

# A FORMAÇÃO DA ARMADA IMPERIAL E A INDEPENDÊNCIA\*

FRANCISCO EDUARDO ALVES DE ALMEIDA\*\*  
Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>3</sup>)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Lorde Thomas Cochrane  
As ações da Marinha na Independência  
A consolidação da Independência

## INTRODUÇÃO

O primeiro decreto de Dom Pedro após a sua volta ao Rio de Janeiro, vindo de São Paulo após a declaração de independência, foi o da criação dos símbolos nacionais, em 18 de setembro, seguindo-se os decretos de criação da bandeira nacional e o de concessão de anistia geral, sob o

assessoramento direto de José Bonifácio. O dia 13 de novembro foi bem significativo, pois os navios franceses e ingleses que se encontravam em estação naval no Rio de Janeiro, apesar do processo de independência ainda não estar consolidado, saudaram o pavilhão do Império do Brasil, um reconhecimento político explícito da independência nacional.<sup>1</sup> Dezoito dias

---

\* Artigo baseado na monografia do autor vencedora do Prêmio Almirante Tamandaré de 2022, do Clube Naval.

\*\*Graduado em História (Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ), com mestrado e doutorado em História Comparada (UFRJ) e pós-doutorado em Ciência Política pelo Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa. Professor do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval (PPGEM-EGN).

<sup>1</sup> BOITEUX, Lucas. A Marinha Imperial e outros ensaios. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1954, p. 23.

depois, Dom Pedro era sagrado e coroado imperador com grande manifestação popular. O primeiro ato retaliatório contra o poder naval lusitano foi a concessão de cartas de corso expedidas pelo Imperador, tanto a naturais como a estrangeiros, para atacarem o tráfego mercante português. Essa ação, mais de caráter político que operacional, teve pouca efetividade, pois a Marinha Imperial ainda estava em processo de gestação e existiam poucos navios isolados capazes de conduzir o corso. Para se avaliar a necessidade de o Brasil possuir uma Marinha de Guerra poderosa, podem ser observadas as palavras do historiador naval Lucas Boiteux, que afirmou: “Só por mar poderíamos nos livrar do jugo português. As operações terrestres eram quase impraticáveis, devido à extensão do nosso território e aos escassos ou quase nulos meios de comunicação pelo interior”.

Boiteux prosseguiu afirmando que a ideia inicial de se criar uma Marinha de Guerra foi do próprio José Bonifácio, que logo percebeu que, sem o controle do mar, dificilmente se conseguiria manter a unidade nacional e combater as forças lusitanas ainda em solo do Brasil.<sup>2</sup> Logo após a declaração de independência, em 22 de outubro, foi reorganizado o antigo Ministério da Marinha português, designando-se o primeiro ministro do novo Estado o Capitão de Mar e Guerra Luís da Cunha Moreira, o futuro Visconde de Cabo Frio, brasileiro nato que se distinguira como comandante da Corveta *Maria da Glória*.

**José Bonifácio logo percebeu que, sem o controle do mar, dificilmente se manteria a unidade nacional**

Sob a orientação de José Bonifácio, ficou responsável por organizar o novo poder naval brasileiro. Nascido na Bahia em 1777, seguiu para Lisboa aos sete anos de idade. Entrou para a Armada portuguesa, declarando-se segundo-tenente em 1799. Acompanhou a transmigração da família real portuguesa ao Brasil em 1807, já como primeiro-tenente. Participou da conquista de Caiena no comando do Brigue *Infante Dom Pedro*, tendo sido ferido em combate. Participou da tomada de Maldonado em novembro de 1816, já como capitão de fragata. Foi posteriormente diretor da Academia de Marinha, tendo sido promovido a chefe de divisão em 1824 e a chefe de esquadra dois anos depois. Graduado vice-almirante em 1832, reformou-se em 1858, vindo a falecer em 1865, já como almirante.<sup>3</sup> Foi realmente o responsável pela organização administrativa do ministério e

subordinado direto a José Bonifácio.

No aspecto de material flutuante existiam seis naus, três fragatas, duas corvetas e três brigues portuguesas no Rio de Janeiro, a maioria em mau estado de conservação, porém podendo ser reparados. Somente uma nau tinha alguma condição de ser consertada imediatamente, a Nau *Martim de Freitas*, de 74 canhões, chamada de “O Cão”, por possuir na proa uma figura de leão com uma chave entre os dentes. As demais careciam de grandes reparos, sendo precária a condição do material flutuante. A situação financeira do Brasil não era promissora. Em dezembro

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 20.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 22.

de 1821, a dívida nacional atingia a cifra extraordinária de 9.870 contos de réis, uma verdadeira fortuna. Um ano depois passou a ser de 11 mil contos de réis, obrigando o ministro da Fazenda, Martim Francisco, a recorrer a empréstimos internos para aliviar esse déficit. Foi necessária, então, sob influência de Gonçalves Lêdo e Luís Pereira da Nóbrega, a abertura de uma subscrição popular para adquirir novos meios de combate ou reparar os existentes, com a aquisição de ações mensais de 800 réis a serem pagos em três anos.

O próprio imperador comprou com seus recursos um brigue mercante, o *Caboclo*, de 18 canhões, por 22 contos de réis. Com a contribuição pecuniária de comerciantes e negociantes do Rio de Janeiro e de Porto Alegre, pôde-se reparar uma fragata e alguns outros navios menores. Os habitantes da Vila de São João da Barra de Campos ofertaram ao governo um brigue. Outros navios menores, como os brigues de dez canhões *Atlanta* e *Rio da Prata*, foram incorporados, adquiridos pelo General Pedro Labatut, francês contratado por Dom Pedro para lutar na independência, e por Carlos Frederico Lecor, o Barão de Laguna, aderente português que se agregou às forças brasileiras.<sup>4</sup> Assim, depois desses esforços, a primeira Esquadra foi formada por uma nau, quatro fragatas, três corvetas, quatro brigues, cinco brigues-escunas e 12 escunas, além de 20 pequenas embarcações tripuladas com um total de 449 canhões. Os portugueses mantinham ainda no Brasil 14 grandes navios e outros menores que possuíam 504 canhões, logo com maior poder de

fogo.<sup>5</sup> No entanto, apesar dessa disparidade, Cunha Moreira tinha uma grande vantagem na montagem da futura Marinha Imperial: as instalações navais existentes no Rio de Janeiro desde a vinda da família real em 1808, que eram a própria estrutura ministerial, além da Intendência, Contadoria e Auditoria, o Supremo Conselho Militar, o Hospital Naval, a Academia Real de Guardas-Marinha, o Arsenal e estaleiros.<sup>6</sup> Apesar dessa estrutura estar disponível, as fortificações estavam deterioradas, o Arsenal encontrava-se em lamentável estado de conservação, com equipamentos ociosos, os armazéns de Intendência lotados de material de baixa qualidade que se degradava, e os navios apodrecendo em seus ancoradouros por falta de manutenção.<sup>7</sup>

Em novembro de 1822, começaram a surgir boatos de que uma grande força naval portuguesa estava sendo formada e se preparava para navegar ao Brasil a fim de contestar a independência. José Bonifácio, preocupado com essa notícia, solicitou a Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta, o futuro Marquês de Barbacena, que comprasse mais quatro bons navios e o autorizou a levantar um empréstimo ou a emitir cartas de crédito a serem pagas pelo Tesouro Imperial. Caldeira Brant era mineiro e contava com 50 anos de idade. Foi educado em Lisboa, passando em seguida pela Academia Naval portuguesa. Transferiu-se posteriormente para o Exército, alcançando o posto de marechal de campo em 1818.<sup>8</sup>

Segundo Brian Vale, Brant tinha opiniões esclarecidas sobre a estratégia

4 VALE, Brian. "A Criação da Marinha Imperial". In: *História Naval Brasileira*, v. 3, T.1. Rio de Janeiro: SDM, 2002, p. 71.

5 PEREIRA, José Rodrigues. *Campanhas Navais 1807-1823*, v. 2. Lisboa: Tribuna, 2005, p. 98.

6 VALE, *op. cit.*, p. 69.

7 *Ibidem*, *op. cit.*, p. 70.

8 VALE, *op. cit.*, p. 76.

militar e desde jovem adquirira plena consciência da importância do poder marítimo. Disse Vale que “a necessidade de uma Armada Imperial que merecesse confiança constituiu um tema ao qual se reportava com frequência em sua [de Brant] correspondência”.<sup>9</sup> Ele mantinha com José Bonifácio intensa correspondência, e ambos comungavam da ideia de um poderoso poder naval para a consolidação da independência. Já em 4 de outubro de 1822, José Bonifácio escrevera para Caldeira Brant uma missiva na qual estipulava: “Sendo a defesa exterior deste Reino um dos pontos essenciais a que ora cumpre atendermos apesar da aparente fraqueza do Reino hoje em dia inimigo [Portugal] tem SAR já principiado a lançar as bases de uma respeitável força tanto terrestre como marítima”. Complementou afirmando que “vai se pondo sobretudo a Marinha no possível pé de capacidade, mas pelo atraso em que esse ramo se achava entre nós, só com o tempo poderá chegar ao estado que reclama a dignidade e grandeza deste Império”.<sup>10</sup> Logo depois, em nova carta a Caldeira Brant, datada de 3 de novembro, dizia: “Tornando-se urgente a prontificação de uma força marítima tal no Brasil, que possa obrar em massa ou subdividir-se pelos diversos pontos da costa, segundo as ocorrências; sendo por isso indispensável no momento atual lançar mãos dos meios mais imediatos para aumentá-la... de fazer aprontar por compra ou em último caso por ajuste de serviço temporário, mais quatro fragatas de 50 e

54 cada uma, artilhadas e prontas com as competentes guarnições e tudo o que for necessário para entrar em combate”.<sup>11</sup>

Já pensava na aquisição de fragatas guarnecidas por tripulações estrangeiras, pagas pelo Tesouro Nacional. Isso complementaria os esforços do inspetor do Arsenal de Marinha, o Chefe de Esquadra Francisco da Silva Pacheco, para que fossem aceleradas as obras de reparos dos navios, incluindo o seu aparelhamento com novos canhões e cabeamento. O Imperador Dom Pedro I era um assíduo visitante nos estaleiros, concitando os carpinteiros, calafates, aparelhadores e veleiros a continuarem os esforços de preparação da nova Esquadra Imperial.<sup>12</sup> Esses órgãos de reparos seriam fundamentais para a preparação e condução da nova força que surgia.

Em princípio pensou-se ser desnecessário incorporar oficiais portugueses na nova Marinha, pois 160 deles estavam servindo em navios no Brasil ou aqui haviam constituído família, logo eram ligados diretamente ao novo país. Porém, com a falta de estímulo em aproveitar brasileiros nos altos postos, isso cabendo a portugueses natos, tornou-se necessário adquirir a imediata lealdade desse pessoal por documentação escrita.<sup>13</sup> No dia 5 de dezembro de 1822, Dom Pedro I baixou um decreto criando uma comissão incumbida de “conhecer, escrupulosamente investigar e informar-me da conduta, aderência à causa do Brasil e embarques de oficiais existentes nesta Corte que voluntariamente ficarem a serviço da Armada

9 Idem.

10 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, p. 253.

11 Carta de 3 de novembro de 1822 em SOUSA, Octavio Tarquinio de. *O Pensamento Vivo de José Bonifácio*. São Paulo: Martins, 1961, p. 155.

12 VALE, *op. cit.*, p. 71.

13 Idem.

Nacional e Imperial”.<sup>14</sup> Compunham essa comissão Cunha Moreira, o vice-almirante graduado José Maria de Almeida, o chefe de Divisão Francisco Maria Teles e os capitães de mar e guerra Diogo Jorge de Brito, Pedro Antonio Nunes, Tristão Pio dos Santos e Rodrigo Martins da Luz, tendo como secretário o Primeiro-Tenente João Henriques de Paiva.

