeiro de Andrada, irmão de José Bonifácio, apresentar o plano ao Imperador (BOITEUX, 1954). Nesse íterim, com a publicação do plano na imprensa<sup>13</sup> e com a efervescência do período que se seguiu ao “grito do Ipiranga”, não tardou que surgissem manifestações de apoio à proposta, mesmo antes da aprovação oficial do plano.

Nesse sentido, já em 20 de novembro de 1822, os habitantes da Vila de São Salvador de Campos<sup>14</sup>, representados pelo seu comandante militar, José Manuel de Moraes, ofereceram-se para fabricar um brigue a sua custa no estaleiro local. A oferta se dava para que pudesse “ter o exercício que a Vossa Magestade Imperial aprover, ou fazendo-o guarnecer de Artilharia para ser empregado como vaso de guerra, ou que não sendo artilhado, possa servir para conduzir madeiras para os Estaleiros Nacionaes e Imperiaes” (MORAES, José M. [Correspondência]. Destinatário: D. Pedro I. Vila de São Salvador de Campos, 20 nov. 1822. 1 ofício. *apud* SILVA, 1882, 2º vol. p. 109-110).

Para o desempenho de tal mister, o mestre construtor da região alertou que a barra da região só permitia saída de embarcações de “dez palmos d'agua”, além de prometer que desempenharia “a construção pelos preceitos da arte<sup>15</sup>” (MORAES, José M. [Correspondência]. Destinatário: D. Pedro I. Vila de São Salvador de Campos, 20 nov. 1822. 1 ofício. *apud* SILVA, 1882, 2º vol. p. 109-110).

Da mesma maneira, os cidadãos fluminenses José Luiz da Costa e Francisco Vieira de Souza ofertaram madeiras para auxiliar na construção de navios para a Armada Nacional. Por uma portaria de 12 de dezembro de 1822, o Ministro da Marinha agradeceu a doação em nome do Imperador e mandou nomear recebedor para o material<sup>16</sup>.

Sendo presente a S. M. I. o oferecimento, que fez José Luiz da Costa, do Districto de Macahé, de **quatro dúzias de Taboas de Tapinhoã**<sup>17</sup> de forro primeira sorte postas no porto de embarque da Barra do Rio de S. João; Manda o Mesmo Augusto Senhor pela Secretaria d’Estado dos Negocios da Marinha louvar muito ao referido José Luiz da Costa o seu patriotismo, de que deo decisiva prova com o mencionado oferecimento a favor da Armada nacional, de que este Imperio tanto carece para sua defesa; e participar-lhe que ao Capitão de Mar e Guerra encarregado do corte das Madeiras de Cabo Frio se expedir ordem para nomear pessoa que receba a dita Madeira no citio indicado do Rio de S. João. Palacio do Rio de Janeiro em 12 de Dezembro de 1822 – Luiz da Cunha Moreira. N. B. Na mesma conformidade e data se escreveu igual Portaria e louvor a Francisco Vieira de Souza, que offereceo a mesma porção de Taboado posta no Porto de embarque do Rio das Ostras (DIÁRIO DO GOVERNO, n. 17, 23 de janeiro de 1823, p. 67, grifo nosso).

Somente após decorridos quatro meses da apresentação da ideia da subscrição, foi, oficialmente, aprovada a proposta. Para tanto, em 24 de janeiro de 1823, publicou-se um decreto conjuntamente com o plano de execução, os quais passaram a regular a arrecadação e fiscalização do programa de Ledo e Nóbrega.

Havendo tomado em mui séria consideração o Plano, que baixa junto com este, de uma modica

subscrição mensal para a compra gradual de novas embarcações de guerra, ou reparo, e concertos das antigas, e que elle foi offerecido por homens de zelo, sinceros e ardentes amigos da causa do Brazil, e minha; e considerando além disto que a extensa Costa, e continuos Portos deste rico, ameno e fértil Imperio, que a Providencia talhára para os mais altos destinos de gloria e de prosperidade, só podem ser bem defendidos por uma Marinha respeitável, e que, para obter esta, devo, com preferencia escolher e abraçar aquelles meios que mais cedo conduzirem a tão uteis fins, sem comtudo gravarem ou empobrecerem o povo: Hei por bem approvar o referido plano, nomeando desde já para Fiscal da Commissão a Luiz da Cunha Moreira, do Meu Conselho de Estado, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha: E outrosim, recomendar mui positivamente aos Governos e Camaras das diferentes Provincias deste Imperio o exacto e pontual desempenho das obrigações que, pelo mencionado Plano, ficam a seu cargo. Palacio do Rio de Janeiro, em 24 de Janeiro de 1823. Com a Rubrica de Sua Magestade Imperial. Martim Francisco Ribeiro de Andrada<sup>18</sup> (BRASIL, 1823, Tomo IV, p. 12).

O plano com as diretrizes para a subscrição mensal para aumento da Marinha de Guerra do Império do Brasil correspondia a uma adaptação da já citada proposta apresentada em 24 de setembro do ano anterior. Em resumo, o programa constava da assinatura de uma ou mais ações no valor de \$800 (oitocentos réis),<sup>19</sup> a serem

pagas no início de cada mês ao longo de três anos<sup>20</sup> (BRASIL, 1823).

Foram nomeados agentes recebedores em todas as localidades para arrecadarem os donativos e os remeterem aos tesoureiros locais, os quais encaminhariam os va-

lores ao tesoureiro da capital da respectiva província. Estes, por sua vez, trimestralmente deviam enviar as quantias ao tesoureiro-geral na Corte, Francisco José da Rocha<sup>21</sup>, o qual as recolhia ao erário também a cada três meses<sup>22</sup> (BRASIL, 1823).

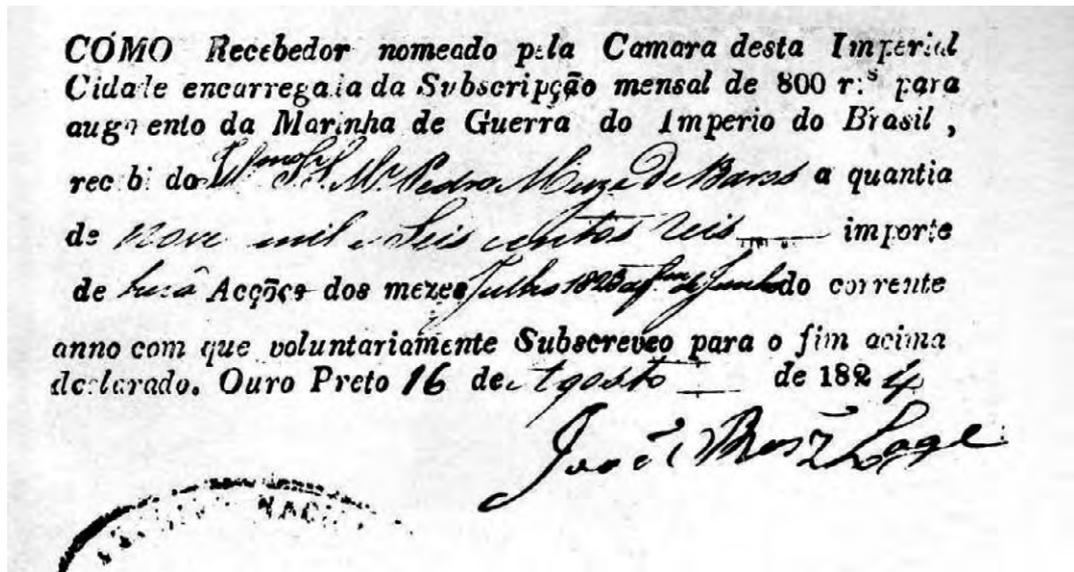


Figura 1 - Modelo de recibo entregue aos participantes da subscrição.  
Fonte: (VALE, 1971, p. 5).

Ficou expressa a recomendação de zelo e auxílio dos governos das províncias para com as Câmaras e os tesoureiros. Do mesmo modo, ficou previsto que todas as remessas deveriam ser encaminhadas com guias referendadas pelas respectivas Câmaras e com a lista dos subscritores para que, na Corte, fosse realizada a publicação por meio da imprensa<sup>23</sup> (BRASIL, 1823).

Os agentes da subscrição na Corte, o tesoureiro-geral e um fiscal nomeado pelo Imperador formavam a comissão encarregada da compra de embarcações. As características dos navios seriam designadas pelo fiscal após coordenação com o soberano.

Ademais, a comissão era responsável por todo o manejo econômico e administrativo da subscrição. Nesse sentido, poderia não só comprar, mas também concertar os navios existentes: "e se parecer á mesma Comissão, que convém antes

concertar alguma das actualmente incapazes de navegarem, o poderá fazer com a aprovação de Vossa Magestade Imperial" (BRASIL, 1823, p. 13).

Por fim, o plano contendo as diretrizes de funcionamento da subscrição é encerrado com o reforço da ideia de necessidade de uma Marinha e com a certeza da adesão popular diante da modicidade da proposta.

A convicção de que a extensa Costa deste Império, e seus muitos Portos só podem ser defendidos por uma boa Marinha; a persuasão de que por este meio ella terá diários e conhecidos aumentos, sem gravame do povo, visto a modicidade da subscrição mensal; que facilita a concurrencia dos subscritores; finalmente a quase certeza,

de que a mór parte dos nossos Concidadãos prestar-se-hão de bom grado a tão tênue donativo, são os poderosos estímulos, que nos incitam a oferecer a Vossa Magestade Imperial este Plano. Digne-se pois acceital-o e approval-o; e o nosso Brazil mais cedo e seguro, florente e salvo (BRASIL, 1823, Tomo IV, p. 13).

É de convir que os cidadãos de grande parte do país não se negaram a concorrer a tão nobre finalidade e os resultados logo haveriam de surgir.

