

DA MARINHA DE PORTUGAL FORMA-SE UMA MARINHA PARA O BRASIL, 1807 a 1823*

ARMANDO DE SENNA BITTENCOURT
Vice-Almirante (EN-RM1)

Ao projetar a exposição de longo prazo do Museu Naval no Rio de Janeiro, evitou-se, propositalmente, que o tema se limitasse à História da Marinha do Brasil. Ela não existia antes de 7 de setembro de 1822, data da Proclamação da Independência pelo Príncipe D. Pedro. Buscar sua origem em 1614, quando uma flotilha de cara-velas e caravelões partiu de Pernambuco para combater e expulsar os franceses que haviam se estabelecido no Maranhão, sob o comando de Jerônimo de Albuquerque, nascido no Brasil, filho de uma mulher indígena com um português, é, no mínimo, risível. Não existia a nacionalidade brasileira, nessa época, e o acontecimento não teve continuidade que o justifique como marco inicial.

Considera-se que uma Marinha é um serviço permanente de defesa de um país, que conta com navios de guerra tripulados por profissionais e que é apoiado por uma infraestrutura técnica e administrativa. Muitas das Marinhas europeias somente se organizaram como tal no século XVIII, ou até mais tarde.

No Rio de Janeiro, escolheu-se como tema do Museu Naval "O Poder Naval na Formação do Brasil". Assim, enfatiza-se toda a importância do poder naval – seja português, espanhol ou brasileiro –, para que se formasse, a partir de 1500, e mantivesse unido o que deu origem ao Brasil; um grande país, rico em recursos naturais, território de uma nação em que se fala um único idioma, o português. Essa é a princi-

* N.R.: Palestra proferida em 28 de novembro de 2007, na Academia de Marinha, em Lisboa, por ocasião das Jornadas Comemorativas da Partida da Família Real para o Brasil, 1807-2007.

pal herança que os brasileiros receberam de seus antepassados, e ela tem que ser lembrada e focalizada na História do Brasil.

Esse tema possibilita também que se fuja da possibilidade de apresentar a Marinha brasileira como algo que nasceu jovem, em 1822. Ela se formou de parte da Marinha de Portugal e quando foi criada já era adulta e cultuava tradições; a maioria de seus navios e pessoal de todos os postos era de origem portuguesa; já existiam há séculos arsenais capazes de construir e manter navios no Brasil; a Escola Naval que lá está,

no Rio de Janeiro, é a Academia Real de Guardas-Marinha – que se originou da Companhia Real de Guardas-Marinha, fundada em 1782 –, que saiu de Portugal em 1807 com D. João e lá ficou; e os Fuzileiros Navais brasileiros, que comemorarão seus 200 anos em 2008, por considerarem sua criação como a data em que desembarcaram no Brasil com D. João, como Brigada Real da Marinha, já serviam nos navios portugueses há vários anos e tinham pisado terras brasileiras diversas vezes antes.

A transferência, em 1807, do Governo de Lisboa para o Rio de Janeiro, onde se instalou de 1808 a 1821, está na origem da transição de parte da Marinha de Portugal para o que passou a ser, em 1822, a Marinha do Brasil. Tudo se inicia, portanto, quando D. João decidiu, há duzentos anos, atravessar o Oceano Atlântico para preservar seu império colonial, que, de outra forma, seria per-

dido, como foi o espanhol; muito provavelmente, também, fracionando-se em vários países independentes.

Na última década do século XVIII, a Marinha de Portugal era relativamente importante na Europa e tinha um elevado nível de operacionalidade. Os registros de sua participação em operações com outras Marinhas atestam seu bom aprestamento. Algumas dificuldades, principalmente causadas pela instabilidade política do início do século XIX, fizeram com que decaísse um pouco até 1807, mas ainda representa-

va um poder naval notável, e sua captura foi um dos propósitos frustrados da invasão de Portugal pelas forças comandadas por Junot. (5:82-83)

A frota portuguesa que deixou Portugal em 29 de novembro de 1807 era composta de 23 navios de guerra e 31 navios mercantes. Esses navios de guerra eram: 8 naus – navios de linha, fortemente armados, com 64 a 90 peças de artilharia; 4 fragatas – com 40 a 48 peças; 5 briges – de dois mastros, arma-

dos com 18 a 24 peças; e navios menores: 3 escunas e 3 charruas (3:15). Deles, a *Nau Martim de Freitas*, de 64 peças, passaria mais tarde para a Marinha do Brasil, tornando-se a capitânia da Esquadra brasileira, rebatizada como *Pedro I*. Diversos dos oficiais embarcados nessa frota permaneceram e se tornaram importantes na História Naval do Brasil. Podem-se citar alguns exemplos, como o Chefe-de-Esquadra Rodrigo Pinto Guedes, futuro Barão do Rio

