



Batimento da quilha da Corveta *Campista* (acervo do Museu Histórico Nacional).

A GUERRA DA INDEPENDÊNCIA

CAPÍTULO II

JOÃO CARLOS GONÇALVES CAMINHA
Vice-Almirante

Ao ser proclamada a Independência, o Brasil já ocupava, em quase toda a extensão, o território onde hoje exerce sua soberania. No Sul, D. João VI havia ocupado a margem esquerda do Rio da Prata numa guerra imprudente e injustificada. O ônus dessa conquista seria transferido em breves anos para o Império recém-formado. Embora no Norte, no Noroeste e no Oeste, restassem muitas demarcações de fronteira a ser feitas com as antigas colônias espanholas, o Brasil em 1822 dispunha de mais de 8 milhões de quilômetros quadrados, ocupando quase metade do continente sul-americano. A guerra que se iniciava contra Portugal, mas que não tivera ainda ações importantes no

campo militar, decidiria sobre uma das maiores transferências de soberania territorial — registradas pela História. Nem o Tratado de Paris de 1763 que consolidou o domínio britânico sobre o Canadá, nem o reconhecimento da independência das 13 colônias americanas em 1783, nem mesmo o esfacelamento progressivo do Império Colonial Espanhol na América representaram uma tão brusca alteração de situação política para as áreas envolvidas. Que essa transferência de soberania sobre tão larga área, escassamente povoada e com poucos vínculos entre seus núcleos habitados se tenha feito sem fracionamento, constitui fato inédito. A História da Marinha de Guerra do Brasil pode expli-

car parcialmente, não em todo, esse evento único que não só marcou para sempre os destinos nacionais como também teve conseqüências profundas em toda a história da América.

Habitavam o Brasil, segundo estimativa de 1819, cerca de 3 milhões e 600 mil pessoas, não incluídos aí os índios selvagens. Da população estimada, cerca de 1 milhão e 100 mil eram escravos. Tal como ainda hoje, mas naquela época de forma ainda mais acentuada, a população se concentrava ao longo do litoral. Quase todas as cidades e vilas importantes do Império recém-formado ou eram à beira-mar ou tinham franco acesso ao oceano, através de rios ou lagoas. Constituíam exceção as Províncias de São Paulo e, principalmente, Minas Gerais.

Na primeira, o movimento das bandeiras conseguira não somente desbravar o interior, mas também de certa forma criar núcleos povoados afastados. Mesmo assim, as cidades principais do planalto paulista não se apartavam muito da Serra do Mar. Na segunda daquelas províncias, a atração do ouro e do diamante fixara no século XVIII uma população relativamente numerosa. Ali havia já alguns núcleos urbanos de certa importância. No todo, portanto, o Brasil humano e econômico começava ao Norte em Manaus, depois descia o Amazonas e encontrava Belém. Dali ganhava o Atlântico, com pontos intermediários em São Luís e Fortaleza, para ter Recife como a capital do Nordeste. Ainda descendo pelo Atlântico, esse Brasil longilíneo tinha pontos intermediários em Maceió e Aracaju, antes de atingir o Recôncavo Baiano, com Salvador, e suas vilas satélites, centro econômico e político mais antigo do País. Depois descendo por dez graus de latitude era quase o vazio mesmo junto do litoral, até encontrar a capital do Império. Do Rio, o Brasil de certa forma se irradiava para o interior, alcançando Minas e São Paulo por estradas precárias, sem dúvida, mas que eram as melhores do País e nas quais funcionava já um sistema de correio e se transportavam as maiores cargas por via terrestre. A esse sistema, pertenciam também Mato Grosso e Goiás,

mas gravitando num mundo diferente e longínquo. Continuando pelo litoral, não muito longe do Rio, Santos fazia sentir sua presença antiga e atuante e depois o vazio recomeçava até atingir as fronteiras mal definidas das planícies do Sul, onde as línguas portuguesa e espanhola não tinham ainda marcado os limites definitivos da nacionalidade. Subindo a Lagoa dos Patos, surgia Porto Alegre, a capital desse outro Brasil dos campos planos do Sul. Não existiam nem Belo Horizonte, nem Goiania, nem as cidades do Triângulo Mineiro, nem as do Oeste de São Paulo, nem Paraná e Santa Catarina, para não citar as das demais províncias. As Cidades de São Paulo e Campinas eram pouco mais do que vilas e Curitiba, um burgo insignificante. Em quase toda essa enorme extensão, o sertão começava junto à praia. Rio de Janeiro com cerca de 100 mil habitantes e Salvador com cerca de 60 mil eram os centros urbanos mais importantes do País. Toda a precária máquina estatal montada nos tempos coloniais, desenvolvida no período do Reino Unido e aproveitada posteriormente pelo Império, tinha seus terminais de controle nas cidades mais importantes do litoral.

Ali também ficavam sediadas as guarnições militares de maiores efetivos. Estrategicamente, pois, não era o Brasil uma grande massa continental mas antes uma faixa territorial de largura variável mas quase sempre estreita, estendendo-se de Manaus a Porto Alegre. Administrativamente, a longa faixa era seccionada, em muitos lugares. Geograficamente, a faixa tinha obstáculos e interrupções, de toda natureza. Assim o Brasil subsistia como unidade política, apenas em função de dois elementos: o primeiro, o sentimento de brasilidade, desenvolvido, de Norte a Sul, no decorrer dos anos, sentimento difícil de compreender, que se tenha formado, dado à diferença de "habitat" e de interesses dos habitantes, somado às diferenças étnicas das populações, e ao, então, baixo índice cultural do povo; o segundo, a linha d'água, doce e salgada, que corria ao longo e por fora de toda a faixa, estabelecendo uma

ligação física, entre as mais várias secções do território.

Em oposição ao Brasil, Portugal era uma nação perfeitamente constituída, desde muitos séculos, com um povo orgulhoso, dotado de forte sentimento nativista, fortalecido pela maior homogeneidade lingüística e racial da Europa. O povo português, porém, mal emergia de uma das maiores crises de sua história. No período anterior à proclamação da Independência do Brasil, viu-se que os dirigentes portugueses tinham como objetivos promover a rivalidade interprovincial do Brasil e conseguir o retorno do Príncipe Regente à Europa. Nenhum desses objetivos fora conseguido. Os brasileiros como um todo revelaram-se menos permeáveis ao desenvolvimento do espírito regionalista do que os habitantes das antigas colônias espanholas e inglesas. Esse espírito havia conduzido ao esfacelamento do antigo Império Espanhol na América e provocaria em poucas décadas a Guerra Civil nos Estados Unidos. No Brasil ele também *causaria* conflitos, mas sem acarretar o aparecimento de novos Estados. Por outro lado, comandavam as ações políticas do novo Império homens de visão que justamente temiam, acima de tudo, o esfacelamento do grande país que se criava com a Independência. Esse temor chegava a fazer com que alguns deles abdicassem de suas convicções republicanas, em benefício da existência de instituições monárquicas por verem na coroa um meio de conservar a união brasileira. Quanto ao retorno do Príncipe Regente, era objetivo agora ultrapassado pelos acontecimentos. Depois da proclamação da independência o objetivo português passou a ser o da manutenção de controle dos pontos chaves do Brasil, ou seja, das principais cidades do litoral. Com a evacuação das tropas de Avilez, e o retorno da expedição Maximiano de Souza, não só o Rio de Janeiro, mas todo o Sul do País escaparam ao controle do Governo de Lisboa. Conservando porém o domínio da Bahia, Portugal estava capacitado a obstar o controle do Norte do País, por parte dos independentes. Além do mais, a Bahia era uma posição bem situada

estrategicamente, para permitir, quando oportuno, a reconquista das regiões perdidas ao Sul.

Após repelir, em junho, a determinação do Príncipe Regente, de regressar a Portugal com a tropa portuguesa sediada na Bahia, e depois dos choques armados, com os partidários da Independência, tratou Madeira de ampliar os seus meios de defesa e ataque. Com esse intuito, ele convocou as milícias e chamou às fileiras os portugueses, em idade militar, os quais não eram poucos, em Salvador; e melhorou as fortificações e fez provisões de mantimentos, no Quartel do Carmo e nos Fortes São Pedro e Barbalho. Em março, conforme se viu, Madeira recebeu um pequeno e inesperado reforço, de 205 soldados, bem equipados, da Divisão Auxiliadora, escapos à vigilância da escolta que comboiava os navios-transporte com aquela divisão, no seu regresso à Europa. Daí por diante, até agosto, os portugueses, na Bahia, só contavam com seus próprios meios; mas os independentes estavam muito desorganizados e sem recursos bélicos, para uma investida de vulto sobre a cidade. Os brasileiros, ainda mais do que os portugueses, necessitavam de reforço e armas. Na corrida que se seguiu, para aumentar efetivos e meios bélicos, os portugueses levaram vantagem, até abril de 1823. Com efeito, embora distante quase 4 mil milhas marítimas, a comunicação, pelo oceano, era franca entre Lisboa e Salvador. Pelo mar, em cumprimento às decisões das Cortes de manter o Brasil, a qualquer custo, começaram a chegar os reforços em tropas e navios, a partir de agosto. Nesse mês, chegaram à Bahia duas corvetas e um navio armado, trazendo cerca de 1200 soldados portugueses, dos quais 100 de cavalaria e 50 artilheiros. A força naval, baseada em Salvador, ficou, assim, constituída por cinco corvetas, dois brigues e uma sumaca armada, além de cinco barcas canhoneiras. As forças de terra, seriam reforçadas, novamente, em fins de outubro, por dois batalhões de infantaria e várias companhias de artilharia. Em abril de 1823, aportavam a Salvador a Nau *D. João VI*, a Fragata *Constituição*, quatro corvetas,

dois brigues, duas escunas e nove barcas, armadas em guerra. Procedendo de Portugal chegou também o Chefe-de-Divisão, João Felix Pereira de Campos, que logo assumiu o comando das forças navais em águas baianas. Além desses meios a força naval portuguesa, na Bahia, contava com um arsenal, no qual estava em final de construção, a *Fragata Constituição*. Enquanto Portugal drenava os seus reservas militares da Europa para a Bahia, onde Madeira com bastante energia mas pouco senso estratégico, os recebia, organizava e empregava, os baianos amealhavam meios para recomeçar a luta; agora, fora das ruas de Salvador. Sob a direção do Conselho de Cachoeira, foi criada uma organização militar e uma organização financeira. Em toda região do Recôncavo reuniu-se ouro, prata e cobre, para cunhar moeda, e retiravam-se os sinos das igrejas, as serpentinas dos alambiques e os pesos das casas de comércio, para se converterem em material de guerra.

Com grande dificuldade, estabeleceu-se contato com o governo do Rio de Janeiro, primeiro, por via de Sergipe, depois, por duas linhas postais regulares; uma via Tijuco, e Vila Rica, em Minas Gerais e a outra via Ilhéus, ao Sul da Província, e Espírito Santo. Por esses caminhos difíceis, fazia-se o entendimento entre os dois governos; e por eles chegavam alguns recursos, inclusive uma tipografia, destinada a prestar bons serviços à causa brasileira. De Pernambuco veio algum socorro aos insurgidos; mas o amparo maior dependia do Sul, da sede do governo central. Destarte, por mais forte que se tornasse a resistência do Recôncavo, a cujo núcleo se agregavam as populações do interior, a luta teria de ser muito demorada, enquanto a retaguarda dos portugueses estivesse garantida pelo mar. A vitória dependia do mar. O oceano, porém, estava sob domínio português. Por ele, os portugueses recebiam reforços numerosos, que desembarcavam, sem embaraços, nos trapiches de Salvador, e que, no dia seguinte, podiam estar na linha de combate. Por ele, os independentes da Bahia só tinham recebido poucos reforços, homens

desembarcados, longe, nas Alagoas, e que chegavam na área das operações, dispersos e exaustos, por longas marchas. Esses levavam semanas para se reconstituírem e se reorganizarem, em unidades com valor combativo. Alguma tropa tinha, também, chegado, por terra, das províncias do Norte; mas o grosso do exército, que se constituía no Recôncavo, provinha de recrutamento efetuado na própria região.

Sem mandar suas tropas fora do perímetro defensivo, estabelecido em torno de Salvador, Madeira permitiu que piquetes e, depois, unidades completas do exército independente se aproximassem da cidade. Em breve, os brasileiros estavam de posse segura do gargalo da península, formada entre a Baía de Todos os Santos e o mar. A estrada mais antiga do Brasil, que partindo de Salvador, segue para o Norte, pela divisa de águas da península, foi assim, cortada pelos brasileiros. Por ela, não mais vieram as boiadas, que haviam dado o nome à estrada. A primeira rota de suprimento da cidade estava jugulada. Da parte alta da península, bem cedo, os independentes se estenderam, numa direção e noutra; por um lado, até as praias tranqüilas, da Baía de Todos os Santos, e pelo outro até às praias batidas pelo mar aberto, nas proximidades de Itapoã. Graças à inércia de Madeira, Salvador foi isolada pelo lado de terra, por um exército, talvez, menos numeroso e com menor poder combatente. A cidade podia, entretanto, receber mantimentos, dos portos do Recôncavo e pelo mar. Dessa forma o comandante português não se mostrou alarmado, nem mudou seu procedimento cauteloso. Madeira era veterano da Campanha Peninsular e, como ele, havia muitos outros oficiais portugueses, nas tropas que defendiam Salvador. Eles talvez se tivessem deixado influenciar pela lembrança das famosas e inexpugnáveis linhas de Torres Vedras. Na realidade, sob o ponto de vista estratégico, havia certa semelhança, entre a situação por eles enfrentada na Bahia, em 1822-23, e a situação enfrentada por Wellington, em 1809. Em ambos os casos, a área a ser defendida podia ser coberta por forças que apoiavam os seus flancos,

em águas dominadas por forças amigas. Em ambos os casos, eles tinham, à retaguarda, uma esquadra, que lhes podia proporcionar apoio aos flancos; apoio logístico ou, mesmo, meios de retirada, em caso de derrota. Não havia, pois, aparentemente motivo de alarme. A segunda fonte de suprimentos, entretanto, bem cedo, também, se viu ameaçada. Não só as fazendas da região deixaram de fornecer mantimentos a Salvador, como o próprio vaivém das embarcações lusas, nas águas interiores, começou a sofrer os ataques, de uma pequena flotilha de embarcações, armadas pelos patriotas baianos. A analogia com Torres Vedras desapareceu. Em Portugal, em 1809, o Exército Anglo-Português recebia, sem empecilhos, através do Tejo, os mantimentos produzidos em todo o Sul do País. Jamais apareceram embarcações francesas, no Tejo, ameaçando cortar essa linha de suprimento, mas foi o próprio Madeira, que acabou de destruir a analogia estratégica, porventura existente. Numa decisão desastrosa para a causa portuguesa, ele resolveu retirar, da Ilha de Itaparica, a guarnição que a defendia, a fim de evitar a dispersão de suas forças e concentrá-las, todas, nas linhas de defesa da capital da província. Dessa forma, seus soldados retiraram, da Ilha, os canhões que puderam transportar; encravaram, os que pretendiam abandonar; e destruíram o que puderam, das pequenas obras de fortificação ali existentes. Isso feito, deixaram a ilha, sem serem molestados pelos independentes. A importância da posição estratégica de Itaparica, havia escapado a Madeira, mas não, aos baianos, que a ocuparam, tão logo os soldados lusos dela se retiraram. Com a posse de Itaparica, os independentes abriram uma comunicação mais franca, do Recôncavo com o Sul; e ganharam bases de apoio, mais próximas a Salvador. Em pouco tempo, pequenas embarcações brasileiras passaram a atormentar os portugueses. Além do mais, fazendas produtivas passaram ao controle dos independentes e excelentes pontos de observação foram obtidos, sobre Salvador. Com o correr do tempo, Itaparica tornou-se um dos elos, da ligação que se estabeleceu en-

tre a Junta de Cachoeira e o Governo do Rio. Desembarques de correspondência e de agentes eram feitos na Ilha de Timbaré e no Morro de São Paulo, passando, depois, pela Ilha de Itaparica para, enfim, chegar a Cachoeira.

Tardiamente, Madeira reconheceu a importância de Itaparica e tentou recuperar o que havia cedido de moto próprio. A 29 de julho de 1822, portanto, ainda antes do Grito do Ipiranga, os portugueses efetuaram o primeiro ataque à Itaparica. Escolhendo para efetuar o desembarque de suas tropas no Funil, o canal que separa a ilha do continente, Madeira revelou-se tão mal-tático, quanto estrategista. Com efeito, a navegação, difícil naquelas águas, só permitia uma aproximação à luz do dia. A força naval portuguesa, constituída por três pequenos navios, atravessou a baía; e contornou a extremidade NE da Ilha, com pleno conhecimento dos defensores, que se concentraram, escondidos no mato, nos locais mais apertados do Funil. De terra, os brasileiros abriram fogo de armas leves, sobre as embarcações portuguesas. A resposta dos pequenos canhões lusos era pouco eficaz contra os atiradores individuais, protegidos pelo terreno; mas, enquanto isso, o fogo brasileiro atingia, com frequência, os expostos soldados portugueses, nas embarcações. O ataque fracassou, antes que os soldados portugueses pudessem por o pé na Ilha.