### **A ADESÃO DOS CIDADÃOS E A EXECUÇÃO DAS AÇÕES**

Seguiu-se a execução da proposta. Já em 15 de fevereiro, o Ministro da Fazenda solicitou à Câmara da Corte a expedição do decreto e do plano para “a todas as Câmaras da Provincia, para que com atividade, e patriotismo, com que se distinguem, os façam publicar em seos respectivos districtos, promovendo os interessantes, e attendíveis fins, a que se propõe” (DIÁRIO DO GOVERNO, n. 57, 11 de março de 1823, p. 233).

Os resultados da subscrição não tardaram a surgir. Como incentivo, o próprio Imperador doou ao Estado, em 23 de janeiro de 1823, o Brigue *Maipu* de dezoito canhões comprado de David Jewett<sup>24</sup> por 2:200\$000 (dois contos e duzentos mil réis)<sup>25</sup>, cujo nome foi modificado para *Deligente*<sup>26</sup> e, depois, para *Caboclo* (MAIA, 1975).

A partir de meados de março, iniciaram-se as publicações na imprensa dos resultados parciais da subscrição. Na edição nº 63 do periódico *Diário do Governo* apareceu o nome do Imperador encimando a lista dos subscritores com 250 ações, contendo nota indicativa de que pagava adiantado os três anos<sup>27</sup>.

Seguia ao do Imperador o nome do Visconde Porteiro Mor com 100 ações<sup>28</sup>, com a indicação de que pagava um ano adiantado. Além desses, nesta primeira lista incluíram-se 58 subscritores, totalizando 763 ações (DIÁRIO DO GOVERNO, n. 63, 18 de março de 1823).

A edição de 24 de março já trouxe um total de 1.380 ações e a indicação de que o Conselheiro Vicente Navarro de Andrade “não podendo concorrer mensalmente, por dever ausentar-se em serviço nacional, assignou por trezentas ações por uma só vez que logo pagou” (DIÁRIO DO GOVERNO, n. 67, 24 de março de 1823, p. 290). Passados apenas 13 dias, esse número haveria de dobrar, já contabilizando 2.625 ações na edição de 5 de abril.

A adesão foi crescente em número de pessoas naqueles primeiros meses da arrecadação, mas não faltou quem observasse o fato de que algumas pessoas conhecidas na sociedade por suas posses poderiam contribuir mais. Também ficou patente o clima de desconfiança de alguns indivíduos em relação ao elemento lusitano naqueles primeiros tempos da independência. Para alguns a subscrição estava revelando a falta de apoio dos portugueses ao reforço da Marinha de Guerra (DIÁRIO DO GOVERNO, n. 63, 15 de maio de 1823).

Em correspondência publicada no *Diário do Governo* de 7 de abril, assinada por “As duas irmãs”, via-se um caso passível de exemplificação: “Vamos conhecendo pessoalmente muitos chumbados<sup>29</sup> encobertos; e promettemos dizer alguma coisa a cerca d’aquelles, que na subscrição para aumento da Marinha tem ficado muito abaixo das suas possibilidades, quando melhor informados da quantidade de chumbo de cada um podemos facilmente desmascaral-os” (DIÁRIO DO GOVERNO, n. 76, 7 de abril de 1823, p. 343).

As críticas eram bastante variadas. Em uma longa correspondência, pu-

blicada em 15 de maio de 1823, um leitor fazia um paralelo com contribuições semelhantes havidas na Inglaterra e denunciava a escassa contribuição de determinados indivíduos e setores da sociedade.

Combinem Srs. Redactores, este procedimento de alguns moradores desta Corte (não fazendo distinção dos nascidos aqui ou ali), com o procedimento dos ingleses, quando na guerra da sua Patria, foram multados tanto por cento sobre os seus bens, que de entre eles, a maior parte se fizeram possuidores de fundos imaginários, somente a fim de contribuírem com mais, do que se pedia; no Brasil os seus meos Srs., ocultam-se a isso prestarem-se, esquecendo-se que foi aqui o solo que o fez gente, pratiando e dourando o seu chumbismo. Aposto eu Srs. Redactores, que se S. M. I., os condecorasse com a farda da nova Ordem Militar, ou lhes desse algum logar proveitoso, nessa ocasião eles se esportulariam. Ora ainda lhes quero dizer mais que alguns, tudo isto tem obtido, vão obtendo, e esperam ainda alcançar, já estando bem recheados de honras, mando, e dinheiro, e todavia para a subscrição voluntaria, e mensal para aumento da Marinha de Guerra deste vastíssimo Império – uma acção (DIÁRIO DO GOVERNO, n. 63, 15 de maio de 1823, p. 534).

É evidente e até presumível que, em torno da Corte, existiam elementos que orbitavam na busca de reconhecimento, benesses e privilégios próprios. Esse motivo, associado à maior densidade

demográfica e à atividade marítima do Rio de Janeiro, tornaram preponderante a participação da região na subscrição para reforço da Marinha. É de notar que os debates em torno do tema eram recorrentes. Embora tratassem sobre as contribuições e a clareza do procedimento de captação, jamais questionavam o fim a que se destinava a subscrição.

Sobre a transparência dos procedimentos, relembra-se o pedido realizado pelo tesoureiro da subscrição no Engenho Velho, Manoel Joaquim Rodrigues Bastos, em 21 de março de 1824:

Bem que todos os mezes appareça no seu Diario o importe do que cada hum dos Thesoueiros entrega ao Thesoureiro Geral da Subscrição mensal para a Marinha de Guerra deste Império, desejava com tudo que V. m. fizesse publico pelo mesmo Diario o estado do recebimento da mesma Subscrição na freguesia do Engenho Velho; isto não só para conhecimento dos Srs. Subscriptores da mencionada Freguezia, mas para satisfação dos cobradores della (DIÁRIO DO GOVERNO, n. 69, 27 de março de 1824, p. 289).

Não é de estranhar que um mecanismo de arrecadação, cujo manejo estava a cargo de muitos cidadãos e que envolvia pagamento em espécie, despertasse nos contribuintes o desejo de se verificar um efetivo controle. Por essa razão, muitos cidadãos acompanhavam de perto as publicações dos resultados que saíam na imprensa escrita.

Em 8 de abril, a lista de subscritores já avultava a soma de 2.854 ações. No acompanhamento do progresso da subscrição realizado pelo jornal *Diário do Governo* foi relevante a publicação de que “Sua

Magestade a Imperatriz assignou por 100 acções mensaes, e pagou logo o importe dos tres anos”, os quais totalizaram a importância de 2:880\$000 (dois contos, oitocentos e oitenta mil réis) (DIÁRIO DO GOVERNO, n. 77, 8 de abril de 1823, p. 345).

Ainda no final daquele mês, a comissão encarregada da subscrição na Corte nomeou como recebedor o cidadão José Marques de Sá, morador da Rua da Quitanda nº 54, tornando público aos moradores do distrito do Largo da Lapa até os caminhos novo e velho de Botafogo e suas travessas que “todos aquelles que quizerem pagar podem dirigir-se á dita caza” (DIÁRIO DO GOVERNO, n. 94, 28 de abril de 1823, p. 448). Além disso, uma nota, datada de 10 de abril, mandou isentar do

serviço militar alguns indivíduos enquanto estivessem envolvidos na arrecadação em curso (DIÁRIO DO GOVERNO, n. 99, 3 de maio de 1823, p. 474).

Quanto à adesão de apoiadores, é possível verificar que o número de ações subscritas aumentou exponencialmente nos primeiros meses diante da divulgação dos resultados parciais na imprensa e da participação do Imperador e da Imperatriz. Contudo, a partir de junho, nota-se uma perda na aceleração do crescimento da adesão ao programa. Um reflexo do momento político e das discussões em torno da constituinte. Em resumo, a arrecadação<sup>30</sup> dos primeiros meses, por número de ações, atingiu as quantidades descritas abaixo:

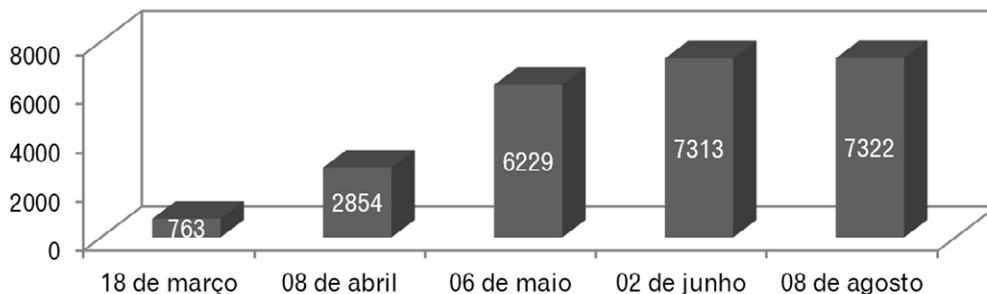


Gráfico 1 - Evolução da subscrição (por nº de ações) entre os meses de março e agosto de 1823.

Fonte: Elaboração do autor com base nas publicações do jornal Diário do Governo do período compreendido

Sob o registro nº 161, às folhas 15 do livro 1º da Receita e Despesa do Tesouro Público do Rio de Janeiro, com data de 15 de maio de 1823, foi realizado o primeiro depósito no tesouro público dos valores arrecadados pelo tesoureiro-geral Francisco José da Rocha. O valor entregue na ocasião foi de 32:938U000 (trinta e dois contos, novecentos e trinta e oito mil réis) (DIÁRIO DO GOVERNO, n. 123, 4 de junho de 1823).

Conforme afirmou Brian Vale (1971, p. 16), “por toda a nação os brasileiros estavam doando lealmente para a subscrição nacional para a Marinha, e o dinheiro já estava fluindo para os cofres do fundo”. Importa ressaltar que as colaborações

não se davam somente pelas ações da subscrição, pois muitos cidadãos desejavam participar, mas não necessariamente possuíam valores em espécie. Assim, disponibilizavam os mais variados donativos em benefício da nascente Marinha Imperial brasileira.

