BICENTENÁRIO DA ESQUADRA: Os Primeiros 200 Anos – Parte II*

FRANCISCO EDUARDO ALVES DE ALMEIDA**
Capitão de Mar e Guerra (Ref³)

O PODER NAVAL BRASILEIRO DA INDEPENDÊNCIA AO INÍCIO DO SÉCULO XXI

L ogo após a declaração de independência, Dom Pedro I percebeu que necessitava de um Poder Naval (PN) que fosse capaz de transportar tropas para rincões mais afastados da Corte, a partir do Rio de Janeiro, como uma forma de reafirmar a identidade nacional naquela oportunidade inexistente. A população do Brasil consistia de quatro milhões de habitantes, incluindo aí os escravos e indígenas, distribuídos irregularmente ao longo do vasto litoral¹. As comunica-

ções só se davam por meio marítimo, já que inexistiam estradas que ligassem as cidades, sendo as linhas de comunicação costeiras os únicos caminhos de integração para o novo Estado que surgia. O regionalismo era a tônica, e muitas províncias posicionaram-se contra a independência, como, por exemplo, o Pará e o Maranhão, que permaneceram fiéis às Cortes lusitanas. Mesmo no Nordeste do país, as províncias do Piauí e de Alagoas não aderiram imediatamente à causa da independência. Além disso, existiam forças portuguesas em posições-chave, como na Bahia, na Cisplatina, no Maranhão e no Pará, que oporiam resistência. Urgia

* Monografia vencedora do Prêmio Jaceguay de 2022 pelo Clube Naval. Será publicada em quatro partes.

** Graduado em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), mestre e doutor em História Comparada pela UFRJ e pós-doutoramento em Ciência Política pelo Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa. Professor e vice-coordenador do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval (PPGEM-EGN).

¹ VALE, Brian. “A Criação da Marinha Imperial”. In: GUEDES, Max Justo. *História Naval Brasileira*, vol. 3, T1, Rio de Janeiro: SDM, 2002, p. 67.

transportar tropas para essas regiões e expulsar os lusitanos para confirmar a autonomia do Brasil.

As tarefas alocadas a essa futura força naval brasileira eram as seguintes: controlar o mar nas costas brasileiras, enfrentando esquadões portugueses que quisessem disputar o mar em águas de interesse; projetar PN sobre terra por meio de desembarque anfíbio ou bombardeio contra objetivos terrestres; e transportar tropas de terra para desembarques administrativos em províncias pacificadas, de modo a combater forças lusitanas que resistissem à independência em regiões contíguas. Como tarefa complementar, em caso de superioridade naval portuguesa, estava utilizar a negação do uso do mar, procurando desgastar o PN inimigo. Assim, pode-se afirmar que as tarefas alocadas à força naval brasileira vinham em maior prioridade que as de terra, pois significavam a manutenção da autonomia estatal do Brasil em pontos afastados do centro e tinham um caráter político e estratégico. As tropas de terra atuariam sob a chancela e o transporte da Armada Imperial recém-criada. Sem essa atuação naval, muito dificilmente se poderia garantir a independência do Brasil, e Dom Pedro I teve essa percepção desde os primeiros momentos do desligamento do Brasil de Portugal.

A responsabilidade inicial de organizar a força naval coube ao Capitão de Mar e Guerra Luís da Cunha Moreira, baiano

e um dos poucos brasileiros natos a compor a Marinha portuguesa. Comandara a Corveta *Maria da Glória* pouco tempo antes e havia se distinguido na expedição naval contra a Revolução Pernambucana de 1817.² Ele dispunha de uma grande vantagem, que eram as instalações navais existentes estarem no Rio de Janeiro quase intactas, além de aproveitar a estrutura administrativa herdada da Marinha de Portugal. Faltava, no entanto, preparar uma Esquadra que pudesse cumprir as tarefas alocadas em razoáveis condições operacionais, e nesse ponto residiam alguns problemas. Só existia uma nau em bom estado, as demais esta-

vam ou desarmadas ou imprestáveis.³ O estado geral dos outros navios nos portos brasileiros era precário, carecendo de grandes reparos. Necessitou-se, então, de subscrição popular para adquirir novos meios de combate ou reparar

os já existentes nos ancoradouros. O próprio imperador comprou com seus recursos um brigue. 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 outro brigue. Outros navios menores foram adquiridos, inclusive pelo General Pedro Labatut, francês contratado por Dom Pedro para lutar na independência, e por Carlos Federico Lecor, o Barão de Laguna, aderente português que se agre-

**Sem a atuação de uma
força naval, dificilmente
garantiríamos a
independência do Brasil,
e Dom Pedro I teve
essa percepção**

2 MAIA, 1965, *op. cit.*, p. 51.

3 *Ibidem*, p. 54.

gou às forças brasileiras.⁴ Assim, depois desses esforços gigantescos, 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 no Brasil 14 grandes navios e outros menores, que possuíam 504 canhões, logo, com maior poder de fogo.⁵

Um segundo problema verificado por Cunha Moreira foi a questão do pessoal que deveria guarnecer os navios da recém-criada Marinha Imperial. Inicialmente, nomeou uma comissão composta por sete oficiais portugueses, que sabia serem aderentes à causa brasileira, para verificar quantos oficiais lusitanos que se achavam na Esquadra no Brasil adeririam à independência e desejariam servir ao novo Império e os que queriam voltar para Portugal. Dessa consulta, nove capitães de mar e guerra (CMG), 21 capitães de fragata (CF), 18 capitães-tenentes (CT), 15 primeiros-tenentes (1T) e 28 segundos-tenentes (2T) concordaram em permanecer no Brasil.⁶ Dos oficiais-generais em número de dez que se encontravam no Brasil, todos aderiram, assim como boa parte dos guardas-marinha (GM), aspirantes e professores da Academia Real. Aos que não desejaram permanecer no Brasil, foi dada a oportunidade de se retirarem do país sem contratemplos.⁷ No caso das praças, houve consulta aos portugueses que estavam no Brasil e aos poucos brasileiros engajados na Armada portuguesa que permaneceram em atividade, e abriu-se o voluntariado para quem quisesse se agregar à nova

Marinha que surgia. Após todas essas agregações, verificou-se que, além de faltarem efetivos para completar as tripulações dos navios recém-engajados, a experiência de combate era quase inexistente. O governo, sob a orientação de José Bonifácio de Andrada e Silva, preocupado com a falta de oficiais e praças nos navios, recorreu a Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta, o futuro Marquês de Barbacena, para que, em Londres, contratasse os oficiais e praças estrangeiros necessários a completar os efetivos da nascente Marinha. O momento era propício, pois muitos combatentes britânicos estavam desempregados, em razão da diminuição dos efetivos da Marinha britânica com o fim das Guerras Napoleônicas em 1815, e, assim, disponíveis. 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 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”.⁸

A questão que logo se apresentou foi a escolha do comandante em chefe da Esquadra. Nenhum dos oficiais-generais portugueses tinha a reputação capaz de trazer confiança ao governo. O candidato natural ao posto era o Vice-Almirante (VA) 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

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

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

6 SILVA, *op. cit.*, p. 13.

7 Apenas preferiram voltar a Portugal cinco CMG, quatro CF, sete CT, nove 1T, dois 2T, oito GM e 20 aspirantes. Fonte: MAIA, 1965, p. 60.