Sentindo-se seguros em Itaparica e tendo ocupado outras ilhas ao Norte, os independentes começaram a disputar o domínio da Baía de Todos os Santos. Os navios de maior tonelagem da Esquadra Lusa procuraram interceptar as embarcações brasileiras; mas não podiam estar presentes em todos os meandros do vasto contorno, onde as pequenas angras e foz dos rios favoreciam o ocultamento de saveiros e canoas. Em particular, durante o período noturno, os independentes cruzavam as águas da baía, com bastante impunidade. Favorecidas pelas características da área, em poucas semanas, inúmeras embarcações foram armadas. As peças antigas, encontradas nos engenhos, foram aproveitadas nas embarcações, mediante adaptações dos ferreiros e carpin-

teiros baianos. Normalmente, cada uma dessas embarcações de guerra dispunha de um canhão de pequeno calibre, na proa, e era guarnecida por 50 a 60 homens. A base principal, da improvisada flotilha, era na própria Ilha de Itaparica. O Comandante da Flotilha, João das Botas, estabeleceu-se na Ponta de Nossa Senhora, que foi protegida por obras de defesa e artilhada. As defesas de Itaparica, mediante trabalho insano, cresceram, até o final da guerra, quando chegou a ter uma guarnição de quase 3 mil soldados. O reduto principal era constituído pela Fortaleza de São Lourenço, guarnecida com 16 peças de artilharia. Da mesma forma, a flotilha de lanchões artilhados de João das Botas aumentou, por todo o decorrer da campanha, alcançando o efetivo de 800 homens. Os nomes dados a embarcações, como *D. Pedro I* e *D. Leopoldina*, indicavam a perfeita identificação dos marinheiros do Recôncavo com a causa nacional.

Empregando, com audácia e espírito ofensivo, seus poucos meios, João das Botas estendeu, cada vez mais, as incursões. Seus lanchões não só garantiram o aprovisionamento, em gêneros e munições, dos defensores das várias ilhas do Recôncavo, como também, contribuíam para o apoio logístico das tropas, que assediavam a capital da província. Ao mesmo tempo, a atividade da flotilha do Recôncavo interferiu, de forma crescente, com o tráfego das embarcações portuguesas, que procuravam, com ânsia cada vez maior, gêneros alimentícios, nas fazendas limítrofes da grande baía.

Em setembro, Madeira começou a sentir a ameaça representada pelo domínio brasileiro, em Itaparica e ao longo das praias do Recôncavo. Sendo, cada dia mais difícil, aos portugueses, a obtenção de víveres, fora do perímetro de Salvador, resolveu o comandante português sondar as defesas de Itaparica, com vistas a um assalto de vulto. Com esse intuito, nos dias 6, 11 e 23 de setembro, os lanchões artilhados portugueses aproximaram-se da ilha. Em todas as oportunidades, foram eles recebidos por nutrido fogo dos defensores. Na investida do dia 23, foram

empregadas 14 embarcações — o maior número; mas a densidade de fogo dos brasileiros fez sentir que as defesas eram suficientemente sólidas. Madeira desistiu, em consequência, da recaptura de Itaparica. Em outubro de 1822, a segunda via de suprimento de Salvador, a do Recôncavo através da praia, ficou praticamente interdita. Pelo mar, estava prestes a chegar a segunda expedição, com reforços da Europa e uma força naval, capitaniada pela Nau *D. João VI*. Seriam mais alguns milhares de bocas e alimentar, dentro de pouco tempo; pois, os navios chegavam da travessia, com 60 a 80 dias de viagem, cu seja, com os paióis de mantimentos vazios, em cerca de dois terços.

Aproximava-se, para Madeira, o momento de tomar decisões drásticas, a fim de alterar uma situação, que se deteriorava para as cores portuguesas. Nenhuma vela dos independentes era avistada no oceano, desde agosto, quando a expedição Delamare procurava efetuar o desembarque da tropa de Labatut, na Torre. No entanto, decorridos dois meses, Madeira ainda não empregara a sua força naval, de cinco corvetas, dois brigues e uma sumaca, exceto algumas poucas vezes, para buscar suprimentos. O general português chegou a considerar a possibilidade de enviar alguns navios para constituírem com a Fragata *Thetis*, uma força naval, em Montevideu, capaz de impedir um assalto, pelo mar, àquela cidade. Se necessário, esses navios poderiam, além do mais, trazer, para Salvador, a Divisão de Voluntários Reais d'El Rei, reforçando, substancialmente, a defesa da cidade. Tal plano, porém, não passou da fase de apresentação e discussão. Durante todo o ano em que dirigiu o esforço de guerra lusitano no Brasil, Madeira, jamais, foi capaz de empregar a sua força naval, em movimentos ou ação de significação estratégica. Parece que ele temia ver os navios saírem de suas vistas, e de seu controle imediato. Como muitos outros militares, ele não sabia explorar as características das forças navais e não via nos navios, mais do que baterias flutuantes, capazes de atuarem, tão somente, em determinadas circunstâncias táticas. Além

do mais, Madeira exercia o comando, apenas, das forças na Bahia. Movimentos estratégicos, dizendo respeito, também, às forças em Montevidéu, São Luís ou Belém, dependeriam da aprovação de Lisboa. Considerando que, em média, as comunicações para a Europa levavam 40 dias, bem se vê, o intervalo decorrido entre uma solicitação e a resposta. Pode-se estimar, grosso modo, que um movimento estratégico amplo, envolvendo Bahia e Cisplatina, teria que ser planejado, com o mínimo de quatro meses, para a sua execução, em tempo oportuno.

Tolhido para desenvolver movimentos estratégicos amplos, Madeira voltou, de novo, os olhos para Itaparica e resolveu forçar o ferrolho do Recôncavo, mais uma vez. A 14 de outubro, ele destacou o Brigue *Audaz*, de 15 peças, e a Barca *Constituição*, com 14 peças, para efetuar um bombardeio das posições brasileiras em Itaparica, apoiando a ação das 15 canhoneiras, onde ia tropa de assalto. O fogo de artilharia dos navios e dos lanchões devastou algumas casas, em Porto de Santos; mas não causou grandes perdas aos defensores, dispersos e protegidos, atrás dos acidentes do terreno e das fortificações. A lembrança da fuzilaria de Funil ainda era muito recente, para aconselhar um desembarque desprovido de surpresa, numa área descoberta. Terminado, pois, o canhoneio improficuo, a força lusa regressou a Salvador, sem tentar o assalto.

Bem cedo, porém, um quadro relativamente favorável à causa brasileira alterou-se. No dia 31 de outubro, do alto das colinas da Itaparica, avistaram-se no horizonte numerosas velas. Era mais uma força naval portuguesa, com reforços para Madeira. Pertencia à força, a famosa Nau *D. João VI*, tão familiar aos habitantes do Rio, mas desconhecida para os baianos. Com ela, cruzaram a barra, vários navios de guerra e mercantes. No mesmo dia, saltaram, em Salvador, mais de 2 mil soldados portugueses, acompanhados de numerosa artilharia.

Tendo falhado em Itaparica, resolveu Madeira quebrar o cerco, do lado de terra, valendo-se do reforço recebi-

do. Destarte, na manhã do dia 8 de novembro, as tropas portuguesas avançaram, em três colunas, sobre as posições do Exército de Labatut. Foram empregados no assalto, cerca de 2 mil homens. Inicialmente, os aguerridos soldados peninsulares forçaram, ao recuo, as inexperientes tropas brasileiras. Em campo raso, permitindo emprego da cavalaria e da artilharia, o resultado do encontro tendia a ser favorável às armas portuguesas, mesmo inferiorizadas quanto ao número; mas, no rude solo tropical, havia outros fatores presentes. Depois de um avanço penoso, os soldados portugueses se defrontaram com a posição brasileira mais forte: Pirajá. Ali a apenas duas léguas de Salvador, no alto da estrada das boiadas, desde o início do cerco, tinham os independentes aberto trincheiras e estabelecido redutos. Corajosamente, os soldados portugueses procuraram galgar as encostas da posição dos independentes mas, os brasileiros combatiam de forma apropriada às tropas improvisadas. Não tendo que obedecer a evoluções complicadas, ou à disciplina de fogo, os rústicos recrutas do Recôncavo lutaram, com vantagem. Ao lado dos soldados enviados do Sul, eles faziam fogo individual sobre os exaustos soldados lusos, que galgavam as encostas. O ataque foi repellido, depois de chegar quase ao reduto principal.

Estava, assim, terminada, a mais importante batalha terrestre da Guerra da Independência. Os efetivos empregados tinham sido pequenos, de ambos os lados; e as perdas, insignificantes do lado brasileiro, tinham sido pesadas nos batalhões portugueses, que haviam tentado o assalto final.

As conseqüências do encontro de Pirajá foram enormes. Os portugueses renunciaram, para sempre, a qualquer operação ofensiva, em terra. Cessou, definitivamente, a ameaça à região de onde os independentes colhiam seus recursos. Cresceu o prestígio do governo de Cachoeira e tornou-se patente, que as forças do General Madeira limitavam seu controle à Cidade de Salvador.

No dia 29 de dezembro de 1822, o Exército Brasileiro passou à ofensiva, atacando as trincheiras lusas, em Ca-

choeira e Itapoã. As linhas portuguesas eram, porém, sólidas, com três sistemas defensivos, em profundidade, e não foram rompidas. Esse sucesso português, em nada alterou a situação. Em fins de dezembro, Madeira tinha, em armas, na Bahia, 8 675 homens; mas constatava: que só poderia vencer recebendo reforços consideráveis; que só poderia receber reforços aumentando seu estoque de víveres; e que tanto os mantimentos, como a munição de guerra estavam em níveis cada vez mais baixos. Portugal estava muito longe, para atender, convenientemente, ao suprimento de boca das forças estacionadas na América; embora, talvez, o pudesse fazer, quanto a pessoal, armamento e munição. A necessidade de obter o controle de uma região próxima, onde víveres fossem disponíveis, tornava-se cada vez mais premente. O mar continuava livre para os portugueses e Madeira dispunha de um elemento de força: os numerosos navios, fundeados em frente a Salvador. Tal fato, não escapou à observação do Corpo de Comércio da Bahia, a quem Madeira era obrigado a ouvir, por força de suas funções políticas, e por respeito ao órgão, que provia a maior parte do financiamento aos gastos da guerra.

Mostrando uma visão estratégica bem mais ampla do que a do brigadeiro português, a Câmara do Comércio sugeriu o bloqueio naval do Rio de Janeiro e dos portos de Alagoas e Pernambuco, empregando, ofensivamente, a esquadra, inativa desde agosto. Argumentava o Corpo de Comércio que, assim, a Marinha Brasileira não poderia hostilizar o outro bastião português; isto é, bloquear Montevidéu, ficando os independentes sem liberdade para deslocar as forças terrestres de um ponto do litoral para outro, como vinham fazendo, impunemente. Quanto ao abastecimento de Salvador, seria resolvido, automaticamente, uma vez que os navios portugueses voltassem a tocar nos diferentes pontos da costa brasileira. Sugeriu, ainda, o documento da Câmara de Comércio, que, se a Esquadra Brasileira, em preparo no Rio de Janeiro, seguisse para atacar Montevidéu, a força naval portuguesa deveria persegui-la, atacá-la e destruí-la.

Tal era, em suma, a concepção estratégica da Câmara de Comércio da Bahia. Bem diferente, entretanto, a concepção do Brigadeiro Madeira. Dos altos de Salvador, ele não via nem Pernambuco, nem Rio e, muito menos, Montevidéu; mas avistava, nitidamente, a Ilha de Itaparica. Seu plano consistia em desencadear um ataque de vulto a Itaparica, conquistando o controle do Canal do Funil. Dali, seria fácil, segundo ele, passar para o continente dominando o rico Distrito de Jaguaribe, onde se localizavam fartas plantações de mandioca e de outros produtos agrícolas. Com um golpe não só o problema de abastecimento de Salvador seria resolvido como paralelamente seria criado um sério empecilho logístico para o exército sitiante que tinha naquela área uma das suas principais fontes de suprimento de farinha. O plano tinha a vantagem, segundo Madeira, de permitir cortar em fase posterior as comunicações do Exército Brasileiro com o Morro São Paulo e com Camamu por onde transitavam continuamente os correios e os recursos vindos do Sul. Essa parte final do plano ficaria, porém, na dependência da chegada de Montevidéu da Divisão de Voluntários Reais. Tendo assentado os detalhes com o Chefe-de-Divisão João Félix Pereira de Campos, foram designados para a operação: o *Audaz*, a *Promotidão*, as Escunas *Emília* e *Constituição* além de cerca de 40 canhoneiras e lanchões armados nos quais seguiria a tropa de desembarque.

No dia 7 de janeiro de 1823, pela madrugada, a heterogênea força portuguesa, compreendendo cerca de 1 200 homens entre soldados e marinheiros, largou de Salvador sob o comando do Capitão-de-Fragata Joaquim José da Silva. Depois de atravessar a Baía de Todos os Santos, tomou ele posição desde a ponta Nordeste da Ilha Itaparica até a foz do Rio Paraguaçu. Pelas 9 horas da manhã ao tentarem as embarcações portuguesas entrar no canal que separa Itaparica do Continente, foram barradas por quatro dos navios de João das Botas.

As pequenas embarcações brasileiras concentraram fogo sobre os barcos portugueses, à medida que esses entravam

no canal e de terra foram acompanhados por intensa fuzilaria. Na confusão estabelecida por tantas embarcações manobrando em águas restritas debaixo de fogo, duas barcas portuguesas encalharam e depois afundaram com perda parcial da tripulação. Para escaparem ao fogo e à confusão as demais embarcações lusas retiraram-se para as proximidades da Ilha do Medo. Enquanto isso, o grosso da força naval portuguesa bombardeava e metralhava as praias de Itaparica, de onde deveria ser desfechado o assalto ao Forte de São Lourenço. Por toda a manhã os portugueses submeteram as obras de defesa da ilha ao fogo dos canhões dos navios e dos lanchões fracamente respondido de terra. Quando, porém, os soldados portugueses aglomerados nos lanchões e escaleres chegaram junto à praia, ficaram debaixo de intensa fuzilaria partida do mato e das obras defensivas. Em face das perdas montantes, os escaleres e lanchões recuaram procurando abrigo junto aos navios que reiniciaram o fogo sobre os defensores. Novo desembarque foi tentado para ser repellido da mesma forma que o primeiro. Sem ânimo para repetir a tentativa e aproximando-se a noite, os portugueses desistiram da operação. Os navios e embarcações, que participavam do assalto, juntaram-se aos que estavam já próximos à Ilha do Medo; e, em seguida, a força, em conjunto, tomou o rumo de Salvador.

Esse revés desprestigiou Madeira, nos círculos portugueses da Bahia, e concorreu para aumentar a sua desinteligência com o Chefe-de-Divisão, João Félix.

Ainda, no decorrer do mês de janeiro, mais dois encontros ocorreram nas águas da Baía de Todos os Santos. Com agressividade crescente, a pequena flotilha de João das Botas empenhava-se em dificultar a utilização das águas da baía aos portugueses. O primeiro encontro ocorreu no dia 28. João das Botas saiu de sua base, na Ilha de Itaparica, com as Canhoneiras *D. Pedro I*, *D. Januária* e *Leopoldina* e atacou os 9 lanchões portugueses, que bloqueavam a foz do Rio Paraguassú. Por três horas, as pequenas embarcações, numa ação confusa, trocaram tiros de armamento leve, sem resultados apreciáveis.

Uma forte chuva reduziu a visibilidade, pondo fim ao combate. Os lanchões portugueses aproveitaram para se retirar, na direção de Salvador.

Dois dias depois, sempre tomando a iniciativa das ações, Botas fez-se de vela, de sua base, com cinco canhoneiras, ao ser avistada uma flotilha de navios portugueses, na qual duas embarcações estavam atrasadas; mas os portugueses frustraram o intento, invertendo o rumo dos navios mais avançados, entre os quais estava o Brigue *Audaz*. Em face da superioridade do inimigo, que dispunha de 13 velas, Botas resolveu retirar-se. Uma de suas canhoneiras, entretanto, a *25 de Junho*, com cinco canhões, encalhou nas proximidades da Ilha das Fontes. Seguiu-se um duelo de artilharia inconseqüente; pois, as embarcações portuguesas manobravam à distância temerosas dos baixos ali existentes. Por fim, a *25 de junho* safou-se, com o subir da maré, e Botas retirou, prudentemente, suas embarcações, para a proteção das baterias de Itaparica.

Bloqueada, por mar e terra, não tardou a fome a se instalar na Cidade de Salvador. Com a fome, veio o aumento brutal dos preços dos gêneros. A libra da carne chegou ao preço de duas patacas e até mil réis; cada ovo chegou a meia pataca; o milho, 12 mil réis o alqueire; a farinha, 8 mil réis. Mesmo a banana começou a faltar nas cozinhas. Quanto à farinha de trigo ou de mandioca, essas desapareceram totalmente. Havia, apenas, abundância de carne salgada. Com tal dieta, o índice sanitário, não só dos habitantes da cidade, como da própria tropa que a defendia, começou a cair. Não é de estranhar, em consequência, que, no fim de janeiro, o teor da carta de Madeira para o Rei, já fosse em termos pessimistas. Dizia ele, na missiva, que tudo faltava em Salvador, sendo cada vez mais difícil prover munição, mantimentos e meios de pagamento.