Considera-se que uma Marinha é um serviço permanente de defesa de um país, que conta com navios de guerra tripulados por profissionais e que é apoiado por uma infraestrutura técnica e administrativa. Muitas das Marinhas européias somente se organizaram como tal no século XVIII, ou até mais tarde

da Prata, que comandava, então, a Brigada Real da Marinha – sendo, portanto, considerado o primeiro comandante do Corpo de Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil – e, depois, comandou as forças navais brasileiras na Guerra Cisplatina; seu antecessor, de menor êxito nessa guerra, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Rodrigo José Ferreira Lobo; o Primeiro-Tenente Luís da Cunha Moreira, futuro Visconde de Cabo Frio e primeiro ministro e secretário de estado dos negócios da Marinha do Brasil; o Segundo-Tenente Teodoro Beaurepaire, que, mais tarde, seria almirante (2:326-331). Destaca-se, também, um passageiro, um

menino de três anos, Francisco Manoel Barroso da Silva, nascido em Lisboa e filho de um oficial artilheiro da Brigada Real da Marinha, que, muitos anos mais tarde, em 1865, comandaria uma força naval brasileira e venceria uma batalha decisiva no Rio Paraná, durante a Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, tornando-se um dos he-

róis da Marinha do Brasil, o Almirante Barroso, Barão do Amazonas. A Academia Real de Guardas-Marinha embarcou na *Nau D. Henrique* – alunos e mestres. A Academia e sua biblioteca ficaram no Brasil.

Após arribar em Salvador, Bahia, D. João abriu os portos brasileiros a todas as nações amigas, em 28 de janeiro de 1808. Frustrou os planos da Grã-Bretanha de substituir Portugal no monopólio do comércio com o Brasil e iniciou um processo em que, aos poucos, o Brasil passou de colônia a uma situação de igualdade com Portugal, ao ser finalmente elevado a Reino Unido,

em 1815. Essa situação de reino satisfazia a maioria da elite das pessoas que viviam no Brasil, nascidas na terra ou em Portugal. A “Revolução Brasílica”, que levou à Independência, somente ganhou apoio suficiente para operar esta mudança, arriscadíssima, quando o Governo Liberal, que se formou em continuação à Revolução iniciada no Porto, em 1820, resolveu fazer com que o Brasil retornasse à condição de colônia, revogando a legislação que o havia transformado em reino. A presença do Príncipe D. Pedro e sua concordância, no progredir da crise, de liderar o movimento e proclamar a Independência torna-

ram tudo mais fácil e viabilizou-se assim a possibilidade de manter independente e unido o grande território nacional brasileiro.

O Brasil, nessa época, assemelhava-se mais a um arquipélago do que a um país de território contínuo. As diversas regiões de colonização estavam praticamente isoladas por terra, por falta de estradas entre elas ou de

boas estradas, quando as havia. Essas principais regiões eram o Sudeste, com o Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais; o Leste, com a Bahia; o Nordeste, com Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e outras províncias; o Sul, com o Rio Grande do Sul e a Cisplatina (futuro Uruguai); e o Norte, com o Pará e o Maranhão. Esta última região tinha mais facilidade para se comunicar com a Europa do que com o Rio de Janeiro, devido aos ventos predominantes no Oceano Atlântico Sul. Todo o imenso território brasileiro era habitado, em 1822, por uma população de cerca de 4,5 milhões de pessoas (6:67).