Conforme determinações imperiais, essa comissão consultou os oficiais portugueses que se encontravam no Brasil para declararem se desejavam aderir à causa brasileira ou se desejavam regressar a Portugal na companhia de suas famílias. Responderam positivamente à consulta nove capitães de mar e guerra, 21 capitães de fragata, 18 capitães-tenentes, 15 primeiros-tenentes, 28 segundos-tenentes, 14 guardas-marinha e 19 aspirantes, um número expressivo, porém insuficiente para compor as tripulações dos navios incorporados à Marinha Imperial. Somente cinco capitães de mar e guerra, quatro capitães de fragata, sete capitães-tenentes, nove primeiros-tenentes, dois segundos-tenentes, oito guardas-marinha e 20 aspirantes preferiram voltar a Portugal.

Existiam poucos oficiais brasileiros natos. Quantos aos oficiais-generais, não houve necessidade de consultas, pois todos se apresentaram ao ministro e voluntariamente aderiram à Independência. Agregaram-se à Marinha do Brasil (MB) um almirante, dois vice-almirantes, três

chefes de Esquadra e quatro chefes de Divisão, todos portugueses.

Em relação às praças, consultas similares foram conduzidas. Vale presumir que, só para guarnecer os navios que seriam incorporados à Marinha Imperial, seriam necessários mais 2 mil marinheiros e suboficiais. Considerando os efetivos disponíveis, o governo de José Bonifácio só seria capaz de disponibilizar 1.200 tripulantes.<sup>15</sup> Os tripulantes subalternos vinham de diferentes formações. Muitas praças portuguesas se agregaram à Esquadra Imperial, outras, já nascidas no Brasil, aderiram imediatamente, embora em menor número. Algumas foram incorporadas à força, enquanto outras foram apresentadas, principalmente negros escravos oferecidos pelos seus senhores e indígenas. Outras medidas administrativas foram tomadas pelo governo de José Bonifácio para atrair pessoal nativo para o serviço da Armada.

**Todos os oficiais-generais portugueses voluntariamente aderiram à Independência. Existiam poucos oficiais brasileiros natos**

Em outubro de 1822, foram perdoados os soldados presos da Brigada de Marinha, e em dezembro novo perdão foi dado às praças desertadas da artilharia de Marinha, desde que continuassem a serviço da Marinha Imperial. As penas dos presos da nau presiganga foram comutadas por serviços de marinheiros nos navios. Não obstante essas adesões, não se atingiu o número mínimo para o guarnecimento de todos os navios da Armada.

Além disso, duvidava-se da lealdade dos portugueses aderentes, pois a expectativa de luta contra seus compatriotas

<sup>14</sup> MAIA, *op. cit.*, p. 58.

<sup>15</sup> VALE, *op. cit.*, p. 75.

poderia levar a deserções e insubordinações quando em situação de combate. Inclusive alguns membros do governo, no qual se incluía José Bonifácio, duvidavam se seria prudente deixar oficiais gerais portugueses para dirigir e comandar a Marinha nas ações que viriam contra a Armada lusitana. Os almirantes portugueses e oficiais superiores eram velhos e desmotivados, e a sua única ambição residia em não serem importunados e que fossem deixados “no gozo morno do aconchego do lar”.<sup>16</sup>

Seria ingênuo afirmar que sentimentos de nacionalidade animavam os aderentes portugueses à causa do Brasil. Muitos outros interesses estavam envolvidos: constituição de família no País; perspectiva de melhores condições profissionais e de carreira; interesse em participar na formação de uma nova nação e o grande desafio que isso lhes traria; acomodação, sossego e quietude em razão de já estarem acomodados e serem possuidores de propriedades no novo Estado; e até a sempre motivação de aventuras e curiosidade. Todos esses motivos ocorreram a José Bonifácio, que estava muito preocupado com os acontecimentos que poderiam afetar a defesa do Brasil, no caso de tripulações infiéis. O que tornou mais premente essa preocupação foi o ocorrido no Prata, onde, em 31 de janeiro de 1823, o imediato português e a tripulação formada por maioria lusitana da Escuna *Maria Teresa*, que escoltava dois navios que transportavam artilharia, prenderam o comandante e entregaram a escuna e a valiosa carga às tropas portuguesas em Montevideú. Não se pode, no entanto, negar a existência de um grupo desinteressado de portugueses que merece consideração por ter se batido no processo

de independência em prol das cores brasileiras, distinguindo-se por sua abnegação e generosidade. Muitos desse grupo, inclusive, “amaram deveras o nosso Brasil” e derramaram seu sangue nobremente pela bandeira do novo Estado que surgia.

Apesar disso, urgia contratar estrangeiros para suprir essas deficiências. O governo, sob a orientação de José Bonifácio, preocupado com a falta de oficiais e praças nos navios e a lealdade de alguns aderentes lusitanos, incumbiu Caldeira Brant para, em Londres, contratar os oficiais e praças estrangeiros necessários a recompletar os efetivos da nascente Marinha. Determinou Bonifácio que Brant aceitasse um oferecimento do Capitão Thompson (antigo colega de Brant), comissionado como capitão de fragata, que se comprometeu a aprontar duas fragatas de 50 canhões, o que acabou não ocorrendo, e arregimentar 200 marinheiros estrangeiros. O momento era propício, pois muitos combatentes britânicos estavam desempregados em razão da diminuição dos efetivos da Marinha britânica no fim das Guerras Napoleônicas, em 1815, e assim desimpedidos. Presume-se que se encontravam disponíveis 3 mil tenentes e muitos aspirantes e pilotos. Os contratos oferecidos eram promissores: cinco anos de serviço e, ao fim do período, se permanecessem na Armada Imperial, teriam direito aos soldos mensais acrescidos de 50%,<sup>17</sup> um incentivo a mais a homens que amavam o mar e necessitavam de trabalho.

Depois de verificações e esforços de recrutamento, Caldeira Brant conseguiu arregimentar 450 oficiais e marinheiros estrangeiros e os enviar ao Brasil. Segundo Brian Vale, “de todos os elementos que

16 BOITEUX, *op. cit.*, p. 32.

17 VALE, *op. cit.*, p. 78.

se conjugaram para a formação de uma nova Marinha, para confrontar o poderio marítimo português, esse iria revelar-se o mais importante no momento oportuno”.<sup>18</sup> Observava Vale que o plano de recrutamento de estrangeiros foi “coroadado de pleno êxito e concluído com rapidez e o máximo de sigilo, indispensáveis para não atrair a atenção das autoridades britânicas”<sup>19</sup>, que impediriam tais contratações e assim escapariam das pressões exercidas pelos cônsules portugueses que tudo fizeram para azedar esses contatos. Já em abril de 1823, como que para enaltecer o esforço de recrutamento de Brant, José Bonifácio escreveu a esta outra carta, na qual disse ter sido “muito estimada e oportuna a vinda desses marinheiros [estrangeiros], pois com eles se ajudou a tripular a nossa esquadra, e a prontidão com que V.Sa. procedeu na remessa dos mesmos mereceu toda a aprovação e louvor de SMI, que assim o manda expressar a sua satisfação”.<sup>20</sup>

Qual a estratégia naval a ser seguida pela nascente Marinha Imperial no início da formação do Estado brasileiro sob a orientação de José Bonifácio? A população brasileira na ocasião da independência oscilava em torno de 4 a 5 milhões de habitantes, distribuídos irregularmente pelo território nacional, estando a maioria

localizada nos primeiros 100 quilômetros a partir do litoral. Assim, três áreas geográficas se destacavam pela sua importância demográfica e econômica. A primeira eram as províncias açucareiras do Nordeste, que iam do Maranhão até a Bahia, tendo Salvador e Recife como entrepostos importantes. A segunda abrangia a área litorânea do Espírito Santo ao sul de São Paulo, onde se localizava a Corte, no Rio de Janeiro, e os caminhos de ouro para Minas Gerais e São Paulo. Por fim, havia a região sul do Prata até o norte de Santa Catarina, área estratégica

fundamental para a união da Corte com a província de Mato Grosso. Preocupava o governo de Bonifácio a situação de Pernambuco, do Maranhão, do Pará e da Bahia no Norte/Nordeste, e da Banda Oriental no Sul, onde movimentos favoráveis à união com Portugal, inclusive com tropas portuguesas

lá estacionadas, afloravam, além de focos de insurreição nativistas a favor do estabelecimento da república em vez da monarquia de Bragança nos trópicos.

O governo de José Bonifácio procurava estender a autoridade imperial sobre um país com um vasto litoral de 7.600 quilômetros e, somente com a criação de um poder naval robusto, capaz de controlar e dominar os mares de interesse

**O governo de José Bonifácio procurava estender a autoridade imperial sobre vasto litoral e, somente com a criação de um poder naval robusto, poderia bloquear as guarnições portuguesas acantonadas ao longo da costa**

<sup>18</sup> *Ibidem*, p. 79.

<sup>19</sup> *Ibidem*, p. 78.

<sup>20</sup> 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, p. 277.

do Brasil, poderia bloquear as guarnições portuguesas que se encontravam acantonadas ao longo do litoral,<sup>21</sup> ressaltando a permanência de forte esquadra lusitana em Salvador, composta de uma nau, duas fragatas, nove corvetas, dois brigues, uma escuna, uma sumaca, quatro charruas e dois transportes, com um total de 399 canhões, sob o comando do chefe de Divisão João Félix Pereira de Campos.<sup>22</sup> José Bonifácio, com sua sagaz visão estratégica, percebeu que o fortalecimento do poder naval brasileiro era de vital importância, de modo a obter o controle do mar ou negar o uso por forças lusitanas, além de transportar tropas do Exército para rincões do Império onde existissem tropas portuguesas resistentes à independência e, por fim, apoiar com fogo naval os desembarques dessas unidades em locais determinados e contra fortificações inimigas. O controle dessas três regiões era de fundamental importância. Surgiu a questão de quem seria o comandante em chefe da Esquadra que estava sendo formada. Nenhum dos oficiais-generais portugueses tinha a reputação capaz de trazer confiança a José Bonifácio.

O candidato natural ao posto era o Vice-Almirante Rodrigo Lobo, no entanto tinha fama de incompetente e deixou má impressão nos brasileiros pela sua brutal repressão à Revolução Pernambucana de 1817. Novo nome era necessário. Caldeira Brant, ao saber da candidatura de Rodrigo Lobo, ficou indignado e então indicou a José Bonifácio o nome de Lorde Thomas Cochrane, que se encontrava no Chile, sendo a sugestão logo aceita. Ordens foram enviadas ao agente comercial brasileiro em Buenos Aires, Antônio Correa da Câmara, para procurá-

-lo e questioná-lo de sua disponibilidade. Em 4 de novembro, foi enviada uma carta e, 25 dias depois, Cochrane respondeu positivamente ao convite. De Valparaíso respondeu: “terminada felizmente a guerra no Pacífico, pela completa destruição da força naval espanhola, livre me acho para a cruzada da liberdade, em qualquer outro ponto do globo”. Complementou dizendo que havia resignado ao seu emprego no Chile e que teria “prazer de vos encontrar e falar”. Considerava-se livre em aceitar a oferta do governo brasileiro, desde que pudesse conservar “a inteireza” de seu caráter e que não repugnasse os seus princípios para manter-se digno da confiança de Dom Pedro.<sup>23</sup> Quem era efetivamente esse homem a quem caberia a responsabilidade de conduzir a nascente Marinha Imperial a lutar contra forças navais portuguesas mais poderosas e dotadas de experiência de combate oriunda das Guerras Napoleônicas?