No dia 9 de fevereiro e novamente no dia 15 o Exército Brasileiro atacou as fortes linhas defensivas da cidade sem lograr, contudo, rompê-las. Esse sucesso tático das tropas de Madeira não alterou a precariedade da posição portuguesa na Bahia, mas convenceu o Ge-

neral Labatut da dificuldade de tomar de assalto a cidade, com os meios com que contava. A posição ocupada pela cidade se por um lado facilitava o bloqueio por terra pelo outro conferia vantagem para a sua defesa. Em consequência, mesmo depois da chegada dos reforços desembarcados pela força naval de Jewet em Maceió, o Exército Pacificador não mais empreendeu ações ofensivas até o mês de maio. O objetivo colimado da rendição de Salvador foi procurado através da fome, a despeito dos sacrifícios que isso acarretava à população da cidade. Em breve eclodiria séria crise no alto escalão do Exército Pacificador, o qual culminaria com a destituição e prisão do General Labatut. Tal fato porém não alteraria a estratégia estabelecida.

Em abril de 1823, outros navios portugueses chegaram à Bahia, trazendo cerca de 200 homens, a metade dos quais constituída por aguerridos soldados que haviam participado da campanha da Península e do Sul da França. Tais tropas, enviadas às pressas em face da crise surgida com a derrota de Pirajá, chegaram sem comando e com poucos oficiais. Passou Madeira a dispor de um exército de 9 a 10 mil homens. Foi o maior efetivo com que contaram as forças portuguesas na Bahia. No mar dispunha Portugal de uma nau, duas fragatas, oito corvetas, uma charrua, dois brigues e uma sumaca montando 438 canhões. Alguns desses navios chegaram a ir à Europa e voltar, durante o assédio da cidade, mas a maioria permaneceu em Salvador. Havia ainda no porto numerosos navios-transporte armados e a flotilha de pequenas embarcações que disputava aos lanchões de João das Botas o domínio da Baía de Todos os Santos. Madeira percebeu por fim, que era tempo de empregar seus recursos navais para quebrar o impasse. Em sucessivas reuniões com o Chefe-de-Divisão Félix Pereira de Campos, foi elaborado um plano que seguia em linhas gerais as sugestões apresentadas, meses antes, pelo Corpo do Comércio da Bahia. Segundo esse plano, os navios-transporte surtos na Bahia, deveriam demandar Montevideu e evacuar a guarnição que a defendia, transportando para

Salvador seus 3 a 4 mil soldados. Com isso o Exército Português na Bahia elevaria a 10 mil homens. Tal movimento seria efetuado simultaneamente com o bloqueio da Esquadra Imperial no Rio de Janeiro, cujas águas os navios da Marinha de Guerra Portuguesa demandariam. Sem mais temer a esquadra, que se sabia em preparo na capital do Império e tendo o Domínio do Mar, seria fácil buscar, noutra ponto do litoral do Brasil, as provisões necessárias à cidade sitiada, até que as tropas portuguesas rompessem o cerco. Tendo os detalhes do plano sido acertados na reunião de oficiais de 4 de abril, os navios destinados à operação começaram a receber mantimentos para 3 meses, exceto bolacha. Dias depois, o Chefe-de-Divisão Félix Pereira de Campos, mostrou-se contrário ao plano, apresentando dificuldades várias o que acabou por adiar a saída da força naval.

No Recôncavo, entretanto, os portugueses tomaram a ofensiva contra a incômoda Flotilha de João das Botas. No último dia de abril, 8 canhoneiras portuguesas procuraram interceptar no Cotegipe quatro embarcações brasileiras que traziam reforços das Vilas de Boipebe e Valença. João das Botas protegia a passagem das embarcações com as Canhoneiras *Pedro I*, *Leopoldina*, *Villa de São Francisco* e *25 de Junho*. O combate que se seguiu terminou com a destruição de duas das pequenas embarcações portuguesas.

Enquanto na Bahia as estratégias defensivas adotadas em terra tanto pelos brasileiros como pelos portugueses conduziam a uma virtual paralisação das ações bélicas, Cochrane terminava os seus preparativos no Rio de Janeiro. O olho crítico de Cochrane determinou a designação dos comandantes, colocando ele nos navios maiores os de sua maior confiança, naturalmente os anglo-saxões. Em consequência, seu velho companheiro de lutas no Chile, Crosby, assumiu o comando da nau capitânia e Jewet o da Fragata *Piranga*. A Corveta *Maria da Glória* passou a ter por comandante um oficial francês, Beaurepaire. A oficiais portugueses que haviam aderido à causa do Brasil coube o comando do *Guarani* e da *Real*. Um oficial

britânico de nome John Taylor, não resistindo à tentação de participar da extraordinária aventura que se delineava, desertou do serviço de sua Majestade Britânica para servir à sua Majestade Imperial do Brasil. Para que os portugueses na Bahia não soubessem dos preparativos no Rio, o Governo determinou o embargo à saída de qualquer navio da Baía de Guanabara e pretendeu mesmo impedir a saída da Fragata inglesa *Tartare*, mas teve que ceder às reclamações.

No dia 1º de abril de 1823, às seis da manhã, a Família Imperial subiu a bordo da nau capitânia e, às 7 e meia, a *Pedro I* suspendeu acompanhada da Fragata *Piranga*, das Corvetas *Maria da Glória* e *Liberal*, do Brigue *Guarany* e da Escuna *Real*. Permaneceram fundeadas as Fragatas *Real Carolina* e *Nichteroy* e a Escuna *Leopoldina*, cujos preparativos para a comissão de guerra ainda não haviam terminado. Lentamente a coluna de navios saiu da baía, aproveitando o terral que soprava fraco. Ao cruzarem os navios em frente à Fortaleza de Santa Cruz uma salva de 21 tiros cumprimentou o Pavilhão Imperial hasteado no mastro de ré da capitânia da Esquadra. Fora da barra o Imperador se despediu do Almirante Cochrane e da oficialidade e embarcou na sua galeta cuja guarnição permaneceu com os remos arvorados até o último navio passar. Começava com toda a pompa a primeira comissão verdadeiramente de guerra da Marinha Imperial. Não se tratava mais de evitar a Esquadra Portuguesa e desembarcar reforços para o Exército Brasileiro na Bahia. A diretiva, datada de 30 de março, expedida pelo Secretário de Estado para os Negócios da Marinha, Luiz da Cunha Moreira, rezava "que o Primeiro Almirante Lord Cochrane, Comandante em Chefe da Esquadra, se faça amanhã à vela deste porto, levando debaixo de suas ordens os navios da esquadra que quiser e vá demandar a Bahia pondo aquele porto em rigoroso bloqueio, destruindo ou tomando todas as forças portuguesas que encontrar e fazendo todos os danos possíveis aos inimigos deste Império, ficando finalmente à disposição do Primeiro Almirante, obrar como for con-

veniente contra as forças inimigas salvando aquela cidade da escravidão a que está reduzida pelos inimigos da causa do Brasil e entendendo-se para esse fim com o General Labatut, Comandante do Exército do Recôncavo, prestando-se com a força que leva à sua disposição para o bom êxito da comissão e glória das armas nacionais e Imperiais."

A pequena força naval permaneceu dois dias nas proximidades da barra do Rio de Janeiro, aguardando o Brigue *Guarany* que estava encarregado de trazer dois oficiais ingleses, ainda nas repartições da Marinha, legalizando seus papéis. Na verdade os oficiais estrangeiros a serviço do Brasil precisavam de cuidado com suas cartas patentes, a fim de não serem considerados piratas, na eventualidade de caírem prisioneiros ou de voltarem a suas pátrias de origem. A deserção de John Taylor, por exemplo, exigiria no futuro um longo trabalho diplomático por parte do Império, já que o Governo Britânico tinha idéias bem cristalizadas sobre o assunto.

Reunindo-se o *Guarany* à esquadra no dia 3, a força se fez de vela com rumo geral sueste buscando águas afastadas do litoral. Tudo indica que Cochrane não se apressou no início da comissão não só para dar tempo à *Real Carolina*, à *Nichteroy* e à *Leopoldina* de se juntarem à força antes da chegada às águas da Bahia, como também para conhecer e adestrar seus navios. Com efeito não fazia ainda um mês que Cochrane acedera em servir ao Império e agora ele estava no mar para combater um inimigo superior em meios, contando com tripulações heterogêneas quanto às origens, estado de adestramento e sentimentos. Cochrane não se podia arriscar a um combate nos primeiros dias. Na Praça D'Armas da Nau *Pedro I* falava-se o português com acento europeu e brasileiro, o inglês com sotaque britânico, irlandês ou americano, o francês e o alemão. Cochrane, por seu turno, entendia-se com brasileiros e portugueses em espanhol aprendido no Chile. Cobertas abaixo talvez fosse possível escutar, além desses, idiomas da África Negra.

Desde logo a nau capitânia mostrou-se melhor veleiro que os demais navios da força. Seguidamente a *D. Pedro I* tinha que reduzir panos para não permitir a *Liberal* e o *Guarany* ficarem abaixo do horizonte. Enquanto navegava a força, eram efetuados exercício de artilharia e tomadas as precauções de combate. Assim foram passadas correntes nas vergas para que essas não caíssem ao convés se partidas por projéteis. Exercícios de sinais também eram feitos com freqüência, sempre que os navios estavam juntos. A 10 de abril a esquadra se encontrava ao Sul do paralelo de 26°. Dali, então tomou rumo direto para a Bahia.

As tradições e regulamentos da Marinha Real, por força da posição ocupada pelos oficiais ingleses e por falta de uma legislação brasileira específica, começaram a ser introduzidas a bordo da maioria dos navios. Na câmara e na praça d'armas da capitânia as refeições eram presididas e servidas com formalidade inglesa. As visitas de oficiais de um navio para outro em escaleres eram também freqüentes quando o tempo permitia, e eram efetuadas dentro do cerimonial inglês. Tendo ocorrido um furto à bordo do *Pedro I*, no qual um marinho português foi roubado em mais de 20 mil réis, por dois marinheiros ingleses, o Comandante Crosby leu-lhes o artigo do Regimento Inglês que punia com a multa faltas dessa natureza e em seguida comutou a pena para 50 chibatadas nas costas de cada faltoso. Eram introduzidas, assim, na Marinha Imperial não só as práticas que tendiam a conduzir à eficiência combativa mas também os métodos cruéis de repressão que já tinham contribuído pelo menos em parte, para sérios motins na Marinha Real Inglesa. Tais práticas cruéis, 80 e tantos anos depois, deflagariam uma crise séria na Marinha do Brasil. Outra prática nefasta já fora introduzida essa pela necessidade de momento, a do recrutamento da marinhagem no meio da escumalha dos portos. As duas falhas pesariam por muitos anos na estrutura da Marinha do Brasil.

No dia 25, já bem ao norte de Abrolhos, juntou-se à força a Fragata *Nichteroy* com notícia de que os brulotes,

ainda no Rio, estavam quase prontos para iniciarem a viagem para as águas da Bahia. Nesse mesmo dia a *Real* capturou uma sumaca portuguesa que se destinava à Bahia com um carregamento de galinhas, milho, feijão e farinha, adquirido no Espírito Santo.

Com maior confiança nos navios sob seu comando ficou Cochrane impaciente por entrar em ação. No dia 29 ele fez a *Pedro I* filar ao vento e determinou que os escaleres da capitânia fossem postos nágua, para efetuar o transbordo do material bélico trazido pela *Nichteroy*. Terminada essa pesada faina e desistindo de esperar pelos brulotes ele mandou passar a artilharia da *Real* para a *Pedro I* numa segunda faina. Sua intenção era transformar a *Real* em brulote. Durante quatro dias, em pleno mar, os escaleres deslocaram-se entre os navios filados ao vento retirando material da sumaca capturada e da *Real*. Em seguida foram colocados barris de pólvora e material inflamável nos dois navios. Terminada a faina a esquadra rumou para a barra de Salvador avistando terra na tarde do dia 3 de maio.

Na Bahia, Madeira soubera, com bastante antecedência, da saída da Esquadra Brasileira do Rio de Janeiro graças aos informes de seus esculcas. Não havia mais lugar para o plano de buscar soldados na Cisplatina ou de bloquear a capital do Império. A decisão só podia ser uma nas circunstâncias: enfrentar a esquadra de Cochrane e destruí-la.

A 28 de abril a Esquadra Portuguesa com força de 13 velas suspendeu de Salvador mas a Nau *D. João VI*, a sua unidade mais poderosa, encalhou pouco após. Somente dois dias depois, desencalhada a capitânia, alcançou mar alto a esquadra lusa.

As 6 horas da manhã do dia 4 de maio, um domingo, os gajeiros da *Pedro I* deram o brado que avistavam a sotavento, pela bochecha de BB, três grandes navios. Cochrane mandou tocar postos de combate e procurou cerrar distância sobre os navios avistados. Paulatinamente foram subindo acima do horizonte mais velas e às 8 horas, estando a Esquadra Brasileira de oito a nove léguas ao sueste da Ponta de Santo Antônio, foram

avistados, distintamente, 13 navios navegando no rumo geral norte. Soprava um vento moderado de leste. A força brasileira manteve-se a barlavento, navegando em rumo levemente convergente sobre os navios portugueses, deixando-os pela bochecha de BB. À medida que a distância entre as duas forças caía, eram identificados os navios avistados. Estava sob o comando do Chefe-de-Divisão João Félix Pereira de Campos uma força heterogênea. Na testa da coluna navegava um bergantim seguido da Fragata *Pérola*. O quarto navio da coluna era o mais poderoso: a Nau *D. João VI* (88 canhões) em cujas águas navegava a Fragata *Constituição* (56 canhões). O matalote de ré da *Constituição* era a Charrua *Princesa Real* de 22 canhões. A essa seguiam-se os navios mercantes armados. A retaguarda era constituída pelas Corvetas *Dez de Fevereiro* (26 canhões) e *Calipso* (22 canhões). Em número de navios e em total de canhões a força portuguesa era, assim, bem superior à brasileira, dispendo de cerca de 301 peças de artilharia contra 234 peças. A esquadra de Cochrane estava, porém, com a vantagem da posição. Mantendo-a a barlavento, o Primeiro Almirante tinha a iniciativa das ações podendo engajar combate ou retirar-se.

Ao meio dia apenas duas milhas e meia separavam as duas forças. Na testa da coluna brasileira navegava o seu navio mais poderoso, a Nau *Pedro I* (78 canhões) seguida das Fragatas *Piranga*, *Nichteroy* e da Corveta *Maria da Glória*. A coluna brasileira, sempre em rumo convergente sobre a portuguesa, era manobrada de forma a estabelecer contato da sua testa com o centro da coluna inimiga. Gradualmente a Nau *Pedro I* avançou sobre a coluna portuguesa até ficar na altura do seu centro. Como todo oficial inglês de seu tempo, Cochrane se formara sob a influência de Nelson e de suas táticas. Seu plano era repetir em pequena escala a batalha de Trafalgar ou seja, engajar todos os seus navios sobre a retaguarda inimiga aniquilando-a antes que o centro e a frente pudessem apoiar a retaguarda. O dispositivo adotado pelo chefe português favorecia o plano de Cochra-

ne. No seu espanhol estropiado disse o almirante para os brasileiros que o cercavam no convés da *Pedro I* *metade de la escuadra inimiga és nuestra por que me voi cortar su linea*.

Às 12 h. 30 m. a capitânia içou o sinal de atacar o centro e a retaguarda inimiga. Logo em seguida a *Pedro I* arribou, procurando cortar a coluna portuguesa dois navios a ré da Nau *D. João VI*. Com essa manobra Cochrane jogava a unidade mais poderosa da sua força contra um dos pontos mais fracos da coluna inimiga. Navegando fora do alcance do fogo da Nau *D. João VI* e da Fragata *Constituição* a nau brasileira poderia abrir fogo pelos dois bordos contra dois navios fracamente armados. O plano era audacioso e provavelmente o melhor nas circunstâncias. A capitânia brasileira executou o plano de Cochrane passando pela popa da Corveta *Princesa Real* e pela proa da Escuna *Príncipe*. Ao cruzar a linha inimiga a *Pedro I* rompeu fogo por ambos os bordos, sendo respondido pelos dois navios lusos. O fogo não foi, porém, muito eficaz de um lado ou do outro, fosse pela distância, fosse pela falta de prática dos artilheiros. Tendo chegado a sotavento da coluna portuguesa, a *Pedro I* virou em roda navegando ao longo da coluna portuguesa na direção dos navios mais de ré, sofrendo de passagem o fogo das Corvetas *Dez de Fevereiro* e *Calipso*. A *Pedro I* havia cumprido a sua parte no que dizia respeito à manobra concebida mas os demais navios brasileiros não manobram devida e sobre a retaguarda da coluna portuguesa. Apenas a *Piranga* e a *Nichteroy* lograram descarregar suas baterias de bombordo sobre a *Calipso* e a *Dez de Fevereiro* que prontamente arribaram aumentando a distância. O *Guarany* e a *Real* não chegaram ao alcance eficaz dos canhões. Entrementes a vanguarda portuguesa virou em roda, navegando a todo pano em auxílio da retaguarda. Não tendo havido a concentração de navios brasileiros sobre a retaguarda portuguesa Cochrane desistiu de engajar outras unidades com a nau capitânia. Em consequência, deixou ele a *Pedro I* afastar-se dos navios portugueses. Quarenta e cinco minutos depois dos primeiros ti-

ros, a ação cessou com os navios portugueses e brasileiros espalhados sem obedecer a nenhum dispositivo. Ambos lados procuravam então colocar seus navios em dispositivo apropriado para o reinício do combate o que não foi fácil dada à heterogeneidade das unidades presentes. Por mais 3 h 30 m as duas forças permaneceram próximas, mas fora de alcance de fogo, deslocando-se na direção geral de nordeste. Às 4 h. da tarde, Cochrane alterou o rumo de seus navios para o sul e em breve a Esquadra Portuguesa foi perdida de vista, pois ela não acompanhou os movimentos da força brasileira. As baixas na nau capitânia tinham sido insignificantes: tão somente 14 feridos entre os quais o Primeiro-Tenente Sheperd e o próprio comandante da nau, Crosby. Quanto às avarias, resumiam-se a alguns brandais partidos e a quatro rombos no costado, todos acima da linha d'água, além de dois rombos na amurada. Ao anoitecer, Cochrane fez saber aos navios sua intenção de engajar novamente a noite o que não deixa de ser estranho já que a distância entre as duas forças aumentava rapidamente com a mudança de rumo para o sul, diminuindo de muito a possibilidade de um novo contato na escuridão. Por outro lado se à luz do dia seus navios haviam manobrado mal ao atacar a coluna inimiga pior ainda deveriam manobrar à noite. É bem possível portanto que Cochrane tenha anunciado a sua intenção de reiniciar a ação, apenas para não se apresentar aos subordinados como um chefe que evitava combate com força superior. Quaisquer que tenham sido as reais intenções de Cochrane, por ele nunca reveladas, os aguaceiros que caíram durante a noite anularam as já remotas possibilidades de uma retomada de contato entre as forças antagonistas.