A transferência, em 1807, do Governo de Lisboa para o Rio de Janeiro, onde se instalou de 1808 a 1821, está na origem da transição de parte da Marinha de Portugal para o que passou a ser, em 1822, a Marinha do Brasil

O princípio do agravamento da crise ocorreu quando, em 9 de janeiro de 1822, o Príncipe D. Pedro decidiu desobedecer à ordem de Portugal para retornar. Em seguida, fracassaram os esforços empreendidos pelo Governador das Armas do Rio de Janeiro, Tenente-General Jorge de Avellez de Sousa Tavares. Em 8 de fevereiro, D. Pedro, a bordo da Fragata *União*, intimou Avellez a deixar o Brasil, embarcando-o com as tropas que eram fiéis aos interesses de Portugal, no Rio de Janeiro, em navios fretados pelo próprio Príncipe, que seguiram para a Europa. Para comboiar essa frota D. Pedro empregou dois navios de guerra, comandados por oficiais em quem confiava como aliados à sua causa, as Corvetas *Maria da Glória* (comandante, Capitão-de-Mar-e-Guerra Diogo Jorge de Brito) e *Liberal* (comandante, Capitão-Tenente José Bernardino Correia de Campos). Iniciava-se a cisão da Marinha de Portugal. Dois dos transportes, no entanto, escaparam da escolta e rumaram para Salvador, com reforços para as tropas portuguesas, que lá estavam.

A tentativa seguinte de fazer D. Pedro alterar sua decisão de permanecer no Brasil, pela força naval comandada pelo Chefe-de-Divisão Maximiliano de Sousa, também fracassou. Ao chegar ao Rio de Janeiro, permaneceu sob a ameaça dos canhões das fortalezas e da Fragata *União* e, depois, obedeceu ao príncipe, partindo de volta para Portugal. Deixou, no entanto, uma fragata, que ficou a serviço de D. Pedro; a *Real Carolina*.

Após arribar em Salvador, Bahia, D. João abriu os portos brasileiros a todas as nações amigas, em 28 de janeiro de 1808. Frustrou os planos da Grã-Bretanha de substituir Portugal no monopólio do comércio com o Brasil e iniciou um processo em que, aos poucos, o Brasil passou de colônia a uma situação de igualdade com Portugal

Existiam, porém, forças que não apoiavam o Príncipe, na Bahia e na Cisplatina. As províncias do Pará, Maranhão e Piauí também se mantinham fiéis a Portugal. Outras estavam indecisas. Pernambuco aderiu à causa de D. Pedro em junho de 1822 e a Paraíba, logo depois. Na Bahia já havia luta armada desde fevereiro; o Brigadeiro Madeira de Mello conseguira consolidar sua posição em Salvador, mas os rebeldes, fiéis a D. Pedro, dominavam o interior da província.

No Rio de Janeiro, D. Pedro formou um Governo, chefiado por José Bonifácio, de onde enviavam reforços para seus aliados.

Em julho partiu uma força naval sob o comando do Chefe-de-Divisão Rodrigo de Lamare, composta pela Fragata *União*, Corvetas *Maria da Glória* e *Liberal* e pelo Brigue *Reino Unido*. Levava para a Bahia reforços e o General Pierre Labatut, para lá comandar as tropas. A força naval portuguesa saiu de Salvador e impediu que De Lamare fizesse o desembarque na Bahia. Concorreu para isso uma rebelião de marinheiros portugueses a bordo dos navios fiéis

a D. Pedro. A força, então, rumou para Alagoas, onde Labatut e as tropas desembarcaram. De Lamare, após reabastecer em Pernambuco, decidiu regressar ao Rio de Janeiro, principalmente devido à pouca confiança que passou a depositar nos marinheiros (6:68).

Ficou óbvio, com a escalada da crise para uma situação de revolta, que acabou

levando à Proclamação da Independência, em 7 de setembro de 1822, que seria necessário formar rapidamente uma marinha para propagar essa independência além da região Sudeste. Felizmente para o Brasil, D. Pedro se assessorou de pessoas competentes e fiéis, como José Bonifácio de Andrada e Silva e Felisberto Caldeira Brandt Pontes, que tinham o propósito de manter unido o território de colonização portuguesa da América.

Existia no Brasil uma infra-estrutura de arsenais de marinha, fundamental para que fosse possível manter os navios em operação, realizando a manutenção necessária e reparando avarias, e, também, para construir novos. O melhor deles, como construtor, era o da Bahia, que estava em território que continuava nas mãos de tropas fiéis a Portugal. Coube então ao Arsenal do Rio de Janeiro (ou da Corte) recuperar os navios de origem portuguesa, que ficaram, pois alguns estavam inaproveitáveis. O próprio D.

Pedro dedicou sua atenção às obras. Conta-se que, todas as manhãs, verificava pessoalmente o andamento das reparações e, algumas vezes, trazia consigo D^a. Leopoldina. Percorriam animadamente o Arsenal e as obras e, muito provavelmente, essa atenção contribuiu para a produtividade e para o bom resultado que foi alcançado.