## LORDE THOMAS COCHRANE

Em novembro de 1822, após a aprovação de seu nome por Dom Pedro I, o convite formal foi dirigido a Thomas Cochrane em tom pomposo: “a honra o convida, a Glória o chama. Um generoso Príncipe e toda uma nação o esperam. Venha Hércules redivivo e com os seus nobres esforços ajude a dominar a Hidra de cem cabeças de um terrível despotismo. O Ocidente da América está salvo pela virtude de seu braço... o Sagrado Estandarte da Independência está vitoriosamente desfraldado dos Galápagos às ilhas de Cedro na Califórnia! Venha já e proporcione às nossas Armas Navais a maravilhosa ordem e a incomparável disciplina da

21 VALE, *op. cit.*, p. 69.

22 PEREIRA, *op. cit.*, p. 98.

23 MAIA, *op. cit.*, p. 63.

Poderosa Albion!”<sup>24</sup> Quem era afinal esse homem em cujos ombros pousavam os destinos da Marinha Imperial?

Lorde Thomas Cochrane tinha 47 anos de idade quando de sua contratação para os serviços do Brasil. Nascido em Lanarkshire, na Escócia, era filho de Archibald Cochrane, o nono conde de Dundonald, e sobrinho do Almirante Sir Alexander Cochrane<sup>25</sup>. Engajou-se na Marinha Real britânica em 1793 e logo participou dos combates no mar. Promovido a tenente em 1796 e a comandante em 1800, suas aventuras no mar como chefe naval se iniciaram quando foi nomeado comandante do Brigue *Speedy* nesse mesmo ano. Neste navio conseguiu apresar 50 navios inimigos durante as Guerras Napoleônicas, sendo a captura da fragata espanhola *Gamo*, de 32 canhões e com 319 tripulantes, seu maior feito. Comandou muitos outros navios em sua vida na Marinha Real e era considerado um comandante agressivo. Segundo o historiador britânico Alastair Wilson, Cochrane teve a carreira mais incrível “que qualquer oficial na Royal Navy durante aquele período. Ele era ousado ao extremo, desabrido e um grande comandante”.<sup>26</sup> Dotado de iniciativa, possuía grande poder de liderar em situação de risco. Era competente e tinha grande experiência de combate, pois participara ativamente das campanhas navais no período. Embora algumas vezes polêmico em suas atividades privadas, era o homem perfeito para aquela missão. Era conhecido na Marinha Real o seu atrito com o grande Lorde Saint Vincent, bem mais antigo e já almirante. Após a captura

do *Gamo*, foi promovido a comandante por seu valor, porém seu imediato não o foi, apesar de um pedido especial que fizera a esse almirante. Saint Vincent respondeu que não o promoveu porque a lista de mortos e feridos na ação não era grande o bastante para que merecesse tal promoção. Ousado, o jovem oficial replicou que a lista de mortos e feridos no combate pelo *Gamo* era maior que a do navio de Saint Vincent, que recebeu como prêmio a elevação a conde, e seu segundo em comando somente recebeu o título de Sir.<sup>27</sup> Passou a ser considerado por esse almirante um inimigo declarado. Assim era Cochrane, defensor intransigente de seus subordinados.

Entre 1806 e 1814 foi político com assento no Parlamento, sendo um crítico do governo e dos abusos ocorridos na Marinha Real. Foi um amigo incondicional do bravo Almirante Collingwood, segundo de Nelson em Trafalgar e seu chefe no Mediterrâneo, após a morte do herói de Burham Thorpe. Em 1809 foi titulado Sir, entretanto se votou contra as congratulações parlamentares a Lorde Gambier, seu comandante no ataque a navios franceses em Basque Roads, que considerou ineficiente e incapaz. Assim foi aberta uma corte marcial, tendo Gambier sido absolvido e a carreira de Cochrane afetada por esse resultado. Segundo Vale, Cochrane “não depositava confiança em qualquer pessoa que estivesse no exercício da autoridade e se alterava frequentemente e de maneira violenta com seus superiores”.<sup>28</sup>

Um dos fatos que mais o afetou foi a alegação de fraude na Bolsa de Valores.

24 *Ibidem*, p. 74.

25 TRACY, Nicholas. *Who is who in Nelson's Navy*. London: Chatham, 2006, p. 77.

26 WILSON, Alastair; CALLO, Joseph. *Who is who in Naval History from 1550 to the present*. London: Routledge, 2004, p. 53.

27 *Ibidem*, p. 53.

28 VALE, *op. cit.*, p. 74.

Apesar de ter indicado o responsável pela fraude, foi indiciado e considerado culpado, cumprindo pena e pagando uma multa. Foi assim retirado do Parlamento, voltando logo depois de ter cumprido sua breve pena. Estando em disponibilidade ao fim das guerras europeias, foi contratado pelo governo chileno em luta contra a Espanha por sua independência. Em três anos de combate, conseguiu não só assegurar a independência desse país, como acabou ferido durante luta contra a fragata espanhola *Esmeralda* em Callao. Abandonou o Chile após desavenças com políticos chilenos que se recusaram a honrar o contrato de prêmios, não somente para ele, mas para seus subordinados. Assim era Cochrane, valente, destemido e protetor de seus homens. Na ocasião, o homem perfeito para organizar a Esquadra Imperial recém-criada e lhe inculir um espírito ofensivo capaz de desafiar o poder naval lusitano ainda em território brasileiro. Um de seus mais destacados biógrafos, George Ermakoff, disse que, “imortalizado por seus feitos, Cochrane, além de um grande tático naval, foi um homem de coragem, franco, resoluto, intrépido, muito querido pelos amigos e admirado pelos subalternos, muito embora não lhe faltassem inimigos”<sup>29</sup>. O historiador britânico Sir Archibald Alison apontou que Lorde Cochrane “era, depois da morte de Nelson, o maior comandante

**Cochrane foi imortalizado por seus feitos. Grande tático naval, corajoso, resoluto e intrépido, era querido por amigos e admirado por subalternos. Inimigos, porém, não lhe faltavam**

naval daquela época gloriosa. Igual a seu antecessor em bravura, entusiasmo e devoção a seu país, ele era talvez superior no gênio original, espírito inventivo e dotado de recursos imensos”<sup>30</sup>. Esse era o oficial britânico que conduziria a Marinha Imperial nos primeiros dois anos de sua criação e do qual dependia a afirmação da independência do Brasil.

Enquanto ocorriam essas conversações com Cochrane, um outro oficial britânico, John Taylor, era contatado para assumir funções na nova Marinha que surgia. Taylor servia na Esquadra britânica na América do Sul sob o comando do Almirante Sir Thomas Hardy, ex-comandante da Nau *Victory* na Batalha de Trafalgar e preferido de Lorde Horatio Nelson. Em dezembro de 1822, Taylor encontrava-se no Rio de Janeiro preparando-se para assumir a imediatice da Fragata *Doris*, capitânia de Hardy, com sede em

Salvador. José Bonifácio, percebendo a capacidade profissional do jovem tenente, o convidou secretamente para se agregar à Marinha Imperial. Taylor imediatamente aceitou o convite e, em janeiro de 1823, abandonou seu navio e recebeu a patente de capitão de fragata. Tal ato foi acompanhado por um pedido de demissão do serviço ativo da Marinha britânica, o que não impediu que Hardy o considerasse desertor, comunicando tal fato ao Almirantado em Londres. Entretanto Hardy,

29 ERMAKOFF, George. *Lorde Thomas Cochrane*. Rio de Janeiro: Casa Editorial, 2021, p. 618.

30 THOMAS, Donald. *Cochrane. Britannia Sea Wolf*. London: Cassel, 1999, p. 351.

compreendendo a situação política delicada do Reino Unido na questão da independência do Brasil, solicitou ao Almirantado moderação na condução do caso de Taylor a fim de evitar problemas com o governo brasileiro capitaneado por José Bonifácio, personagem central na defecção do jovem tenente. Apesar desse pedido, o Almirantado britânico determinou, em abril, que Hardy, sem violar o território ou a bandeira do Brasil, encontrasse Taylor e o levasse para julgamento em Londres. A preocupação era justificada, pois os membros do Almirantado temiam outras seduções do governo imperial com os oficiais e marinheiros que guarneciam os navios da sua Marinha no Brasil. Seguiu-se um protesto do governo britânico contra o recrutamento de um oficial em serviço ativo, exigindo sua demissão imediata da Marinha Imperial.

O governo de José Bonifácio respondeu com evasivas e protestos polidos e, depois de 18 meses, não resistindo à pressão inglesa, foi obrigado a concordar com o desligamento do já consagrado herói nacional John Taylor. Em dezembro de 1825, Taylor adotou a cidadania brasileira, casando-se com uma mulher brasileira, tendo sido reintegrado à Marinha Imperial no posto de chefe de Divisão. Em razão da pressão britânica, Taylor não pôde assumir o comando em chefe da Esquadra Imperial na Guerra da Cisplatina, em 1826.<sup>31</sup> Se tivesse assumido essa função, o resultado final da guerra naval naquele conflito teria certamente sido diferente, uma vez que um dos pontos fracos da Armada nacional foi a questão da liderança em combate, e Taylor era um comandante completo, valente, destemido e excelente

marinheiro. Chegaria a vice-almirante e a ser um dos mais importantes chefes navais da Marinha Imperial. Morreu em 26 de novembro de 1855.<sup>32</sup> Seu túmulo encontra-se no Cemitério dos Ingleses, na Gamboa, Rio de Janeiro, esquecido pela maior parte dos brasileiros. Merece esse oficial-general maior reconhecimento por parte da Marinha do Brasil.

Um segundo fato desagradável que ocorreu em 18 de outubro de 1822, envolvendo o esquadrão britânico sob o comando de Sir Thomas Hardy, foi a apreensão do presidente de Pernambuco nomeado por Pedro I, Gervásio Pires Ferreira, que se encontrava a bordo do paquete inglês *Manchester* quando este passava pela Bahia. O general português Madeira de Melo, comandante das tropas na Bahia, adentrou a bordo e o prendeu, sem respeitar o pavilhão inglês que tremulava na popa do paquete. José Bonifácio ficou injuriado quando tomou conhecimento dessa afronta que contrariava o Direito Internacional, em especial a postura leniente do Almirante Hardy, que se encontrava no porto de Salvador. Em contato com Caldeira Brant em Londres, Bonifácio fez uma reclamação oficial ao Foreign Office do Reino Unido, exigindo “uma desaprovação do inexplicável desleixo do Comodoro Hardy de maneira que haja alguma garantia de que tais atentados não se repitam”.<sup>33</sup> O Foreign Office não se pronunciou pelo ocorrido. Com o tempo, Bonifácio procurou contemporalizar a crise, instruindo Brant em Londres para não dar “um único passo que lhe seja ofensivo [ao Reino Unido] mesmo à custa de algumas mortificações como, por exemplo, a que produziu o

31 VALE, *op. cit.*, p. 74.

32 FILHO, Theo. *Taylor*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1953, p. 241.

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

comportamento último de Sir Thomas Hardy na Bahia”, complementando que só se desviaria desta linha de conduta quando houvesse “provas materiais de duplicidade do Gabinete de St. James”.<sup>34</sup> A crise então se distendeu por si só.

Em 13 de março de 1823, Cochrane chegou ao Rio de Janeiro acompanhado por Thomas Crosbie, John Grenfell, James Sheppard e Charles Clewbie, que serviram com ele no Chile. Em seguida, fez uma visita a José Bonifácio, que o apresentou ao Imperador. Essa conversa com Bonifácio foi assim comentada por Cochrane: “No dia seguinte, depois de uma profusão de cumprimentos sobre a minha reputação profissional e de inteira concorrência no convite a mim dirigido pelo cônsul em Buenos Aires, convite para que disse haver ele empregado sua influência para com o imperador, determinou-me de comunicar pessoalmente com ele todas as matérias de importância, sendo o Ministro da Marinha meramente nomeado para expedir os negócios de segunda ordem”.<sup>35</sup> Bonifácio assim puxava para si todas as questões políticas e estratégicas, deixando a cargo de Cunha Moreira apenas os aspectos administrativo e logístico e a rotina da pasta.