A tanto se resumiu o primeiro encontro da Esquadra Brasileira: um canhoneio sem grandes avarias ou baixas para ambos os contentores. Materialmente os resultados foram nulos, mas moralmente a Esquadra Brasileira havia ganho ascendência sobre a portuguesa. Cochrane havia mostrado que não hesitaria em atacar um inimigo

mais poderoso e isso pesaria nos futuros planos portugueses.

Durante os três dias seguintes, a Esquadra Brasileira bordejou ao largo da barra de Salvador, quase sempre sem avistar terra. No dia 7 pela manhã a *Nichteroy* e o *Guarany* interceptaram duas escunas que se dirigiam para o sul, mas verificando tratar-se de navios empregados no reabastecimento do Exército Libertador deixaram-nas seguir viagem. Pouco depois a *Pedro I* avistou um barco de pesca, da qual Cochrane obteve informações precisas acerca do fundeadouro do Morro de São Paulo. No dia seguinte, os navios brasileiros largaram ferro na pequena baía do morro onde encontraram a Escuna *Leopoldina* e os brulotes chegados do Rio de Janeiro, sob o comando do Capitão-Tenente Rebello da Gama. Os despachos vindos a bordo da nau capitânia, alterando as instruções dadas ao General Labatut em julho do ano anterior, foram imediatamente enviados ao seu destinatário. Pelas novas instruções os movimentos do Exército Libertador deveriam passar a ser coordenados com as ações da Esquadra Imperial. Por outro lado Cochrane desistiu de enviar para a Ilha de Itaparica o Capitão-de-Mar-e-Guerra Tristão Pio dos Santos, vindo para assumir o comando da flotilha do Recôncavo. A medida de mandar um oficial da Corte para comandar uma flotilha criada e desenvolvida totalmente à revelia do Governo Imperial talvez não fosse das mais oportunas ou mesmo das mais hábeis. Poderia ela provocar suscetibilidades, mas mostrava o empenho louvável da autoridade central em assumir o mais prontamente possível o controle de todas as atividades guerreiras desenvolvidas no País.

Cochrane tinha sobejas razões para não estar satisfeito com o estado de sua pequena esquadra. Durante o cruzeiro, a despeito dos navios só terem encontrado os ventos normais da região, ou seja, os alísios de pouca intensidade, o velame de vários se rompera mais de uma vez. A pólvora fabricada no Rio era de má qualidade bem como os cartuchos, o que tinha obrigado a cortar bandeiras e pendões dispensáveis, para sanar a deficiência. Além do mais,

os navios menores se tinham revelado ronceiros. Mais grave ainda era a situação do pessoal. Na *Real* a ameaça de um motim por parte dos elementos portugueses era constante, obrigando metade da tripulação a vigiar a outra metade. Na própria *Pedro I* tinham sido constatados atos de sabotagem por parte de marinheiros portugueses, durante o combate do dia 4 de maio. Cochrane considerava também que os artilheiros tinham conduzido mal o fogo, durante a ação e que os navios tinham manobrado com muito atraso em relação aos sinais içados a despeito de estarem sob o comando de oficiais experientes escolhidos por ele mesmo. Impunham-se medidas de reorganização urgentes e radicais mas um inimigo superior em poder estava operando nas proximidades. O fundeadouro do morro contava para sua proteção apenas com três pequenos redutos guarnecidos por 60 soldados do Exército Libertador. A pequena Esquadra Brasileira poderia, assim, ser surpreendida fundeada, caso a Esquadra Portuguesa mostrasse agressividade e nouca proteção poderia ser esperada do lado de terra.

No dia 13 de maio, Cochrane resolveu em pessoa examinar a situação do inimigo e suspendeu com a *Pedro I*, a *Maria da Glória* e a *Real* indo cruzar a entrada da barra de Salvador distante a menos de 30 milhas. Tendo avistado os navios portugueses fundeados em frente a Salvador, Cochrane regressou no mesmo dia, à noite ao Morro de São Paulo. No dia seguinte, ele iniciou a reorganização da esquadra, passando para a *Pedro I* e a *Maria da Glória* os homens de mais confiança e de mais competência. Alguns oficiais, incluindo os comandantes das Fragatas *Nichteroy* e *Piranga*, também foram destacados para a nau capitânia. Dessa forma Cochrane passou a ter como comandantes de baterias na nau capitânia oficiais experientes como Taylor e Jewet, até mesmo com antiguidade demasiada para as funções que passaram a desempenhar. Nem Taylor nem Jewet, porém, sentiram-se feridos pela medida, por saberem-na necessária e temporária. Ao mesmo tempo a artilharia de convés da *Pedro I* que era de calibre 18 foi trocada pela

da Fragata *Piranga* que era de calibre 24. As baterias baixas foram acrescidas de quatro bocas de fogo por bordo com *coronadas* de 32 também retiradas da *Piranga*. Tais medidas fizeram a tripulação da nau capitânia crescer de cerca de 600 homens para mais de 800. Cochrane demonstrou, assim, preferir dispor de poucos navios eficientes a muitos deficientes. Sendo a *Pedro I* o maior e o mais rápido dos navios brasileiros a concentração de recursos nele era bem justificável e tenderia a trazer bons resultados. O valor militar da *Piranga*, evidentemente, reduziu-se de muito e foi previsto o seu retorno, logo que possível, ao Rio para ser reaparelhada. Terminada a reorganização, Cochrane se fez ao mar com a *Pedro I*, a *Maria da Glória* e a *Real* deixando os demais navios abrigados na foz do Rio Curral sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Tristão Pio dos Santos. No dia 19 em frente à barra de Salvador os navios brasileiros capturaram uma sumaca, um brigue e uma escuna. Dos navios capturados um procedia do Maranhão com arroz e farinha para a cidade sitiada e outro dela saía para buscar víveres em São Francisco do Norte. Nos três navios foram colocadas guarnições de apresamento que os conduziram para o fundeadouro do Morro de São Paulo. Esta-va iniciado o bloqueio naval da Bahia.

Enquanto a esquadra de Cochrane atuava no mar alto, João das Botas não se mantinha inativo nas águas protegidas do Recôncavo. No dia 22 ele engajou violento combate com três das suas canhoneiras, contra sete lanchões artilhados portugueses. A ação durou das 2 às 5 h. da tarde e terminou com a captura, pela *25 de Junho*, a Capitânia, de uma unidade inimiga artilhada com cinco peças. Satisfeito com o resultado do encontro, conhecido como Combate de Olaria, Cochrane promoveu João das Botas a Capitão-Tenente e mandou distribuir mil pesos fortes entre as rústicas guarnições vitoriosas.

A 26 de maio a Esquadra Portuguesa saiu novamente da Bahia e rumou para o sul. Do alto do Morro de São Paulo, Cochrane viu as velas inimigas e se aprestou para enfrentar um ataque aos seus navios mas a esquadra lusa pas-

sou ao largo sem nada tentar. Os navios brasileiros continuaram assim o apresamento de navios mercantes destinados e procedentes de Salvador, e a Fragata *Real Carolina* que navegava do Rio de Janeiro para o fundeadouro do Morro, escoltando dois mercantes com víveres e aguada para a frota imperial não foi interceptado.

No último dia de maio, já estavam fundeadas no Morro de São Paulo oito embarcações capturadas, e mais uma fora enviada para o Rio com prisioneiros a bordo. A 2 de junho, João Félix levou novamente seus navios para o fundeadouro junto às fortalezas de Salvador, sem nada ter tentado contra Cochrane. A Marinha Imperial Brasileira tinha agora praticamente todos os seus parcos meios flutuantes concentrados a menos de 30 milhas da entrada da barra de Salvador, sem que o inimigo tivesse interferido com esse movimento de grande significação estratégica. O Domínio do Mar nas águas baianas tinha passado para a Marinha Imperial. Cochrane decidiu então desfechar um golpe audacioso que acalentava já havia algum tempo: atacar os navios portugueses à noite dentro do próprio Porto de Salvador.

Na tarde do dia 12 de junho, a *Pedro I* seguida da *Real Carolina* e da *Maria da Glória* cruzaram por fora da barra de Salvador no rumo geral sul-sueste, como se estivessem em demanda do Morro de São Paulo. Fora do alcance visual de terra, cerca de 5 h 30 m da tarde, os navios em coluna com a *Pedro I* a vante rumaram diretamente para Salvador, navegando orçados com vento fresco de NE, com toda a força de vela. Às 8 h da noite, os navios brasileiros estavam próximos ao Forte de Santo Antônio que marca a entrada do porto. O vento então começou a abrandar. Ao chegar a *Pedro I* na altura do Forte de São Pedro reinava uma calma-ria podre, continuando o navio a avançar, na escuridão, apenas por força da corrente da maré de enchente. Com muito pouco seguimento, a *Pedro I*, às escuras e em postos de combate, aproximou-se da Fortaleza da Gamboa, próxima à qual estava fundeada a Nau D. João VI. A posição da nau brasileira

tornou-se arriscada, ao passar a menos de meio alcance da bateria da fortaleza e da nau portuguesa. Os canhões de terra podiam alvejar o seu costado de boreste; e os da nau inimiga, o costado de bombordo. Da fortaleza, bem cedo, partiu o brado, indagando o nome do navio. Da *Pedro I* respondeu-se tratar-se de uma fragata britânica, acompanhada de duas corvetas. A troca de perguntas e respostas em português e inglês entre a fortaleza e a Nau *Pedro I* perdurou vários minutos durante os quais o seguimento do navio brasileiro era mínimo. Percebendo que a Nau D. João VI havia guarnecido postos de combate, mostrando através das portinholas dos canhões, o clarão dos morrões acesos, Cochrane preferiu não dar a voz de fogo. Com a súbita chegada de um aguaceiro, acompanhado de uma aragem fraca, Cochrane fez a *Pedro I* sair da sua exposta posição, entre a nau inimiga e a fortaleza.

Não logrando surpreender o inimigo, Cochrane desistiu do ataque e determinou o retorno da *Pedro I* ao mar alto. A *Maria da Glória* e a *Real Carolina*, mais lentas que a nau, não tendo conseguido chegar junto aos navios inimigos fundeados, inverteram o rumo, quando viram a capitânia sair do porto.

Depois de permanecer cruzando em frente à barra de Salvador, durante o dia 13, com os seus três navios, Cochrane demandou o fundeadouro do Morro de São Paulo.

A 16, o Primeiro Almirante recebeu informes de que os portugueses estavam tomando medidas para evacuar Salvador e retirarem-se para Portugal. No dia seguinte, ele foi observar, pescalmente, a esquadra inimiga, suspendendo com a *Pedro I*, a *Real Carolina*, a *Liberal* e a *Maria da Glória*, mas deixando os brulotes fundeados no morro. Nada observando de anormal nos navios inimigos, sempre fundeados, sob proteção dos fortes de Salvador, Cochrane deixou a *Maria da Glória* em observação, em frente à barra, e regressou, com os demais navios ao fundeadouro do morro. Nos dias seguintes, os navios se reabasteceram, aproveitando a chegada, do Rio, de uma charrua, car-

regada de aguada e mantimentos, vinda sob a escolta da *Real*. A 25, a *Piranga* foi despachada para o Rio, escoltando um navio mercante, com prisioneiros.

Temeroso de que a Esquadra Portuguesa se fizesse ao mar, de surpresa, Lord Cochrane se fez vela, a 26 de junho, somente com a Nau *Pedro I*, iniciando o cruzeiro, que seria o mais decisivo da guerra da Independência. A 27, veio à fala da *Pedro I*, uma sumaca, aprisionada pela *Maria da Glória*, com a notícia de que a Fragata *Constituição*, fundeada em Salvador, estava sendo carregada com os bens de mais valor, dos portugueses residentes na cidade. Em face dessa notícia, Cochrane despachou a sumaca para o fundeadouro do morro, com a ordem para os brulotes suspenderem e se reunirem à nau capitânia, nas proximidades da barra da Bahia. A bordo dos navios brasileiros, a expectativa era crescente, aguardando-se, a cada momento a saída da frota portuguesa. Cochrane mantinha os navios na linha de bloqueio, em largas bordadas, entre o morro e a Ponta de Santo Antônio, de forma a ter sucessivos contatos visuais com os navios portugueses no Porto de Salvador, e com os seus próprios navios, no fundeadouro do morro. Numa dessas bordadas, o mastaréu do velacho da *Real Carolina* se desarvorou. Imediatamente, Cochrane despachou a fragata para o fundeadouro do morro, a fim de se aprestar com um existente a bordo da *Nichteroy*. Na mesma oportunidade, fez Taylor regressar ao fundeadouro do morro, a fim de reassumir o comando da *Nichteroy*. Nesse dia, a *Maria da Glória* capturou um brigue, que era a décima quinta presa efetuada pela Esquadra Brasileira, em águas baianas, e em seguida recebeu ordem de fazer aguada e tomar mantimento para três meses. A 1º de julho, as vigias da *Pedro I* deram o brado, de que a Nau *D. João VI* e dois outros navios estavam com as gáveas largas. Cochrane reduziu, então, a ampliação de suas bordadas, em frente à barra de Salvador, estimando que a saída dos navios portugueses estava por horas. Não se enganava ele. A libertação de Salvador estava por horas.

O primeiro semestre de 1822 fora terrível na cidade, tanto para brasileiros como portugueses.

Com a última via de suprimento cortada, a partir de maio, por força da chegada da Força Naval Brasileira, a população de Salvador tivera que enfrentar a escassez crescente de alimento. A 1º de maio, o General Madeira permitiu a saída da cidade, daqueles que o desejassem fazer. Era uma maneira de poupar víveres preciosos. Cerca de 10 mil pessoas abandonaram a capital da província indo vagar famintas, sem rumo certo entre as linhas dos exércitos, antes do interior, farto, os absorver. Nessa altura, Madeira calculava que os víveres estocados na cidade durariam cerca de 50 dias, se nenhum navio lograsse romper o bloqueio. Uma ou outra embarcação, conseguiria furar o bloqueio da Esquadra Brasileira, mas os níveis de suprimento continuaram a cair. Particularmente difícil, era a situação dos hospitais, aos quais afluía um número crescente de soldados e marinheiros doentes, por falta de alimentação adequada. Em fins de maio, sem ter havido nenhum combate de vulto, estavam baixados, nos hospitais de Salvador, 1 260 praças do Exército Português e tal número tendia a crescer. À medida que a situação piorava, as divergências entre Madeira, o Chefe-de-Divisão João Félix e a Junta Governativa agravaram-se. Em face da relutância do comandante das forças navais em empregar seus navios contra a esquadra de Cochrane, Madeira tentou destituí-lo e entregar o comando da esquadra ao Capitão-de-Mar-e-Guerra Manoel de Vasconcellos de Mello. Ao ter notícia da tal substituição e da ordem de suspender, a guarnição da própria capitânia, a Nau *D. João VI*, amotinou-se exigindo a permanência de João Félix no Comando e se recusando a içar o ferro. Era a desmoralização total e com ela agravou-se a deserção entre a marinheiragem portuguesa. Madeira mandou proclamar nas ruas, ao toque de caixas, a punição terrível que seria imposta aos que acoitassem desertores, mas a medida não teve grande efeito. Em junho a causa portuguesa na Bahia desintegrava-se a olhos vistos. Da própria Junta de Governo, dois membros passaram-se para as linhas brasileiras. Dos arsenais de marinha e de guerra, fugiram quase todos

os operários, ou por serem partidários da causa da independência, ou meramente por não receberem seus salários. Com os fugitivos vinham os informes colocando os brasileiros bem a par da situação na cidade sitiada. Agora, tratava-se tão-somente de paciência para colher sem luta sangrenta o fruto maduro. Depois de 3 de maio, o Exército Libertador não mais acometeu as linhas lusas e após 12 de junho Cochrane desistiu de outras operações ofensivas. É bem provável que a partir de maio Madeira tivesse chegado à conclusão de que só lhe restava o abandono da Bahia, pois desde 28 daquele mês ele havia ordenado ao Intendente da Marinha a requisição de todos os navios em condições de navegar e o aprestamento dos mesmos para o mar. Em junho a Junta Governativa demitiu-se, sendo constituída uma outra, no dia 16 que procurou adotar medidas extremas. Os membros da nova junta concluíram que era necessário atacar imediatamente o exército sitiante bem como a força naval de Cochrane, que era indispensável tomar por empréstimo os fundos dos bancos e os bens de mão morta, confiscar as alfaias e jóias de luxo das igrejas e obrigar o corpo de comércio a prestar os socorros pecuniários que fossem preciosos.