Aos poucos a esquadra brasileira foi se tornando capaz. Adquiriram-se mais navios, inclusive com a ajuda de uma subscrição nacional. Em 10 de novembro de 1822,

partiram para Montevidéu sete navios brasileiros sob o comando de David Jewett, um oficial norte-americano contratado, para retirar de lá as tropas portuguesas que mantinham a Província Cisplatina leal a Portugal. Quando lá chegaram, essas tropas se negaram a embarcar, preferindo manter a posição contrária à Independência. Depois de regressar ao Rio de Janeiro, no início de 1823, os navios seguiram para Alagoas com mais reforços para as forças brasileiras que combatiam os portugueses na Bahia. Esses primeiros navios da Marinha do Brasil eram: as Fragatas *União* (depois rebatizada com o nome de *Piranga*) e *Real Carolina* (depois *Paraguacu*); as Corvetas *Maria da Glória* (adquirida do Chile, ainda pelo Governo português, após arribar no Rio de Janeiro, porém de origem norte-americana), *Liberal* (ex-*Gaivota*) e *Cabo-clo* (adquirido por D. Pedro de David Jewett, ex-*Maipu*); e os Brigues-Escuna *Real Pedro* (manteve o nome que tinha na Marinha de Portugal)

e *Leopoldina* (ex-*Reino Unido*, depois *Cacique*). Mais tarde, a eles se juntaram a Nau *Pedro I* (ex-*Martins de Freitas*); a Fragata *Niterói* (ex-*Sucesso*); o Brigue *Guarani* (adquirido em 1823, de Brown Watson, ex-*Nightingale*); e as Escunas *Atalanta* (adquirida por Labatut em Salvador), *Real* e *Rio da Plata* (adquirida em Montevidéu pelo Barão de Laguna). Havia, também, mais oito escunas no Rio da Prata, quatro no Rio de Janeiro (*Leopoldina*, *Independência* ou *Morte*,

A presença do Príncipe D. Pedro e sua concordância, no progredir da crise, de liderar o movimento e proclamar a Independência tornaram tudo mais fácil e viabilizou-se assim a possibilidade de manter independente e unido o grande território nacional brasileiro

e *Leopoldina* (ex-*Reino Unido*, depois *Cacique*). Mais tarde, a eles se juntaram a Nau *Pedro I* (ex-*Martins de Freitas*); a Fragata *Niterói* (ex-*Sucesso*); o Brigue *Guarani* (adquirido em 1823, de Brown Watson, ex-*Nightingale*); e as Escunas *Atalanta* (adquirida por Labatut em Salvador), *Real* e *Rio da Plata* (adquirida em Montevidéu pelo Barão de Laguna). Havia, também, mais oito escunas no Rio da Prata, quatro no Rio de Janeiro (*Leopoldina*, *Independência* ou *Morte*,

Carlota e Catarina), doze transportes e canhoneiras.

Foi nomeado, por decreto de 28 de outubro de 1822, assinado por D. Pedro, o ministro e secretário de estado dos negócios da Marinha, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Luís da Cunha Moreira, nascido no Brasil, filho de um oficial da Marinha de Portugal, homônimo, que viera comandando a fragata *Golfinho* em 1807/08. Era um bom oficial, que ganhara sua experiência inicial na Marinha portuguesa, combatendo nas Guerras Napoleônicas no Hemisfério Norte. Ele também participara, após a chegada da Família Real ao Brasil, da ocupação de Caiena (1809) e da anexação da província Cisplatina (1817). Tinha pela frente, no entanto, a difícil tarefa de organizar o abastecimento e a manutenção de uma Marinha, dando-lhe condições ao menos aceitáveis para cumprir sua importante missão. Contava, para isso, com recursos financeiros, materiais e humanos muito precários.

O maior problema foi de pessoal para as tripulações. Juraram fidelidade ao Imperador D. Pedro I, após sua coroação, em 1º de dezembro de 1822, vários oficiais da Marinha de Portugal, dos quais 9 capitães-de-mar-e-guerra; 21 capitães-de-fragata; 18 capitães-tenentes; 15 primeiros-tenentes; e 28 segundos-tenentes. Dos 22 guardas-marinha, regressaram 8 para Portugal, e dos 39 aspirantes, regressaram 22 (5:94).