No dia 17 desse mês, conferenciou com o ministro sobre a questão de sua nomeação e vencimentos, assim como dos de seus subordinados. Uma de suas preocupações era a sua subordinação a qualquer almirante português mais antigo. Considerava que essa questão afetaria a sua eficácia, pois sabia das limitações desses almirantes, inclusive da má fama de alguns. Exigiu assim que lhe fosse dada

por Dom Pedro a patente de Primeiro Almirante da Armada Nacional e Imperial, recebendo de soldo anualmente 11 contos e 520 mil réis tanto em terra como no mar e mais cinco contos e 760 mil réis se embarcado, os mesmos valores recebidos no Chile. Dom Pedro aceitou imediatamente essas exigências e ainda apontou em seu decreto de nomeação que Cochrane “não devendo porém considerar-se Almirante algum da Armada com direito a ter acesso a este posto de Primeiro Almirante que sou servido criar unicamente nesta ocasião pelos expendidos motivos e particular consideração que merece o mencionado Almirante Lord Cochrane”.<sup>36</sup>

Posteriormente, em suas *Memórias*, Cochrane indicou que “o tripular de maruja nativa esse [a nau] e outros vasos prestáveis era coisa impossível, havendo sido política da mãe pátria o fazer o comércio de cabotagem por meio exclusivamente de portugueses, nos quais o Brasil agora se não podia fiar a luta que se aproximava com os compatriotas dos mesmos”.<sup>37</sup> Indicou o caso da tripulação da *Maria da Glória*, que considerava de “questionável qualidade”, compondo-se da “pior classe de portugueses com quem a porção brasileira de gente mostrava evidente repugnância de misturar-se”. Continuando, Cochrane percebeu também que os chamados “soldados de Marinha” portugueses eram tão “fidalgos” que se consideravam humilhados em fazer limpeza de seus próprios beliches e haviam “pedido e obtido moços para os servirem!”. Ao mesmo tempo diziam não poderem ser castigados por faltas ou crimes, senão por seus próprios oficiais portugueses.

34 Carta de 15 de novembro de 1822 de José Bonifácio a Felisberto Caldeira Brant Pontes. SOUSA, Octavio Tarquinio de. *O Pensamento Vivo de José Bonifácio*. São Paulo: Martins, 1961, p. 157.

35 DEL PRIORE, *op. cit.*, p. 202.

36 BOITEUX, *op. cit.*, p. 34.

37 *Ibidem*, p. 35.

Para ele, esses soldados e marinheiros não “tinham disciplina alguma”.<sup>38</sup>

Na Marinha Real britânica, esse tipo de regalia dos “fidalgos” inexistia. Os lordes ingleses normalmente designavam seus filhos a comandantes de navios, que tinham a tarefa de orientar a formação desses jovens nas lides marinheiras, alguns com não mais que 11 anos de idade. Esses aprendizes de oficial, chamados de *midshipmen*, realizavam tarefas diversas, tais como auxiliar de artilharia, de navegação e de manobras diversas. Era inclusive comum serem castigados fisicamente com chibatadas e espadadas se não correspondessem ao que se esperava deles. Assim, recebiam uma instrução rigorosa que os transformavam em verdadeiros marinheiros e líderes de homens.<sup>39</sup> Cochrane viera dessa escola de treinamento e não apreciava essa atitude dos oficiais portugueses aderentes à independência.

Outra grande preocupação de Cochrane era a questão dos vencimentos e das presas de guerra, fato corriqueiro na Marinha Real e regido por leis do Parlamento britânico. Seu contrato com o Imperador estipulava o pagamento de presas de guerra, ou navios apresados por sua força. Na Marinha britânica, era comum o pagamento de presas às tripulações. A lei de 1808 na Marinha Real estipulava que o comandante do navio teria  $\frac{1}{4}$  do valor da presa, os tenentes teriam  $\frac{1}{8}$ , os guardas-marinha e sargentos  $\frac{1}{8}$  e a guarnição  $\frac{1}{2}$  do valor dessa captura.<sup>40</sup> Esse fato era comum na Armada britânica e também motivo de muita discussão e reclamações. O próprio Almirante Horatio Nelson recebeu em 1801 um total de 2.358 libras e 4

xilens pela vitória em Aboukir contra os franceses, tanto de navios apresados como de destruídos.<sup>41</sup> Isso era visto com naturalidade no Reino Unido. Preocupava-se assim com suas tripulações no que a cada um caberia com as presas capturadas. Esse era o oficial que assumiu a dura tarefa de preparar uma Esquadra em pouco tempo para se defrontar com uma força naval com maior tradição e poder de fogo. Em breve haveria a prova de fogo para essa jovem Marinha que surgia.

## AS AÇÕES DA MARINHA NA INDEPENDÊNCIA

Antes da assunção de Cochrane no comando em chefe da Esquadra, algumas ações navais ocorreram em uma área considerada problemática, a Província Cisplatina. Logo após a declaração de independência, as forças navais locais, sob o comando do Vice-Almirante Rodrigo Lobo, declararam fidelidade a Dom Pedro I. Por outro lado, forças portuguesas antagônicas na Província juraram obediência a Portugal. O Almirante Rodrigo Lobo não conseguiu estabelecer a disciplina entre seus navios na Cisplatina. Muitos se debandaram para as forças portuguesas, o que requereu a sua substituição. Em 14 de novembro de 1822, partiu para a região a primeira força naval que ostentou a bandeira do Império, distribuída aos navios no dia 10.<sup>42</sup> Essa força era comandada pelo Capitão de Mar e Guerra David Jewett e era composta por duas fragatas, uma corveta e cinco transportes.

Em chegada à Cisplatina, Jewett recebeu a notícia que existia uma força naval

38 *Ibidem*, p. 36.

39 RONALD, D.A.B. *Young Nelsons. Boy sailors during Napoleonic Wars*. Osford, Osprey, 2009.

40 LEWIS, Michael. *A Social History of the Navy 1793-1815*. London: Chatham, 2004, p. 318.

41 VINCENT, Edgar. *Nelson. Love & Fame*. London: Yale University Press, 2003, p. 282.

42 Data do aniversário da Esquadra, 10 de novembro de 1822.

lusitana que pretendia estabelecer um bloqueio no Rio de Janeiro. Celeremente deixou os cinco transportes em Maldonado e seguiu de volta ao Rio de Janeiro para o embate com os portugueses. Enquanto isso ocorria, na região da Cisplatina a guarnição da Escuna *Maria Teresa* se sublevou e se agregou às forças portuguesas. Seguiram-se motins das guarnições em três transportes deixados por Jewett, e a oficialidade foi aprisionada. Assim, o comandante local português, General Álvaro de Macedo, pôde compor uma razoável força naval para se contrapor ao que lhe fosse enviado pelo governo imperial. Foi então enviada uma nova força a partir do Rio de Janeiro, comandada pelo Capitão de Mar e Guerra Pedro Antonio Nunes, que para lá se dirigiu em fevereiro de 1823. Ao chegar na região, os portugueses resolveram travar combate contra essa força de Pedro Nunes defronte a Montevidéu, pois já se encontravam

cercados por terra e o combate naval seria uma última alternativa para aliviar o bloqueio imperial. A força de Pedro Nunes era composta de uma corveta, três brigues e três escunas. Os portugueses, sob o comando do Primeiro-Tenente José Maria de Sousa Soares de Andrea, tinham duas corvetas, um brigue e uma escuna. Na aurora, as duas forças se defrontaram e durante dez horas combateram. Ao final, Soares de Andrea retirou-se para Montevidéu, onde acabou capitulando, tendo sido assinada a rendição em 18 de novembro de 1823. Em março do ano seguinte, as tropas lusitanas embarcaram em navios-transporte para a Europa, escoltados por navios imperiais.<sup>43</sup>

Com as solicitações atendidas e um contrato assinado, Lorde Cochrane aceitou a nova tarefa com a conhecida energia. Em suas *Memórias*, publicadas anos depois, disse ele: “Às quatro horas da tarde de 21 de março de 1823, atraquei a bordo da Nau *Pedro I* e arvorei a minha bandeira, que foi saudada com 21 tiros por cada um dos navios da Esquadra, sendo a salva correspondida pelo navio-almirante”.<sup>44</sup> Atualmente comemora-se o aniversário da Esquadra nacional em 10 de novembro, dia em que se arvorou pela primeira vez o pavilhão nacional na Nau *Pedro I*, no ano de 1822. Embora seja um ato significativo para a nova Marinha que surgia, a data de 21 de março de 1823 parece mais representativa para a criação da Esquadra, pois pela primeira vez era içada a bandeira de seu primeiro comandante em chefe com toda a pompa que a ocasião requeria.<sup>45</sup> Seja qual for a data, logo que Lorde Cochrane assumiu o comando da Esquadra, iniciou um programa de exercícios com as tripulações dos navios para enfrentar as forças navais portuguesas que continuavam especialmente relevantes na Bahia, na Cisplatina,

**Comemora-se o aniversário da Esquadra em 10 de novembro, dia em que se arvorou pela primeira vez o pavilhão nacional na Nau *Pedro I*, em 1822**

o aniversário da Esquadra nacional em 10 de novembro, dia em que se arvorou pela primeira vez o pavilhão nacional na Nau *Pedro I*, no ano de 1822. Embora seja um ato significativo para a nova Marinha que surgia, a data de 21 de março de 1823 parece mais representativa para a criação da Esquadra, pois pela primeira vez era içada a bandeira de seu primeiro comandante em chefe com toda a pompa que a ocasião requeria.<sup>45</sup> Seja qual for a data, logo que Lorde Cochrane assumiu o comando da Esquadra, iniciou um programa de exercícios com as tripulações dos navios para enfrentar as forças navais portuguesas que continuavam especialmente relevantes na Bahia, na Cisplatina,

o aniversário da Esquadra nacional em 10 de novembro, dia em que se arvorou pela primeira vez o pavilhão nacional na Nau *Pedro I*, no ano de 1822. Embora seja um ato significativo para a nova Marinha que surgia, a data de 21 de março de 1823 parece mais representativa para a criação da Esquadra, pois pela primeira vez era içada a bandeira de seu primeiro comandante em chefe com toda a pompa que a ocasião requeria.<sup>45</sup> Seja qual for a data, logo que Lorde Cochrane assumiu o comando da Esquadra, iniciou um programa de exercícios com as tripulações dos navios para enfrentar as forças navais portuguesas que continuavam especialmente relevantes na Bahia, na Cisplatina,

43 MAIA, *op. cit.*, p. 70.

44 MAIA, 1965, p. 64.

45 O livro de 1892 escrito por Garcez Palha, cujo título é *Ephemerides Navaes*, nada comentou no dia 21 de março sobre esse evento significativo na Esquadra brasileira, o que é estranho, dada a significação simbólica do ato.

no Maranhão e no Pará. O tempo foi muito curto para os adestramentos necessários para transformar as guarnições em unidades coesas de combate. A heterogeneidade das tripulações dificultou os exercícios. Cochrane aproveitou as experiências de Thomas Crosbie, John Grenfell, James Sheperd e Stephen Clewley, que vieram com ele do Chile, para programar e acompanhar o calendário de exercícios individuais e conjuntos de que a nova Esquadra necessitava.

Na Bahia a situação era mais preocupante, pois existia uma força naval considerável sob o comando do chefe de Divisão João Felix Pereira de Campos, composta de uma nau, duas fragatas, nove corvetas, dois brigues, uma escuna, quatro charruas, uma sumaca, diversas barcas-canhoneiras e muitas lanchas armadas.<sup>46</sup> Cochrane, já como comandante em chefe, recebeu ordem de Dom Pedro I para seguir até a Bahia e bloquear Salvador, o que fez com energia, tendo apenas duas semanas para treinar seus tripulantes. Em 3 de abril de 1823 suspendeu do Rio de Janeiro, chegando a Salvador a 25 do mesmo mês. Compunham a sua força uma nau (*Pedro I*), duas fragatas (*Piranga* e *Niterói*), duas corvetas (*Liberal* e *Maria da Glória*) e dois brigues (*Guarani* e *Real Pedro*). Pereira de Campos, ao saber da chegada de Cochrane às águas baianas, suspendeu com seus navios para lhe dar combate. Contava ele com uma nau, duas fragatas, três corvetas, três charruas e quatro navios menores, com um total de 399 canhões.<sup>47</sup> Cochrane contava com 246 canhões, em franca inferioridade.<sup>48</sup> O cenário estava pronto para o primeiro grande combate naval da Marinha Imperial defronte a Salvador.