Nos dias que se seguiram os ofícios trocados entre as autoridades militares e a Junta Governativa na Bahia atingiram virulência raramente vista em documentos oficiais. Refutando as conclusões da Junta o Chefe-de-Divisão João Félix alegou ser impossível bloquear a Esquadra Imperial no Morro São Paulo pois necessitava de todos os meios flutuantes para manter a barra franca ao acesso dos navios que trouxessem víveres para a cidade e para proteger Salvador da agressão brasileira. Alegou ainda o Comandante da Esquadra Portuguesa "que tendo os inimigos uma esquadra fora, e sendo o seu fim primário invadirem este porto, jamais posso entreter a esquadra do meu comando no bloqueio daquele porto, sem deixar este porto esposto a tão grande risco, de que resultará a nossa fatal ruína". No dia seguinte a junta respondeu ao comandante da esquadra de forma inusitada

acusando-o de se esquivar "a fazer-se de vela pretextando a falta de mantimentos para uma reserva quando por isso mesmo é que se torna indispensável e aconselha o dever a V. Ex^a a pronta saída da esquadra que segundo V. Ex^a diz, tem a seu bordo mantimentos para 70 dias. A junta nunca pensou que teria de combater tão insubsistente argumento depois de V. Ex^a reconhecer a falta que há de víveres e de ser indubitável que só as operações da esquadra nos podem abastecer e se V. Ex^a receia dar conta à nação pela força que comanda, o seu receio deve multiplicar se tiver de lhes dar pelo abandono desta provincia do que será consequência infalível a inércia da esquadra pesando então sobre V. Ex^a toda a responsabilidade deste tremendo e inesperado passo, por que é incontestável que da esquadra depende agora ou a salvação ou a perda deste interessante ponto que temos ocupado à custa de tamanho sacrifício. A junta não pode crer que a esquadra deixe de operar quando as circunstâncias mais que nunca o exigem para a defesa e conservação da Bahia, único e essencial fim a que a nação a destinou fazendo com isso despesas extraordinárias". Não há dúvida de que as medidas propostas pela junta, da mesma forma que a estratégia preconizada anteriormente pelo Corpo de Comércio da Bahia, retratavam uma compreensão da guerra no mar bem melhor do que a demonstrada pelo General Madeira e pelo Chefe-de-Divisão João Félix. É bem possível, porém, que no fundo os militares estivessem perseguindo objetivos diferentes daqueles defendidos pelo corpo de comércio ou pela Junta Governativa. Os membros da junta ou os comerciantes tinham interesses permanentes no Brasil e eles não mais nodiam voltar atrás. O abandono da Bahia significava a ruína total de cada um deles individualmente. O mesmo não acontecia com os chefes militares portugueses. Eles ali se achavam temporariamente. Embora com a missão de defender a Bahia eles talvez não estivessem dispostos a fazê-lo a qualquer preço. Para os civis da causa portuguesa na Bahia, a luta era de vida ou morte. É possível que assim não fosse para Madeira. Ele talvez sen-

tisse, como João Félix, que a longo prazo a causa portuguesa no Brasil estava perdida mesmo se as armas lusas triunfassem sobre o Exército Libertador e a Marinha Imperial. Por todo o tempo do sítio de Salvador, preocupou-se Madeira em preservar os mantimentos e os navios necessários a uma viagem do Brasil a Portugal com toda a sua tropa. Para a Junta Governativa o objetivo era, sem dúvida, a manutenção da soberania portuguesa na Bahia. Para Madeira esse objetivo talvez tivesse sido abandonado desde os fins de 1822, em benefício da preservação das tropas que comandava. Sente-se isso ainda no ofício por ele enviado a D. João VI. Dizia Madeira no referido documento que se a Esquadra Portuguesa tivesse bloqueado o Rio de Janeiro: *era bem de esperar que os negócios nesta Província tomassem bom aspecto porém hoje tudo varia*. Adiante acrescentou ele "Logo pode o Rio de Janeiro e o Brasil todo continuar a por em prática todos os seus esforços para nos perder sem que nós possamos embarcá-los e como aquele governo tem à sua disposição a boa vontade de todos os povos e os seus recursos em geral, unindo a estes dados a atividade que se tem desenvolvido, irá progredindo e chegará brevemente a sua Marinha a ponto de ser superior à nossa e então a nação perderá os últimos elementos da sua grandeza marítima. Era bem certo só este resultado que eu tinha proposto a Vossa Majestade como indispensável para se segurar o Brasil que fosse o Rio de Janeiro bloqueado". "Pelo que respeito à Esquadra estamos desenganados de que nenhuma esperança poderemos ter de bom resultado: o inimigo faz por mar uma guerra semelhante ao que pratica em terra; evita os combates enquanto não se acha com uma força assaz respeitável; porém emprega o que tem como lhe convém, faz-nos todo mal que pode". Nessas circunstâncias, em 20 de junho de 1823 Madeira convocou um conselho de guerra do qual participaram o comandante da esquadra, o intendente da Marinha, chefes dos corpos do Exército e os comandantes dos navios de guerra. Depois de analisada a situação, o conselho decidiu pela evacuação de Salvador. A decisão

foi quase unânime pois de 30 e tantos oficiais presentes apenas quatro votaram contra a evacuação da praça. A Junta Governativa não foi informada da decisão do conselho de guerra mas os rumores e as evidências eram grandes demais. Começou então a luta pela reserva de lugares nos navios que demandariam Portugal.

As intenções dos portugueses eram facilmente percebidas pelos brasileiros que sabiam de tudo ocorrido em Salvador. Os dois lados apresentavam-se para o confronto decisivo. Na noite de 1º para 2 de julho, as famílias e funcionários portugueses começaram a embarcar nos navios mercantes surtos no porto. João Félix não quisera receber passageiros nos navios de guerra alegando que estorvariam nos combates. Em seguida, realizou-se o embarque da tropa do Exército na mais perfeita ordem sem ter sido esquecido um só soldado, um só doente. As linhas de trincheiras em frente ao Exército Brasileiro foram evacuadas em silêncio, sem interferência por parte dos libertadores. Não só as famílias como os funcionários e os soldados conduziram para bordo do navio tudo que podiam carregar. Os bens imóveis ou de transporte impossível foram cuidadosamente destruídos ou danificados. A artilharia dos fortes foi encravada e no porto todas as embarcações que iam ficar no Brasil tiveram seus fundos arrombados, incluindo uma barca artilhada com 9 peças e o Bergantin *Ave Maria*. Do Arsenal de Marinha as ferramentas foram retiradas tendo sido arruinadas as máquinas maiores.

Às 11 horas da manhã do dia 2 de julho os navios portugueses iniciaram a saída do Porto de Salvador. Eram 71 navios mercantes escoltados por 13 navios de guerra. Estimando-se em cerca de 4 mil o número de marinheiros que tripulavam os navios, em perto de 6 mil o número de soldados embarcados e em 1 400 o número de funcionários e dependentes evacuados, pode-se avaliar então entre 10 e 12 mil o número de pessoas que abandonaram a Bahia.

Em frente à barra cruzavam a *Nau Pedro I* com o Primeiro Almirante a bordo, a *Corveta Maria da Glória* recém-chegada do Morro de São Paulo onde

se reabastecera de água e víveres e a Escuna *Real*. Os navios brasileiros não interferiram com a saída da grande armada, a maior que se via em muitos anos em águas brasileiras. Tratou Cochrane de alertar os demais navios no fundeadouro do Morro de São Paulo, destacando para esse fim a Escuna *Real* que se afastou com toda a sua força de velas. Com os outros dois navios o Primeiro Almirante pôs-se a acompanhar o comboio português na distância de 4 a 5 léguas sempre por barlavento, ou seja, com a retirada para o largo desimpedido de velas inimigas. Os portugueses que tão mal haviam empregado seus meios navais, sob o ponto de vista estratégico, cometeram então um funesto erro tático: procuraram prover proteção cerrada aos navios mercantes com os seus 13 navios de guerra em vez de rumarem sobre os poucos navios brasileiros que viam à distância. Mesmo que não lograssem alcançar os navios brasileiros tinham os portugueses superioridade suficiente para obrigá-los à retirada afastando-os dos indefesos mercantes. Não o fazendo o comandante da força portuguesa conferiu, sem reação, a iniciativa das ações à Cochrane. Esse aproveitou-se logo da liberdade de ação proporcionado pelo inimigo. Durante a tarde do dia 2 e a noite subsequente, os navios brasileiros nada tentaram contra os navios portugueses mantendo-se sempre a barlavento e no alcance visual. Cochrane esperava calmamente que o comboio se alongasse por força da heterogeneidade de seus navios, habilidades diversas dos comandantes ou quaisquer outros fatores, para então tomar de abordagem os navios que escapassem à proteção cerrada dos vasos de guerra portugueses. Não dispondo a Esquadra Imperial de oficiais e marinheiros em número suficiente para guarnecer as numerosas presas que Cochrane antevia tomar, determinou ele que, nos navios capturados, as pipas de água fossem arrombadas a golpes de machado, deixando-se somente a aguada suficiente para a curta viagem de retorno ao porto brasileiro mais próximo. Além do mais, Cochrane insistiu na necessidade dos oficiais encarregados das equipes de abordagem apossarem-se dos papéis dos

navios tomados. Quanto aos navios com soldados a bordo deveriam ter seus mastros cortados de maneira a poderem regressar ao Brasil mas nunca a se arrisquem à longa travessia oceânica à Europa.

No dia 3 pela manhã os navios que haviam suspenso na véspera do fundeadouro do Morro de São Paulo chegaram à vista da *Pedro I* e da *Maria da Glória*. Eles tinham feito força de vela desde que tinham sido avisados da saída da frota portuguesa da Bahia. Embora soprasse vento fresco, o comboio português navegava para nordeste em baixa velocidade já que o avanço era determinado pelos navios mais lentos.

Pôde assim a *Pedro I* colocar-se por antevante e a barlavento tanto do comboio constituído pelos navios mercantes como da força naval portuguesa que navegava separada do comboio. A noite de 3 para 4 de julho foi de grandes aguaceiros e de vento fresco. Ao amanhecer, Cochrane constatou que os navios portugueses se haviam dispersado como ele esperava; mas que muitos deles estavam agora a barlavento, incluindo dez dos vasos de guerra de João Félix. Desprezando a proximidade da força naval inimiga, a *Pedro I* aproximou-se do comboio e capturou à tarde o navio *Bizarria* no qual iam embarcados 164 oficiais e praças da Legião Lusitana. Agindo com rapidez as guarnições de presa saltaram dos escaleres sobre o navio mantido sob a ameaça dos canhões da nau e em poucos minutos avariavam a golpes de machado os mastros e arrombaram os tonéis d'água. Não restava ao comandante do *Bizarria* senão o recurso de demandar o porto mais próximo, no caso Salvador.

Pelas duas da tarde a força naval portuguesa procurou engajar em combate a *Pedro I* fazendo convergir sobre a nau brasileira os seus navios. A caça a *Pedro I* durou até o cair da noite. Com habilidade Cochrane fez a *Pedro I* aproar a terra, nas proximidades da Torre de Garcia D'Ávila. Ao anoitecer os portugueses suspenderam a perseguição. Não seria prudente, na verdade, navegar à noite com tantos navios junto a uma praia desprovida de luzes em busca de um navio rápido e conduzido com de-

terminação. Assim, os vasos de guerra portugueses afastaram-se da *Pedro I*, procurando ocupar novamente a posição de onde pudessem proteger o comboio que cada vez se alongava mais na vastidão do Atlântico.

Durante todo esse dia a *Pedro I* não avistou os demais navios da Marinha Imperial. Esses, entretanto, não estavam inativos. Do cimo do mastro grande da *Nichteroy*, João Taylor pouco a pouco ia trazendo seu navio para as proximidades do comboio. Por seu lado a *Real Carolina* aproximou-se dos transportes portugueses que se achavam sem proteção por estarem os navios de escolta a sotavento, junto à costa, perseguindo a *Pedro I*. Em rápida sucessão a fragata brasileira capturou a Galera *Leal Portuguesa* com 244 oficiais e soldados a bordo e o Bergantin *Pontidão* com 70 praças embarcadas. Os agueridos soldados lusos que em terra haviam sustentado as privações de um longo sítio repelindo os ataques às suas posições, deixavam-se capturar no mar sem poderem esboçar uma reação. Eles viam os navios brasileiros aproximarem-se com as portinholas abertas mostrando os canhões, ouviam as vozes de intimação pelo megafone, observavam as retrancas e velas serem manobradas e por fim os escaleres portos nágua. Bem cedo um punhado de oficiais e marinheiros, brasileiros, ingleses e mesmo portugueses, subiam ao navio capturado sem temerem os soldados apinhados no convés. Enquanto formalmente os oficiais da Marinha Imperial examinavam os documentos do navio capturado e davam as instruções ao comandante para o regresso ao Brasil, os marinheiros em clima de festa destruíram a golpe de machado as quartolas, vazando a água doce para os fundos sujos e limosos, outros cortavam alguns dos mastros segundo a indicação de seus oficiais, e arrancavam das mãos dos soldados os fuzis que eles tinham usado com tanto brio e os jogavam ao mar ou os levavam para seus escaleres. Depois a chusma de marinheiros se retirava, os ingleses sempre corretos e formais, e os brasileiros, zombeteiros, desejando-lhes boa viagem. Para muitos, era o sonho desfeito de respirar novamente o suave

ar português e rever os entes queridos num futuro próximo. Para outros era a perspectiva de volta à rude terra brasileira onde tinham deixado afeições e interesses.

No dia 5, livre da perseguição dos navios de João Félix, a *Pedro I* voltou a atacar o comboio, a cerca de 120 milhas ao Norte da Bahia. Pelo meio da tarde, capturou uma Galera russa, de nome *Mintos*, na qual seguiam 280 soldados e muitos passageiros, incluindo numerosas mulheres. No meio do alarido provocado pelo choro das mulheres, e os protestos do comandante, que alegava ser neutro, os oficiais e marinheiros saltaram de dois escaleres e, mais uma vez fizeram trabalhar os machados, derrubando o mastro principal e deixando os outros dois abalados, pelo corte de brandais e estais. Mal tinham os escaleres regressado à *Pedro I*, e o mastro da gata da *Mintos* veio abaixo. Deixando-a à sua sorte, a *Pedro I* aproou a dezoito velas, que eram vistas acima do horizonte, a sotavento, sem se preocupar com a força naval de João Félix, ainda percebida, dispersa, a barlavento.

Na manhã seguinte, a *Pedro I* capturou uma grande galera armada, de nome *Grão-Pará*, na qual seguiam 270 soldados e alguns passageiros. Mais um navio ficou, em breve, com suas condições de navegabilidade reduzidas e aparentemente sem outro recurso, senão, o de procurar demandar o porto brasileiro, mais próximo.

No mesmo dia, ao anoitecer, chegou, à distância de fala do capitânia brasileiro, a Corveta *Maria da Glória*. A corveta comunicou que tinha posto abaixo, pouco antes, os mastros do Transporte *Condé de Peniche*, no qual estavam embarcados cerca de 200 soldados portugueses.

No dia 7 de julho, continuaram os aprisionamentos dos indefesos navios mercantes portugueses. Os navios capturados passaram a ser despachados para Pernambuco, em vez da Bahia, pois, o grosso dos retirantes já se achava no paralelo de Maceió. Nesse dia, vieram para bordo da Nau *Pedro I* mais de 140 espadas, tomadas a oficiais portugueses capturados, e duas bandeiras de batalhões. Eram mais troféus em cin-

co dias de ação do que os conseguidos em um ano de guerra em terra.

Durante a noite, a *Nichteroy* correu, em rumo inverso, ao longo da coluna dos navios de João Félix, e lançou uma bordada completa, com a bateria de boreste, sobre o último deles, afastando-se, a seguir, sem ter seu fogo respondido.