Alguns dos portugueses que permaneceram no Brasil e até aderiram à Independência, apenas o fizeram por terem lá suas propriedades, ou mesmo suas famílias. Não estavam motivados para lutar contra seus patrícios e, portanto, não eram confiáveis. Além disso, é importante observar que, se houvesse uma reconciliação, talvez o Príncipe fosse perdoado, mas os portugueses que se empenhassem exageradamente a favor da causa provavelmente sofreriam as consequências por seus atos. Formavam,

no entanto, a maior parte das tripulações dos navios brasileiros, que teriam que entrar, mais cedo ou mais tarde, em combate contra as forças navais portuguesas.

A melhor solução encontrada foi a de contratar oficiais e marinheiros estrangeiros que, após as Guerras Napoleônicas, estavam disponíveis e prontos para continuar a guerrear. D. Pedro, José Bonifácio e Caldeira Brandt tiveram logo a percepção dessa solução e começaram a tomar providências.

Tanto José Bonifácio quanto Caldeira Brandt são personagens notáveis da História do Brasil. José Bonifácio é o "Patriarca da Independência", e sua atuação é bem conhecida. Caldeira Brandt, futuro Marquês de Barbacena, nasceu em Minas Gerais, cursou a Academia Real de Guardas-Marinha, em Lisboa, e passou por uma rápida carreira de Oficial de Marinha. Depois, pediu transferência para o Exército português e serviu em Angola, na África, inclusive comandando navios contra corsários estrangeiros. Mais tarde, em 1808, Caldeira Brandt chegou com a Família Real no Brasil. Por ser uma pessoa de destaque, no posto de general, com o título de marechal graduado, envolveu-se nos acontecimentos políticos brasileiros anteriores à Independência; declarou-se, então, contrário às pretensões portuguesas a ponto de ser favorável à separação. Devido ao forte antagonismo de alguns dos portugueses que residiam no Brasil, resolveu exilar-se voluntariamente na Inglaterra, em 1821. Manteve, porém, contato com José Bonifácio, que o encarregou de muitas tarefas importantes para que o Brasil estivesse preparado para o momento em que ocorresse sua independência. Foi, então, nomeado, por decreto assinado por José Bonifácio e rubricado pelo Príncipe, em 12 de agosto de 1822, encarregado de negócios do Brasil junto de sua majestade britânica, o que era inusitado, mesmo se o Brasil ainda fosse considerado Reino Unido. Isto criou uma situação muito complicada,

mas eles sabiam que Caldeira Brandt, com seu prestígio e com o relacionamento pessoal que mantinha com o ministro Canning e outras autoridades britânicas, seria capaz de fazer o que era possível. Logo após o Grito do Ipiranga, quando o Império do Brasil ainda não estava reconhecido pela Grã-Bretanha, a situação ficou ainda mais difícil para ele. Não foi possível, também, enviar-lhe recursos financeiros do Brasil, o que não o impediu de agir usando seu próprio dinheiro, o de amigos e o crédito que obtinha no exterior.

Coube a Caldeira Brandt recrutar e fazer viajar para o Brasil marinheiros e oficiais estrangeiros. Recrutou cerca de 550 estrangeiros para a Marinha, em sua maioria britânicos.

Convidou-se Alexander Thomas Cochrane (1775-1860), por sugestão de Caldeira Brandt em carta para José Bonifácio, para comandar a Esquadra brasileira. Ele ficara famoso por seus feitos nas Guerras Napoleônicas, servindo como comandante de pequenos navios e fragatas na Marinha Real britânica. Era brilhante no mar, um grande tático, criativo, destemido, um formidável

guerreiro. Uma vez, em 1801, comandando uma escuna, a *Speedy*, abordou e aprisionou uma fragata espanhola, a *Gamo*, que tinha uma tripulação, em número, seis vezes superior à sua. Mais tarde, comandando as fragatas *Pallas* e depois a *Imperieuse*, participou de ações que o tornaram conhecido internacionalmente, um herói dos mares. Até Napoleão Bonaparte o respeitava. Sua agressividade nos combates no mar ficou na História. Considerava como o melhor conselho que recebera

na vida o que o Almirante Horacio Nelson uma vez lhe disse, em um encontro em Palermo, na Itália, quando ele, um jovem tenente, tentara mostrar conhecimentos de tática e manobras: "Despreze as manobras, sempre vá direto ao inimigo." Naquele momento do convite brasileiro, ele estava no Chile, onde comandara, com êxito, as forças navais chilenas contra os espanhóis, nas lutas da independência. Era muito competente, tinha grandes qualidades e sua escolha foi, sem dúvida, muito importante.