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

saber da candidatura Rodrigo Lobo, ficou indignado e então indicou a José Bonifácio o nome de Thomas Cochrane, que se encontrava no Chile, sendo a indicação logo aceita. Em novembro de 1822, após a aprovação de Dom Pedro I, o convite formal foi dirigido a 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. Venha já e proporcione às nossas Armas Navais a maravilhosa ordem e a incomparável disciplina da Poderosa Albion!”⁹ Quem era afinal esse homem em cujo ombro pousava 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.¹⁰ Engajou-se na Marinha Real britânica em 1793 e logo participou de combates no mar. Comandou muitos navios em sua vida na Marinha Real e era considerado um comandante agressivo. Dotado de iniciativa, possuía grande poder de liderar em situação de risco. Competente e com grande experiência de combate, pois participara ativamente das guerras da Revolução e Napoleônicas, embora algumas vezes polêmico em suas

Cochrane foi escolhido para conduzir a Marinha nos primeiros dois anos, com o título de Primeiro Almirante da Armada Imperial

atividades privadas, era o homem perfeito para aquela missão. 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, resolutivo, intrépido, muito querido pelos amigos e admirado pelos subalternos, muito embora não lhe faltassem inimigos”.¹¹ O historiador britânico Sir Archibald Alison apontou que Lorde Cochrane “era, depois da morte de Nelson, o maior comandante 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”.¹² Esse era o oficial-general britânico que conduziria a Marinha Imperial nos primeiros dois anos de sua criação.

Logo ao chegar, Cochrane insistiu e obteve de Dom Pedro o título de Pri-

meiro Almirante da Armada Imperial, de modo a anular possíveis interferências de almirantes portugueses aderentes, o que foi plenamente aceito pelo Imperador. Com essa solicitação atendida e um contrato assinado, Lorde Cochrane chegou ao Brasil. 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”.¹³

⁹ *Ibidem*, p. 74.

¹⁰ TRACY, Nicholas. *Who is who in Nelson's Navy*. London: Chatham, 2006, p. 77.

¹¹ ERMAKOFF, George. *Lorde Thomas Cochrane*. Rio de Janeiro: Casa Editorial, 2021, p. 618.

¹² THOMAS, Donald. *Cochrane. Britannia Sea Wolf*. London: Cassel, 1999, p. 351.

¹³ MAIA, 1965, p. 64.

Atualmente comemora-se o aniversário da Esquadra Nacional em 10 de novembro de 1822, data em que se arvorou pela primeira vez o pavilhão nacional na Nau *Pedro I*. 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.¹⁴ Seja como for, 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, no Maranhão e no Pará. O tempo foi muito curto para os adestramentos necessários para transformar as guarnições em unidades coesas de combate. 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.

Antes da chegada de Cochrane ao Brasil, a Marinha já tinha entrado em combate na Cisplatina. Logo que ocorreu a declaração de independência, as forças navais, sob o comando do VA Rodrigo Lobo, declararam fidelidade a Dom Pedro I. Outras forças portuguesas na Província juraram obediência a Portugal, o que obrigou o envio de um grupo naval do Rio de Janeiro, sob o comando do CMG David Jewet, para se agregar às forças de Rodrigo Lobo. Compunham esta força duas fragatas, uma corveta e cinco transportes. Em razão da ameaça de ataque ao Rio de Janeiro por forças lusitanas, Jewet deixou

os transportes em Maldonado e regressou a esta cidade para defendê-la. O Almirante Rodrigo Lobo não conseguiu estabelecer a disciplina entre seus navios na Cisplatina, muitos se debandando para as forças portuguesas, sendo imediatamente substituído pelo CMG Pedro Antonio Nunes, que partiu do Rio de Janeiro com dois navios para impor a independência às tripulações dissidentes. A cidade de Montevideu foi bloqueada pela força de Pedro Nunes. Aos revoltosos, cercados por terra e agora por mar, só restava o combate no mar, que acabou ocorrendo em 21 de outubro de 1823, sendo conhecido como o Combate Naval de Montevideu. Depois de cerca de dez horas de combate, os lusitanos foram derrotados e regressaram os remanescentes a Montevideu. Em novembro, foi assinada a capitulação, e, em 8 de março de 1824, as forças portuguesas seguiram para a Europa em nove mercantes, escoltados por dois brigues e duas escunas brasileiras.

Na Bahia, a situação era mais preocupante, pois existia uma força naval considerável, sob o comando do Chefe de Divisão (CD) João Felix Pereira de Campos, composta de uma nau, três fragatas, cinco corvetas, quatro brigues, duas escunas, cinco lugres, uma sumaca, diversas barcas-canhoneiras e muitas lanchas armadas. Cochrane, já como comandante em chefe, recebeu ordem de Dom Pedro I para seguir para a Bahia e bloquear Salvador, o que fez com rapidez, 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*

14 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.

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.¹⁵ Cochrane contava com 246 canhões, em franca inferioridade.¹⁶ Pelo amanhecer 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. Cochrane, ousado e destemido, utilizou a ofensiva como aprendera com Nelson na Marinha britânica. Ao obter certa vantagem no combate, alguns marinheiros lusitanos aderentes fecharam os paióis de munição em quatro navios brasileiros, negando-se a “atirar a portugueses”, situação temida por Cochrane, que não confiava na lealdade de muitos aderentes. O combate prosseguiu depois de dominados os revoltosos, no entanto violento temporal baixou, e a noite escura se aproximou rápida. Então o desengajamento ocorreu, tendo a força portuguesa regressado a Salvador. Cochrane recolheu-se ao Morro de São Paulo, próximo dessa cidade. Saturnino Monteiro ressaltou o desempenho de Cochrane com as seguintes palavras: “a audácia de Cochrane, que, apesar de dispor de uma esquadra mais fraca, não hesitou em atacar uma esquadra mais forte e a habilidade com que o fez”.¹⁷ As perdas foram ligeiras em ambas as forças, e o combate pode ser considerado inconclusivo, sem vencedores. Depois de diversos combates em terra, finalmente as tropas portuguesas sob o

comando do General Madeira de Melo resolveram abandonar a Bahia e, em 2 de julho de 1823, embarcaram em diversos transportes rumo a Lisboa. Cochrane então deu ordem a John Taylor, comandante da Fragata *Niterói*, para acompanhar essa força retirante até o Tejo. Cochrane foi pacificar os ânimos em outras províncias. Taylor seguiu a força naval lusitana até 9 de novembro, quando aportou de volta a Salvador. Por cerca de três meses seguiu essa Esquadra e aprisionou alguns navios desgarrados, muitos enviados a Portugal depois de assinarem um termo de submissão para não mais lutarem contra o Brasil e terem seu armamento e munição retirados.¹⁸ 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 86 navios, estando nesse grupo pelo menos uma nau, duas fragatas e nove corvetas. Mais razoável se pensar em acompanhamento. No entanto foi sem dúvida uma ação corajosa de Taylor e merece todo o reconhecimento da Marinha Imperial brasileira.¹⁹ Theotônio Meirelles afirmou com toda a certeza 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”.²⁰

Cochrane naquele momento, já em frente a São Luís no Maranhão e a bordo da *Pedro I*, mas sem o restante de sua força, utilizou-se de um ardil, enviando uma intimação à rendição das tropas por-

15 MAIA, 1965, p. 73.

16 *Ibidem*, p. 72.

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

18 MAIA, 1965, p. 78.

19 O melhor livro escrito sobre John Taylor é a edição de 1953, de Théó Filho, pela Biblioteca do Exército Editora, cujo título é *Taylor*; no entanto é mais um romance histórico, com algumas imprecisões documentais.

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

tuguesas na cidade, afirmando que muitas forças de mar e terra se aproximavam e que assim agindo evitava que “as tropas imperiais da Bahia [que se aproximavam], 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”,²¹ retaliassem, conforme suas palavras. Exigiu assim a imediata rendição. Os lusitanos, depois de breve hesitação e de alguns tiros de Cochrane contra a cidade, renderam-se incondicionalmente no dia 27 de julho. Foram incorporados à Esquadra Imperial um brigue, uma escuna e oito barcas-canhoneiras surtas na cidade.