Assim, dia após dia, os navios da Marinha Imperial iam dizimando o comboio retirante. Portugal perdia, na retirada, uma parte ponderável de seus escassos recursos marítimos e via muitos de seus melhores soldados desaparecerem na direção do litoral brasileiro, para não mais participarem da guerra. Alguns desses soldados iriam engrossar as fileiras do Exército Brasileiro. Depois da perda da Bahia e da captura, no mar, de milhares de seus soldados, dificilmente teria Portugal Poder Militar, para intentar uma campanha de envergadura em território brasileiro. Era um dos maiores desastres das armas portuguesas, desde Alcácer Quibir, mas sem os morticínios trágicos daquela campanha africana quase três séculos antes. Por todo o mês de julho de 1823 as populações de Salvador e de Recife tiveram a satisfação de ver com frequência a entrada dos navios capturados. Eles chegavam lentamente com mastros improvisados, guarnições e passageiros sujos e mal alimentados por força das rações escassas. Na Bahia o primeiro navio capturado a entrar foi a Galera *Leal Portuguesa* pouco mais de 48 horas após a sua partida daquele porto. Chegaram nos dias seguintes a Galera russa *Mintos* com 233 praças do Batalhão de Caçadores nº 2, a Charrua *Conde de Peniche* com 135 soldados do Batalhão nº 3, os Brigues *Prontidão* e *Bizarria* além de duas sumacas nas quais iam embarcados alguns soldados. No Recife arribaram a Charrua *Príncipe Real* e as Galeras *Mocau*, *Harmonia* e *Caridade*, trazendo a bordo mais de 700 soldados. Porém, nem todos os navios portugueses que arribaram de volta ao Brasil o fizeram, por imposição das armas imperiais. Alguns dirigiram-se para o Maranhão, cumprindo determinações de Madeira, a fim de reforçar a guarnição lusa ali sediada. Escapando à interceptação dos navios de Cochrane, sete

navios lograram alcançar São Luís a 14 de julho, onde desembarcaram a salvo e com o respectivo armamento 325 soldados de artilharia e infantaria. Com o passar dos dias, tornou-se mais difícil aos navios de João Félix esboçarem a defesa dos transportes, que se distanciavam no mar, mas por outro lado ficou difícil aos navios imperiais efetuarem aprisionamento em rápida sucessão. A colheita das presas tendeu, em consequência, a diminuir acima do paralelo do Rio Grande do Norte.

No dia 11, sempre navegando de forma a manter o contato visual com o maior número possível de navios inimigos a *Pedro I* deixou a Ilha de Fernando Noronha por BB cerca de dez milhas.

A 13 Cochrane mandou redobrar a vigilância sobre os navios inimigos e ele próprio subiu às gáveas várias vezes, a fim de verificar se o comboio continuava no rumo da Europa ou se guinava para o oeste a fim de demandar o Ceará ou o Maranhão. Toda precaução era pouca, pois na escuridão da noite os navios lusos poderiam arribar e se afastar rapidamente, aproveitando vento e corrente favoráveis. No dia 14 a *Pedro I* cruzou a linha equinocial mas nenhum festejo ocorreu a bordo. A nau procurava manter-se sempre a barlavento e avançada cerca de três milhas em relação ao grosso do comboio português. Nessa noite a *Pedro I* colocou nágua pequenos flutuantes, cada um deles com um barril de pólvora e mechas de tempo acesas. Cerca de meia-noite, o primeiro barril explodiu, próximo aos navios portugueses. O segundo barril de pólvora detonou à uma hora da manhã. Com esses ardis, o Primeiro Almirante não tinha grandes esperanças de provocar avarias diretas nos navios inimigos, mas, tão-somente, de estabelecer uma situação, na qual os próprios navios portugueses, confusos, se viessem a canhonear mutuamente.

Na noite de 16 para 17 de julho, Cochrane tentou novamente, avariar os navios inimigos. Primeiro, fez largar, como na véspera, vários flutuantes, com grandes barris de pólvora, na derrota provável, do grupo de navios portugueses mais numeroso. Depois levou a *Pedro I* várias milhas para leste e, em seguida,

fez força de velas, aproximando-se dos navios inimigos. Cerca de duas e meia da manhã, a *Pedro I* estava a pequena distância dos dois navios portugueses, mais atrasados. Navegando entre ambos, chegou a *Pedro I* ao alcance de meia bateria de um deles e rompeu fogo, com os canhões de bombordo. O navio de boreste manobrou, afastando-se de onde partiam os tiros. Cochrane procurou engajar o navio mais próximo, virando de bordo, para nova investida; mas, a vela grande rompeu-se na manobra. Em breve não mais se avistou o navio inimigo.

Na noite seguinte, Cochrane aproveitando sempre a maior velocidade da *Pedro I*, ocupou, mais uma vez, posição por antevante da Esquadra Portuguesa e, depois do por do sol, pela terceira vez, lançou ao mar alguns flutuantes, com barris de pólvora providos de mechas de tempo. Logo após, sobreveio violento vendaval, acompanhado de aguaceiro, que obrigou a *Pedro I*, por algumas horas, a correr com o tempo, perdendo o contato com os navios portugueses. Ao melhorar o tempo, a *Pedro I* alterou o rumo para leste, procurando retomar o contato com o comboio retirante; mas, durante a manhã do dia 18, nenhuma vela surgiu acima do horizonte. Estando a Nau *Pedro I* além do paralelo de 5° N, Cochrane concluiu que os portugueses visavam tão-somente, o regresso à Europa e não o desembarque dos soldados de Madeira, no Maranhão. Estimando, por outro lado, que os seus navios já deviam ter capturado entre 15 e 18 navios, desde o dia 2, decidiu o Primeiro-Almirante retirar da perseguição a nau capitânia, para dar cumprimento à segunda parte das instruções recebidas do Governo Imperial.

Aproando ao Maranhão e navegando com vento largo, a *Pedro I* começou a desenvolver próximo a dez nós.

Caberia à Fragata *Nichteroy* continuar as ações contra os navios retirantes; mas, sua presença se faria sentir, muitos dias mais tarde e bem mais para o norte. Com efeito, depois de manter contato com o comboio, desde o paralelo de Salvador até a altura de Natal, sem lograr, todavia, capturar nenhuma unidade inimiga, Taylor demandara o Cear-

rá. Os documentos não explicam, devidamente, a razão desse movimento, que afastou um navio precioso, das proximidades do comboio português. Pode-se supor, entretanto, que a *Nichteroy*, sendo bem menos veleira que a *Pedro I*, não tinha conseguido permanecer por antevante e a barlavento do comboio, como fizera a nau capitânia. Dispondo de fraca velocidade e de pouco armamento, Taylor tinha muito mais a temer dos navios de João Félix, que Cochrane, a bordo da *Pedro I*. O fato de, na tarde de 10 de julho, Taylor ter demandado o Ceará, passando próximo ao litoral mostra, claramente, que ele estava a sotavento do comboio, ou seja, numa posição desfavorável, para efetuar presas, sem sofrer interferência, por parte da escolta portuguesa. Além do mais temia Taylor, tal como Cochrane, que os soldados de Madeira desembarcassem em algum ponto do litoral brasileiro.

Com vento e corrente favoráveis, em dois dias, a *Nichteroy* chegou ao Ceará, onde deu notícia dos acontecimentos sucedidos, na Bahia, dez dias antes. Não avistando velas inimigas, a *Nichteroy* tomou o rumo do nordeste, em busca, novamente, do comboio. A perda de tempo tinha sido, porém, muito grande e, somente a 7 de agosto, os gajeiros da fragata deram o brado de navio à vista. Era um grande navio-transporte, arvorando o pavilhão português. Chegando mais próximo, o navio foi identificado como sendo a *Grão-Pará*, a mesma unidade que fora capturada, um mês antes, pela *Pedro I*. O navio ali se encontrava, por não ter o seu comandante cumprido a intimação de Cochrane, de regressar a porto brasileiro. Efetivamente no mês anterior, tão cedo a nau brasileira se afastara, a guarnição se pusera em faina no navio português, erguendo uma mastreação de fortuna. Dando balanço nos paíóis de mantimentos e nas quartolas d'água não arrombadas, o arrojado comandante da *Grão-Pará* concluíra que, à meia razão e com a ajuda divina, poderia chegar, às águas européias. Assim, o navio continuava a navegar para o nordeste e não para o sudoeste; mas, vinha bem atrasado, em relação ao restante do comboio. Depois

de um mês de navegação naquelas condições precárias e estando acima do paralelo das Canárias todos a bordo tinham justificada esperança que em breve, veriam seus sacrificios coroados de êxito.

A *Nichteroy* aproximou-se da *Grão-Pará* arvorando o pavilhão inglês mas os portugueses ou não se deixaram enganar ou resolveram se precaver contra qualquer surpresa. Aproveitando o fato da guarnição de abordagem da *Pedro I* no dia 6 de julho não ter jogado ao mar as peças de artilharia, os marinheiros lusos guarneceram as oito peças, que tinham por banda. Chegando à distância de fogo percebendo o ânimo combativo do navio português, a *Nichteroy* arriou a bandeira inglesa e içou a brasileira, largando ao mesmo tempo uma salva curta para o intimidar. Havia a bordo da *Grão-Pará* 270 soldados e um certo número de passageiros. Aceitar um combate contra uma fragata de 40 canhões seria condenar à morte certa o grande número de marinheiros, soldados e civis. O Comandante da *Grão-Pará* mandou, pois, arriar o pavilhão em sinal de rendição. A guarnição de presa da *Nichteroy* constando a escassez de gêneros e de água a bordo do navio capturado deu parte do ocorrido a John Taylor, que ficou numa situação delicada. No seu próprio navio não havia suprimentos excedentes para o sustento de 400 pessoas numa viagem vagarosa de mais de 2 mil milhas até um porto brasileiro. Além do mais a guarnição da fragata brasileira era reduzida para permitir o destaque de um grupo de oficiais e marinheiros para o navio capturado de forma a garantir o seu regresso ao Brasil. Afundar a *Grão-Pará* deixando tripulantes e passageiros à própria sorte era procedimento inusitado no século XIX. O marinheiro, que assim procedesse, teria seu nome manchado para sempre. Taylor determinou, em consequência, que os canhões da *Grão-Pará* fossem jogados ao mar e transferiu para a fragata toda a pólvora e armamento portátil. Em seguida fez com que todos a bordo assinassem o termo de prisioneiro de guerra. Dentro das normas da época, os militares a bordo da nau cap-

turada se comprometiam a não mais pegar em armas contra o Império do Brasil. Isso feito os brasileiros se retiraram da *Grão-Pará* e deixaram-na seguir com destino a Lisboa. Pela determinação e coragem de sua gente bem que o navio merecia atingir o porto desejado.

Estando a aguada da *Nichteroy* próxima do fim, pois nada fora retirado da *Grão-Pará* que não fosse armamento, Taylor fez a fragata demandar à Ilha das Flores. A 19 de agosto o navio brasileiro lançou ferro no porto daquela ilha, arvorando o pavilhão inglês. Conservando os marinheiros brasileiros cobertas abaixo, e mantendo no convés, apenas, os louros marinheiros e oficiais ingleses, Taylor logrou obter dos portugueses a aguada de que carecia.

No dia 24, a *Nichteroy* se fez ao mar, novamente, e rumou em direção à costa portuguesa.

No dia 26, já próximo ao litoral de Portugal, a *Nichteroy* deu caça e aprisionou o Iate *Alegre*. Colocando no mesmo uma pequena guarnição de presa, Taylor remeteu-o para o Rio de Janeiro, com despachos endereçados ao Ministro da Marinha e a Lord Cochrane.

Continuando sua singradura nas águas européias, três dias depois, a fragata brasileira capturou o Iate *Correio de São Miguel* que, também, foi enviado para o Rio, com pequena guarnição de presa. A tripulação aprisionada, constituída de 25 homens, foi transferida para um bergantim inglês, que se dirigia para Gibraltar.

Decorridos dois dias, a *Nichteroy* capturou o Iate *Esperança*. Tal como os anteriores, a nova presa tomou o rumo do Brasil, com guarnição de presa.

Nos dias seguintes, os Iates *Vigilante* e *Bom Sucesso* e o Bergantim *União* foram capturados pela *Nichteroy*; mas, apenas, o primeiro foi remetido para o Rio. Os dois navios foram destruídos, depois de ter sido retirado dos mesmos, o que neles havia de valor.

As vítimas seguintes da fragata brasileira foram a Galera *Prazeres* e *Alegria*, procedente do Pará, a Galera Nova *Amazonas* e o Iate *Providência*; os dois últimos, recém-saídos de Lisboa.

Com o passar dos dias, Taylor sentia a posição de seu navio tornar-se mais

perigosa. Segundo os informes dos prisioneiros, a Nau *D. João VI* cruzava ao largo da foz do Tejo, protegendo a chegada do comboio procedente da Bahia.

Durante os dias seguintes, da *Nichteroy* foram avistados, no horizonte, cinco navios, que pareciam ser corvetas charruas, da força de João Félix. Por outro lado, a presença da fragata brasileira, ao largo do litoral português, já devia ser do conhecimento de Lisboa.

A 10 de setembro, Taylor concluiu que os navios remanescentes do comboio procedente da Bahia, com as tropas do General Madeira, já deviam estar em Lisboa. Estando os paióis de mantimentos da *Nichteroy* bem abaixo da metade, ele decidiu regressar às águas brasileiras. Para se desembaraçar dos prisioneiros, Taylor, antes de empreender a longa viagem de volta, capturou, a 18 milhas da Foz do Tejo, o Iate *Paquete de Setubal*. Depois de embarcar no iate capturado todas as bocas excedentes, Taylor deixou o navio seguir para o litoral ibérico.

Começando o cruzeiro de regresso, a *Nichteroy* apressou o Iate *Santo Antônio Triunfo*, remetido para o Rio, com guarnição de presa e, em seguida, a Escuna *Emília*. Em face dos desfalques sofridos na sua guarnição, Taylor decidiu retirar o que existisse de valor da escuna, e deixá-la seguir viagem. Por pequenos que fossem os navios capturados, cada um deles exigia oficiais e marinheiros para conduzi-los de regresso ao Brasil, através de milhares de milhas do Atlântico. Conseqüentemente, Taylor foi levado a fazer seleção dos navios aprisionados, conservando alguns e desprezando outros. O capturado seguinte, o Iate *Harmonia*, também foi deixado seguir caminho. Na verdade o iate poderia ter sido destruído mas com isso surgiria novamente o problema da conservação de prisioneiros a bordo da *Nichteroy*. Quanto mais afastado da Europa mais difícil era o envio dos marinheiros capturados para Portugal em navios neutros. Além do mais os navios neutros cobravam adiantado e por bom preço o transporte dos prisioneiros e Taylor não queria regressar com a caixa baixa.

Na altura das Canárias foi apresado o último navio português, o Bergantim *São Manuel Augusto*. Taylor achou-o digno de ser enviado para o Brasil depois de recolher sua tripulação e guardá-lo com alguns poucos oficiais e marinheiros.

Com a aguada baixando perigosamente Taylor decidiu arribar à Ilha de São Nicolau, no Arquipélago de Cabo Verde, valendo-se mais uma vez do ardil de hastear a Bandeira Britânica. Tal era porém a seca em São Nicolau que não foi fácil a Taylor conseguir 12 tonéis d'água. Tanto as negociações para a aquisição da água como o embarque dos tonéis, em porto mal abrigado demandaram tempo. A 7 de outubro, um súbito vendaval caiu sobre a ilha obrigando a *Nichteroy* a picar a amarra. Por 12 horas, a fragata enfrentou violento temporal junto à costa rochosa das Ilhas de Cabo Verde, embarcando não pouca água pelas portinholas das baterias baixas. De Cabo Verde a *Nichteroy* rumou diretamente para a capital do Império onde chegou a 9 de novembro, tendo água para apenas dois dias e como provisão de boca um pouco de legumes estragados. Até a lenha já tinha terminado. Entre os brasileiros natos participantes do memorável cruzeiro, havia um jovem, então com 16 anos, chamado Joaquim Marques Lisboa, natural da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul.

Omitindo-se a captura pela segunda vez da Galera *Grão-Pará* pela *Nichteroy* a 7 de agosto, as ações da Marinha Imperial contra o comboio retirante haviam praticamente terminado a 18 de julho, quando Cochrane determinara a mudança de rumo da Nau *Pedro I* para a costa maranhense. Em 16 dias de operações, o poder e o prestígio lusos haviam sofrido um golpe decisivo na América. Por três séculos, a despeito de sua decadência econômica e das vicissitudes políticas sofridas, a pequena nação ibérica fizera seu pavilhão tremular com honra e glória nas águas que separaram a América do Sul da África. Depois de julho de 1822, sem bases no Brasil os navios portugueses não mais singrariam em número elevado as águas do Atlântico Sul. Não tinham sido pequenas

também as perdas lusas em soldados nas duas semanas decisivas. Haviam regressado 2 029 soldados ao solo brasileiro como prisioneiros, soldados que haviam sofrido as agruras de um cerco de um ano sem flexionarem. Um grande número ficaria para servir no Brasil. As operações subseqüentes no Maranhão e no Pará tomariam nova feição. Os deslocamentos estratégicos de contingentes de forças terrestres ao longo do litoral brasileiro tinham agora o controle da Marinha Imperial. De todos os golpes sofridos, todavia, o mais sério tinha sido no moral. A recuperação do Brasil se afigurava agora a todos os dirigentes portugueses como uma empresa sem perspectiva de sucesso. Estava aberto, assim, o caminho para uma paz de compromisso. Essa paz ainda levaria quase três anos para ser firmada, mas a situação de fato que serviria de tela de fundo à discussão na mesa de conferência já se achava praticamente estabelecida.