Nesse sentido, um dos itens que mais abundava em ofertas eram as madeiras para a construção naval. Em nota da Repartição dos Negócios da Marinha, datada de 4 de junho de 1823, foi apresentada a oferta que fizeram os irmãos José Manoel Nunes Pereira, Joaquim José Nunes e João Carlos Nunes, de “trez a quatro dúzias de vinhaticos<sup>31</sup> de trinta palmos,

para a Marinha Nacional e Imperial” Por meio do Ministro Luiz da Cunha Moreira, o Imperador respondeu “que não só há por bem aceitar a referida oferta, mas que muito louva o patriotismo, e a adesão à causa deste Império” (DIÁRIO DO GOVERNO, n. 7, 8 de julho de 1823, p. 38).

Do mesmo modo, em outubro do mesmo ano, ao tratar sobre o transporte e a acomodação de madeiras provenientes da atual cidade de Campos dos Goytacazes, no interior do estado do Rio de Janeiro, o Ministro da Marinha Luiz Cunha Moreira orientou o comandante militar da região sobre como proceder.

Muito se lhe recommenda que promova o augmento desta consignação por meios suaves, pois que ella he voluntaria, assim como também o foi a subscrição para as madeiras de construção da Curveta *Campista*<sup>32</sup>, e que deve promover do mesmo modo a remessa das outras que ofereceu Luiz Antonio Leal, e sua sogra D. Clara Fernandes de Almeida, donos do sitio denominado Dous Rios, neste Districto de Campos (DIÁRIO DO GOVERNO, n. 112, 19 de maio de 1824, p. 463).

Além disso, passaram a chegar as notícias das adesões das províncias mais afastadas, assim como informações sobre a oferta de outros donativos para a Marinha de Guerra. Em carta datada de 9 de maio de 1823, o cidadão Gabriel Martins Basto, da província de São Pedro do Rio Grande do Sul, encaminhou seguinte resposta ao presidente do governo provisório da província:

Ilmo. e Exmo. Sr. Accuso a recepção da honrosa Carta, com que V. Ex. me brindou, convi-

dando-me a concorrer com a quantia, que me fosse possível para as actuaes despezas da guerra; a cujo respeito tenho de communicar a V. E. que para dar um diminuto signal do quanto desejo cooperar para a gloria, e prosperidade do nascente, porém grande Império do Brasil, minha Pátria, ofereço entrar no Thezouro Publico da Corte do Rio de Janeiro, em razão deter ali dinheiro disponivel, com 100. U000 r.s annuaes, emquanto durar a guerra; isto além da subscrição para augmento da Marinha deste Império, a que já me prestei com quatro acções mensaes, que continuarei a pagar nesta Capital em seos devidos tempos. E quando acconteça verem-se os Cofres Nacionaes em apurada urgência, protesto soccorrel-os com a metade dos bens que possuo (DIÁRIO DO GOVERNO, n. 141, 28 de junho de 1823, p. 732).

Da mesma maneira, o sargento-mor José Rodrigues Barcellos, da mesma província, mandou entregar pelo Sr. João Teixeira de Magalhães a importância de 192\$000 (cento e noventa e dois mil réis)<sup>33</sup> ao tesoureiro-geral “importe de duzentas e quarenta acções, que voluntaria, e gratuitamente oferece para o fim acima declarado” (DIÁRIO DO GOVERNO, n. 29, 4 de agosto de 1823, p. 164).

É de salientar as adesões das tropas que se encontravam na luta pela garantia da independência do Brasil na província Cisplatina, tendo o Capitão de Mar e Guerra Pedro Antonio Nunes<sup>34</sup> e o Marechal de Campo José de Abreu<sup>35</sup> convidado suas tropas a participarem da subscrição. Este último proferiu a seguinte comunicação as suas tropas no dia 22 de junho de 1823:

Generosos, e fiéis companheiros d'armas! Vindo por noticia ao meo conhecimento, que se havia instituído na Corte do Imperio uma Subscrição voluntaria, e mensal, com a Augusta aprovação de S. M. I. para o utilissimo fim de augmentar a Marinha de Guerra do Imperio do Brasil, e que a mesma Subscrição se havia de estabelecer por todas as Provincias do mesmo Imperio; e sendo bem conhecidas a todas as luzes as proficuas vantagens, que necessariamente devem provir de uma contribuição, que vai ser aplicada para o engrandecimento do Imperio, sua segurança, e tranquillidade, como he, manter em actitude respeitável a vastíssima costa do Brasil, e conservar sempre uma força marítima, para repellir com energia a qualquer agressão externa: e achando-nos nesta Provincia coadjuvando o valente Exercito Imperial, que pugna pela Sagrada Causa do Brasil contra a rebelde Divisão Lusitana da Praça de Monte Video, e suas infames maquinações: e consequentemente vendo-nos ausentes dos nossos lares, aonde deveríamos subscrever aquella contribuição, da maneira que ali já haverá sido estabelecida. Eu vos convido, valorosos, e leaes Brasileiros, que estais ás minhas immediatas ordens, na intima convicção em que estou do vosso Patriotismo, e firme adesão á Augusta Pessoa do Nosso Immortal Imperador, e á grande Causa da Independência deste Império, a subscrever algum numero de acções para tão importante objeto, e contribuir desde já com

as que dictar a vossa generosidade, e Patriotismo. Não deve ser só o attributo dos bravos Militares da Provincia de S. Pedro os seos marciaes feitos tantas vezes despendidos nos campos da gloria com o mais desmedido valor, constância, e lealdade: a Patria também reclama pela pratica de outras virtudes, que também tem asilo em seos corações; fazei-vos pois mais valiosos por uma prestação espontanea de tão transcendente utilidade, e que tantas relações tem com os públicos interesses. Quartel general na Capilha de Mercedes 22 de junho de 1823. - José de Abreu (DIÁRIO DO GOVERNO, n. 67, 19 de setembro de 1823, p. 319).

Ademais, o presidente da provincia de São Pedro do Rio Grande, João de Deus Menna Barreto, propôs a oferta de um bergantim de guerra para o serviço do país por meio de um convite aos comerciantes de Porto Alegre no início de 1823<sup>36</sup>. Menna Barreto opinava que uma nação “para ser verdadeiramente grande, livre, e respeitada, necessita ter uma boa Marinha, a qual, pelas circunstancias actuaes em que se acha a Fazenda Nacional, se não póde effectuar com aquella rapidez que Sua Magestade Imperial conhece bem, seria preciso e desejára” (MENNA BARRETO, João de D. [Correspondência]. Destinatário: Comerciantes da cidade de Porto Alegre. Porto Alegre, 28 jan. 1823. 1 convite. *apud* SILVA, 1882, 2º vol. p. 114).

Da subscrição levada a cabo na capital da provincia resultou, inicialmente, a importância de 7:343\$000 (sete contos, trezentos e quarenta e três mil réis). Em correspondência com José Bonifácio, Menna Barreto afirmou “devendo eu assegurar a V. Ex. que fico na diligencia de

conseguir por outras partes da Provincia a quantia total para o seu completamento, o que não será difficil” (MENNA BARRETO, João de D. [Correspondência]. Destinatário: José Bonifácio de Andrada e Silva. Porto Alegre, 23 fev. 1823. 1 ofício. *apud* SILVA, 1882, 2º vol. p. 112).

A causa fora também abraçada em outras províncias do Império. Por ofício, datado de 29 de julho de 1823, o Coronel Governador das Armas de Goiás participou promovendo uma subscrição voluntária, tendo o próprio subscrito dez ações, além das quatro que já pagava na Corte. Em consequência houve a subscrição de 39 ações por seus subordinados. Em razão disso, o Imperador mandou agradecê-lo por meio de João Vieira de Carvalho em 16 de outubro de 1823 (DIÁRIO DO GOVERNO, n. 98, 25 de outubro de 1823, pp. 465-466).

O vigário Joaquim Cardoso Brum e alguns paroquianos da freguesia do Espírito Santo, em Jaguarão, comprometeram-se a enviar gratuita e anualmente 50 bois para o abastecimento da Marinha de Guerra, “donativo esse pontualmente entregue durante três anos de vigência da subscrição” (MAIA, 1975, p. 57).

Ao receber a mencionada oferta, o Imperador mandou que se efetuassem as diligências para torná-la efetiva.

Havendo o Vigario da Freguezia do Espirito Santo, em Jaguarão, Joaquim Cardoso Brum, Thomaz de Souza Sequeira e Silva, Antonio José de Seixas, Marcos José de Seixas, José Moreira Paes e Manoel Cardoso Brum, todos da Provincia do Rio Grande do Sul, pelo seu decidido patriotismo e adesão á Sagrada Causa deste Imperio, feito o oferecimento gratuito de cinquenta bois, cada anno,

para fornecimento da Marinha de Guerra, pelo espaço de tres annos contados de 20 de Julho proximo passado: assim o manda Sua Magestade o Imperador pela Secretaria de Estado dos Negocios do Imperio, participar ao Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha, para que por aquella Repartição se passem as necessárias Ordens, para a effectividade da dita oferta, na forma da Relação inclusa assignada por Francisco Gomes de Campos, que serve de Official Maior da dita Secretaria de Estado. Palacio do Rio de Janeiro, 22 de Agosto de 1823. - José Joaquim Carneiro de Campos (CAMPOS, José J. C de. [Correspondência]. Destinatário: Secretário de Estado dos Negócios da Marinha. Rio de Janeiro, 22 ago. 1823. 1 convite. *apud* SILVA, 1882, 2º vol. p. 114).

E da mesma forma, foram oferecidos pelo Capitão-Mor Manoel José de Mello, Comandante da Vila de Guaratinguetá, “cinquenta alqueires de feijão”. Os comerciantes de Santa Catarina, por intermédio do Coronel Aureliano de Souza e Oliveira, “mandaram avultada soma para a aquisição de uma canhoneira, o povo de Mangaratiba também fez apreciável donativo e assim do resto do Brasil” (BOITEUX, 1954, p. 216).