No Pará, Cochrane designou Grenfell, comandante do Brigue *Maranhão*, para utilizar o mesmo ardil por ele utilizado em São Luís. Inicialmente, ao chegar ao Pará, os portugueses se submeteram à proposta de rendição de Grenfell. Foram logo incorporados à Armada Imperial uma fragata, uma escuna, um brigue-escuna e outros navios menores. Entretanto logo se descobriu que era um truque a afirmação da “esquadra que viria e estava fora da barra”. Os ânimos se exaltaram, e elementos lusos tentaram uma contrarrevolução para invalidar a independência. Ocorreram distúrbios que requereram a intervenção de Grenfell. Este interveio firmemente. Foram então aprisionados 250 homens no porão do Brigue *Palhaço*. Dentro de pouco tempo quase todos morreram por asfixia ou envenenamento, só se salvando um prisioneiro, um final trágico para uma campanha até ali de sucesso de Grenfell. Logo o Pará se rendeu e se agregou ao Brasil.

A influência de portugueses sobre o autoritário Pedro I foi intensa, e, em novembro de 1823, ele dissolveu a As-

sembleia Constituinte que publicaria a primeira Constituição do Brasil. Grupos de pernambucanos se revoltaram contra esse ato, e o Imperador enviou uma força naval sob o comando do CMG John Taylor para controlar a situação em Recife. Lá chegando, Taylor procurou contornar a situação de confronto, contudo fracassou. Em 8 de abril, sem opção, declarou o bloqueio de Recife. O temor de um ataque lusitano contra o Rio de Janeiro fez levantar o bloqueio, e a força naval de Taylor se dirigiu para o sul. Os revoltosos, então, proclamaram a Confederação do Equador. Logo após, verificado que era boato a vinda de uma força naval portuguesa, Cochrane recebeu ordens de seguir para Pernambuco, transportando tropas do General Francisco de Lima e Silva. O almirante britânico, ao chegar ao Recife, iniciou entendimentos para submeter os revoltosos ao Império. Estes tentaram subornar Cochrane, que negou firmemente uma oferta de 400 contos de réis para aceitar a Confederação. 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 comando do CD David Jewett, chegou ao Recife. Logo recebeu informações de Lima e Silva de que este precisaria de reforços, tendo Jewett desembarcado 300 marinheiros. Em 17 de setembro, a cidade foi dominada por Lima e Silva e James Norton, sob as ordens de Jewitt. Terminava a Confederação do Equador.

Cochrane, aclamado na Corte, foi titulado como Marquês do Maranhão, no entanto a situação não lhe era do agrado. Seu contrato com o Imperador estipulava o pagamento de presas de guerra, ou na-

21 MAIA, 1936, p. 64.

vios 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 1/4 do valor da presa, os tenentes teriam 1/8, os guardas-marinha e sargentos 1/8 e a guarnição 1/2 do valor dessa captura.²² 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.²³ Cochrane acreditava que o governo lhe devia 121.463 libras, uma fortuna na época, porém isso lhe foi negado.²⁴ Não viu alternativa senão abandonar o Brasil. Ele não pensava só em si, mas também em suas tripulações, que mereciam os prêmios concedidos pelas presas. Cochrane se apropriou da Fragata *Piranga* e seguiu rumo à Inglaterra. 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.²⁵ 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, o governo brasileiro lhe rendeu justiça, pagando a seus herdeiros cerca de 260 contos de réis a título de indenização.²⁶

Sem dúvidas, Cochrane foi o grande criador da Esquadra Imperial e nela

incutiu 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 Hélio Leôncio 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”.²⁷ Talvez tenha chegado o momento da Marinha do Brasil reconhecer Cochrane como o grande artifice de nossa Esquadra de combate. É isso o que se chama de justiça histórica.

A Cisplatina

Desde a incorporação da Cisplatina ao Brasil existiam aspirações de independência dos orientais, em especial de Artigas e Lavalleja. O último movimento, reunido em um congresso em 25 de agosto de 1825, declarou nulo o ato de incorporação da Cisplatina ao Brasil, ao mesmo tempo em que votou a sua agregação às Províncias Unidas, que, por ato aprovado pelo Congresso argentino, comunicou ao Império que se comprometia a defender e auxiliar o povo oriental contra os brasileiros. Em ato contínuo, o Brasil declarou guerra às Províncias Unidas.

Logo no início das hostilidades, a Marinha Imperial, sob o comando do mesmo Vice-Almirante Rodrigo Lobo, declarou bloqueados os portos de Buenos Aires, enquanto o governo argentino autorizou o corso contra os navios brasileiros. A Armada Imperial, apesar de bem mais poderosa, não possuía navios adequados

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

23 MAIA, 1936, p. 89.

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

25 *Ibidem*, p. 292.

26 MAIA, 1936, p. 91.

27 MARTINS, Hélio Leôncio. *Almirante Lorde Cochrane: Uma figura polêmica*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1997, p. 6.

a operar na Baía do Estuário do Prata, em razão de seus grandes calados e da fragilidade de seus navios menores, quase sem armamentos. Os argentinos, no início da contenda, convocaram um oficial irlandês muito bravo, William George Brown, e agregaram a sua força três pequenos brigues e 11 barcas-canhoneiras com calados adequados a operar no Rio da Prata.

Em 9 de fevereiro de 1826, as duas forças se defrontaram em Corales e deu-se mais uma perseguição da Esquadra Imperial aos argentinos, que se abrigaram no interior do estuário, não sendo perseguidos pelos brasileiros, em razão dos baixios locais. Brown resolveu, logo depois, atacar Sacramento. Procurou no início obter a rendição da praça comandada pelo Brigadeiro Manuel Jorge Rodrigues. Não conseguindo o seu intento, o combate se iniciou. Apesar de receber reforços, Brown não conseguiu tomar a cidade, tendo perdido 200 homens.²⁸ Por ocasião da chegada de forças imperiais, retirou-se para a proteção do seu porto. Novo combate ocorreu entre Brown e James Norton, em 10 de abril, por cerca de três horas em frente a Montevideu. Com a chegada da noite, Brown recolheu-se a Buenos Aires, e Norton a Montevideu, sem nenhum vencedor. Sempre ativo e dotado de espírito ofensivo, Brown tentou abordar a Fragata *Imperatriz*, sob o comando do CF Barroso Pereira. Ocorreu então um combate intenso, no qual Barroso Pereira tombou em ação, e, depois de mais de uma hora de intensa fuzilaria, Brown desengajou da luta em razão da chegada de reforços imperiais. O desempenho do Almirante Rodrigo Lobo foi considerado deficiente. Sem liderança e espírito combativo, ele cometeu diversos erros estratégicos fundamentais, como relaxar as ações de bloqueio, permitindo

a saída de corsários que fustigaram as linhas de comunicação brasileiras. Além disso, demorou a defender Sacramento e, quando o fez, foi excessivamente prudente, abandonando por fim a Ilha de Martim Garcia, logo tomada pelos argentinos. Esta ilha era ponto importante para o controle do Uruguai, e essa perda foi prejudicial às operações brasileiras no estuário. Lobo acabou sendo substituído pelo Almirante Pinto Guedes. Cochrane fazia muita falta, e nenhum dos dois aderentes portugueses atuou com o mesmo espírito ofensivo do marinheiro escocês. Seguiram-se a vitória argentina discutível de Los Pozos e o embate em Lara-Quilmes, quando Grenfell perdeu um braço. Enquanto ocorriam esses encontros no Rio da Prata, os corsários argentinos obtiveram algum sucesso nas costas brasileiras. Ocorreram, então, diversos encontros de navios isolados no final de 1826 e início de 1827. Seguiu-se a derrota imperial no Combate de Juncal em 9 de fevereiro e outro fracasso em Carmem de Patagones, onde foi morto o CF Shepperd. Nessa ação mal planejada e executada, caíram prisioneiros dos argentinos tanto Marques Lisboa como Joaquim José Ignácio, além de mais de 90 homens. Após o combate de Santiago, em 6 de abril de 1827, quando Brown foi ferido, a guerra no mar passou a ter ações individuais de navios, inclusive a ação entre Marques Lisboa e Espora, com vitória do primeiro. Em 27 de agosto de 1828, finalmente sob a mediação britânica, foi assinado acordo de paz entre as Províncias Unidas e o Império do Brasil. Foi então criada a República Oriental do Uruguai, um estado-tampão entre os dois contendores.