### *Combate Naval de 4 de maio de 1823*

Na manhã do dia 4 de maio, as duas forças se encontraram defronte a Salvador, e houve o primeiro grande combate naval da Esquadra brasileira desde a sua criação. Antes de entrar em combate, Cochrane recebeu o concurso de Taylor, comandante da Fragata *Niterói*, com 42 canhões, que se demorara no Rio de Janeiro terminando os preparativos de recompletamento de material e pessoal. Pouco antes do combate, Cochrane, precavido, determinou aos comandantes que verificassem as condições da munição a bordo, constatando a má qualidade dos cartuchos disponíveis e, de modo a evitar dissabores no combate contra os portugueses, ordenou que se preparassem pelo menos mil tiros para serem usados. Cochrane recebeu também informações do General Labatut, que estava na Bahia, da composição da força naval lusitana e seu valor militar. O comandante local português, General Madeira de Melo, por sua vez, preocupado com a situação da disciplina nos navios lusitanos, determinou que Pereira de Campos, comandante naval em Salvador, suspendesse logo desse porto para encontrar Cochrane e destruí-lo. Ele possuía superioridade de fogo e de meios em relação ao chefe britânico. Ousado e destemido, Cochrane utilizou a ofensiva como aprendera com Nelson na Marinha britânica. Na manhã do dia 4 de maio, as duas forças se encontraram a 25 milhas da ponta de Santo Antônio, próximo a Salvador. Cochrane seguia para oeste, e Pereira de Campos navegava para o sul. Ao se avistarem, Campos determinou a formação de duas colunas, a primeira

46 PEREIRA, *op. cit.* p. 98.

47 MAIA, 1965, p. 73.

48 *Ibidem*, p. 72.

composta de uma nau, uma fragata, uma escuna, uma charrua e duas corvetas. A outra foi composta de uma fragata, três corvetas, um brigue e uma sumaca. Cochrane formou uma coluna apenas com a Nau *Pedro I*, seguida das fragatas *Piranga* e *Niterói* e da Corveta *Maria da Glória*. Mais atrás, em baixa velocidade, vinham a Corveta *Liberal* e o Brigue *Real Pedro*. O Brigue *Guarani* ficou fora da formatura para retransmitir os sinais de Cochrane a partir do capitânia, a Nau *Pedro I*.<sup>49</sup>

Por volta do meio-dia, o vento começou a abrandar, o que provocou uma aproximação lenta para o combate, até aquele momento ainda por suceder. Ambos os comandantes procuraram se posicionar em relação ao vento para obter a vantagem necessária ao engajamento. Taylor, na *Niterói*, mandou formar a tripulação pouco antes do combate, concitou-a com palavras de incentivo e exaltou-a ao “bom cumprimento do dever, e o lenho brasileiro, como uma caixa sonora reboou festivo às aclamações ao Brasil e ao Imperador”, segundo palavras de Lucas Boiteux.<sup>50</sup> Cochrane, copiando Nelson em Trafalgar, manteve o rumo e procurou cortar a coluna lusitana, tentando obter superioridade numérica em uma parte da força portuguesa e assim apoderar-se de alguns navios na retaguarda de Campos Pereira, da mesma forma como Nelson procedeu em Trafalgar. Às 16 h, finalmente Cochrane desfraldou o sinal “atacar o centro e a retaguarda”, conseguindo cortar a linha portuguesa utilizando a Nau *Pedro I*, que disparou em dois navios lusitanos, um de cada lado, a Escuna *Príncipe Real* e a Charrua *Princesa Real*. Cochrane desejava isolar a retaguarda inimiga e batê-la

por partes antes que Pereira de Campos conseguisse guinar em auxílio de sua retaguarda, da mesma forma que Nelson fizera contra Villeneuve em Trafalgar. Percebeu ele que a formatura inimiga não estava bem distribuída e formada e que suas evoluções eram demoradas e eram seguidas por uma profusão de sinais<sup>51</sup>, o que indicava insegurança no comandante lusitano. O segundo navio português viu-se atacado também pela *Piranga*, obtendo-se uma superioridade de fogo com dois navios imperiais concentrando em um inimigo, que, muito maltratado e com algumas baixas, manteve-se ainda a lutar. Duas corvetas portuguesas, ao se verem atacadas pela *Niterói* e pela *Maria da Glória*, se afastaram do combate.

Pereira de Campos, observando de seu navio a manobra ousada de Cochrane em sua retaguarda, ordenou uma guinada simultânea em direção a ré para auxiliar os seus pressionados navios. Cochrane estava obtendo flagrante vantagem no combate. Eis que alguns marinheiros lusitanos aderentes fecharam os paióis de munição em quatro navios brasileiros, negando-se a “atirar a portugueses”, declarando que “portugueses não se batem contra outros portugueses”.<sup>52</sup> Essa situação era temida por Cochrane, que não confiava na lealdade de muitos aderentes lusitanos. De uma vitória praticamente assegurada, a maré virou. Mesmo na Nau *Pedro I*, onde Cochrane se encontrava, três portugueses fecharam o paiol de munição e afirmaram que dali não sairiam mais tiros para alvejar seus compatriotas na força lusitana. Foram dominados à força e postos a ferros. Percebendo que a situação estava se modificando com a aproximação de

49 PEREIRA, *op. cit.*, p. 98.

50 BOITEUX, *op. cit.*, p. 41.

51 *Ibidem*, p. 42.

52 PEREIRA, *op. cit.*, p. 98.

Pereira de Campos, Cochrane ordenou o desengajamento e o abandono da luta.

Dali em diante, a batalha resumiu-se a um combate entre a Nau *Pedro I* e a Fragata *Piranga*, que se retiravam contra a charrua portuguesa *Princesa Real*, que bateu-se galantemente contra os navios brasileiros. A força naval de Pereira de Campos, desorganizada, demorou para se ajustar e iniciar uma perseguição a Cochrane. Ao cair da noite e em razão de violento temporal, o almirante português perdeu o contato com o chefe britânico.

Os navios lusitanos mantiveram-se em patrulha até 21 de maio, próximos a Salvador, não mais encontrando os navios imperiais. Pereira de Campos então ordenou a retirada para Salvador, e Cochrane já havia se recolhido ao Morro de São Paulo, próximo dessa cidade. Os brasileiros tiveram 15 mortos e alguns feridos no combate. O navio inimigo que mais sofreu avarias e baixas foi a Charrua *Princesa Real*, que teve 12 mortos e 15 feridos, vindo três a falecer posteriormente. Apresentou três rombos no costado, além de perder mastros e parte do velame.<sup>53</sup> Saturnino Monteiro ressaltou o desempenho, a audácia e a habilidade tática de Cochrane: “apesar de dispor de uma esquadra mais fraca, não hesitou em atacar uma esquadra mais forte”.<sup>54</sup> As perdas não foram grandes em ambas as forças, e o combate pode ser considerado inconclusivo, sem vencedores. Cochrane não ficou satisfeito com o resultado, tendo escrito uma carta para José Bonifácio, na qual queixou-se da falta de munições e da organização da Esquadra, dizendo-lhe, em um claro sinal de descontentamento:

“parece-me que metade da esquadra precisa aguardar a outra metade”.<sup>55</sup>

Em 10 de maio, seis dias depois do combate, fundeou em Caravelas, na Bahia, uma escuna de guerra portuguesa que arvorava o pavilhão norte-americano. O comandante militar brasileiro no local foi a bordo verificar a documentação e, ao constatar tratar-se de navio inimigo, imediatamente apresou-o. Deixou a bordo pequeno contingente de soldados como guarnição de presa. Os portugueses, aproveitando da situação, prenderam a guarnição brasileira, mas não se fizeram ao mar como deveria ser. O comandante brasileiro, ao perceber o que sucedia, armou um brigue e atacou a escuna, ocorrendo um duelo de artilharia, tendo a escuna sido abordada. Deu-se violento combate corpo a corpo, com vitória brasileira. Ao final, morreram o comandante, o piloto e três marinheiros portugueses, e os restantes caíram prisioneiros.<sup>56</sup>

### *Ações navais subsequentes*

Na tarde de 22 de maio de 1823, um grupo de três canhoneiras brasileiras da flotilha de Itaparica, na Bahia, sob o comando do Primeiro-Tenente João Antônio Oliveira Botas, atacou um grupo de sete embarcações portuguesas que procuravam bloquear a Ilha de Itaparica. Deu-se um combate corpo a corpo, e algumas embarcações inimigas acabaram rendendo-se, tendo o restante se refugiado em Salvador. Foram tomados uma peça de calibre 12, duas de nove, duas de três, 23 espingardas, 90 sacos de pólvora, 80 balas, cem lanternas e outros apetrechos.<sup>57</sup> Pela ação

53 BOITEUX, *op. cit.*, p. 43.

54 PEREIRA, *op. cit.*, p. 99.

55 BOITEUX, *op. cit.*, p. 43.

56 PEREIRA, *op. cit.*, p. 99.

57 BOITEUX, *op. cit.*, p. 45.

ousada, João das Botas foi promovido a capitão-tenente. Enquanto isso ocorria, Cochrane, em Morro de São Paulo, preparou-se para um novo combate. Não estava satisfeito com a ação. Queria derrotar Pereira de Campos e para isso substituiu todos os marinheiros portugueses por ingleses e reforçou a Nau *Pedro I*, aumentando o número de 74 para 82 canhões e da guarnição para 900 homens de sua inteira confiança. No dia 18 de maio, suspendeu de Morro de São Paulo com seus navios, dirigindo-se para a entrada da Baía de Todos os Santos, e aguardou a saída da força naval portuguesa, que foi avisada da presença de Cochrane pela corveta lusitana *Calipso*. No trajeto para Salvador, Cochrane aprisionou dois brigues mercantes portugueses, que foram despachados para o Rio de Janeiro. Posicionando-se na entrada da baía, Cochrane procurou forçar a saída de Pereira de Campos, que só pôde suspender da cidade no dia 25, em razão dos ventos contrários. Nesse dia, Cochrane já se havia retirado para Morro de São Paulo a fim de reabastecer. Por cerca de pouco mais de uma semana, Pereira de Campos manteve-se defronte a Salvador aguardando a frota brasileira, sem sucesso. Enquanto essas ações ocorriam no mar, a situação da tropa portuguesa em Salvador estava se tornando a cada dia mais precária. Faltavam mantimentos, e a população era hostil. O cerco por terra apertava cada vez mais, tornando a situação insuportável, enquanto Cochrane impedia o reabastecimento da cidade, apresando os mercantes que vinham da metrópole. O comandante-geral português na cidade, General Madeira de Melo, convocou um conselho de oficiais do Exército e da

Armada para deliberar as próximas ações. Trinta oficiais presentes opinaram pela retirada, e somente quatro defenderam a ideia de resistir. Depois de muito refletir, Madeira proclamou: “a crise em que nos achamos é perigosa, porque nos faltam os meios de subsistência e não podemos assegurar a entrada de mantimento algum”.<sup>58</sup>

Todos os presentes no conselho perceberam logo que a independência era irreversível e iniciaram os preparativos para voltar a Portugal. Em uma demonstração de ousadia e arrojo, Cochrane resolveu atacar a cidade à noite com a Nau *Pedro I*, a Fragata *Real Carolina* e a Corveta *Maria da Glória*. Sabia da existência de um baile em terra, no qual seria atendido por parte da oficialidade da frota de Pereira de Campos. Desejava provocar confusão entre os navios inimigos que se encontravam em duas linhas de fundeio, fazendo com que atirassem uns contra os outros. No entanto a surpresa foi perdida, e houve uma troca de tiros entre as duas forças navais. No nascer do dia 13 de junho, a situação dos navios brasileiros ficou perigosa em razão do clareamento do dia. Cochrane então saiu da baía, e os portugueses, preparando-se para deixar a Bahia, não o perseguiram.<sup>59</sup> Depois de diversos combates em terra, as tropas portuguesas sob o comando do General Madeira de Melo resolveram abandonar a Bahia e embarcaram em diversos transportes rumo a Lisboa. Finalmente, em 2 de julho, um grande comboio foi formado, composto de 48 mercantes, escoltados por 17 navios de guerra transportando 5.335 militares e 870 civis para seguir para Lisboa.<sup>60</sup> Na saída desse grupo de navios de Salvador, Cochrane encontrava-se a distância com a Nau *Pedro I*, as fragatas

58 BOITEUX, *op. cit.*, p. 48.

59 PEREIRA, *op. cit.*, p. 100.

60 *Ibidem*, p. 101.