Enfim, de toda parte afluíam os donativos e as contribuições (MAIA, 1975). Importa referir que, assim como esses, houve muitos outros donativos disponibilizados, os quais aqui não se elencou pela concisão deste trabalho ou mesmo pelo extravio da documentação comprobatória no decurso dos últimos duzentos anos.

## OS RESULTADOS DA CAPTAÇÃO DOS RECURSOS

No que diz respeito aos resultados, a maioria dos estudiosos do processo de formação da Marinha brasileira, ao abordarem a subscrição pública para aumento da Força Marítima, qualificaram-na como bem-sucedida. Mesmo a interpretação de Greenhalgh (1965, p. 6), ao considerar “o produto da subscrição popular insuficiente para os fins propostos”, levou em consideração a necessidade mais premente daquele tempo, ou seja, a Campanha da Independência.

Recorde-se que, naquela ocasião, foram empregados, primordialmente, os navios da antiga Esquadra portuguesa, além de outros apresados durante as lutas. Tendo em vista a morosidade da arrecadação dos fundos, algo que não se podia esperar diferente diante dos recursos administrativos e logísticos disponíveis, a avaliação de Greenhalgh não estaria de todo equivocada.

Ademais, nessa mesma conjuntura, a Fragata *Niterói*<sup>37</sup> foi inteiramente remodelada às expensas de José Domingos Ataíde Moncorvo, João Goulart e Lourenço Antônio do Rego, tendo concorrido o governo apenas com o velame. As contribuições dos negociantes do Rio de Janeiro avultaram em mais de cem contos de réis (MAIA, 1975, p. 57).

Além do já referido Brigue *Caboclo*, doado pelo Imperador, também foi adquirido a Brown Watson o Brigue britânico *Nightingale* por 13:000\$000 (treze contos de réis). Esse navio recebeu a designação de *Guarani* e, junto a ele, foi adquirido o car-

vão de pedra existente a bordo pelo preço de 12\$000 (doze mil réis) a tonelada, com pagamento a ser efetuado com bilhetes da Alfândega em seis meses<sup>38</sup>. No mesmo mês, os Brigues-Escuna *Atlanta* e *Rio da Prata* foram respectivamente comprados por Labatut e Laguna e mandados ao Rio de Janeiro para conversão (PALHA, 1880).

O trabalho no Arsenal atingiu um ponto até então não conhecido. Um visitante regular era o Imperador, que chegava frequentemente ao amanhecer e passava a manhã instando os operários a ainda maiores esforços (VALE, 1971, p. 10). Conforme afirmou Maria Graham (1824, p. 2019, tradução nossa), “O Imperador gosta da marinha e é muito ativo em investigar todos os departamentos. Ele está frequentemente nas docas à luz do dia, e a Imperatriz geralmente o acompanha. Suas Majestades parecem ser altamente populares”.

De mais a mais, conforme assinalou (CAMINHA, 1986), não se deve perder de vista o efeito psicológico positivo causado pela convergência de esforços para o reforço da Marinha de Guerra. Afinal, tratava-se de um momento de grandes decisões e o atendimento ao chamado para a subscrição pública revelou a existência de um vigoroso sentimento em prol da causa brasileira, independentemente da existência ou não de interesses próprios dos atores envolvidos.

No que tange aos números da subscrição, diante das publicações levadas a cabo pelo tesoureiro-geral, Francisco José da Rocha, foi possível construir uma tabela para demonstrar o desenvolvimento da arrecadação.

Tabela 1 - Progresso da arrecadação de recursos da subscrição pública (maio 1823 a fevereiro de 1827).

| Data-base    | Valor (em réis) | Data-base    | Valor (em réis) | Data-base    | Valor (em réis) |
|--------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------|-----------------|
| 15 mai. 1823 | 32:938\$000     | 06 ago. 1824 | 143:025\$165    | 02 set. 1825 | 203:571\$455    |
| 03 jul. 1823 | 43:005\$280     | 1º set. 1824 | 149:175\$878    | 1º out. 1825 | 205:908\$655    |
| 02 set. 1823 | 59:726\$680     | 1º out. 1824 | 156:844\$784    | 03 nov. 1825 | 208:122\$615    |
| 1º out. 1823 | 71:079\$353     | 03 nov. 1824 | 160:114\$784    | 05 dez. 1825 | 211:080\$895    |
| 04 nov. 1823 | 81:882\$666     | 02 dez. 1824 | 163:063\$864    | 02 jan. 1826 | 213:138\$195    |
| 02 dez. 1823 | 90:937\$394     | 03 jan. 1825 | 166:626\$804    | 1º fev. 1826 | 216:552\$595    |
| 02 jan. 1824 | 95:558\$994     | 12 fev. 1825 | 170:532\$894    | 1º mar. 1826 | 217:382\$855    |
| 04 fev. 1824 | 100:787\$714    | 1º mar. 1825 | 177:933\$019    | 1º abr. 1826 | 218:837\$255    |
| 1º mar. 1824 | 108:584\$314    | 06 abr.1825  | 183:643\$926    | 02 mai. 1826 | 220:575\$399    |
| 1º abr. 1824 | 118:433\$934    | 04 mai. 1825 | 189:579\$726    | 1º jun. 1826 | 221:654\$567    |
| 04 mai. 1824 | 126:535\$914    | 03 jun.1825  | 192:717\$225    | 04 dez. 1826 | 227:352\$231    |
| 1º jun. 1824 | 132:997\$865    | 1º jul. 1825 | 196:674\$065    | 02 jan. 1827 | 227:819\$431    |
| 1º jul. 1824 | 138:318\$365    | 1º ago. 1825 | 199:103\$505    | 1º fev. 1827 | 228:209\$881    |

Fonte: Elaboração do autor com base nas publicações dos jornais *Diário do Governo* e *Diário Fluminense* do período compreendido entre 04 jun. 1823 e 05 fev. 1827<sup>39</sup>

É notável o prolongamento da subscrição para além dos três anos planejados inicialmente. Isso ocorreu em virtude da existência de pagamentos retardatários, dado que a subscrição contava três anos a partir de sua efetivação em determinada localidade e, em muitas províncias, isso ocorreu com perceptível atraso. Sendo assim, aqueles que iniciaram a subscrição nos primeiros meses de 1823, quando foi implementada, já a estavam concluindo no início de 1826, caso não tivessem decidido quitar com antecedência<sup>40</sup>.

Convém salientar que os valores angariados afluíam para os cofres públicos de maneira fracionada e no decurso de um período relativamente longo. Além disso, é admissível que, diante das circunstâncias, a aplicação parcial dos valores para a compra de embarcações menores e mesmo para o reparo das existentes tenha se tornado inevitável. Ainda assim, é possível que se estabeleça um cálculo comparativo para determinar a efetividade dos resultados da subscrição.

Por essa lógica, D. Pedro I ao mencionar a situação da Marinha em meados de

maio de 1823 assinalou: “Espero mais seis fragatas de 50 peças, prontas de gente, e armamento, e de tudo quanto he necessario para combate, para cuja compra já mandei ordem<sup>41</sup>. Parece-me que o custo não excederá muito a trezentos contos de réis, segundo o que me foi participado” (DIÁRIO DO GOVERNO, n. 100, 5 de maio de 1823, p. 483).

Conquanto o Imperador tenha se referido a fragatas armadas e tripuladas, é possível inferir que cada unidade dessa classe de navio, com os mesmos atributos, custava cerca de 50:000\$000 (cinquenta contos de réis) naquele período. Assente nas informações levantadas, significa dizer que, sendo consolidado o valor arrecadado com a subscrição, poderia ele ter custeado quatro fragatas prontas para o combate. Com o restante, ainda se poderia adquirir com folga dois navios de menor porte, tal qual o *Guarani*, cujo custo foi de 13:000\$000 (treze contos de réis).

Depreende-se que a aquisição de meios de tal monta, por intermédio de uma subscrição pública, ocorrida em um país ainda pouco povoado<sup>42</sup> e na primeira

metade do século XIX, não pode ser considerada infecunda. Vale lembrar que o cálculo não levou em conta as já citadas contribuições em gêneros e materiais, além de outras a que este estudo certamente não alcançou.

A seguir, pode-se verificar o último montante identificado referente à subscri-

ção, totalizando 228:209\$881 (duzentos e vinte e oito contos, duzentos e nove mil e oitocentos e oitenta e um réis)<sup>43</sup> até 1º de fevereiro de 1827. Fruto dos compromissos remanescentes, é possível que após essa data alguma quantia ainda possa ter sido acrescentada, porém é de admitir que não tenha sido de grande relevância.

**Estado da Subscrição.**

|   |  |  |                    |
|---|--|--|--------------------|
| <b>Quantias entregues no Thesouro Nacional até 2 de Janeiro: Diario Fluminense N.º 5 pag. 17 vol. 9....</b> |  |  | <b>227:819U431</b> |
| <b>Item no dia acima:</b>   |  |  |                    |
| <b>Pertencente á Provincia do Rio de Janeiro.....</b>   |  |  | <b>277U600</b>     |
| <b>Item á do Espirito Santo...</b>  |  |  | <b>112U800</b>     |
|   |  |  | <b>390U400</b>     |
| <b>Total</b>  |  |  | <b>228:209U881</b> |

**Rio de Janeiro 1 de Fevereiro de 1827. — Francisco José da Rocha, Thesoureiro Geral.**

Figura 2: Controle do andamento da subscrição até 1º de fevereiro de 1827, publicado pelo tesoureiro-geral. Fonte: (DIÁRIO FLUMINENSE, n. 27, 5 de fevereiro de 1827, p. 105)

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho ora delineado examinou a sistemática de funcionamento e a execução da subscrição pública mensal, concebida na terceira década do século XIX, para aumento da Marinha do Império do Brasil. Para tanto, foram apresentados a conjuntura que fez aflorar tal ideia, a normatização das ações para a captação das contribuições, assim como a execução do plano proposto e os resultados finais em termos monetários.