Pode-se afirmar que a Marinha Imperial na Cisplatina, embora superior, teve grandes dificuldades em dominar os ma-

28 MAIA, 1965, p. 95.

res, em razão do tamanho de seus navios que operaram em águas rasas, cheias de bancos de areia e correntes traiçoeiras. Apesar da bravura de muitas tripulações, houve problemas de planejamento, inteligência, falta de liderança e visão estratégica dos dois almirantes comandantes, Rodrigo Lobo e Pinto Guedes. Muita falta fez Cochrane, que, se tivesse comandado as forças navais imperiais, teria sido um adversário à altura de Brown. Por outro lado e como fator positivo, houve um incremento substancial no número de meios de combate da Marinha Imperial, chegando-se a 121 navios em 1826, e um expressivo aumento nos efetivos. Além disso, as tripulações adquiriram experiência de combate necessária no período regencial e nos conflitos no Prata, que culminariam na Guerra da Tríplice Aliança, em 1864.

A Guerra da Tríplice Aliança contra a República do Paraguai

Após a perda da Cisplatina, o governo imperial se preocupou intensamente com aquela região. O temor era a constituição de uma grande confederação de língua espanhola controlada pela Argentina, que apregoava o centralismo político. O sonho platino era a constituição do antigo Vice-Reinado do Prata, sob a liderança de Buenos Aires, com as províncias argentinas do interior, o Uruguai e o Paraguai. O Uruguai era um pivô importante naquele jogo diplomático. Como um estado-tampão entre o Brasil e as Províncias Unidas, seu controle, ou pelo menos sua aliança, era de fundamental importância. Além disso, muitos fazendeiros gaúchos tinham terras nesse Estado oriental, o que trazia tensões com os uruguaios. O Paraguai,

mais afastado das disputas pela primazia do Rio da Prata, tinha a sua relevância por deter o controle do Rio Paraguai e poder interferir com a ligação a Mato Grosso, já que inexistia comunicação terrestre entre a Corte e Cuiabá ou Corumbá. O controle dos rios Uruguai e Paraná também adquiria relevância, pois permitia a ligação da Corte com regiões do Rio Grande, Santa Catarina, Paraná e sudoeste do Mato Grosso. Nesse ponto a Argentina era um fator de preocupação. Além dessas disputas estratégicas, o Brasil reivindicava parte do território paraguaio, o que trazia enormes fricções com Carlos López, o ditador do país guarani, e, posteriormente, com seu filho Francisco Solano López. Ao Império, já sob Dom Pedro II, interessava a fragmentação platina, com o equilíbrio entre a Confederação Argentina, o Uruguai e o Paraguai, além da livre navegação dos rios Uruguai, Paraguai e Paraná. Nesse tabuleiro estratégico, a Marinha Imperial tinha destacado papel, pois, além de ser o braço diplomático do Império, detinha um esquadrão naval que atuava no Prata.

Em 1834, o presidente do Uruguai, Oribe, do Partido Blanco, apoiado pela Argentina, foi derrubado pelo ex-presidente e membro do Partido Colorado Fructuoso Rivera, com apoio do Brasil, e Montevideu chegou a ser sitiada. Juan Manuel Rosas, ditador argentino, interveio em favor de Oribe com o propósito de anexar o Uruguai a Buenos Aires. O Brasil então interveio com apoio de Urquiza, chefe supremo das províncias de Corrientes e Entre-Rios. A Marinha Imperial, sob o comando do CD John Grenfell com uma fragata, sete corvetas, três brigues e alguns vapores,²⁹ estabeleceu um bloqueio naval no Prata. Em consequência, Buenos Aires de Rosas declarou guerra ao

29 SILVA, *op. cit.*, p. 166.

Brasil. Ao subir o Rio Paraná na altura do Passo Tonelero, Grenfell foi recebido por pesado fogo de artilharia argentina, sendo estes os primeiros tiros entre brasileiros e argentinos desde a Cisplatina. Depois de ultrapassar o Passo, Grenfell desembarcou a tropa brasileira que se agregou à tropa de Urquiza, derrotando Rosas em Monte Caseros. O ditador argentino e sua família não tiveram opção se não fugir para a Europa. A Marinha Imperial teve um papel fundamental nesse breve confronto e continuaria a ter nos anos que se seguiram e que levariam ao maior confronto da América do Sul, a Guerra da Tríplice Aliança.

O motivo principal da guerra que envolveu o Brasil, a Argentina e o Uruguai contra o Paraguai foi a intervenção brasileira na guerra civil do Uruguai, na qual se debatiam colorados, apoiados pelo Brasil e pela Argentina de Mitre, e os blancos, inicialmente apoiados por Urquiza de Entre-Rios e o Paraguai. O país guarani era governado por Francisco Solano López, que, temendo o controle da saída do Rio da Prata pelos seus inimigos colorados, propôs uma mediação na guerra, a qual lhe foi negada, tendo os brasileiros invadido a Banda Oriental, de modo a apoiar o colorado Venâncio Flores contra os blancos. Essa intervenção, que contou com o apoio do presidente da Argentina, Bartolomeu Mitre, foi considerada um ato de guerra por Solano López, que necessitava do estuário aberto para o escoamento de seus produtos de exportação e da importação de bens de consumo e armamentos. O Brasil ainda tinha questões de navegação

no Rio Paraguai com o país guarani e discussões dos limites de fronteira ainda não resolvidas. Acreditando estar sem opção e por índole militar, o ditador paraguaio apresou o Vapor *Marquês de Olinda*, e daí a guerra foi declarada. Urquiza, que inicialmente apoiou Solano López, manteve-se neutro, o que frustrou o líder guarani. Logo depois, Mitre viria a se juntar ao Império em razão da transposição do território argentino por tropas paraguaias sem autorização. Flores também se juntou às forças aliadas e se agregou ao conflito sul-americano mais sangrento no século XIX.

A Marinha Imperial, atendendo aos interesses da diplomacia de Dom Pedro II, tinha como objetivo estratégico a manutenção do Rio da Prata como um local amigável, por meio de um esquadrão naval permanente na área. Desde a Guerra contra Uribe e Rosas, a Armada Imperial passara por grandes transformações, que

Desde a Guerra contra Uribe e Rosas, a Armada Imperial passara por grandes transformações, que se traduziram no aumento de sua eficácia e eficiência

se traduziram no aumento de sua eficácia e eficiência. Inicialmente a vela foi sendo substituída pelo vapor, alterando o aspecto do inventário de seus meios de combate. Muitos navios se transformaram em mistos vela e vapor, aumentando a velocidade de avanço, não mais dependente do vento. Um segundo ponto foi a substituição da madeira pelo casco de ferro, aumentando a durabilidade e proteção contra tiros de artilharia. As pás laterais de navios, vulneráveis a tiros laterais, foram substituídas por hélices com menor exposição. A preparação do pessoal foi aperfeiçoada nos campos da artilharia e manobra, além da formação de quadros de especialistas em

propulsão a vapor. No campo estratégico, a Marinha continuava oceânica, com tarefas ligadas à proteção do tráfego marítimo, defesa costeira e projeção de poder. O Prata, no entanto, um teatro predominantemente fluvial, era a região mais problemática e prioritária para os interesses do Império naquele momento.