Como pessoa, Cochrane, no entanto, podia ser fascinante ou desagradável. Conhecer sua personalidade é importante para entender os fatos que ocorreram nessa fase da formação da Marinha do Brasil. Ele é uma

O Almirante Nelson disse a Cochrane, em um encontro em Palermo, na Itália, quando ele, um jovem tenente, tentara mostrar conhecimentos de tática e manobras: "Despreze as manobras, sempre vá direto ao inimigo."

"figura polêmica", como mostrado pelo Almirante Helio Leoncio Martins, em seu livro sobre o Almirante Lorde Cochrane (ref. 4). Ele, resumidamente, o descreve como "agressivo, orgulhoso, indisciplinado, sempre desconfiado de seus superiores, contra os quais se opunha normalmente, ansioso por ganhos, criava, com suas reações, mal-estar

por onde passava, mesmo quando defendia causas justas". A partir de 1817, comandou, sucessivamente, as Marinhas do Chile, Brasil e Grécia, com excelentes resultados nas respectivas guerras de independência, mas sempre desentendendo-se por alguma razão com seus superiores.

Cochrane chegou ao Rio de Janeiro no dia 13 de março de 1823, a bordo do Brigue *Colonel Allen*. Trouxe do Chile quatro de seus oficiais, entre eles John Pascoe Grenfell, que, depois da Guerra da Independência,

permaneceu na Marinha do Brasil. Veio, também, no mesmo navio, Maria Graham, uma inglesa, filha de um almirante (Lord Dundas) e viúva de um comandante de navio de guerra britânico que falecera no Chile. Maria, que era amiga de Cochrane e tinha por ele uma grande admiração, viveu alguns anos no Rio de Janeiro, foi preceptora de D. Maria II de Portugal e publicou um diário de sua viagem ao Brasil. Nele, ela registra que, nesse dia em que chegou ao Rio, continuava na Bahia a luta contra as tropas portuguesas comandadas pelo General Madeira de Mello. Relatou também que a *Nau Pedro I*, que ela diz que estava armada com 73

peças, havia terminado seus reparos no dia anterior; a *Fragata Real Carolina* estava com a tripulação incompleta; a *Fragata Piranga*, comandada por David Jewett, precisava reparar o revestimento de cobre do casco; a *Fragata Niterói*, comandada pelo inglês John Taylor, era “pesada” (lenta); e a *Maria da Glória*, comandada por Teodoro Beaupaire, era uma “bela corveta”. Comenta, também, que havia grande dificuldade

de para recrutar tripulantes e confirma que não se confiava nos portugueses que haviam ficado no Brasil, porque alguns permaneceram por conveniência e tinham reservas quanto a lutar contra Portugal. Cochrane assumiu o comando da Esquadra em 21 de março, como Primeiro-Almirante da Marinha do Brasil, o que lhe dava precedência sobre todos os outros, e içou seu pavilhão na *Nau Pedro I*. O cargo de Primeiro-Almirante, evidentemente, fora

inventado para resolver um impasse na negociação de sua contratação.

No dia 1^o de abril, de sua casa no Outeiro da Glória, Maria Graham viu os navios da força naval comandada pelo Almirante Cochrane – a *Nau Pedro I*, a *Fragata Piranga*, as *Corvetas Liberal e Maria da Glória* e os *Brigues Real Pedro e Guarani* – saírem à barra do Rio de Janeiro, com a Fortaleza de Santa Cruz salvando, com destino à Bahia. Era um dia chuvoso, ela nos descreve a cena: “...o sol rompeu por detrás de uma nuvem e o jorro de luz amarela e brilhante desceu sobre o mar por trás dos navios. Parecia então que eles flutuavam na glória...”. Ela assistiu a um dos acontecimentos fundamentais da História do Brasil, a saída de parte da esquadra que garantiria a unidade nacional – que ela, Maria, como a maioria dos estrangeiros, não acreditava ser duradoura.