Diante da análise dos documentos obtidos, foi possível evidenciar que o procedimento significou um dos primeiros esforços de participação pública para a construção de uma instituição perene do Brasil independente. Nessa acepção, seria de bom tom que um trabalho complementar a este pudesse explorar a iden-

tidade dos subscritores, suas origens e tipos sociais, assim como as minúcias da aplicação dos valores resultantes da captação de recursos.

O reconhecimento dos participantes pode ser facilitado pelas diversas edições do jornal *Diário do Governo* daquele período, cujas listas demonstravam a coadjuvação de indivíduos de variadas origens. Quanto ao emprego dos recursos, Artur Jaceguai (1903, pp. 114-115) registrou que as *Fragatas Constituição* e *Príncipe Imperial* foram “compradas nos Estados-Unidos, em 1826, por conta do producto da subscrição patriótica para augmento da Marinha Imperial”. De fato, muito poderia ser acrescentado ao estudo histórico ao elucidar questões sobre a gênese da Marinha e, por conseguinte, sobre a história do próprio Brasil enquanto país independente.

Dessa forma, seja pelo aproveitamento dos navios portugueses surtos no país, seja pelos aprisionamentos realizados, pelas reformas conduzidas ou pelo resultado da subscrição pública, o fato é que, ao entrar no convívio das nações soberanas, o Brasil “achava-se com poder naval não desdenhável e que lhe deu para logo incontestável supremacia marítima na América do Sul” (JACEGUAÍ, 1903, pp. 98-99).

Apesar da mediação internacional no seu epílogo, na guerra iniciada em 1825, esses meios assegurariam o domínio do mar para o Brasil, impossibilitando que os interesses das Províncias Unidas do Rio da Prata fossem alcançados. Indubitavelmente, um grande feito para um jovem país.

É bom recordar, por fim, que os fatos aqui aludidos fazem menção a um período em que o atual patrono da Força Marítima era tão somente um jovem oficial a revelar seu valor<sup>44</sup>. Em vista disso, rememora-se não só a importância da atuação da Marinha Imperial desde a independência do país, mas também dos próceres de cujo esforço aflorou a criação e o desenvolvimento da instituição.

Com justiça, há de se reavivar os nomes do Imperador D. Pedro I, de Luís da Cunha Moreira, de Felisberto Caldeira Brant e de José Bonifácio, mas sem deixar de referir a cada personagem apontado neste estudo, e de tantos outros não menos importantes que ainda permanecem olvidados pela história.

## REFERÊNCIAS

ARMITAGE, João. *História do Brasil*. Vol. 142. Brasília: Edições do Senado Federal, 2011.

BOITEUX, Henrique. *Os nossos almirantes*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 2<sup>o</sup> vol., 1917.

BOITEUX, Lucas A. *A Marinha Imperial e outros ensaios*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1954.

BOITEUX, Lucas A. José Bonifácio de Andrada e Silva: comemorações do bicentenário do seu nascimento. *Revista Marítima Brasileira*, n. 182, abr-jun., pp. 77-116, 1963.

BRASIL. *Legislação Brasileira ou Collecção Chronologica das Leis, Decretos, Resoluções de Consulta, Provisões do Império do Brazil, desde 1808 até 1831 inclusive*. Colligidas pelo Conselheiro José Paulo de Figueirôa Nabuco Araújo. Tomo IV. Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve e Companhia, 1838.

CAMINHA, Herick M. *História Administrativa do Brasil*. Vol. 15. *Organização e Administração do Ministério da Marinha no Império*. Coord. Vicente Tapajós. Brasília - Rio de Janeiro: Fundação Centro de Formação do Servidor Público – Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986.

CARVALHO, José M. de. *Cidadania no Brasil. O longo Caminho*. 3<sup>a</sup> ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

CASTRO, Pierre P. C.; PEREIRA, José A. R. *Da Armada Real para a Marinha Imperial: as unidades e organismos que ficaram no Brasil e as que voltaram para Portugal*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2020.

COCHRANE, Thomas J. *Narrativa de serviços no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa*. Edições do Senado Federal, v. 16. Brasília: Conselho Editorial, 2003.

‘CORREIO DO RIO DE JANEIRO’, Rio de Janeiro, 1822. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=749370&pasta=ano%20182&pesq=LEDO&pagfis=653>. Acesso em 27 jul. 2022.

CHUMBISMO. In: DICIO, Dicionário Online de Português. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/chumbismo/>. Acesso em: 27/07/2022.

‘DIÁRIO DO GOVERNO’, Rio de Janeiro, 1823-1824. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=706752&pesq=&pagfis=1>. Acesso em 27 jul. 2022.

‘DIÁRIO FLUMINENSE’, Rio de Janeiro, 1824-1827. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=706744&pasta=ano%20182&pesq=&pagfis=1>. Acesso em 27 jul. 2022.

FRANCHINI NETO, Helio. *Independência e morte: política e guerra na emancipação do Brasil (1821-1823)*. 2015. 651f. Tese (Doutorado em História) - Universidade de Brasília, Brasília, 2015.

GOMES, Laurentino. *1808 – Como uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram Napoleão e mudaram a História de Portugal e do Brasil*. São Paulo: Editora Planeta, 2007.

GONZAGA, Armando L. *Madeira: uso e conservação*. Brasília: IPHAN/Monumenta, 2006.

GRAHAN, Maria. *Journal of a Voyage to Brazil and residence there, during part of the years 1821, 1822, 1823*. Londres: For Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown and Green, 1824.

GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na história (1822-1889)*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas do IBGE, 1965.

JACEGUAÍ, Artur. *Ensaio histórico sobre a gênese e desenvolvimento da Armada Brasileira até o fim do século XIX*. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1903.

JACEGUAÍ, Artur; OLIVEIRA, Vidal de. Quatro séculos de atividade marítima. In: *Os portugueses na Marinha de Guerra do Brasil*. Rio de Janeiro: Comissão Brasileira dos Centenários Portugueses, 1940, pp. 77-170.

LIMA, José F. de. *Marquês de Tamandaré, patrono da Marinha: (seu perfil histórico)*. Rio de Janeiro: F. Alves, 1983.

MAIA, Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império: tentativa de reconstrução histórica*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Cátedra, 1975.

MALERBA, Jurandir. *A independência brasileira: novas dimensões*. Org. Jurandir Malerba. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

MINISTÉRIO DA MARINHA. Páginas de História Naval. In: *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Vol. 1. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1938, pp. 197-238.

PALHA, Garcez. *A Marinha de Guerra do Brasil na lucta da independência: apontamentos para a história*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Senado Federal, 1880.

PIMENTA, João P. G. A independência do Brasil como uma revolução: história e atualidade de um tema clássico. *História da Historiografia: International Journal of Theory and History of Historiography*. Ouro Preto, v. 2, n. 3, p. 53–82, 2009. Disponível em: <https://www.historiadahistoriografia.com.br/revista/article/view/69>. Acesso em: 25 nov. 2022.

‘REVÉRBERO CONSTITUCIONAL FLUMINENSE’, Rio de Janeiro, 1822. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=700223&pesq=huma%20subscrip%C3%A7%C3%A3o&pagfis=602>. Acesso em 27 jul. 2022.

SILVA, Theotônio M. da. *Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira*. 2º vol. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1882.

VALE, Brian. A criação da Marinha Imperial. In: *História Naval Brasileira*. 3º Vol., tomo I, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, pp. 61-88, 2002.

VALE, Brian. Estratégia, Poder Marítimo e a Criação da Marinha do Brasil (1822-1823). *Navigator - subsídios para a história marítima do Brasil*. n. 4, pp. 05-21, 1971.

---

## NOTAS

<sup>1</sup> A participação do Imperador, e depois da Imperatriz, logo no início da execução do plano serviram como conclamação aos defensores da causa brasileira. Vários dos navios que resultaram dos esforços daquele contexto, embora não necessariamente resultantes dos esforços da subscrição, foram batizados com designações que faziam referência ao elemento nacional: o *Caboclo*, o *Guarani*, a *Campista*, a *Piranga*, a *Paraguassu*, a *Niterói* etc. Uma identidade estava a ser construída.

<sup>2</sup> Cabe salientar que o procedimento aqui estudado teve início no ano de 1823, portanto o mesmo período em que se discutiam as questões que levaram à Constituição de 1824, a primeira do Brasil independente. Indubitavelmente, aquele contexto carregava um forte peso de um passado colonial de mais de três séculos. A população era majoritariamente analfabeta, a sociedade escravocrata, a economia monocultora/latifundiária e o Estado absoluto. Portanto, havia uma grande parcela da população considerada como “cidadãos passivos”, com direitos reduzidos e desiguais. A cidadania e suas dimensões, como hoje se conhece, decorreram de conquistas realizadas com o passar do tempo, com a incorporação de direitos civis, políticos e sociais, nesta ordem. Dessa forma, à época da independência, não havia cidadãos brasileiros, nem pátria brasileira, pelo menos da maneira como se interpreta nos dias atuais (CARVALHO, 2002, pp. 8-18).

<sup>3</sup> É de notar que o alcance da subscrição pública deve ser pensado sob a perspectiva do período em que ocorreu: com habitantes dispersos em uma vasta área territorial, com a típica morosidade nas comunicações e uma grande parcela de escravizados e analfabetos entre os habitantes. Não há de se negar que tais questões tenham limitado a abrangência do procedimento, todavia o mérito da proposta e mesmo os seus resultados não devem ser desprezados por tais razões até então incontornáveis. Ainda assim, a identificação por menorizada dos agentes e participantes da subscrição deve ser um objetivo a ser alcançado na sequência deste levantamento preliminar.

<sup>4</sup> Para um melhor entendimento dos conceitos de revolução, Estado e nação no período da independência, aqui não discutidos, sugere-se consultar o trabalho de João Paulo G. Pimenta (PIMENTA, 2009).