Pode-se dividir a campanha naval na Guerra da Tríplice Aliança em seis fases principais. Ainda não existe na historiografia naval brasileira uma periodização dessa campanha durante os mais de cinco anos de conflito. Dessa maneira, esse faseamento está baseado no que a fase tem de mais peculiar no período considerado. Não se considerou o predomínio do número de mais ou menos ações ofensivas ou defensivas da força naval brasileira, mas sim no aspecto conjuntural das operações e a intenção do comando naval quanto às ações da Esquadra Imperial no teatro de operações fluvial no período considerado, sendo assim um faseamento cronológico. Podem-se dividir nas seguintes fases as ações da Esquadra Imperial na Campanha Fluvial no Paraguai:

– Primeira Fase (novembro de 1864 a junho de 1865) – Eliminação da Esquadra Paraguaia

Esta fase iniciou-se com a captura do *Marquês de Olinda* em 12 de novembro de 1864 e terminou após a Batalha Naval do Riachuelo, sendo caracterizada pela subida da Esquadra Imperial pelo Rio Paraná até as imediações de Corrientes e pela primazia de navios de madeira com amplos calados. O Paraguai teve a iniciativa das ações tomando Forte de Coimbra e Corumbá, no entanto foi assinado o Tratado da Tríplice Aliança com a Argen-

tina e Uruguai em 1º de maio de 1865, o que viria a ser crucial para a vitória dos aliados. Incluiu-se nessa fase a tomada de Paissandu, com ampla participação da Marinha Imperial na guerra civil do Uruguai. A Armada brasileira, sob o comando do Visconde de Tamandaré, o VA Joaquim Marques Lisboa, com um comando independente do Exército, estabeleceu um bloqueio irrestrito no Rio Paraná a partir de abril de 1865, com o propósito de isolar o Estado guarani. Mitre assumiu o comando geral das tropas aliadas nesse período. A Batalha Naval do Riachuelo foi uma batalha decisiva que eliminou o PN paraguaio.³⁰ A batalha, travada em um braço do Rio Paraná, levou quase oito horas, e por pouco a Marinha brasileira não sofreu grave derrota, só sendo salva por uma manobra audaciosa do CD Francisco Manuel Barroso da Silva, o futuro Barão do Amazonas, que utilizou o seu capitânia como aríete e assim inutilizou diversos navios adversários. Defrontaram-se nove navios brasileiros contra oito do inimigo, além de seis chatas flutuantes, 59 canhões brasileiros contra 42 do adversário. As baixas da Esquadra Imperial chegaram a 244 entre mortos, feridos e contusos, cerca de pouco mais de 10% dos 2.287 homens de seus efetivos.³¹ Segundo Ignácio da Fonseca, os paraguaios tiveram 3.250 baixas nos navios e nas baterias localizadas nas margens.³² Foram afundados quatro navios paraguaios e seis chatas, enquanto as forças imperiais tiveram um navio afundado e dois encalhados. A partir desse combate, o Rio Paraná passou a ser brasileiro e foi totalmente interrompido qualquer fluxo logístico com o Paraguai pelo rio, e a Marinha paraguaia deixou de existir como

30 O livro que melhor descreveu essa batalha foi escrito por Ignácio Joaquim da Fonseca em 1883, intitulado *Estudo: A Batalha do Riachuelo* e publicado pela Livraria Lombaerts & Company.

31 FONSECA, *op. cit.*, p. 184.

32 *Ibidem*, p. 186.

elemento ofensivo. Como afirmou Carlos Pena Botto, “o moral dos aliados atingiu a paroxismos: o dos paraguaios caiu até a baixa cota. Privadas das artérias fluviais da Bacia do Prata, que só elas lhe poderiam trazer vida, teriam forçosamente de cassar aos poucos as pulsações que alentavam o bravo coração paraguaio”.³³

– Segunda Fase (junho de 1865 a setembro de 1866) – Ofensiva de Tamandaré

Esta fase iniciou-se após Riachuelo e seguiu até a derrota aliada em Curupaiti. As passagens à viva força de Mercedes e Cucas por Barroso e o apoio da Esquadra na vitória em Uruguiana foram pontos iniciais dessa fase ofensiva. Após a evacuação de Corrientes pelos paraguaios, a Força Naval brasileira, sob o comando de Tamandaré, subiu o Paraná até as Três Bocas, próximo à confluência com o Rio Paraguai, em fevereiro de 1866. Os navios de madeira, além de grande calado, que seriam inconvenientes em um teatro como o do Rio Paraguai, mostraram-se vulneráveis aos tiros inimigos vindos das margens e, dessa maneira, começaram a ser substituídos por navios encouraçados, tendo o primeiro chegado em dezembro do ano anterior.³⁴ A missão principal da Marinha Imperial era controlar o rio, apoiar o Exército com fogo naval e manter um fluxo logístico com a tropa em terra. Em março de 1866, iniciou-se a guerra das chatas e a preparação para a grande operação da invasão do Paraguai pelo Passo da Pátria, que afinal ocorreu em abril daquele ano. A Esquadra procedeu ao embarque e desembarque da tropa do Exército nesse passo com perdas insignificantes, além de ter sido ocupado o Forte de Itapiru. Os navios entraram então em operação no perigoso e pouco profundo Rio Paraguai.

O inimigo começou a enviar torpedos flutuantes pelo rio, o que provocou muitas baixas entre as tripulações brasileiras, inclusive o afundamento do Encouraçado *Rio de Janeiro*. No início de setembro, Curuzu foi tomado, e, alguns dias depois, tentou-se, com o apoio dos navios de Tamandaré, a tomada de Curupaiti, que se transformou em verdadeiro desastre para as forças aliadas. As baixas nos exércitos da Tríplice Aliança chegaram a 4 mil combatentes, e as críticas ao comando de Tamandaré começaram a afetar o seu desempenho em combate, principalmente a falta de coordenação da Esquadra com as tropas que atacaram Curupaiti. Terminava a fase ofensiva de Tamandaré.

– Terceira Fase (setembro de 1866 a janeiro de 1867) – Defensiva de Tamandaré

Esta fase foi caracterizada pela defensiva de Tamandaré em razão do fracasso da operação contra Curupaiti, o que motivou muitas desavenças entre os chefes aliados, cada um procurando se eximir das responsabilidades pelo malogro. Particularmente, houve grandes atritos entre Tamandaré e Mitre sobre a possibilidade da passagem dos navios brasileiros por Curupaiti e Humaitá, a principal fortificação paraguaia no Rio Paraguai. Mitre insistia na passagem dos navios por esses dois fortes paraguaios, mesmo que as baixas fossem significativas entre as tripulações brasileiras. Tamandaré, por outro lado, desconfiava que o presidente argentino estivesse com a intenção oculta de permitir a destruição da Força Naval imperial e assim diminuir o poderio do Império na região, já que a Marinha era o principal baluarte das ações diplomáticas brasileiras no Prata. Essa situação levou a uma quase imobilização dos navios, mantendo-se somente

33 BOTTO, Carlos Penna. *Campanhas Navais Sul-americanas*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1940, p. 103.

34 O Encouraçado *Brasil*. Fonte: PRETO, Visconde de Ouro. *A Marinha d’outrora*. Rio de Janeiro: Livraria Moderna, 1894, p. 212.

bombardeios locais contra alguns pontos/fortes dos inimigos, sem um avanço em direção a Curupaiti. Isso afetou o moral das tripulações acompanhando a situação da tropa em terra, que era preocupante. Essas desavenças, que poderiam provocar a desagregação da Tríplice Aliança, provocaram a substituição de Tamandaré pelo Chefe de Esquadra (CE) Joaquim José Ignácio, o futuro Visconde de Inhaúma, em dezembro de 1866, e a designação de Caxias como comandante em chefe, com a Esquadra a seu comando.