No decorrer do segundo semestre de 1822 e no primeiro semestre do ano seguinte a causa da Independência conquistara áreas cada vez maiores no Norte do Brasil. O Ceará havia aderido sem delongas mas no Piauí e no Maranhão, as forças da metrópole haviam reagido, por vezes com sucesso, aos esforços nouco coordenados dos independentes. Tal como na Bahia o movimento da independência irrompera espontaneamente sob a direção dos chefes locais. Como em todos os movimentos coletivos, os motivos que levaram os brasileiros a se levantarem eram os mais variáveis, desde os ditados por nobres sentimentos de puro patriotismo até os mais baixos emanados da sede do saque e da expropriação de bens. Em tais condições com muitos mandando e poucos obedecendo, e sem grande apoio das demais províncias, o avanço da causa da independência fora mais lento no Norte e no Nordeste que na Bahia. Não poucas vezes as armas portuguesas haviam triunfado sobre as forças mal armadas e indisciplinadas dos independentes. No fim de julho de 1823, entretanto, as tropas portuguesas acuada por interior cada vez mais hostil, só controlavam algumas cidades e vi-

las, na região de São Luís. Uma junta fora improvisada em Itapicurumirim para conduzir a guerra contra o governo de São Luís, fiel ainda à metrópole portuguesa. As tropas brasileiras haviam estabelecido o sítio da Cidade de Caxias, uma das mais importantes da província. Permaneciam sob domínio português Guimarães e Alcântara, ambas nas vizinhanças de São Luís, onde as reinóis eram numerosos e controlavam os principais elementos da força militar. Sob a inspiração do Bispo D. Joaquim, os portugueses em São Luís haviam repellido todos os apelos de adesão à causa da Independência, a despeito da situação cada vez mais crítica que enfrentavam, ameaçados do interior do País e tendo mesmo a temer levantes dentro da cidade. Tinham porém, os portugueses em São Luís fundadas esperanças de receberem reforços potentes da Bahia e com eles restabelecerem a situação. Na verdade, ao evacuar Salvador, determinara Madeira que algumas de suas tropas não seguissem para a Europa mas sim para o Maranhão. Tal possibilidade não havia escapado aos brasileiros que muito a temiam. Graças aos informes colhidos nos navios capturados ao comboio retirante da Bahia, Cochrane passou a considerar o envio de tropas portuguesas para as províncias além Rio Grande do Norte com ansiedade crescente, à medida que ele via menos velas portuguesas na vastidão do mar. Outro não fora o motivo principal de sua decisão de aproar a *Nau D. Pedro I* ao Maranhão abandonando a perseguição do comboio em retirada. Assim procedendo, Cochrane ia além das instruções que havia recebido do Ministro da Marinha do Império, e demonstrava suas qualidades de iniciativa e de coragem moral. Ele tinha decidido operar não mais dentro da tarefa que lhe tinha sido atribuída pelo superior mas dentro do propósito da missão recebida e em face da nova situação por ele melhor conhecida do que pelo longínquo ministro, no Rio de Janeiro.

A 23 de julho a *Pedro I* aproximou-se do perigoso litoral Norte Brasil e passou a navegar com grande cautela. Ao anoitecer o navio fundeou. No dia se-

guinte prosseguindo na derrota para São Luís, foi avistado ao entardecer um brigue inglês. Chegando à distância de fala, o brigue informou que se destinava ao Maranhão, trazendo tecidos de Liverpool. Cochrane determinou ao brigue que seguisse na proa da nau em demanda da Baía de São Marcos. A 25 os dois navios chegaram na boca da barra de São Marcos fundeando. Ambos os navios arvoraram Bandeira Britânica. Bem cedo surgiu do lado de terra uma escuna portuguesa, que navegou na direção aos navios fundeados. Da nau partiu um escaler que acostou a escuna antes da mesma aproximar-se da *Pedro I*. Fazendo-se passar por ingleses, e que na realidade eram, os oficiais do escaler conseguiram obter na escuna um práctico. Graças ao práctico maranhense em breve a nau capitânia da Esquadra Brasileira se fez de vela, vencendo as águas traiçoeiras da Baía de São Marcos, na direção da capital da província. Antes de anoitecer a *Pedro I* fundeou novamente agora quase já à vista de São Luís. Na manhã seguinte, dia 26 de julho, o Brigue português *Infante D. Miguel* largou de São Luís e aproximou-se da nau brasileira. O navio português arvorava a bandeira parlamentar. Correndo em terra a notícia da próxima chegada da Fragata portuguesa *Pérola*, o brigue rumou para a *Pedro I* esperando encontrar um navio amigo. Ao se aproximarem reconheceram os portugueses estar à vista não de uma fragata mas de uma nau. Antes porém que alguma medida acauteladora fosse tomada, a maré e o vento colocaram o brigue dentro do alcance da bateria da *Pedro I*. Cochrane intimou, então, o brigue a vir fundear junto à nau no que foi obedecido. Através do comandante do brigue, Cochrane fez chegar à Junta Governativa de São Luís um ultimato, exigindo a pronta adesão da cidade à causa do Brasil e informando que mais navios brasileiros estavam ao largo. Aproveitando a maré seguinte Cochrane aproximou de São Luís a *Pedro I* e o Brigue *Infante D. Miguel*. Pelas seis da tarde os dois navios fundearam entre os Fortes de São Marcos e Santo Antônio, arvorando a Bandeira Imperial. No dia seguinte pela manhã,

vieram a bordo os representantes do clero, sendo recebidos com o cerimonial de estilo. As conversações na câmara da nau capitânia perduraram até às 3 da tarde, ficando acertado para o dia seguinte a Aclamação do Imperador e a Independência do Brasil. Fosse por desconfiança e prudência ou por doença, conforme alegado, Cochrane não compareceu à Cerimônia da Aclamação no dia seguinte, a qual terminou com um lauto banquete oferecido em Palácio à oficialidade da *Pedro I*. Havia, na verdade, motivos para inquietação pois os soldados portugueses na cidade continuavam em armas, e entre eles havia 250 praças do 1º Batalhão de Caçadores chegados dias antes num dos navios retantes da Bahia. A 31 Cochrane estava inteirado de que havia em curso uma conspiração da facção lusa, para se opor ao ato final da adesão à causa do Brasil: o juramento de obediência ao Imperador. O esteio da conspiração eram os milicianos portugueses, ou seja, os civis de origem lusa que haviam sido mobilizados e armados para sustentar a causa da metrópole. Tendo alguns dos oficiais da *Pedro I* sido retidos em Palácio ao irem entregar despachos do Comandante da Esquadra, Cochrane determinou a ocupação dos pontos chaves da cidade por marinheiros imperiais. Cerca das 3 horas da tarde, uns 200 homens armados desembarcaram dos escaleres da nau na Praia do Ponto da Areia e avançaram pelas ruas tortuosas da cidade. Ao som de tambores e pífanos, os marinheiros imperiais chegaram ao Largo do Palácio sem serem hostilizados pelos portugueses. Foram então afixadas em locais de destaque da cidade proclamações, dissolvendo os corpos de milícia e estipulando o prazo para recolhimento das armas até as 2 da manhã do dia seguinte, no largo do Palácio. A proclamação foi obedecida e, durante a noite, os milicianos portugueses foram desarmados sem que os soldados do Batalhão de Caçadores ou os marinheiros do Brigue *Infante D. Miguel* esboçassem movimento de apoio a seus patrícios. Com essa medida São Luís não mais correu perigo de escapar à autoridade do Primeiro Almirante. A 12 de agosto, a posição brasileira ainda

mais se consolidou com a captura de Caxias pelas tropas independentes. Nas semanas que se seguiram, as tropas européias desfalcadas dos soldados que preferiram continuar no Brasil, e os elementos civis refratários à causa da Independência foram embarcadas com destino a Portugal. Todos os navios e embarcações em São Luís passaram para o domínio brasileiro. Dessa forma a esquadra de Cochrane foi acrescida da Corveta *Pombinha*, do Brigue de guerra *Infante D. Miguel* e de 18 barcas canhoneiras. Além do mais, 15 navios mercantes foram transferidos para a Bandeira Brasileira. Quase todos esses navios foram despachados para o Sul do País com carregamentos variados, nos dias que se seguiram, reiniciando o tráfego costeiro até então perturbado pelas hostilidades.

Ao mesmo tempo tratou Cochrane de constituir uma junta de governo a quem entregou a autoridade. Tais eram, entretanto, os ódios entre as várias facções políticas que essa obra, no dizer do próprio Almirante, mostrou-se *infinitamente mais difícil do que a aquisição da cidade*. As arbitrariedades e mesquinhezias perpetradas pelas juntas governativas tão cedo ganhavam a autoridade, seria uma das fontes do desassossego interno, por que passaria a Nação nos anos seguintes. Esse ambiente de confusões e desconfiança foi agravado em virtude do Primeiro Almirante ter considerado São Luís cidade conquistada. Nesta conformidade, declarou ele desde logo boa presa não só todas as propriedades dos portugueses não residentes no Brasil mas também as dívidas de brasileiros, para com portugueses ausentes e a dívida pública até 31 de julho de 1823. Reputou ainda como boa presa os escravos que haviam sido obrigados a servir nas lanchas canhoneiras durante o domínio português e mais 2 970 arrobas de pólvora encontradas nos paióis de São Luís. O lado negativo do caráter de Cochrane estava vindo a lume e com ele os problemas escabrosos que o levariam ao abandono do serviço do Império em breves anos.

As intrigas políticas e as providências administrativas forçaram a permanência de Cochrane em São Luís até 20

de setembro, quando se fez de vela para o Rio de Janeiro com a nau capitânia, a Corveta *Pombinha* e a Escuna *Bella Elisa*.

O Primeiro Almirante chegaria triunfalmente à capital do Império a 9 de novembro terminando uma comissão de importância sem precedentes na História Naval Brasileira. Bem antes, porém, ainda em agosto, ele havia tomado importantes decisões com referência ao Pará. Aquela província do Norte vivia em estado de ebulição desde 1821, tendo sido a Cidade de Belém a primeira no Brasil a proclamar as instituições constitucionais. Tal como Rio, Salvador, Recife e São Luís, foi Belém palco de levantes militares e populares, ao sabor das paixões do momento. Por baixo do sentimento quase unânime de repulsa ao domínio da metrópole, manifestado pelos brasileiros do Pará, reinava uma grande divergência quanto aos objetivos políticos colimados. Não faltavam também nem os demagogos sempre prontos a explorarem as crises, nem os ambiciosos com olhos nos bens dos portugueses. Predominava, entre os naturais da terra, o desejo de aclamar a Independência e o Império e não tão-somente aclamar a independência de uma província destacada do corpo da nação. Também no extremo Norte da longa e estreita faixa do Brasil, esse sentimento de unidade nacional tão difícil de explicar nas condições reinantes na época triunfaria sobre as demais paixões.

A Junta Governativa de Belém, apoiada nas baionetas de soldados de linha e das milícias, havia conseguido jugular o movimento independente em toda a província, mesmo depois da chegada da notícia da Proclamação da Independência. Apesar de sentir a ameaça crescer com passar dos meses, o governo de Belém foi forçado a enviar, em fevereiro, 200 soldados para o Maranhão, onde a rebelião se alastrava pelo interior e onde a causa portuguesa estava em maior perigo. Em abril parte da tropa de origem brasileira sublevou-se aclamando a independência e o Império. O movimento foi debelado com algum derramamento de sangue e os seus cabeças enviados presos para Lisboa.

De abril a agosto a tensão cresceu em Belém, onde se temia a cada instante o reinício de tiroteios nas ruas. A situação se definira, por fim, com a chegada de um pequeno navio de guerra arvorando o pavilhão auriverde.

John Pascoe Grenfell, jovem oficial inglês, tinha acompanhado Cochrane desde a saída da Esquadra do Rio de Janeiro, na qualidade de ajudante do Primeiro Almirante, ou mais exatamente, exercendo as funções que hoje caberiam a um chefe de estado-maior de força naval. Elemento de inteira confiança do Primeiro Almirante, recebeu ele nos primeiros dias de agosto o comando do Brigue armado *Infante D. Miguel* que teve o nome mudado para *Maranhão*. Com presteza e determinação Grenfell preparou em poucos dias a nova unidade da Marinha Imperial, valendo-se de marinheiros destacados da *Pedro I*. Em seguida, cumprindo determinação de Cochrane, o *Maranhão* se fez ao mar demandando o Pará. Os ventos e correntes favoráveis permitiram a Grenfell trazer o *Maranhão* até as águas da Baía de Guajará em poucos dias. A 10 de agosto de 1823, Belém estava de frente do pequeno navio da Marinha Imperial. Rezava a diretiva expedida por Cochrane a Grenfell que deveria ele entregar à Junta do Pará duas cartas e uma notificação do bloqueio, simulando estar o restante da esquadra nas proximidades. Uma vez conseguida a adesão da Província, deveria ainda Grenfell apossar-se imediatamente da fragata que se achava em acabamento no Arsenal de Belém, enviando-a para o Rio mesmo ao preço de desguarnecer o *Maranhão*. O comandante do *Maranhão* deu logo execução às ordens recebidas fazendo saber à Junta Governativa que ali se achava por ordem do Primeiro Almirante Lord Cochrane, a fim de receber a adesão da Província do Pará à causa do Império do Brasil. Fez ainda Grenfell saber à junta, falsamente, que o almirante ficara com o restante da Esquadra Brasileira próximo à foz do Rio Pará para impor pela força a vontade de Sua Majestade Imperial no caso de resistência. O governo provincial foi convocado com urgência para deliberar mas os anseios do

povo paraense explodiram na rua. Não demorou muito para as salas do palácio serem invadidas por uma multidão que prorrompia em vivas ao Imperador e à Independência. Da margem do rio populares lançaram-se em canoas para virem a bordo do brigue saudar os marinheiros brasileiros. Com a população aderindo em massa, a junta governativa se viu constrangida a capitular apesar dos protestos do general comandante das armas, o qual queria certificar-se da existência ou não da esquadra de Cochrane fora da barra. O general contava com 600 soldados em Belém. Embora a metade fosse constituída de brasileiros ele considerava viável a resistência contra apenas um pequeno brigue do qual não poderiam desembarcar muitos marinheiros armados para lutar nas ruas. Um novo governo foi instalado a 18 de agosto, consumando a adesão do Pará à causa brasileira. Por precaução Grenfell fez prender o governador das armas e o coronel comandante do Primeiro Regimento, recolhendo-os a bordo do Brigue *Maranhão*. Tal como no Rio e em São Luís a precaução seguinte foi despachar para a Europa, na primeira oportunidade, os oficiais e soldados lusos que não quiseram aderir à causa nacional. Mediante afretamento de alguns navios mercantes surtos no porto foi possível aliviar a cidade da presença da tropa portuguesa. Paralelamente cuidou Grenfell de tomar conta da fragata em final de construção no Arsenal de Belém. A fragata teve seu nome mudado de *Leopoldina* para *Imperatriz* e os trabalhos de seu aparelhamento final foram ativados. Assim todo o magnífico trabalho de trazer o Pará para a união brasileira fora provocado por um pequeno brigue, guarnecido por cerca de 100 marinheiros, obra mais notável por ter sido realizada sem derramamento de sangue.

Decorrido pouco tempo da instalação do governo independente no Pará, os membros da junta entraram em luta. Os motivos da dissensão eram mais ou menos os mesmos observados na vizinha Província do Maranhão. Enquanto a maioria defendia a conservação dos funcionários da província nos seus pos-

tos, de forma a não provocar o colapso do serviço público, a minoria radical propunha a demissão de todos que tinham sido hostis à Independência. Atrás desse motivo aparentemente de caráter patriótico, havia o desejo de colocar nos postos vagos os apadrinhados. Por dois meses o conflito entre as duas facções se acirrou. Sendo minoria na junta os radicais eram maioria nas ruas e a 15 de outubro a luta veio para campo aberto com a sublevação da tropa. Não tardou muito a uma multidão de cerca de 3 mil pessoas vir juntar-se em frente ao palácio com exigências crescentes. Pressionada de perto, a junta governativa fez promessas para acalmar o ânimo da multidão açulada pelos demagogos. Ao se dispersar, a multidão sem controle começou a praticar toda sorte de atentados contra os estabelecimentos comerciais. Sofreram os ataques, inicialmente, as casas portuguesas, mas depois não foram poupadas as brasileiras. O saque se espalhou pela multidão desenfreada. A turba sentiu que era senhora da situação. Não havia mais os soldados portugueses para contê-la, como antes da Independência, nem uma polícia brasileira para afrontá-la. A desordem redobrou com a embriaguez que se apossou dos elementos mais exaltados e mais desclassificados da multidão. O caos estabeleceu-se na capital do Pará. Era a antevisão do que ocorreria por ocasião da Guerra das Cabanas, na década seguinte. Como sempre, fora fácil a demagogos detonar a explosão, dos que nada tinham, contra os que tinham alguma coisa. O último elemento representativo da autoridade, da ordem e da disciplina em Belém era o *Brigue Maranhão* fundeado no Rio Guamá. Em torno do navio da Marinha Imperial aglutinou-se a reação contra a anarquia. Membros do governo, oficiais, soldados, comerciantes todos enfim que por convicção ou interesse eram avessos à desordem procuraram uma proteção relativa à sombra do brigue. Grenfell tomou medidas preliminares, para organizar uma força combatente dos elementos dispersos que se apresentaram a ele. Noite alta ele desembarcou em pessoa do brigue com uma força nucleada em torno dos poucos marinheiros

brasileiros reforçada por marinheiros tirados dos navios mercantes, surtos no porto. Aproveitando a dispersão, a embriaguez e a desorganização dos amotinados, a força desembarcada percorreu as ruas, prendendo os desordeiros e os agentes do motim. Por fim, os marinheiros ocuparam os quartéis, desarmando a tropa de linha e os milicianos, que haviam iniciado a baderna. Rapidamente, Grenfell transferiu o controle para os elementos da ordem, que o haviam apoiado. Na manhã seguinte, dia 17 de outubro, para consolidar a ordem, Grenfell guarneceu, com peças de artilharia, a praça, em frente ao palácio, e ali concentrou todos os elementos capturados, que tinham participado do saque e do morticínio. De cada grupamento militar amotinado, foi selecionado um homem. Do amontoado de desordeiros civis, foi selecionado outro homem. Acrescendo ao grupo, o guarda do portão do arsenal, responsável pelo acesso do poviléu às armas, Grenfell ficou satisfeito, e determinou o fuzilamento dos cinco homens, em frente à multidão estupefata. Grenfell pretendia fuzilar, também, o cônego que se postara à testa da multidão, durante os motins. Esse cônego, talvez com maior responsabilidade do que os fuzilados, foi poupado, em face dos inúmeros pedidos de clemência.