*Niterói e Paraguassu*, a Corveta *Maria da Glória*, os brigues *Real Pedro* e *Bahia* e a Escuna *Carlota*.

Para Pereira de Campos, foi difícil organizar um comboio com navios tão diversos, e logo no início da travessia, quatro navios voltaram para Salvador, três arribaram em Recife, e três no Maranhão. Cochrane, aproveitando a confusão reinante na força retirante, continuou fustigando os retardatários, apresando os navios desgarrados. Por não possuir grande número de guarnições de presa para os navios apresados, Cochrane deu ordem aos seus comandantes para que arrombassem os tonéis de água dos navios rendidos, deixando o suficiente para regressarem a Salvador a fim de se entregarem, tomassem os papéis e avariassem os mastros de tal modo que não pudessem fugir. No início da perseguição a Pereira de Campos, Cochrane manteve-se afastado dos navios portugueses, recolhendo os desgarrados. No entanto, ao amanhecer do dia 4 de julho de 1823, após uma noite sem lua e com mau tempo, sob chuva intensa, encontrou-se entre a força portuguesa e a costa, sem avistar o restante de seus navios. Viu-se totalmente cercado e em franca inferioridade. Surpreso, imediatamente pensou em encalhar e incendiar a Nau *Pedro I*. Não desejava tampouco cair prisioneiro. Certamente seria morto pelos lusitanos. Da mesma forma que foi surpreendido naquela situação incômoda, também o foram os portugueses. Manobrando com habilidade o seu capitânia, conseguiu descobrir uma brecha na formatura inimiga e evadir-se de uma captura quase certa. Os navios brasileiros, em seguida, foram apresando os inimigos paulatinamente. A *Paraguassu* aprisionou dois navios, seguindo-se a Corveta *Maria da Glória* e o Brigue *Bahia*, que capturaram mais dois navios, e, por fim, a *Niterói* de Taylor, com mais duas

embarcações. Um grupo de navios lusitanos se desviou para reforçar as defesas do Maranhão, no entanto foram perseguidos e cinco deles apresados, sendo acompanhados até Recife pelo Brigue *Bahia*. No dia 11 de julho, o comandante português procurou dar combate a seu perseguidor. Designou uma nau e duas fragatas para tal tarefa, no entanto, por dispor de navios mais lentos, não conseguiu se aproximar o suficiente para o início da troca de tiros de artilharia. Seguiu-se um período de mau tempo, dispersando os navios, e, ao final, Pereira de Campos só avistou 18 dos 65 navios que deixaram a Bahia.

Cochrane acompanhou os navios de Pereira de Campos até a latitude de 4º norte e dessa posição voltou às costas da Bahia. Em razão da dificuldade de controle, Pereira de Campos não perseguiu os navios brasileiros. O afastamento do comboio da costa brasileira, que motivou a saída de Cochrane da ação, deixou ao Capitão de Fragata John Taylor, da Fragata *Niterói*, a tarefa de acompanhar os navios inimigos até o Tejo, o que realizou com presteza e denodo. A maior parte dos navios portugueses fez escala nos Açores, chegando os primeiros em 21 de agosto, tendo a maioria entrado nesse porto entre os dias 25 e 27 deste mês. O último só chegou um mês depois. Como resultado das ações de Taylor e imprevistos na passagem, dos 65 navios que saíram de Salvador, somente chegaram a salvo a Lisboa 39. Foram capturados ou destruídos ao todo 17 mercantes, além de outros nove perdidos em outras circunstâncias. Embora os resultados tenham sido muito expressivos, o comandante português Saturnino Monteiro afirmou, minimizando a ação de Taylor, que “de notar que a selvática perseguição movida pela esquadra brasileira ao comboio português que na

prática traduzia o abandono definitivo do Brasil por parte de Portugal, não tinha qualquer interesse militar nem político... quanto a nós a razão por que foi levada a cabo terá sido unicamente o desejo de Cochrane e dos restantes oficiais ingleses contratados por Dom Pedro de mostrarem serviços e assim justificarem os elevados ordenados que estavam auferindo”.<sup>61</sup>

Discordamos dessa visão reducionista de Saturnino. Se a perda de 40% dos efetivos em navios pode ser considerada sem interesse militar, realmente não sabemos o que pode ser considerado sucesso. Além disso, a fustigação de Cochrane e o acompanhamento de Taylor foram mensagens bem claras de que os lusitanos encontrariam resistência se tentassem novas expedições contra o Brasil. Foi uma mensagem política de alta relevância para as Cortes portuguesas. Essa ação naval de Taylor pode ser considerada uma das mais belas na História Naval brasileira. Segundo Lucas Boiteux, “o valoroso Taylor não trepidava um só instante. Ora atacava repentinamente a retaguarda do inimigo, ora desfilava a contrabordo e despejava-lhe todas as baterias. O seu grande desejo era atacar a capitânia portuguesa lançando-lhe no bojo os seus marujos heroicos; mas a responsabilidade vinha sopiar-lhe o entusiasmo”.<sup>62</sup> Após a façanha de capturar diversos barcos inimigos, obrigando os seus tripulantes a assinar um termo de prisioneiros de guerra e de que não mais combateriam contra o Brasil, magnanimamente os despachou para Portugal.

Taylor chegou às costas portuguesas em 12 de setembro e imediatamente iniciou seu regresso ao Brasil, aonde chegou em 9 de novembro, na Bahia. Alguns

historiadores navais, como Prado Maia, chamam esse acompanhamento de “perseguição à esquadra lusitana”, o que não parece ter sido o caso, pois seria ilógico pensar-se em perseguição de apenas uma fragata contra 65 navios, estando neste grupo pelo menos uma nau, duas fragatas e nove corvetas. Mais razoável pensar-se em “acompanhamento”. No entanto foi sem dúvida uma ação corajosa de Taylor e merece todo o reconhecimento da Marinha Imperial brasileira. Theotônio Meirelles afirmou com toda a razão que “foi uma empresa gloriosa, na qual em cada dia as dificuldades e os perigos cresciam de vulto, sempre superados pelo denodo e pela perícia de um comandante realmente bravo e de uma guarnição cheia de devotamento”.<sup>63</sup> Outras ações esperavam Cochrane, pois ainda existiam províncias que não haviam aderido à independência. Novos combates ocorreriam.

## A CONSOLIDAÇÃO DA INDEPENDÊNCIA

Apesar do sucesso na Bahia, José Bonifácio estava preocupado com outras províncias que resistiam à consolidação do processo de independência. As províncias do Maranhão, do Pará e de Pernambuco, em especial, chamavam sua atenção. Assim, determinou que Cochrane, ainda na costa baiana, seguisse para pacificar os ânimos nessas províncias. Taylor, por sua vez, obedecendo ordens de Cochrane, seguia ao longe a força portuguesa de Pereira de Campos que deixara a Bahia e se afastou da costa brasileira. Enquanto os portugueses se afastavam da Bahia, o Coronel Lima e Silva fazia sua entrada

61 MONTEIRO, *op. cit.*, p. 67.

62 BOITEUX, *op. cit.*, p. 51.

63 SILVA, *op. cit.*, p. 45.

triumfante na cidade de Salvador, sob grande festa popular. Cochrane, obedecendo diretrizes de Bonifácio, saiu da costa baiana e se dirigiu ao Maranhão. Dentro de alguns dias já se encontrava próximo a São Luís a bordo da *Pedro I*, mas sem o restante de sua força, que ficara em outras paragens consolidando o poder governativo, seguindo orientações de Bonifácio. Em 26 de julho, Cochrane chegou em frente à Barra de São Luís, arvorando a bandeira portuguesa. O brigue português *Dom Miguel* acreditou tratar-se de um dos navios que vinha reforçar as defesas da cidade e aproximou-se da nau brasileira, tendo sido logo capturado.

Cochrane imaginou um ardil para forçar a rendição da tropa portuguesa na cidade. Sabia que as condições de segurança e defesa de São Luís eram precárias e que a moral entre a soldadesca lusitana era baixa. Assim aproveitou o brigue português capturado para enviar uma mensagem ao comandante lusitano local para a rendição. Disse ele o seguinte:

As forças navais e militares debaixo de meu comando não me deixam duvidar do bom êxito da empresa em que vou empenhar-me para libertar do estrangeiro domínio a província do Maranhão... da fuga das forças navais e militares da Bahia já V.Sa está informado. Tenho agora a noticiar-lhe a tomada de dois terços dos transportes e tropas com todos os petrechos e munições... ansiosamente desejo evitar o ter de deixar cair desenfreadas sobre o Maranhão as tropas imperiais da Bahia, exasperadas como estão pelos prejuízos e crueldades exercidos contra eles e contra os seus compatriotas, assim como pelo saqueio

do povo e das igrejas da Bahia... na esperança de que tal moderação facilitará aquela harmonia que todos devem desejar exista entre o governo do real pai e do imperial filho".<sup>64</sup>

Insinuou que poderosas forças estavam se aproximando da cidade e que qualquer resistência seria esmagada sem piedade.

A Junta Governativa portuguesa, sob a direção do Brigadeiro Agostinho Antônio Faria, enviou uma proclamação a ele propondo um acordo de paz, condicionado a algumas propostas. Cochrane não desejava isso, mas sim a rendição incondicional. Assim, fez seu navio adentrar em São Luís e efetuar alguns disparos para intimidar os membros do governo. Sempre mencionando que as forças que lhe seguiam teriam pouca misericórdia com os defensores e mostrando grande determinação em obter a rendição sem condições, forçou a capitulação da província. Cochrane então estipulou algumas condições aos defensores, entre eles muitos portugueses: seriam envidados todos os esforços para a proteção das pessoas e propriedades, excetuando-se aquelas que pertencessem ao inimigo, que ficariam sujeitas aos tribunais; seria permitida a retirada de pessoas que quisessem permanecer súditas de Portugal; e seria autorizado o abandono da cidade por militares portugueses que desejassem seguir para Portugal com bandeiras, armas e honras militares.<sup>65</sup>

Imediatamente foram incorporados à Esquadra Imperial dois brigues, duas escunas, oito barcas-canhoneiras, duas galeras e duas sumacas. A um desses brigues Cochrane deu o nome de *Maranhão* e designou John Pascoe Grenfell, seu

64 MAIA, *op. cit.*, p. 82.

65 BOITEUX, *op. cit.*, p. 53.

assistente, como comandante. A 28 de julho ocorreu a adesão do Maranhão ao Império.<sup>66</sup> Dentro de seu estilo arrebatado, Cochrane fez uma proclamação ao povo maranhense, chamando a atenção para se refrearem de excessos e desvarios e fixando a data de 1º de agosto para o juramento ao Império. Nesse dia, as tropas lusitanas deixaram o Maranhão. Segundo Boiteux, Cochrane portou-se nessa ação “com uma brandura” invulgar, contrastando com as atitudes das autoridades portuguesas, que haviam lotado as prisões com brasileiros que desejavam a incorporação da província ao Império. Depois dessa conquista, Cochrane, a bordo da *Pedro I*, seguiu para o Rio de Janeiro, aonde chegou a 9 de novembro.