– Quarta Fase (janeiro de 1867 a agosto de 1867) – Defensiva de Joaquim Ignácio

Logo ao assumir o comando das Forças Navais imperiais, o Almirante Joaquim Ignácio redistribuiu os navios em quatro divisões para melhor controle e eficiência operacional. Quase repetindo Tamandaré, os atritos entre Mitre e Joaquim Ignácio se iniciaram. O primeiro defendia a investida, tanto contra Curupaiti como Humaitá, da mesma forma como defendeu essa postura contra Tamandaré. Por sua vez, Joaquim Ignácio afirmava que a exposição dos navios a tiros vindos das fortalezas inimigas poderia provocar grande número de baixas entre suas tripulações. Dizia ser fundamental o controle das margens para fazer avançar suas divisões. Outro temor de Joaquim Ignácio era o isolamento de sua força ao transpor ambas as fortalezas inimigas, já que o Exército não acompanharia a progressão dos navios pelo Rio Paraguai. Apesar de tudo, preparou-se para investir contra Curupaiti e, se a situação estivesse favorável, tentaria investir contra a temida fortaleza de Humaitá.

– Quinta Fase (agosto de 1867 a janeiro de 1869) – Ofensiva de Inhaúma

No dia 15 de agosto, finalmente dez encouraçados, um vapor e duas chatas, sob o comando direto de Joaquim Ignácio, forçaram o passo de Curupaiti e conseguiram

ultrapassá-lo com um número pequeno de baixas. Os navios permaneceram então entre esta fortaleza e Humaitá e necessitaram de abastecimentos. Joaquim Ignácio, já Barão de Inhaúma, mandou construir uma estrada entre a posição de sua divisão acima de Curupaiti e o restante de sua força ao sul, a que chamou de Estrada Affonso Celso, em homenagem ao ministro da Marinha, e o ponto de chegada em Porto Eliziário, em homenagem a seu chefe de Estado-Maior, Eliziário Antônio dos Santos. Nessa posição, recebeu o apoio logístico necessário a manter seus navios ativos bombardeando Curupaiti e Humaitá. Data desse período o recebimento de monitores construídos no Brasil, que proporcionaram as condições necessárias à passagem de seis navios sob o comando do CMG Delfim Carlos de Carvalho pela temida Humaitá. Na madrugada do dia 19 de fevereiro, a passagem foi realizada com um número irrisório de baixas. Humaitá foi finalmente ultrapassada. Os paraguaios, em atitude desesperada, tentaram abordar os navios da divisão de Delfim de Carvalho, sendo repelidos, com grandes perdas. Os demais navios, do já Visconde de Inhaúma, forçaram e passaram por Curupaiti, esvaziada logo depois. Abandonada também foi Humaitá por López, que se dirigiu para a região de Angostura no perímetro defensivo de Piquissiri. Em outubro de 1868, começaram as ações contra Piquissiri e o seu envolvimento pela retaguarda, um ousado plano de Caxias. A Força de Inhaúma apoiou a transposição das forças do Exército e não houve nenhuma baixa nessas operações. Em janeiro de 1869, Assunção foi ocupada e Inhaúma solicitou seu afastamento, terminando assim essa fase ofensiva.

– Sexta Fase (janeiro de 1869 a março de 1870) – Domínio total do rio

A Esquadra imperial foi comandada nessa fase pelo CE Eliziário dos Santos,

que continuou as ações de exploração dos rios acima de Humaitá e de Assunção. O último combate da Esquadra ocorreu no Passo Garayo, posição fortificada inimiga, e destruiu-se o pouco que restava da Marinha paraguaia, seis pequenos vapores sem poder de combate.³⁵ O restante da campanha da Força Naval centrou-se no apoio logístico e no apoio de fogo naval. Os efetivos foram diminuindo progressivamente, muitos navios regressando à Corte para reparos ou retirados do serviço ativo, conforme a Campanha das Cordilheiras chegava ao seu fim. Nesse período, o controle do Rio Paraguai foi total, pois dominaram-se tanto as águas como as suas margens. A guerra finalmente terminara.

A Guerra da Tríplice Aliança fez emergir uma Marinha de Guerra com grande capacidade de combate, dotada de meios modernos com tripulações adestradas e com experiência de combate. Embora tivesse como ênfase a luta fluvial, em 1870 a Marinha Imperial era sem dúvidas um fator importante na condução das atividades diplomáticas do Império, sendo um elemento importante no jogo político no Prata. Como disse o

**A Guerra da Tríplice Aliança
fez emergir uma Marinha
com grande capacidade de
combate, meios modernos e
tripulações adestradas.
A Marinha Imperial
era fator importante na
diplomacia do Império**

Visconde de Ouro Preto em 1894: “O Brasil podia contemplar com desvanecimento a sua Marinha de Guerra, que se elevava a par das primeiras do mundo, em prolongada campanha cujos perigos e dificuldades, provenientes das circunstâncias especialíssimas do teatro em que se desenvolveu, não encontram iguaes na história das guerras mundiais”.³⁶ Ufanismos à parte, Ouro Preto tinha razão. A Marinha Imperial era um fator a ser

considerado. Como disse João Paulo Soares Alsina Júnior: “a Marinha foi privilegiada como instrumento de defesa e projeção regional, não somente em face de sua capacidade de deslocamento rápido aos longínquos rincões da massa territorial brasileira, mas também em vista de

sua complexão mais afinada à ideologia liberal do Império, profundamente ciosa da prevalência do poder civil sobre o militar”.³⁷ Entretanto, nos anos seguintes, o Exército assumiria um papel de relevância na política brasileira, culminando, em 1889, com a Proclamação da República. A Marinha passaria a ter um papel secundário, principalmente após a Revolta da Armada, em 1893.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Marinha do Brasil; Poder Naval brasileiro;

<GUERRAS>; Guerra da Independência; Guerra da Cisplatina; Guerra do Paraguai;

35 PRETO, *op. cit.*, p. 410.

36 *Ibidem*, p. 412.

37 JUNIOR, João Paulo Soares Alsina. *Rio Branco, a grande estratégia e o poder naval*. Rio de Janeiro: FGV, 2015, p. 69.

APÊNDICE A

ESQUADRAS QUE VIERAM AO BRASIL EM 1808

ESQUADRA PORTUGUESA

NAUS

NOME DO NAVIO	LANÇAMENTO	TRIPULAÇÃO	ARTILHARIA	COMANDANTE
<i>PRÍNCIPE REAL</i>	1771	950	90	FRANCISCO JOSÉ DO CANTO DE CASTRO E MASCARENHAS
<i>AFONSO DE ALBUQUERQUE</i>	1797	634	64	INÁCIO DA COSTA QUINTELA
<i>RAINHA DE PORTUGAL</i>	1791	669	74	FRANCISCO MANUEL DE SOUTO MAIOR
<i>CONDE D. HENRIQUE</i>	1763	753	74	JOSÉ MARIA DE ALMEIDA
<i>MARTIM DE FREITAS</i>	1763	634	64	MANUEL DE MENEZES
<i>D. JOÃO DE CASTRO</i>	1766	633	64	MANUEL JOÃO DE LÓCIO
<i>MEDUSA</i>	1786	663	74	HENRIQUE DA FONSECA DE SOUSA PREGO
<i>PRÍNCIPE DO BRASIL</i>	1801	663	74	FRANCISCO BORJA SALEMA GARÇÃO

FRAGATAS

NOME DO NAVIO	LANÇAMENTO	TRIPULAÇÃO	ARTILHARIA	COMANDANTE
<i>MINERVA</i>	1788	349	48	RODRIGO JOSÉ FERREIRA LOBO
<i>GOLFINHO</i>	1782	300	40	LUIS DA CUNHA MOREIRA
<i>URÂNIA</i>	1792	329	40	JOSÉ MANUEL DE MENEZES
<i>PRINCESA CARLOTA</i>	1793	349	48	FRANCISCO ANTONIO DA SILVA PACHECO

BRIGUES

NOME DO NAVIO	LANÇAMENTO	TRIPULAÇÃO	ARTILHARIA	COMANDANTE
<i>VOADOR</i>	1790	136	24	FRANCISCO MAXIMILIANO DE SOUSA
<i>VINGANÇA</i>	1800	97	18	DIOGO NICOLAU KEATING
<i>LEBRE</i>	1788	133	24	DANIEL THOMPSON
<i>SÃO BOAVENTURA</i>	1799	90	22	SEM REFERÊNCIA
<i>CONDESSA DE RESENDE</i>	1807	90	20	BASÍLIO FERREIRA DE CARVALHO