<sup>5</sup> E também dos anos de 1832 e 1833. Entre meados de 1824 e 1831 essa função foi desempenhada pelo jornal *Diário Fluminense*.

<sup>6</sup> Lorde Cochrane comandou a Esquadra brasileira de 1823 a 1825, participando da Guerra de Independência e da repressão à Confederação do Equador. No primeiro semestre de 1825, no Maranhão, após numerosos e insistentes pedidos de providências ao governo brasileiro para o envio de quantias que eram devidas às tripulações sob seu comando, tomou, a título de adiantamento, dos recursos existentes na Província do Maranhão, parte da importância que considerava devida a si próprio e às suas tripulações, e, depois de entregá-las a estas zarpou para a Inglaterra, a pretexto de submeter a reparos a Fragata *Piranga*. Exonerado do comando em chefe da Esquadra brasileira e chamado ao Brasil para acerto de contas, não atendeu à convocação. Por decreto de 10 de abril de 1827, foi demitido do posto de Primeiro Almirante da Marinha brasileira (CAMINHA, 1986, p. 15).

<sup>7</sup> Como Ministro do Império, José Bonifácio, cujas funções eram, de fato, as de Primeiro-Ministro, superintendia ou aprovava as medidas que se tomavam em todos os departamentos do governo. Ademais, como Ministro dos estrangeiros cabia-lhe, pessoalmente, o trato dos respectivos negócios, entre os quais avultava a aquisição fora do Brasil de navios e materiais navais, assim como o recrutamento das guarnições, oficiais e marinheiros estrangeiros para suprir as insuficientes e ineficientes que possuía o país (BOITEUX, 1963, p. 96).

<sup>8</sup> Para acesso à lista dos navios que constituíram o núcleo da Marinha Imperial brasileira consultar a obra *Da Armada Real para a Marinha Imperial*: as unidades e organismos que ficaram no Brasil e as que voltaram para Portugal. Coord. Pierre Paulo da Cunha Castro e José Antônio Rodrigues Pereira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2020, pp. 192-196.

<sup>9</sup> Foi impossível tripular os navios com marinheiros nacionais, visto que a navegação costeira era toda feita por portugueses, conseqüentemente mandaram-se ordens a Felisberto Caldeira Brant, que havia sido nomeado Encarregado de Negócios do Brasil em Londres, para engajar oficiais e maruja, propondo-lhes condições a eles mui vantajosas. As forças de terra também tiveram aumento, e por um decreto de 8 de janeiro, organizou-se um batalhão de estrangeiros (ARMITAGE, 2011, p. 118).

<sup>10</sup> Por volta de março de 1823, tinha sido duplicada a força da Marinha, possuindo então o Brasil 13 grandes navios, carregando 356 canhões. Agora, o país tinha como recursos os seus navios de guerra, e havia razão para o governo sentir-se satisfeito com o que havia alcançado, mas, ainda assim, o sucesso de seus esforços era ameaçado por um grande problema de pessoal (VALE, 1971, p. 16).

<sup>11</sup> Este trecho da convocação foi usado para compor o título deste trabalho.

<sup>12</sup> Gonçalves Ledo fez público o seu plano também pelas páginas do *Correio do Rio de Janeiro*, edição nº 146, datada de 7 de outubro de 1822, pp. 655-656.

<sup>13</sup> Vale frisar que, no começo do ano de 1823, a imprensa ativa no Rio de Janeiro era francamente favorável ao gabinete Andrada. Entretanto, no início dos trabalhos da Constituinte, em 3 de maio, esse quadro inverteu. Da tribuna da Câmara os adversários passaram a protestar livremente (MALERBA, 2006, p. 257).

<sup>14</sup> Hoje a cidade de Campos dos Goytacazes, no estado do Rio de Janeiro.

<sup>15</sup> Segundo Juvenal Greenhalgh (1965, p. 6), a doação “só foi realizada muito mais tarde, com uma canhoneira, por não ter sido aprovado pelo construtor naval do Arsenal do Rio, o risco então apresentado pelos doadores de Campos”.

<sup>16</sup> Ver mais sobre esse assunto na edição nº 17 do jornal *Diário do Governo*, datada de 23 de janeiro de 1823.

<sup>17</sup> *Mezilaurus navalium* ou *M. crassiramea*, família *Lauraceae*. As denominações tapinhoã e canela-tapinhoã são as mais antigas, quando as madeiras do gênero *Mezilaurus* eram colhidas na Região Sudeste e abasteciam os arsenais do Rio de Janeiro e Bahia. Hoje, vindas todas da Amazônia, são mais conhecidas como itaúba. Aplicada na carpintaria naval para as vigas das obras vivas, como cavernas, sobrequilha, escoas, coral, vau e latas, mas não para quilha, roda de proa, cadaste, sobresano e verdugo. Boa também para assoalho de convés, braços de caverna e vigas de borda-falsa e superestrutura (GONZAGA, 2006, pp. 226-227).

<sup>18</sup> Os textos do decreto de 24 de janeiro de 1823 e do “Plano de uma subscrição mensal para aumento da Marinha de Guerra do Império do Brasil, oferecido à aprovação de S. M. I” também foram publicados na edição nº 26, de 3 de fevereiro de 1823, do periódico *Diário do Governo*.

<sup>19</sup> Moeda vigente à época e a que por mais tempo circulou no Brasil: de 1500 a 1942. Foi substituída pelo cruzeiro na reforma monetária do governo Getúlio Vargas, a primeira a tentar organizar o sistema financeiro nacional. Conforme (GOMES, 2007), o valor da conversão de 1:000\$000 (um conto de réis ou mil mirréis), em reais, seria de aproximadamente R\$ 123.000,00 (cento e vinte e três mil reais) em 2007. Por essa lógica de conversão aproximada, o valor de \$800 (oitocentos réis) corresponderia à R\$ 98,40 (noventa e oito reais e quarenta centavos).

<sup>20</sup> A serem contados da data de início do estabelecimento da subscrição em cada província (BRASIL, 1823).

<sup>21</sup> Na falta ou impedimento do tesoureiro-geral o plano previa a sua substituição por Antonio

da Costa Pinto e Silva. O tesoureiro-geral poderia ser auxiliado por um escriturário de sua escolha e devia publicar, no fim de cada mês, o “estado da subscrição” (BRASIL, 1823).

<sup>22</sup> Os seguintes indivíduos foram nomeados como encarregados de promoverem a subscrição na Corte: Fernando Carneiro Leão, Mariano Antonio de Amorim Carrão, Francisco José Guimarães, João Francisco de Pinho, Joaquim José Pereira de Faro, João Alves de Souza Guimarães, José Antonio dos santos Xavier, Domingos José Teixeira, Albino Gomes Guerra e José Joaquim da Rocha (BRASIL, 1823).

<sup>23</sup> Essas listas foram tornadas públicas no jornal *Diário do Governo* a partir de 18 de março de 1823, passando a ser publicadas pelo jornal *Diário Fluminense* a partir de 21 de maio de 1824.

<sup>24</sup> Oficial norte-americano que também já havia sido admitido a serviço dos países do Prata. Foi o primeiro oficial estrangeiro contratado pela Marinha de Guerra do Brasil. Inicialmente, recebeu o posto de capitão de mar e guerra e o comando da Fragata *União* (BOITEUX, 1917, p. 136).

<sup>25</sup> Ver jornal *Diário do Governo* datado de 5 de fevereiro de 1823, nº 28, p. 111.

<sup>26</sup> Ver edições n. 29 e 45 do jornal *Diário do Governo*, referentes aos dias 6 de fevereiro e 25 de fevereiro de 1823.

<sup>27</sup> 250 ações x \$800 (oitocentos réis) = 200\$000 (duzentos mil réis) mensais x 36 meses = 7:200\$000 (sete contos e duzentos mil réis). Segundo as informações contidas na conversão aproximada de (GOMES, 2007), isso corresponderia a R\$ 885.600,00 (oitocentos e oitenta e cinco mil e seiscentos reais).

<sup>28</sup> 100 ações x \$800 (oitocentos réis) = 80\$000 (oitenta mil réis) mensais. Logo, o custo do pagamento de um ano adiantando foi de 960\$000 (novecentos e sessenta mil réis). Pela conversão aproximada de (GOMES, 2007), isso corresponderia a R\$ 118. 080,00 (cento e dezoito mil e oitenta reais).

<sup>29</sup> O chumbismo, na época da independência, era uma terminologia usada para designar a afeição partidária ao regime colonial (DICIONÁRIO ONLINE DE PORTUGUÊS).

<sup>30</sup> Uma errata publicada na edição nº 8 do *Diário do Governo*, datado de 9 de julho de 1823, altera o valor total de ações arrecadadas até 2 de junho para 7.313, corrigindo o somatório de 8.013 que houvera sido publicado na edição nº 121, datada de 2 de junho do mesmo ano.

<sup>31</sup> *Platthymenia Foliolosa* ou *Platthymenia reticulata*, árvore da família *Leguminosae Mimosoideae*. Possui madeira nobre, hoje rara, de extraordinária beleza, usada na construção naval no acabamento interno de embarcações, em carpintaria fina. Na carpintaria civil, é utilizada em móveis de alto padrão, painéis decorativos, lambris e esculturas (GONZAGA, 2006, p. 212).

<sup>32</sup> Que se encontrava em construção desde 13 de outubro de 1824. Em 13 de agosto de 1826, foi lançada ao mar e dada como pronta para navegar em fevereiro de 1827. Curiosamente, antes de ser lançada ao mar teve sua nomenclatura alterada para *D. Francisca*, em homena-

gem à irmã do Imperador. Seu primeiro nome de *Campista* foi restabelecido após a abdicação de D. Pedro I, por ato de 29 de maio de 1831 (GRENHALGH, 1965, p. 45).