A *Fragata Niterói* saiu no dia 12. Maria não gostava do Capitão-de-Fragata John Taylor, seu comandante. Ele, ao ingressar na Marinha do Bra-

sil, foi considerado desertor pela Marinha Real britânica. Além disso, casou-se com uma brasileira, D^a. Maria Teresa da Fonseca Costa, de família rica e influente. Fez carreira na Marinha do Brasil, era um bom oficial na opinião de Cochrane, chegou ao posto de Vice-Almirante em 1851 e, sem dúvida, é um dos personagens importantes da História Naval brasileira. A bordo da *Niterói*, seguia como voluntário um jovem de 15 anos, Joaquim Marques Lisboa, filho

A bordo da *Niterói*, seguia como voluntário um jovem de 15 anos, Joaquim Marques Lisboa, filho de portugueses, que, muitos anos depois, tornou-se o Almirante Marquês de Tamandaré, Patrono da Marinha do Brasil. Neste ano de 2007, comemoram-se seus 200 anos de nascimento

de portugueses, que, muitos anos depois, tornou-se o Almirante Marquês de Tamandaré, Patrono da Marinha do Brasil. Neste ano de 2007, comemoram-se seus 200 anos de nascimento.

Tudo foi praticamente resolvido em menos de oito meses após Cochrane assumir o comando da Esquadra brasileira. Resolvido por ele o problema, na Bahia e no Norte, foi possível concentrar esforços na Cisplatina e obter a rendição das forças leais a Portugal, em 18 de novembro de 1823.

Em seguida, travou-se uma difícil “batalha” diplomática para obter o reconhecimento da Independência do Brasil, por

Portugal e pela Grã-Bretanha, o que somente foi conseguido em 1825. O fato consumado do território nacional totalmente adepto da causa da Independência, obtido eficazmente pela ação da Marinha, que se formou de parte da Marinha de Portugal, muito contribuiu para a unidade do território brasileiro. Depois, essa Marinha, que nasceu pronta, muito realizou para manter essa unidade e para defender o Brasil – atuando contra agressores, empregada como instrumento da política nacional e dissuadindo o uso da força em respaldo de interesses conflitantes com os da nação brasileira.

☐ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA> História do Brasil; História da Marinha do Brasil; História da Marinha de Portugal; D. João VI; D. Pedro I;

REFERÊNCIAS

- 1 – AGUIAR, Antônio Augusto de. A Vida do Marquês de Barbacena. Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1896.
- 2 – ESPARTEIRO, Antônio Marques. Transmigração da Família Real para o Brasil – A Viagem, in História Naval Brasileira, Segundo Volume, Tomo II. Marinha do Brasil, Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1979;
- 3 – GRAHAM, Maria.
- 4 – MARTINS, Helio Leoncio. Almirante Lorde Cochrane: uma Figura Polêmica. Clube Naval, Editora Arpepp, Rio de Janeiro, 1997.
- 5 – PEREIRA, José Rodrigues. Campanhas Navais 1807-1823, Volume II – A Armada e o Brasil – A Marinha Portuguesa no Tempo de Napoleão. Tribuna da História, Lisboa, 2005.
- 6 – VALLE, Brian. A Formação da Marinha do Brasil, in História Naval Brasileira, Terceiro Volume, Tomo I. Marinha do Brasil, Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro, 2002.



Biblioteca da Marinha, na rota das grandes navegações



Rua Mayrink Veiga, 28
Tel: (0XX-21) 2516-8784
(Fax) 2516-9654

Um mundo ainda desconhecido, mas marcado pela audácia de homens de espírito aventureiro. Antigas rotas marítimas, definidas pelas constelações, guiavam esses homens a mares distantes. Assim era no tempo da descoberta das Américas. Conheça mais sobre os mares dos grandes navegadores da História e viaje a uma época em que piratas e corsários cruzavam os oceanos.

A Biblioteca da Marinha, na Seção de Mapoteca, possui uma coleção de cartas náuticas dos séculos XVII e XVIII e, na Seção de Obras Raras, livros sobre diversos assuntos, especialmente científicos, além de uma coleção de álbuns e outras de roteiros de navegação, incluindo obras do século XVI.

Com um acervo de aproximadamente 120 mil volumes, a Biblioteca é especializada nas áreas de História Naval, História Geral e do Brasil, além de Cartografia.

Venha navegar pelos séculos. A Biblioteca da Marinha situa-se à Rua Mayrink Veiga, 28 – Centro e funciona de segunda a sexta-feira, das 8h às 16h45min.