ESCUNAS

NOME DO NAVIO	LANÇAMENTO	TRIPULAÇÃO	ARTILHARIA	COMANDANTE
<i>CURIOSA</i>	1807	43	12	ISIDORO FRANCISCO GUIMARÃES
<i>FURÃO</i>	1806	60	8	JOAQUIM MARTINS
<i>NINFA</i>	SEM REFERÊNCIA	60	8	SEM REFERÊNCIA

CHARRUAS

NOME DO NAVIO	LANÇAMENTO	TRIPULAÇÃO	ARTILHARIA	COMANDANTE
<i>THÉTIS</i>	1793	100	36	PAULO JOSÉ MIGUEL DE BRITO
<i>PRINCESA DA BEIRA</i>	SEM REFERÊNCIA	100	26	JOAQUIM JOSÉ ALVARES
<i>SÃO JOÃO MAGNÂNIMO</i>	SEM REFERÊNCIA	100	26	CUSTÓDIO JOSÉ DA SILVA MENEZES

ESQUADRA BRITÂNICA

NAUS

NOME DO NAVIO	LANÇAMENTO	TRIPULAÇÃO	ARTILHARIA	COMANDANTE
<i>ACHILLES</i>	1795	640	84	SIR RICHARD KING
<i>AUDACIOUS</i>	1783	550	84	T. LE M. GOSSELIN
<i>BEDFORD</i>	1775	600	64	JAMES WALKER
<i>CONQUEROR</i>	1801	500	74	ISRAEL PELLOW
<i>ELIZABETH</i>	1807	590	74	SIR HENRY CURZON
<i>FOUDROYANT</i>	1798	650	80	N. THOMPSON
<i>HIBERNIA</i>	1804	850	100	JOHN CONN
<i>LONDON</i>	1776	750	90	THOMAS WESTERN
<i>MARLBOROUGH</i>	1807	640	74	GRAHAM MOORE
<i>MONARCH</i>	1765	600	74	R. LEE
<i>PLANTAGENET</i>	1801	590	74	WILLIAM BRADLEY
<i>THESEUS</i>	1786	600	84	J.P. BERESFORD

FRAGATAS

NOME DO NAVIO	LANÇAMENTO	TRIPULAÇÃO	ARTILHARIA	COMANDANTE
<i>AMAZON</i>	1799	284	46	WILLIAM PARKER
<i>SOLEBAY</i>	1785	220	32	A. SPROULE

BRIGUES

NOME DO NAVIO	LANÇAMENTO	TRIPULAÇÃO	ARTILHARIA	COMANDANTE
<i>CONFIANCE</i>	1805	140	24	JAMES LUCAS YEO
<i>REDWING</i>	1806	121	18	THOMAS USHER

Fonte: LIGHT, Kenneth. *A Viagem Marítima da Família Real: A transferência da corte portuguesa para o Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar, 2008 e PEREIRA, José Rodrigues. *Campanhas Navais. 1807-1823*. VII. Lisboa: Tribuna, 2005.

APÊNDICE B

PRIMEIRA ESQUADRA BRASILEIRA (1822-1823)

NOME	TIPO	TRIPULAÇÃO	CANHÕES	CONSTRUÇÃO
<i>Pedro I</i>	Nau	650	74	1763
<i>Piranga</i>	Fragata	480	52	1806
<i>Real Carolina</i>	Fragata	360	44	1819
<i>Niterói</i>	Fragata	260	38	1818
<i>Tétis</i>	Fragata	+ou -200	30	1792
<i>Maria da Glória</i>	Corveta	220	30	1818
<i>Liberal</i>	Corveta	190	22	1792
<i>Maceió</i>	Corveta	+ou-150	20	1823
<i>Cacique</i>	Brigue	120	18	1818
<i>Real Pedro</i>	Brigue	100	18	1816
<i>Caboclo</i>	Brigue	135	18	s/d
<i>Guarani</i>	Brigue	100	16	s/d
<i>Imperial</i>	Brigue-Escuna	+ou- 100	10	s/d
<i>Atlanta</i>	Brigue-Escuna	+ou- 100	10	s/d
<i>Rio da Prata</i>	Brigue-Escuna	+ou- 100	10	s/d
<i>Leopoldina</i>	Brigue-Escuna	+ou- 100	10	1817
<i>Independência ou Morte</i>	Brigues-Escuna	+ou- 100	14	s/d
<i>Dom Álvaro de Castro</i>	Escuna	+ou-50	+ou- 4	s/d
<i>Luis de Camões</i>	Escuna	+ou-50	4	1819
<i>Cossaka</i>	Escuna	+ou-50	s/d	s/d
<i>Seis de Fevereiro</i>	Escuna	+ou-50	s/d	1819
<i>Isabel Maria</i>	Escuna	+ou-50	3	1819
<i>Maria Isabel</i>	Escuna	+ou-50	4	1818
<i>Oriental</i>	Escuna	+ou-50	s/d	s/d
<i>Carlota</i>	Escuna	+ou-50	s/d	s/d
<i>Catarina</i>	Escuna	+ou-50	s/d	s/d
<i>Maria da Glória</i>	Escuna	+ou-50	s/d	1823
<i>Maria Zeferina</i>	Escuna	+ou-50	s/d	1821
<i>Maria Francisca</i>	Escuna	+ou-50	s/d	s/d
TOTAL		4.065 homens	449 canhões	

Fonte: VALE, Brian. “A Criação da Marinha Imperial”. In: GUEDES, Max Justo. *História Naval Brasileira*, v. 3, T.1, Rio de Janeiro: SDM, 2002, p. 84 e PEREIRA, José Rodrigues. *Campanhas Navais 1807-1823*. Lisboa: Tribuna, 2005, p. 104.

APÊNDICE C

ESQUADRA BRASILEIRA NA CISPLATINA (1826)

NOME	TIPO	TRIPULAÇÃO	CANHÕES
<i>Pedro I</i>	Nau	600	74
<i>Piranga</i>	Fragata	380	62
<i>Dona Francisca</i>	Fragata	270	40
<i>Niterói</i>	Fragata	240	40
<i>Tétis</i>	Fragata	+ou -200	30
<i>Imperatriz</i>	Fragata	450	62
<i>Isabel</i>	Fragata	420	62
<i>Paula</i>	Fragata	380	50
<i>Paraguassu</i>	Fragata	360	48
<i>Maria da Glória</i>	Corveta	230	28
<i>Liberal</i>	Corveta	150	24
<i>Maceió</i>	Corveta	140	20
<i>Carioca</i>	Corveta	180	24
<i>Duquesa de Goiás</i>	Corveta	120	20
<i>Itaparica</i>	Corveta	140	22
<i>Jurujuba</i>	Corveta	150	24
<i>Príncipe Imperial</i>	Lugre	90	10
<i>Cacique</i>	Brigue	120	18
<i>Real Pedro</i>	Brigue	85	14
<i>Caboclo</i>	Brigue	120	18
<i>Guarani</i>	Brigue	90	16
<i>Atrevido</i>	Brigue	40	6
<i>Atlante</i>	Brigue	70	10
<i>Rio da Prata</i>	Brigue	85	14
<i>Beaurepaire</i>	Brigue	120	18
<i>Independência ou Morte</i>	Brigue	100	18
<i>D. Januária</i>	Brigue	80	12
<i>Pará</i>	Brigue	65	8
<i>Patagônia</i>	Brigue	s/d	s/d
<i>Pirajá</i>	Brigue	120	18
<i>Real João</i>	Brigue	85	14
<i>Vinte e Nove de Agosto</i>	Brigue	95	18
<i>Maranhão</i>	Brigue	120	18
<i>Pampeiro</i>	Brigue	120	18
<i>Alcântara</i>	Escuna	20	2
<i>Bertioga</i>	Escuna	40	8
<i>Carioca</i>	Escuna	50	s/d