<sup>33</sup> De acordo com os dados da conversão aproximada de GOMES (2007), tal valor corresponderia a R\$ 23.316,00 (vinte e três mil, trezentos e dezesseis reais).

<sup>34</sup> Ver os resultados na edição nº 135 do Jornal Diário do Governo, datada de 10 de dezembro de 1823.

<sup>35</sup> Ali juntou entre os seus subordinados 67 ações, sendo 8 do próprio marechal, cujo montante pagou adiantado o valor referente aos três anos da subscrição (DIÁRIO DO GOVERNO, n. 68, 20 de setembro de 1823, p. 324). Mais tarde o Mal. Abreu haveria de morrer em combate lutando pelo Império do Brasil na Batalha do Passo do Rosário, em 20 de fevereiro de 1827.

<sup>36</sup> As comunicações completas de João de Deus Menna Barreto referentes ao assunto foram publicadas por Theotônio Meireles da Silva na sua obra *Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira* (SILVA, 1882, 2º vol., pp. 113-117).

<sup>37</sup> Originalmente nomeada de *Sucesso*. Construída em Lisboa em 1818 e reaparelhada no Rio de Janeiro em 1822, tendo sido rebatizada como *Niterói* em 25 de janeiro de 1823. Tripulação: 260 (VALE, 2002, p. 84).

<sup>38</sup> Ver nota existente no Jornal Diário do Governo de 20 de março de 1823.

<sup>39</sup> Os resultados do período compreendido entre 15 mai. 1823 e 4 mai. 1824 foram obtidos do jornal *Diário do Governo*. A partir de 21 mai. 1824, esse jornal foi substituído pelo periódico *Diário Fluminense*, portanto, os dados do período compreendido entre 1º jun. 1824 e 1º fev. 1827 foram consultados nesta última fonte.

<sup>40</sup> Do mesmo modo, identificaram-se casos de pedido de renovação da subscrição. É o caso do Desembargador José Paulo de Figueirôa Nabuco de Araújo. Coincidência ou não (e muito provavelmente não), trata-se do mesmo indivíduo que coligiu a Legislação Brasileira usada como referência bibliográfica deste trabalho, na qual já aparece na condição de conselheiro. "Aviso de 10 de março de 1825. Tendo subido á augusta presença de S. M. o I., a representação com data de hontem, em que o Desembargador José Paulo de Figueirôa Nabuco de Araújo oferece prosseguir por mais três annos, além dos estabelecidos para a subscrição actual da Marinha, com a prestação das quatro acções mensais com que subscrevêra..." (BRASIL, 1825, Tomo V, pp. 50-51).

<sup>41</sup> Apesar do anúncio essa compra não foi executada por falta de recursos (GREENHALGH, 1965).

<sup>42</sup> O Brasil, à época, possuía 3,5 milhões de habitantes aproximadamente. Cerca de 60% da população espalhava-se, desigualmente, por uma estreita faixa que não ultrapassava algumas dezenas de quilômetros do litoral, concentrando-se principalmente em Pernambuco, na Bahia e no Rio de Janeiro (CAMINHA, 1986).

<sup>43</sup> De acordo com os dados da conversão aproximada de GOMES (2007), esse montante corresponderia à R\$ 28.069.815,36 (vinte e oito milhões, sessenta e nove mil, oitocentos e quinze reais e trinta e seis centavos).

<sup>44</sup> Nascido em 1807, Joaquim Marques Lisboa incorporou à Armada Imperial brasileira, como voluntário, aos 15 anos de idade. À época da independência, esteve a bordo da Fragua *Niterói* sob o comando de John Taylor. Em 9 de novembro de 1823, regressou da viagem realizada por aquele navio até o estuário do Rio Tejo, por ocasião da retirada portuguesa de Salvador ocorrida em 2 de julho de 1823. Ao voltar dessa comissão foi reconhecido como “apto para as funções de bordo” e a 19 de janeiro de 1824 determinou-se, por decreto, a matrícula do voluntário na Academia Imperial da Marinha. A partir daí, sua formação seria solidificada e Joaquim Marques Lisboa se destacaria nos principais acontecimentos do Brasil Imperial, solidificando uma memorável carreira marítima. Ao longo de sua vida, recebeu notáveis provas de reconhecimento por sua contribuição para o país. Foi barão, visconde, conde e marquês de Tamandaré durante o Império e agraciado com várias medalhas e condecorações. Em 1925, a Marinha fez do Marquês de Tamandaré seu patrono (LIMA, 1983).

# Documento

---

*Felipe Sabino Crispim Maia*  
*Júlio César de Almeida Paiva Fernandes*

**Documento:** Livro Mestre dos Oficiais da Armada Nacional e Imperial - Registros atinentes à carreira do Almirante Luís da Cunha Moreira - Visconde de Cabo Frio.

**Data:** 1823

# A História manuscrita: Livros Mestres e o registro da trajetória do Almirante Luís da Cunha Moreira

**Felipe Sabino Crispim Maia**

Graduando em História da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ e estagiário da DPHDM.

**Júlio César de Almeida Paiva Fernandes**

Graduando em História da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ e estagiário da DPHDM.

Estabelecido pelo Aviso nº 173, de 11 de dezembro de 1823, do então Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Francisco Vilela Barbosa, o Livro Mestre dos Oficiais da Armada Nacional e Imperial era o documento administrativo onde se registravam informações de cunhos pessoal e profissional referentes a cada um desses militares. Redigidos por escrivães e certificados por oficiais designados para esta tarefa, os Livros Mestres guardavam registros atinentes a aspectos, como: filiação; naturalidade; data de nascimento; data de incorporação na Marinha; datas de promoções; condecorações; navios e outras Organizações Militares em que o militar serviu; datas de embarque, desembarque, viagens e funções que desempenhou em cada uma delas; comandos que exerceu; elogios e punições recebidos; cursos realizados; informações sobre afastamentos temporários do serviço, transferência para a reserva remunerada e reforma; entre outras observações que, em alguma medida, guardassem relação com a atividade militar-naval desempenhada por esses homens na Marinha.

Utilizados até 1945, a escrituração dos Livros Mestres foi definitivamente encerrada e eles substituídos pelas Cadernetas-Registro (CR), conforme determinou a Portaria nº 1752, de 15 de dezembro do mesmo ano, do Ministro da Marinha, Vice-Almirante Jorge Dodsworth Martins. Cabe ressaltar que as Cadernetas-Registro – documentos administrativos individualizados e mais atuais que, assim como os Livros Mestres, destinavam-se ao lançamento das diversas informações e ocorrências atinentes às carreiras dos militares da Marinha – já eram adotadas pela administração naval desde o dia 28 de janeiro de 1939, conforme Aviso nº 160, do então Ministro da Marinha, Vice-Almirante Henrique Aristides Guilhem.

Figurando como corpo documental de notada relevância para a pesquisa histórica, haja vista reunir um conjunto de informações consolidadas durante o curso da trajetória dos sujeitos históricos a que se remetem, os Livros Mestres se constituem enquanto fontes primárias de significativa importância para a prática historiográfica, fundamentais para as análises que se debruçam sobre esses personagens e instituições durante o século XIX. Nesse sentido, informações de muitos expoentes da história naval brasileira estão registradas nos Livros Mestres que se encontram no valioso acervo sob a guarda do Arquivo da Marinha do Brasil, localizado na cidade do Rio de Janeiro e subordinado à Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), entre os quais o Almirante Luís da Cunha Moreira, o Visconde de Cabo Frio, primeiro brasileiro nato nomeado Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha do Brasil independente, ainda no posto de Capitão de Mar e Guerra, em outubro de 1822, no instante histórico em que se deu a definitiva ruptura política entre Brasil e Portugal no quadro de processo de consolidação de nossa Independência e, portanto, do próprio Estado brasileiro.

Ator histórico de central relevância em um contexto particularmente complexo e tensionado da história do Brasil, o Ministro Luís da Cunha Moreira foi responsável, entre outras coisas, por organizar o abastecimento e a manutenção da nascente Marinha Imperial brasileira, adotando providências que resultaram na formação da primeira Esquadra do Brasil independente – instrumento militar e político fundamental para a efetivação do processo emancipatório brasileiro com a manutenção de sua integridade territorial – e do próprio mecanismo administrativo da Marinha nacional.

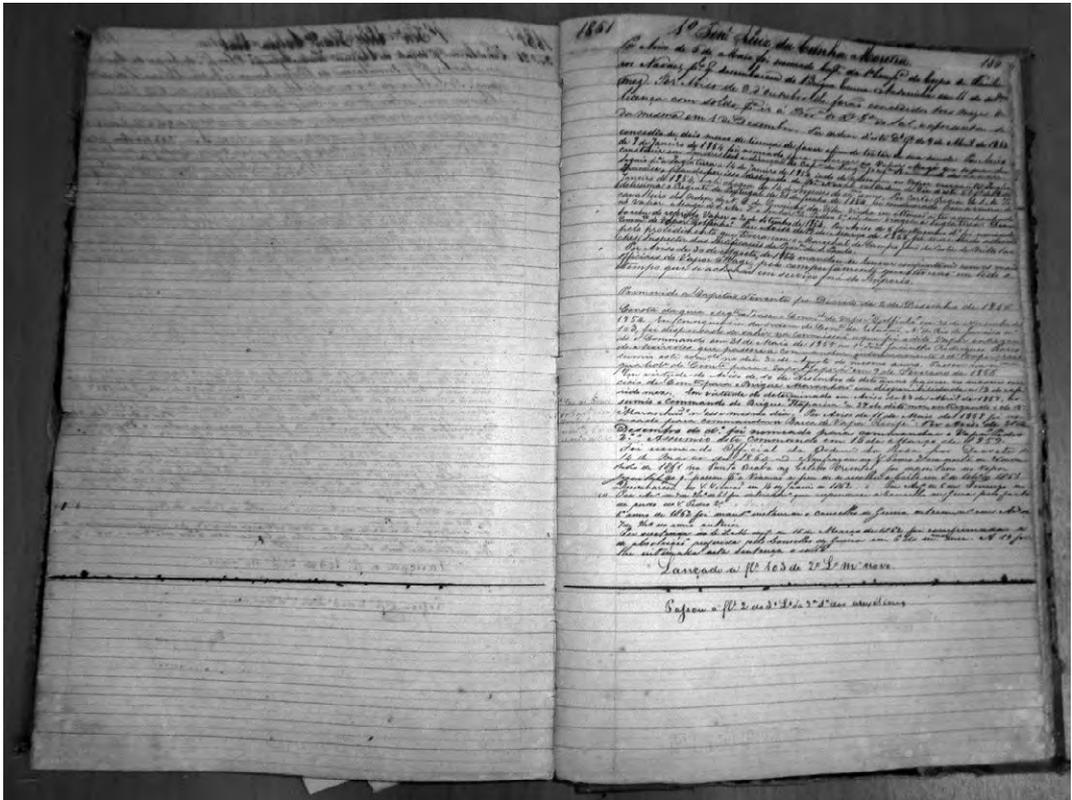
Filho de Luís da Cunha Moreira e de Joaquina Maria de Santana, nasceu em 1º de outubro de 1777, na Bahia. Foi matriculado na Academia Real de Marinha e assentou Praça de Aspirante a Guarda-Marinha em 5 de outubro de 1795, alcançando o posto de Chefe de Divisão, então primeiro posto de oficial-general na Marinha, em 12 de outubro de 1823.