Após a rendição do Maranhão, Cochrane determinou que Grenfell, a bordo do Brigue *Maranhão*, se dirigisse ao Pará para subjugar aquela província ainda em poder de lusitanos. A situação nessa província era delicada. A primeira tentativa de se proclamar a independência e a agregação ao Império fora cruelmente sufocada. Em 13 de abril, tentou-se o desligamento de Portugal, porém as autoridades locais prenderam 270 brasileiros comprometidos na conjuração nos infectos porões da Galera *Andorinha*. Foram então enviados a Portugal em situação degradante, sofrendo maus tratos durante a viagem, vindo muitos a falecer pela fome e por castigos infligidos. Nas instruções que Cochrane dera a Grenfell, ele estipulou que evitasse contato com a terra e, ao chegar, proclamasse que era a vanguarda de uma força naval imperial mais poderosa que se aproximava e que o porto estaria em breve totalmente bloqueado.

Ao chegar, Grenfell procedeu como instruído, e a Junta Governativa reconheceu logo a independência. No dia 15

de agosto, o pavilhão imperial tremulou na sede do governo. Foram incorporados ao plantel imperial uma fragata, um brigue, uma escuna e vários mercantes, que foram mandados ao Rio de Janeiro. No entanto os dias foram se passando e os navios não apareceram. Os portugueses ainda na cidade perceberam que aquilo fora um ardil de Grenfell para capturar Belém sem combate. Resolveram revidar, matar Grenfell e restabelecer a situação anterior de fidelidade à Coroa portuguesa. Na noite de 21 de agosto, Grenfell, ao embarcar em um escaler que o levaria ao seu navio, foi apunhalado pelas costas por um desconhecido, que, perseguido, evadiu-se na calada da noite. Descobriu-se depois ser um marinheiro português, que posteriormente foi capturado. Não se sabe o seu destino. Possivelmente foi executado. Grenfell, ferido, saltou do escaler e foi logo atendido, salvando-se de uma morte certa. Ocorreram distúrbios na cidade, motivados pelos portugueses que desejavam uma contrarrevolução. Grenfell, mesmo ferido, interveio e restabeleceu a ordem, sufocando a rebelião restauradora. Cinco dos chefes amotinados foram mortos pelas forças de Grenfell, e 256 presos foram imediatamente postos a ferros, sendo transferidos para o Pontão *Palhaço*. Nesse instante, ocorreu o pior incidente de toda a Guerra da Independência, desmentindo a ideia corrente de que a independência foi um movimento quase pacífico, sem derramamento de sangue. Metidos em um porão com pouca ventilação na embarcação, começaram os prisioneiros a demonstrar sinais de envenenamento. Em pouco tempo, em razão da alta temperatura reinante, começaram a pedir água aos captores. Muitos perderam os sentidos, outros alucinaram, e muitos disputaram a água lançada ao porão.

66 Idem.

O caos instalou-se rapidamente. Os guardas responsáveis pela custódia dos presos resolveram jogar sacos de cal de modo a debelar a confusão no porão, ideia sem sentido e irresponsável. Em pouco tempo, o silêncio no porão imperou. No dia seguinte, ao ser aberta a escotilha, foram encontrados 252 cadáveres envenenados pelo ambiente fétido agravado pela cal lançada. Somente quatro homens sobreviveram, vindo dois a morrer logo depois. Uma tragédia sem sentido. A opinião geral foi de que Grenfell era o grande responsável por esse triste incidente. Esse fato o acompanharia por toda a sua vida e carreira. Logo o Pará se rendeu e se agregou ao Brasil de uma forma trágica e traumática.

Cochrane entrou no Rio de Janeiro sob grande aclamação popular. A Assembleia Geral Constituinte e Legislativa, anteriormente, em 3 de outubro, havia lhe prestado grande homenagem pelos serviços prestados à independência do Brasil. O Imperador Pedro I, por decreto de 25 de novembro de 1823, concedeu-lhe o título nobiliárquico de Marquês do Maranhão pelos inestimáveis serviços prestados ao Império, registrando a sua patente de Primeiro Almirante do Império, com todos os vencimentos, honras, prerrogativas, proeminências e jurisdição.<sup>67</sup> Enquanto ocorriam essas homenagens a Cochrane, a situação no Recife adquiria contornos perigosos à formação no novo Estado brasileiro, agravada pela situação política delicada de José Bonifácio.

Aos poucos Dom Pedro I foi se tornando cada vez mais absolutista e menos constitucionalista, convencendo-se de que era o único herói da independência brasileira, já que vivia cercado de bajuladores e lacaios portugueses.<sup>68</sup> Sendo um

conhecido galanteador e conquistador, Dom Pedro mantinha uma ligação adúltera com Domitila de Castro, mas isso não o impedia de perseguir e conquistar outras mulheres. No entanto Domitila não apreciava José Bonifácio, que a abominava. Possuindo grande influência sobre Dom Pedro, Domitila iniciou um período de grandes intrigas com o propósito de tirar José Bonifácio do governo, apoiada por um grande grupo de portugueses que orbitava em torno do imperador. Este não queria o confronto com o velho político e preferiu que ele se afastasse voluntariamente do governo, pois não desejava demiti-lo. José Bonifácio não mais confiava no imperador e suspeitava que ele tramava a união do Brasil com Portugal, fato insuflado por portugueses na Corte. Não apreciava tampouco o escândalo que gravitava em torno de Dom Pedro e Domitila. No dia 15 de julho, o diálogo entre José Bonifácio e Dom Pedro foi tenso e eivado de rancor, levando o primeiro a demitir-se. Contrariado, Bonifácio finalmente deixava o governo e, após, preparou-se para representar São Paulo na Assembleia Constituinte.

A ameaça de recolonização continuava latente, e as províncias da Bahia, do Pará e da Cisplatina ainda mantinham grupos de portugueses influentes. O “Partido Português” continuava ativo, e os embates com nacionalistas brasileiros eram frequentes. Temia-se a união do Brasil com Portugal sob a batuta de Pedro. Procurou-se na Assembleia Constituinte limitar ao máximo o poder do imperador, preconizando-se a indissolubilidade da Câmara, sendo o Legislativo o centro do poder político. Um anteprojeto, que tinha o apoio de Bonifácio, era assentado em três pilares:

67 BOITEUX, *op. cit.*, p. 57.

68 COSTA, *op. cit.*, p. 174.

impedir a recolonização, limitar o poder moderador do imperador e diminuir a participação das camadas mais baixas da população. Os choques entre os senhores rurais brasileiros e os portugueses do Partido Português articulados com Dom Pedro aumentaram de intensidade. José Bonifácio, doente, compareceu pouco à Assembleia e não tomou parte nos debates. Dom Pedro não queria ver seu poder diminuído com essa Assembleia e esperou o momento ideal para agir. Um fato provocou a aceleração das ações. Uma carta foi publicada no periódico *A Sentinela* dando conta de que “um brasileiro resoluto” (pseudônimo do autor) atacava oficiais portugueses do Exército, que, em represália, espancaram David Pamplona, tido como autor da carta, o que acabou mostrando-se falso. Esse incidente caiu como uma bomba na Assembleia, que passou a exigir explicações do imperador. Nesse choque acabou prevalecendo a vontade de Dom Pedro, que determinou a dissolução da Assembleia. Em seguida, tropas imperiais invadiram a Assembleia e prenderam os deputados. Bonifácio foi surpreendido por uma tropa que veio lhe prender e, nesse momento, foi informado da dissolução. De casa foi transportado preso para o Arsenal de Marinha. Em seguida seguiu com os outros presos para a Fortaleza da Lage, na entrada da Baía de Guanabara.

Cochrane, contrariado com todas essas disputas, ao tomar conhecimento da queda de Bonifácio mencionou que “sendo as vistas daquele ministro patrióticas, era ele por consequência odioso à facção portuguesa, que tinha feito um ou dois esforços baldados para o suplantar, servido estes somente para confirmar seu

poder entre o povo que apreciava justamente o fato de ele ter se posto à testa do movimento da independência”.<sup>69</sup> Em quatro dias seguiu Bonifácio sozinho para a Fortaleza de Santa Cruz. O imperador resolveu então banir os revoltosos, que embarcaram na Charrua *Lucônia* em 20 de novembro, junto a suas famílias rumo à Europa. Em três meses de viagem chegaram na Espanha. Depois de idas e vindas, com o auxílio do cônsul da França e do ministro dos Negócios Estrangeiros do Reino Unido, George Canning, Bonifácio conseguiu seguir por terra para Corunha e de lá chegou em Bordeus em 5 de julho de 1824.<sup>70</sup> José Bonifácio deixou de ser o artífice da independência. O Partido Português passou a ser a base de sustentação do imperador.

Com essa dissolução da Assembleia Constituinte, a situação no Recife tornou-se tensa. Já existia em Pernambuco forte oposição a Dom Pedro e insatisfação com os rumos da Constituinte. Depois da saída das tropas portuguesas, o governo foi exercido pelo Capitão Pedro da Silva Pedroso, ambicioso e pouco querido nos locais. Seguiu-lhe Afonso de Albuquerque Maranhão, deposto em 15 de setembro de 1823, ficando em seu lugar Francisco Pais Barreto. Em dezembro, nova Junta Governativa foi organizada, sendo seu presidente um republicano convicto, Manoel de Carvalho Pais de Andrade. Dom Pedro nomeou unilateralmente para presidir a província Pais Barreto, que encontrou forte oposição de Pais de Andrade e do periódico de oposição *Typhis Pernambuco*, do frei Joaquim do Amor Divino e Caneca. Era secundado por Cipriano Barata, que escrevia artigos virulentos em outro jornal, *Sentinela da Liberdade na Guarita de*

69 DEL PRIORE, *op. cit.*, p. 220.

70 CARNEIRO, *op. cit.*, p. 325.

*Pernambuco*. Pais Barreto mandou prender Pais de Andrade, no entanto este foi libertado com a interveniência do Coronel José de Barros Falcão de Lacerda.<sup>71</sup> Os políticos da província então declararam lealdade a Pais de Andrade, colocando Pernambuco fora da lei. Em Recife se encontravam estacionados dois brigues (*Bahia e Independência ou Morte*) e duas escunas (*Maria Zeferina e Camarão*), que logo aderiram aos revoltosos, com exceção do Brigue *Bahia*, sob o comando do Capitão-Tenente Bartolomew Hayden, que permaneceu leal ao governo imperial. Pais de Andrade, já em plena revolta contra o Império, determinou que as duas escunas seguissem para o norte a fim de insuflarem os ânimos contra o poder imperial em outras províncias. Com a revolta se alastrando, Dom Pedro determinou que o eficiente Capitão de Mar e Guerra John Taylor, com duas fragatas e uma charrua, seguisse para a província e reinstalasse Pais Barreto. Ao chegar no Recife, já em 31 de março de 1824, Taylor reuniu-se com o Coronel Barros Falcão, procurando um entendimento e a resolução do conflito amigavelmente, nada conseguindo. Em 7 de abril, novo conselho reuniu-se para a resolução da crise, sendo Taylor representado por seu imediato, o Capitão de Fragata Barroso Pereira. O conselho reunido, apesar dos esforços de Barroso Pereira, rejeitou a posse de Pais Barreto e ratificou Pais de Andrade como presidente provincial, chegando a declarar: “arrasse-se Pernambuco, arda embora a guerra civil!”<sup>72</sup> A rebelião estava instalada.