BICENTENÁRIO DA ESQUADRA: Os Primeiros 200 Anos – Parte II

<i>Seis de Fevereiro</i>	Escuna	+ou-50	s/d
<i>Isabel Maria</i>	Escuna	65	6
<i>Carolina</i>	Escuna	20	1
<i>Oriental</i>	Escuna	60	11
<i>Carlota</i>	Escuna	+ou-50	s/d
<i>Conceição</i>	Escuna	25	2
<i>Maria da Glória</i>	Escuna	30	2
<i>Constança</i>	Escuna	40	6
<i>D. Paula</i>	Escuna	20	2
<i>Dois de Julho</i>	Escuna	50	4
<i>Ismênia</i>	Escuna	50	6
<i>Itaparica</i>	Escuna	25	2
<i>Leal Paulistana</i>	Escuna	50	8
<i>Leopoldina</i>	Escuna	80	12
<i>Liberdade do Sul</i>	Escuna	20	1
<i>Maria Tereza</i>	Escuna	20	2
<i>Providência</i>	Escuna	25	2
<i>Primeiro de Dezembro</i>	Escuna	25	2
<i>Sete de Março</i>	Escuna	15	1
<i>Felipe Camarão</i>	Escuna	20	1
<i>Vitória da Colônia</i>	Escuna	26	2
<i>Barcas-Canhoneiras</i>	33 unidades	529	39
<i>Cúteres</i>	2 unidades	40	2
<i>Lanchas</i>	3 unidades	65	7
<i>Correios</i>	16 unidades	368	20
<i>Transportes</i>	9 unidades	135	-
TOTAL		7. 823 homens	1.091 canhões

Fonte: MARTINS, Hélio, BOITEUX, Lucas. “Campanha Naval na Guerra da Cisplatina”. In: GUEDES, Max Justo. *História Naval Brasileira*, v. 3, T.1, Rio de Janeiro: SDM, 2002, p. 84 e PEREIRA, José Rodrigues. *Campanhas Navais 1807-1823*. Lisboa: Tribuna, 2005, p. 230.

APÊNDICE D

ESQUADRA BRASILEIRA NA SEGUNDA FASE DA GUERRA DO PARAGUAI
(MARÇO DE 1866)

Comandante em Chefe – Vice-Almirante Joaquim Marques Lisboa, Visconde de Tamandaré

Chefe do Estado-Maior – Chefe de Divisão Francisco Manuel Barroso da Silva

1ª Divisão – Capitão de Mar e Guerra Elizário Antônio dos Santos

2ª Divisão – Capitão de Mar e Guerra José Maria Rodrigues

3ª Divisão – Capitão de Mar e Guerra Francisco Cordeiro Torres e Alvim

NOME	TIPO	COMANDANTE	CANHÕES
<i>Amazonas</i>	Fragata	CF Theotônio de Brito	6
<i>Brasil</i>	Encouraçado	CMG Subrá	9
<i>Bahia</i>	Encouraçado	CF Rodrigues da Costa	2
<i>Tamandaré</i>	Encouraçado	1T Mariz e Barros	4
<i>Barroso</i>	Encouraçado	1T Salgado	6
<i>Parnahyba</i>	Canhoneira	CT Abreu	7
<i>Belmonte</i>	Canhoneira	CT Piquet	8
<i>Beberibe</i>	Canhoneira	CF Delfim de Carvalho	7
<i>Araguary</i>	Canhoneira	1T Hoohholtz	4
<i>Itajahy</i>	Canhoneira	1T Carneiro da Rocha	4
<i>Magé</i>	Canhoneira	CT Mamede Simões	7
<i>Ivahy</i>	Canhoneira	1T Pereira dos Santos	6
<i>Mearim</i>	Canhoneira	CT Elizário Barbosa	7
<i>Araguari</i>	Canhoneira	1T Fernandes Pinheiro	6
<i>Iguatemy</i>	Canhoneira	1T Alves Nogueira	5
<i>Ipiranga</i>	Canhoneira	1T Freitas	7
<i>Greenhalgh</i>	Canhoneira	1T Neto de Mendonça	2
<i>Henrique Martins</i>	Canhoneira	1T Jerônimo Gonçalves	2
<i>Maracanã</i>	Canhoneira	1T Gonçalves Duarte	s/dados
<i>Chuy</i>	Aviso	1T Marques Guimarães	1
<i>Onze de Junho</i>	Aviso	1T Cortez	2
<i>Lindoya</i>	Aviso	2T Antonio Joaquim	1
<i>Voluntário</i>	Aviso	s/comte	0
<i>General Ozorio</i>	Aviso	s/comte	0
<i>Apa</i>	Transporte	CT Graça	2
<i>Marcílio Dias</i>	Transporte	1T José Alvim	3
<i>Isabel</i>	Transporte	CT Faria	2
<i>Prinzeza de Joinville</i>	Transporte	1T Collatino Marques	2
<i>Iguassu</i>	Transporte	1T Cunha Couto	4
<i>Igurey</i>	Vapor	Piloto Serpa	s/dados
<i>Outros Meios</i>	Sete Transportes s/ armto	XXX	s/dados
TOTAL	37 navios		116 canhões

Fonte: PRETO, Visconde de Ouro. *Marinha d'outrora*. Rio de Janeiro: Livraria Moderna, 1884, p. 213.

APÊNDICE E

ESQUADRA BRASILEIRA DA QUARTA FASE DA GUERRA DO PARAGUAI (JAN 1867)

Comandante em Chefe – Vice-Almirante Joaquim José Ignácio
Chefe do Estado-Maior – Capitão de Mar e Guerra – Eliziário Antonio dos Santos

Comandante da 1ª Divisão: Capitão de Mar e Guerra Eliziário Antonio dos Santos

- Encouraçado *Lima Barros*;
- Encouraçado *Brazil*;
- Canhoneira *Beberibe*;
- Canhoneira *Magé*;
- Canhoneira *Recife*;
- Canhoneira *Ivahy*;
- Canhoneira *Henrique Martins*;
- Canhoneira *Itajahy*;
- Canhoneira *Greenhalgh*;
- Canhoneira *Maracanã*;
- Bombardeira *Pedro Affonso*;
- Bombardeira *Forte de Coimbra*;
- Patacho *Iguassu*; e
- Todos os transportes, chatas e avisos.

Comandante da 2ª Divisão: Capitão de Mar e Guerra José Maria Rodrigues

- Encouraçado *Silvado*;
- Encouraçado *Herval*;
- Encouraçado *Cabral*;
- Encouraçado *Barroso*;
- Canhoneira *Belmonte*;
- Canhoneira *Iguatemy*; e
- Canhoneira *Ipiranga*.

Comandante da 3ª Divisão: Capitão de Mar e Guerra Francisco Cordeiro Torres e Alvim

- Encouraçado *Bahia*;
- Encouraçado *Mariz e Barros*;
- Encouraçado *Colombo*;
- Encouraçado *Tamandaré*;
- Canhoneira *Parnahyba*;
- Canhoneira *Mearim*; e
- Canhoneira *Araguay*.

Comandante da 4ª Divisão: Capitão de Fragata Victorio José Barboza de Lomba

- Vapor *Taquary*; e
- Vapor *Tramandahy*.

Total: 29 navios maiores, nove menores, com 186 bocas de fogo e 4.037 homens.

Fonte: PRETO, Ouro Visconde de. *A Marinha d'Outrora*. Rio de Janeiro: Moderna, 1894, p. 287 e SILVA, Theotonio Meirelles da. *História Naval Brasileira*.. Rio de Janeiro: Garnier, 1884, p. 317.