Durante sua carreira, Luís da Cunha Moreira esteve embarcado em diversos navios da Armada e outras Organizações Militares da Marinha, onde desempenhou diferentes encargos, com destaque para os comandos que exerceu, além do já mencionado Ministério da Marinha. Como na ocasião em que, já no quadro de ruptura política iminente entre os então reinos do Brasil e de Portugal, em 30 de abril de 1822, foi designado para comandar a Corveta *Maria da Glória* em expedição com outros navios para a Bahia (BOITEUX, 1915, p.156) com o objetivo de fazer embarcar para Portugal as tropas contrárias às intenções autonomistas evidenciadas pelo príncipe D. Pedro. Seu compromisso com a causa da Independência do Brasil foi tamanho que, em 28 de outubro de 1822, “por Decreto, foi nomeado ministro da Marinha do primeiro ministério organizado por D. Pedro I” (BARATA, 1919, p.88).

Agraciado com comendas como as da Imperial Ordem do Cruzeiro e da Ordem de São Bento de Avis, entre outras, foi reformado em 4 de agosto de 1849, no posto de Almirante de Esquadra, contando com mais de 53 anos de serviços prestados à Marinha. O Almirante Luís da Cunha Moreira, Visconde de Cabo Frio, faleceu em 28 de maio de 1865.

Cabe destacar que muitas outras informações atinentes à vida e, especialmente, à carreira naval desse importante personagem histórico da Marinha do Brasil, além daquelas ora apresentadas nesta breve exposição, estão registradas em oito Livros Mestres que reúnem a trajetória desse marinheiro brasileiro ao longo do século XIX, cuja participação singular na constituição da primeira Esquadra Nacional e, conseqüentemente, na efetivação da Independência do Brasil o alçaram a um patamar de destaque na História Marítima brasileira.

Assim, na ocasião em que se celebra o bicentenário dessas duas importantes efemérides, documentos como os Livros Mestres do Almirante Luís da Cunha Moreira se apresentam como fontes primárias a partir das quais podem ser estabelecidas diversas análises sobre diferentes temáticas afetas não apenas à História Marítima, mas a outras áreas do campo do conhecimento histórico. Isso em razão do trabalho de conservação e divulgação realizado pelo Arquivo da Marinha, que coloca à disposição para consulta de historiadores e demais estudiosos os microfimes onde estão digitalizados esses Livros Mestres. Preservando assim a integridade dessas fontes na medida em que minimiza a necessidade de seu manuseio.





## **REFERÊNCIAS**

BARATA, Manuel de Mello Cardoso. Notas Biográficas do Almirante Luiz da Cunha Moreira. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, n. 83, p. 5-615, 1919.

BOITEUX, Henrique. **Os Nossos Almirantes**. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1915. v. 1.

CAMINHA, Herick Marques. **História Administrativa do Brasil: Organização e Administração do Ministério da Marinha na República**. 19<sup>o</sup>. ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989.

COSTA, Henrique Adalberto Thedim. Orçamento da Marinha. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n.4, p. 629-1033, out/dez. 1908.



# Letras Marítimas

## RETROSPECTIVA 2022

### A Terra é Azul e Redonda



Autoria: William Carmo Cesar  
E-pub para dispositivos e aplicativos de leitura.  
Disponível também na versão impressa.

Versão em e-book da obra do professor da Escola de Guerra Naval (EGN), Capitão de Mar e Guerra William Carmo Cesar. Amplia o acesso da obra pelas plataformas digitais, extrapolando fronteiras geográficas e levando ao grande público a história de importantes viagens de circum-navegação da História Mundial.

### Logística: Atualizando Conceitos



Autoria: Miguel Augusto Brum Magaldi e Paulo Lafayette Pinto

E-pub para dispositivos e aplicativos de leitura.  
Disponível também na versão impressa.

Preocupados com o amplo espectro de significados envolvendo a palavra LOGÍSTICA, os autores procuram apresentar de forma direta alguns aspectos menos comentados deste conceito, em particular a Logística de Transformação e a Logística de Manutenção.

### Marinha do Brasil - Uma Síntese Histórica



Autoria: Guilherme Mattos de Abreu  
E-pub para dispositivos e aplicativos de leitura.  
Disponível também na versão impressa.

Da Era das Grandes Navegações até chegarmos ao século XXI, mais de meio milênio de história singrada com coração, obstinação, sacrifício, fé e coragem e muitos personagens: o mestiço que se tornou o primeiro brasileiro a comandar uma Força Naval; o Príncipe da Beira que escolheu tornar-se O Libertador; o estadista que se tornou o Patriarca da Independência, entre outros.

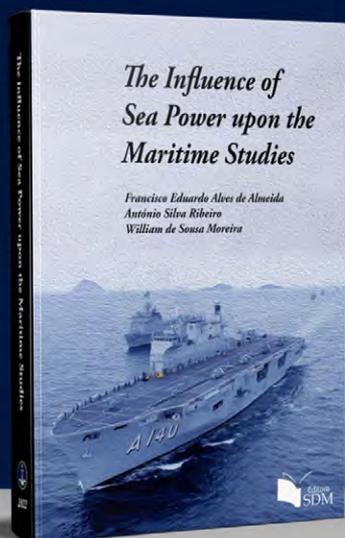
## Da Guerra a Diplomacia: a história da Divisão Naval Brasileira na Grande Guerra



Autoria: Francisco Eduardo Alves de Almeida  
16 x 23 cm, capa brochura, 688 páginas

Obra que discorre sobre os esforços brasileiros para a criação da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG) e os desafios enfrentados por sua tripulação durante a Primeira Guerra Mundial.

## The Influence of Sea Power upon the Maritime Studies



Autoria: Francisco Eduardo Alves de Almeida e William de Souza Moreira  
16 x 23 cm, capa brochura, 312 páginas

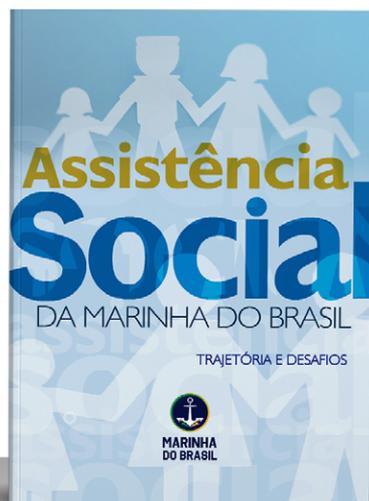
Parceria acadêmica entre a Escola de Guerra Naval (EGN) e o Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa.



## Assistência Social da Marinha do Brasil: Trajetória e Desafios

Organização: Maria Eliâne Alencar Rocha  
17 x 23 cm, capa brochura, 504 páginas

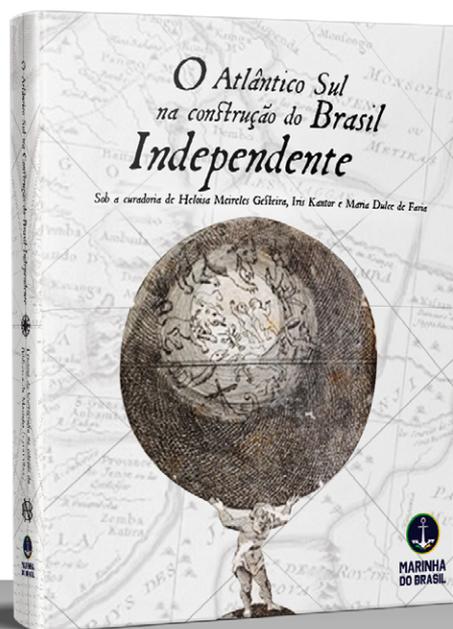
Reunião de artigos que mesclam conhecimento e reflexão sobre a prática cotidiana do Serviço Social no âmbito da Força. Descreve técnicas, modos de intervenção e novos processos de trabalho na promoção do bem-estar da Família Naval.



## O Atlântico Sul na Construção do Brasil Independente

Organização: Leniza Glad, Maria Dulce de Faria e Terezinha Puppim dos Reis  
24 x 29,5 cm, edição ilustrada em capa dura, 224 páginas

Coletânea de mapas raros do acervo da Biblioteca da Marinha com curadoria de especialistas da Biblioteca Nacional, em coedição entre esta instituição e a Ed. Letras Marítimas.



Conheça o catálogo e adquira o seu exemplar



[cartasnauticasbrasil.com.br](http://cartasnauticasbrasil.com.br)



(21) 2104-6214



**MARINHA  
DO BRASIL**