No dia seguinte, em 8 de abril, Taylor estabeleceu o bloqueio do Recife. Novos reforços chegaram do Rio de Janeiro, dois

brigues e uma escuna. Dom Pedro ainda tentou uma conciliação, nomeando outro político, José Carlos Mayrink da Silva Ferrão, rejeitado pelos pernambucanos. Chegou então à Corte a notícia de uma expedição lusitana contra o Rio de Janeiro, fazendo-se levantar o bloqueio, e a força naval de Taylor se dirigiu para o sul a fim de enfrentá-la. Os revoltosos então proclamaram a Confederação do Equador, de cunho republicano, abarcando do Piauí até Alagoas. Os revoltosos já possuíam um brigue e três escunas, constituindo assim uma força naval. Logo após, verificado que era boato a vinda de uma força naval portuguesa, Cochrane, diante de uma nau, uma corveta, um brigue, duas charruas e alguns transportes, recebeu ordens de seguir para Pernambuco transportando tropas do General Francisco de Lima e Silva. Em 13 de agosto, as tropas imperiais desembarcaram em Jaraguá e seguiram para Pernambuco. Cinco dias depois, Cochrane fundeou no Recife, revoltado. O almirante britânico, ao chegar ao Recife, iniciou entendimentos para submeter os revoltosos ao Império sem derramamento de sangue. Nada conseguindo, ameaçou bombardear a cidade.

Pais de Andrade tentou subornar Cochrane, que negou firmemente uma oferta de 400 contos de réis para aceitar a Confederação. Logo em seguida, chegaram, do Rio de Janeiro, mais uma fragata e uma corveta. Os navios da esquadra revoltada foram aprisionados pela Corveta *Maria da Glória*. Não se sabe se por divergências com Lima e Silva ou por espírito de humanidade com os revoltosos, Cochrane se retirou do teatro de operações, seguindo para a Bahia. Outra força naval, sob o co-

71 FROTA, Guilherme de Andrea. *Quinhentos anos de História do Brasil*. T1, 2ª ed. Rio de Janeiro: Bibliex, 2020, p. 307.

72 MAIA, *op. cit.*, p. 84.

mando do chefe de Divisão David Jewett, chegou ao Recife. Jewett, na ausência de Cochrane, assumiu o comando em chefe local da força naval imperial. Logo recebeu informações de Lima e Silva de que estava sitiando Recife e Olinda por terra. Pediu o general que Jewett abrisse fogo contra a cidade, o que foi feito pelas fragatas *Niterói* e *Piranga*. Disse também que precisaria de reforços, tendo Jewett desembarcado 300 marinheiros. Pais de Andrade, cercado, não viu outra opção a não ser se refugiar na corveta britânica *Tweed*, solicitando asilo. As fortalezas do Brum e do Buraco foram ocupadas, assim como as pontes da cidade. Em 17 de setembro, a cidade foi dominada por Lima e Silva e James Norton, sob as ordens de Jewett.

O Ceará demorou um pouco mais para render-se. Em 17 de outubro, Lorde Cochrane, com uma nau e uma fragata, investiu contra Fortaleza, que logo se rendeu. No interior das províncias, ocorreram combates entre alguns revoltosos e as tropas imperiais. Em 28 de novembro, os combates praticamente cessaram, com a rendição dos últimos sediciosos. Terminava a Confederação do Equador. O que se seguiu foi uma das páginas mais negras da História do Brasil. Lima e Silva instalou de pronto tribunais para apurar as responsabilidades. Foram fuzilados diversos revoltosos, inclusive Frei Caneca, e outros foram enforcados. Felizmente a Marinha não participou dessas vendetas políticas.<sup>73</sup>

Após sair de Pernambuco, Cochrane foi à Bahia e depois ao Ceará e, por fim, voltou ao Maranhão. Ao chegar lá, percebendo a anarquia política reinante, com disputas entre facções, publicou um edital constituindo-se comandante em chefe

militar da província até que a ordem fosse implantada. Cochrane recebeu acusações contra o presidente da província, Manuel Inácio Bruce, inclusive de senhoras pedindo o seu afastamento. De início negou qualquer intervenção, no entanto com o tempo foi percebendo a pertinência das reclamações. Em 25 de dezembro de 1824, obrigou Bruce a se afastar do governo, fazendo-o seguir à Corte. Investiu em seu lugar Manuel Teles da Silva Lobo até a chegada do titular, nomeado por Dom Pedro. Influenciado pelo Partido Português, o imperador nomeou Pedro José da Costa Barros, pertencente a este partido. Como comandante em chefe militar, Cochrane não lhe deu posse por ser este do partido que ele abominava. Como Costa Barros resistia ao impedimento de posse, Cochrane fê-lo partir para o Pará a bordo do Brigue *Cacique*. Investiu então Jewett no comando da Nau *Pedro I* e ordenou-lhe que seguisse para a Bahia. Passou para a Fragata *Piranga* e *incontinenti* seguiu para a Inglaterra, abandonando o serviço do Brasil.<sup>74</sup> Nesse ponto é que reside a maior querela entre os historiadores navais brasileiros sobre essa atitude de Cochrane.

Cochrane fora aclamado na Corte, sendo titulado como Marquês do Maranhão. No entanto a situação não lhe era do agrado. Seu contrato com o imperador induzia o pagamento de presas de guerra, ou navios apresados por sua força, fato totalmente corriqueiro nas contratações de militares para o serviço de guerra. Na Marinha britânica isso era comum.<sup>75</sup> A Marinha Imperial, sob o seu comando, tivera grande sucesso. No total foram capturados 78 navios mercantes, três navios de guerra, oito canhoneiras e grande quantidade de bens públicos e privados.

73 MAIA, *op. cit.*, p. 86.

74 MAIA, *op. cit.*, p. 87.

75 LEWIS, *op. cit.*, p. 318.

Segundo ele, tudo isso pertencia de direito a seus captores, de acordo com as leis de presas normalmente aceitas na Marinha Real britânica. Ele já vinha reclamando há algum tempo sobre esse pagamento, que lhe era negado em razão de os Tribunais de Presas serem presididos por portugueses que se negavam a estipular qualquer valor a navios de bandeira portuguesa por ele capturados, chegando ao extremo de julgá-lo passível de pena judicial<sup>76</sup>. Além disso, existia o entendimento, corroborado pelo imperador, de que a captura de bens portugueses serviria como moeda de troca e até uma futura restituição como “condição fundamental de qualquer política de conciliação interna e paz externa”<sup>77</sup>. Começaram então justificativas para não permitir a Cochrane o direito dos valores de presas, o que o contrariou muito. Cochrane acreditava

que o governo lhe devia 121.463 libras, uma fortuna na época, porém isso lhe foi negado.<sup>78</sup> Muitas cartas enviadas do Rio de Janeiro por Maria Graham apontavam que os grupos de portugueses que gravitavam em torno de Dom Pedro o intrigavam contra o Império. Isso também aconteceu com Bonifácio, e Cochrane vira o desfecho com o velho ministro.

Em 22 de janeiro de 1825, em carta ao ministro Luís José de Carvalho e Melo,

**A Marinha foi fundamental na libertação do Brasil da metrópole portuguesa e na consolidação da independência. Cochrane foi o grande criador da Esquadra Imperial e nela incutiu espírito de corpo**

das Relações Exteriores, Cochrane declarou textualmente que “o objetivo dos portugueses é assaz evidente, a saber, expulsar do serviço todo oficial estrangeiro por meio de privações e de insultos a fim de poder encher as embarcações com seus compatriotas portugueses”<sup>79</sup>. Não viu alternativa senão abandonar o Brasil. Na *Piranga* seguiu até Portsmouth, na Inglaterra, chegando em 26 de junho de 1825. Como um ato de reconhecimento e respeito ao Brasil, Cochrane manteve a bandeira imperial içada ao se aproximar do ancoradouro de Spithead, tendo ela sido saudada pela primeira vez pelo Reino Unido em suas próprias águas.<sup>80</sup> Nunca mais regressaria ao Brasil. Ele não pensava só em si, mas também em suas tripulações, que mereciam os prêmios concedidos pelas presas.

Porém até o último

minuto respeitou o pavilhão imperial pelo qual se batera por mais de dois anos. Durante muitos anos, o governo imperial se atritou com Cochrane sobre a apropriação da *Piranga* e o pagamento efetivo das presas acertadas no seu contrato.<sup>81</sup> Morreria em 1860, com 85 anos de idade, estando o seu túmulo localizado na Abadia de Westminster. Em seu mausoléu, aparecem as bandeiras do Chile, do Peru, do Brasil e da Grécia. Muito tempo após a sua morte,

76 MAIA, 1936, p. 89.

77 VALE, *op. cit.*, p. 135.

78 THOMAS, *op. cit.*, p. 287.

79 VALE, *op. cit.*, p. 155.

80 Idem.

81 THOMAS, *op.cit.*, p. 292.

o governo brasileiro lhe rendeu justiça pagando a seus herdeiros cerca de 260 contos de réis a título de indenização.<sup>82</sup>

Sem dúvidas, Cochrane foi o grande criador da Esquadra Imperial e nela incutiu um espírito de corpo e o sentido de que só a ofensiva no mar traria a vitória e a sua crença na defesa entusiasmada do Império do Brasil. Como disse Helio Leoncio Martins, “em nossa Marinha não se conserva nenhuma recordação do 'homem', do Almirante com seu nome estampado na popa de navio ou na fachada de estabelecimento”.<sup>83</sup> Talvez tenha chegado o momento de a Marinha do Brasil reconhecer Cochrane como o grande

artífice de nossa Esquadra de combate. É isso o que se chama de justiça histórica.

A Marinha Imperial foi fator fundamental para a consolidação da independência do Brasil. Concorde-se plenamente com a afirmação do Almirante Penna Boto, que disse: “Sem a Marinha jamais Dom Pedro I teria a veleidade de arrancar do solo brasileiro os tentáculos da metrópole portuguesa... a Marinha tornou possível a independência. A Marinha foi o grande fator, o fator número um no capítulo da libertação de nossa terra”.<sup>84</sup> E nessa libertação, José Bonifácio pontuou como o grande artífice do Poder Naval brasileiro, e Cochrane como o seu instrumento.

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS>; Campanha da Independência; Guerra da Independência; Luta pela Independência;

<HISTÓRIA>; História da Independência do Brasil; Independência do Brasil;

### BIBLIOGRAFIA

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

82 MAIA, 1936, p. 91.

83 MARTINS, Helio Leoncio. *Almirante Lorde Cochrane. Uma figura polêmica*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1997, p. 6.

84 MAIA, *op.cit.*, p. 89.

- 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.
- ERMAKOFF, George. *Lorde Thomas Cochrane*. Rio de Janeiro: Casa Editorial, 2021.
- FILHO, Theo. *Taylor*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1953.
- FROTA, Guilherme de Andrea. *Quinhentos anos de História do Brasil*. T1, 2ª ed. Rio de Janeiro: Bibliex, 2020.
- LEWIS, Michael. *A Social History of the Navy 1793-1815*. London: Chatham, 2004.
- MAIA, Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1965.
- MARTINS, Helio Leoncio. *Almirante Lorde Cochrane. Uma figura polêmica*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1997.
- MONTEIRO, Saturnino. *Batalhas e combates da Marinha portuguesa*. V. 8. Lisboa: Sá da Costa, 1997.
- PALHA, José Garcez. *Ephemerides Navaes*. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1891.
- PEREIRA, José Rodrigues. *Campanhas Navais 1807-1823*. V. 2. Lisboa: Tribuna, 2005.
- RONALD, D.A.B. *Young Nelsons. Boy sailors during Napoleonic Wars*. Oxford: Osprey, 2009.
- 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.
- THOMAS, Donald. *Cochrane. Britannia Sea Wolf*. London: Cassel, 1999.
- TRACY, Nicholas. *Who is who in Nelson's Navy*. London: Chatham, 2006.
- VALE, Brian. A Criação da Marinha Imperial. In: *História Naval Brasileira*, V. 3, T1, Rio de Janeiro: SDM, 2002.
- VINCENT, Edgar. *Nelson. Love & Fame*. London: Yale University Press, 2003.
- WILSON, Alastair; CALLO, Joseph. *Who is who in Naval History from 1550 to the presente*. London: Routledge, 2004.