Após os fuzilamentos sumários, Belém voltou à paz. O jovem Grenfell mostrava-se à altura da situação. Era a primeira vez que a Marinha Imperial se via forçada a intervir num conflito interno. Infelizmente, não seria a última. O corolário da intervenção foi dos mais lamentáveis. Não havendo, nas prisões, espaço suficiente para os saqueadores dos dias 15 e 16 a Junta de Governo solicitou a Grenfell transformar um dos navios mercantes, surtos no porto, em presiganga. O comandante do *Maranhão* acedeu, e foi designado, para tal fim, o navio mercante de nome *Diligente*. Nele, foram colocados 254 presos. A guarda do navio era pequena; e ela se alarmou, temendo o irrompimento de um motim a bordo, quando o alarido dos infelizes presos aumentou, cobertas abaixo. A razão da gritaria não era outra, senão, a asfixia, que os pre-

tos sentiam, no apertado espaço dos bailéus. Sem compreender o que se passava cobertas abaixo, a guarda cerrou as escotilhas, o melhor que pôde, sempre temerosa dos presos. Na manhã seguinte, ao abrirem as escotilhas, só quatro dos presos estavam com vida; e, desses, três morreram, poucos dias depois. Terminou, assim, tragicamente, a consolidação da Independência, nas Províncias do Norte. Embora sem culpa direta no acontecido, pesaria, sempre, sobre os ombros de Grenfell, a sombra da tragédia do *Diligente*. Qualquer que tenha sido a sua responsabilidade, no triste acontecimento, ninguém pode negar ao bravo oficial, o mérito de ter contribuído, decididamente, para a adesão à causa do Brasil, não só do Pará, como de todo o vasto mundo amazônico. Sua obra é, tanto mais notável, por não ter contado, na sua realização, com mais de cem marinheiros imperiais. Também, não se pode deixar de admirar sua atuação enérgica, restabelecendo a ordem, em Belém, durante os motins e saques, de outubro de 1823. As vidas poupadas na capital do Pará, com sua intervenção, foram, sem dúvida, em número bem superior às dos fuzilados, sumariamente, para exemplo. A medida pode ter sido cruel e ofensiva a princípios jurídicos consagrados, mas era a usada, na época, para debelar situações de caos.

Apesar da dependência da junta governativa ao apoio da Marinha Imperial, para controlar a situação no Pará, ou por causa dessa dependência, as relações do jovem comandante com o governo foram sempre difíceis, e se deterioraram com o tempo. A junta queria manter Grenfell sob suas ordens, o qual no entanto, insistia em dar cumprimento integral à diretiva recebida, em agosto, de seu superior imediato, o Primeiro Almirante. A junta queria administrar o arsenal, onde Grenfell atuava, talvez violenta e arbitrariamente, no seu afã de aprontar a Fragata *Imperatriz*, tendo, mesmo, exigido o aumento do salário dos operários empregados na sua construção e expulsado da direção da empreitada um intendente da Marinha, e alguns funcionários. A junta queria manter a Fragata *Impe-*

ratriz em águas paraenses, constituindo o núcleo de uma espécie de marinha provincial. Grenfell, porém, a aprontava, para conduzir à capital do Império, conforme ordem recebida.

Por meses, durou a disputa entre o comandante da força naval e a junta. Por fim a 4 de março de 1824, Grenfell se fez de vela com a *Imperatriz*, apesar de suas deficiências em muitos aspectos. Na esteira de Grenfell, seguiu um ofício, dirigido pela Junta de Belém ao Imperador, acusando o jovem oficial de um grande número de irregularidades. Esqueciam, seus autores, as petições anteriores, no sentido de manter Grenfell, com seus navios, no Pará. Tal fato, por pouco não causaria o afastamento de Grenfell do serviço no Brasil.

Enquanto se desenrolavam, na Bahia e no extremo Norte, as operações navais decisivas da Guerra da Independência, no Sul, a situação se mantinha estática. Desde que o Exército Luso-Brasileiro se desmembrara, no segundo semestre de 1822, permaneciam os portugueses na posse de Montevidéu, e os brasileiros com controle do interior. O *modus vivendi* era facilitado, por terem relações de família os dois chefes militares que se confrontavam. Três mil brasileiros não poderiam sitiá-lo, por terra. 4 mil portugueses, em Montevidéu, a não ser nominalmente, tanto mais, que a população local permanecia indiferente à luta luso-brasileira. Não sofreram, em consequência, as tropas de D. Álvaro, as restrições alimentares impostas aos portugueses na Bahia. Por mar, a pequena força de Rodrigo Lobo também mantinha seus navios mais em observação, do que propriamente em operações de bloqueio da cidadela. Isolado pela vastidão do Brasil de qualquer outro centro de resistência portuguesa, não podia pensar D. Álvaro da Costa em deslocar seus soldados por terra, em movimento de significado estratégico. Tal movimento só poderia ser tentado por mar, mas equivaleria ao abandono da presença portuguesa nas margens do Rio da Prata. Madeira por seu turno, tanto quanto o governo de Lisboa, não fora capaz de executar uma estratégia ampla, empregando a totalidade das forças navais e terrestres de

Portugal no Brasil. O *modus vivendi* favorecia assim, à causa brasileira. Com recursos menores os brasileiros imobilizaram em Montevidéu as melhores tropas de linha portuguesa enquanto no Norte um a um caíam os pontos de resistência da antiga metrópole. Graças ao uso das comunicações marítimas, o Governo Imperial ficou habilitado a pressionar primeiro o Norte, concentrando naquela região o grosso de seus recursos e em seguida a transferir as mesmas forças, para decidir a situação na Cisplatina.

Em janeiro de 1823, tão logo chegou a notícia ao Rio, da captura dos cinco navios levados por Jewet para a evacuação das tropas portuguesas em Montevidéu, o Governo Imperial resolveu destacar mais recursos para a área do Rio da Prata a despeito da situação na Bahia não se ter definido. Nesse mesmo mês, seguiu para o Sul a bordo do Brigue *Real Pedro* o Capitão-de-Mar-e-Guerra Pedro Antônio Nunes, nomeado comandante das forças navais em operações na Cisplatina. Por seu lado o General Lecor decidiu declarar oficialmente bloqueado o Porto de Montevidéu. No decorrer dos meses seguintes, enquanto os portugueses artilhavam seus navios em Montevidéu e reforçavam as obras defensivas em terra, os brasileiros aumentavam a pequena força naval com mais alguns navios. Durante todos esses meses brasileiros e portugueses limitaram-se a se observar mutuamente sem empreenderem ações de força. Em setembro foi conhecida em Montevidéu a sorte de Madeira, na Bahia. D. Álvaro já não podia acalentar a esperança de um socorro, procedente do próprio Brasil. Quanto a uma chegada de reforços de Portugal, isso também se afigurava bem problemático. Foi porém somente a 11 de outubro que a Força Naval Brasileira, concentrada paulatinamente em Colônia, apresentou-se defronte a Montevidéu dando início ao bloqueio efetivo daquela cidade. Fosse com a intenção real de romper o bloqueio da Esquadra Brasileira e obter melhor suprimento de víveres, fosse para mostrar a Lisboa que não lhe restava outro caminho senão a evacuação nos termos propostos pelo Go-

verno Imperial, D. Álvaro da Costa resolveu determinar a sortida dos navios em Montevidéu. A decisão de D. Álvaro conduziu ao segundo e último encontro naval das Esquadras Brasileira e Portuguesa.

Mantinhm o bloqueio de Montevidéu a Corveta *Liberal*, de 24 canhões, capitânia da força do Capitão-de-Mar-e-Guerra Pedro Antônio Nunes; os Brigues *Cacique*, de 18 canhões, *Guarany* de 16 peças e *Real Pedro* de 14; as Escunas *Leopoldina* de 12 peças, *Seis de Fevereiro* e *Cossaca*, essas duas últimas unidades precariamente armadas.

Os navios brasileiros mantinham-se fundeados no Rio da Prata à vista de Montevidéu, fora do alcance do fogo de terra.

Na manhã do dia 21 de outubro os vigias brasileiros deram o alarme da saída dos navios portugueses. Um a um foram eles saindo, o *Conde dos Arcos* de 26 canhões, *Restauradora* de 16 peças, *Fausto* de 16 canhões e *Maria Theresza* de 14. Os brasileiros tinham, pois, ligeira superioridade em poder de fogo. Além disso soprava vento fraco do lado do mar, o que colocava a Força Naval Brasileira a barlavento. Os navios da Marinha Imperial, obedecendo a sinais da capitânia, imediatamente suspenderam e procuraram manter a posição favorável a barlavento. Em seguida, arribando, os navios brasileiros navegaram sobre os portugueses e as duas pequenas forças engajaram fogo de artilharia em rumos paralelos. O comandante da força brasileira procurou colocar seus navios entre Montevidéu e as unidades inimigas, mas sendo as velocidades das duas quase idênticas, não logrou ele o seu intento. O canhoneio continuou assim entre as duas pequenas esquadras sem resultado positivo para qualquer lado. Nenhum dos antagonistas procurou engajar a fundo, numa abordagem ou numa tentativa de cortar a linha contrária. Por duas vezes as forças viraram de bordo, continuando o fogo em distância longa. Como acontecia sempre em circunstâncias semelhantes, o combate tendeu para um canhoneio inconseqüente, com avarias idênticas de um lado e outro. A Corveta *Liberal*, tendo engajado mais

de perto os navios portugueses, sofreu avarias de certa monta nos mastros grande e da mezena. A corveta conseguiu sair da linha, para barlavento, efetuar o reparo, e voltar à ação sem que os portugueses aproveitassem a ausência momentaneamente do navio brasileiro mais poderoso. Pelas 4 da tarde os navios portugueses arribaram e fizeram força de vela para Montevidéu, sendo perseguidos pelos brasileiros, que mantiveram fora do alcance das peças portuguesas instaladas em terra. A Escuna *Seis de Fevereiro* chegou ao final do combate com um rombo ao lume d'água, provocado por projétil de 18 e a *Leopoldina* com seis rombos no costado. Fora essas pequenas avarias os navios portugueses devem ter sofrido avarias não muito maiores que as das unidades brasileiras, pois puderam retirar-se da ação sem dificuldade.

O combate de Montevidéu, que se limitou no nível tático a um mero canhoneio inócuo entre pequenos navios, repercutiu, ao contrário, no campo estratégico. D. Álvaro da Costa tinha *salvo a face* para empregar uma expressão moderna. Era ele o último chefe português a fazer tremular o pavilhão lusitano no solo americano. Fracassada a tentativa de rompimento do bloqueio naval, estava aberto o caminho para as negociações. O fato da força naval portuguesa ter saído de Montevidéu num dia em que soprava vento do Atlântico facilitando um pronto retorno à capital da Cisplatina e dificultando a saída do Rio da Prata, a par de maneira como o combate foi conduzido, faz crer que o comandante luso desejaria antes fazer uma demonstração de força do que romper o bloqueio.

A 18 de novembro de 1823, ou seja, três semanas após o combate naval de Montevidéu, D. Álvaro aceitou os termos que lhe haviam sido oferecidos anteriormente pelo General Lecor. De acordo com a convenção de paz assinada, os portugueses continuaram a ocupar Montevidéu, receberam os soldos atrasados e tiveram as comunicações com o interior do País restabelecidas. À medida que chegavam os navios para o transporte da tropa, os portugueses transferiram para os brasilei-

ros a posse dos estabelecimentos e das fortificações na cidade. A 14 de fevereiro de 1824, Lecor entrou em Montevidéu com as forças brasileiras e a 8 de março o último soldado português deixou o solo da Cisplatina.

Para efeitos práticos tinha terminado a Guerra da Independência. Por um ano ainda o Brasil viveria na expectativa de uma possível reação bélica de Portugal. A pequena nação ibérica estava porém, com seus recusos militares e econômicos exaustos. Uma invasão do solo brasileiro, mesmo bem sucedida, tenderia a conduzir a uma longa guerra de usura, para a qual Portugal não teria meios. Além do mais, as tropas desembarcadas no Brasil correriam o risco contínuo de terem suas comunicações cortadas pela crescente Marinha Imperial. A 29 de agosto de 1825 Portugal reconheceu, formalmente, a independência do Brasil.

Com muita freqüência é atribuído ao caráter dos brasileiros e dos portugueses o mérito do pouco sangue derramado nessa guerra estranha, tão diferente das pugnas porfiadas, sustentadas pelas antigas colônias britânicas e espanholas na busca da independência política. Não há dúvida de que a guerra da Independência foi sentida na época por brasileiros e portugueses, mais como uma revolução ocorrida dentro do mesmo país do que como um conflito entre duas rivais. A longa convivência, que a maior parte dos responsáveis pelos destinos políticos do Brasil e Portugal tinham sido na América e na Europa, os laços de parentesco não raro existente, a começar pelo das cabeças coroadas, tendeu a favorecer a busca de compromisso. De lado houve empenho em evitar destruições e poupar vidas pois todos consideravam que as hostilidades se desenrolavam em território próprio. Tal contenção desapareceu somente quando os portugueses perceberam que, ao evacuarem a Bahia, o estavam para sempre. Dedicaram-se, então, com esmero à destruição dos bens materiais que deixavam em solo brasileiro, mas mesmo aí limitaram a destruição ao que poderia ser usado pelo lado contrário na guerra em curso. Não houve no conflito destruições indiscriminadas tão

comuns nas guerras travadas em território inimigo. O que bem difere a Guerra da Independência Brasileira das guerras de libertação nacional dos demais países americanos é a participação que nela teve o Poder Naval. Com efeito todos os chefes político-militares americanos de Washington a Sucre, passando por Bolívar e San Martín, conduziram suas operações dentro de uma estratégia de caráter predominantemente continental. Na América do Norte decorreram cinco anos de guerra antes que o Poder Naval francês viesse perturbar o domínio absoluto mantido pela *Royal Navy* nas águas dos Estados Unidos. Na América espanhola apenas nos estágios finais da luta, ocorreram operações navais ao longo do litoral do Chile e do Peru, com repercussões estratégicas de vulto no desenrolar da guerra. Na América inglesa e na América espanhola as guerras pela independência caracterizavam-se por longas séries de campanhas, em que os exércitos libertadores efetuaram grandes marchas, em terrenos difíceis, exaurindo-se, por vezes, antes de entrarem em contato com o inimigo. As batalhas e os combates raramente envolviam proporções consideráveis das forças existentes no teatro de guerra e, nunca, transformaram-se em ações decisivas; daí, a longa duração dos conflitos.

Na Guerra da Independência Norte-Americana, a operação culminante ocorreu em *Yorktown*, onde o grosso do Exército Inglês se viu cercado, por terra e por mar, depois de uma magistral combinação de movimentos estratégicos, efetuados por Washington e Lafayette. Foram ali capturados, os melhores soldados ingleses, tão-somente por ter a Marinha Inglesa perdido, momentaneamente, o Domínio do Mar, naquela porção do litoral norte-americano. Tal fato, não ocorrera antes, o que permitiria aos ingleses manterem-se da posse das principais cidades americanas. Nova York, por exemplo, ficou sob Bandeira Britânica, até a assinatura do tratado de paz, oito anos após o início das hostilidades, sem que as tropas de ocupação sofressem grandes restrições.

No caso do Brasil, desde bem antes do início das hostilidades, todos os principais movimentos estratégicos valeram-se da ampla estrada do mar. A operação culminante da guerra ocorreu na Bahia, onde o principal elemento do poder português no Brasil se viu compelido a evacuar a praça, por força do bloqueio terrestre e naval, semelhante ao experimentado pelo Exército Inglês, 40 anos antes, em *Yorktown*. Pode-se dizer que, militarmente, a Guerra da Independência Brasileira começou, por onde a da Independência Americana acabara; a eliminação do principal núcleo do poder combatente inimigo, através de operações terrestres e navais coordenadas. Entretanto as primeiras vitórias da causa da independência e talvez as mais decisivas foram obtidas no campo político e psicológico. Em primeiro lugar foi a adesão do Príncipe Regente à causa brasileira e em segundo lugar a ocupação do principal centro político e econômico do País, antes do início das hostilidades. Se tão grandes resultados foram obtidos, não só no Rio e na Bahia, como também no restante do Brasil, com tão poucas ações táticas, cabe, então, exaltar a estratégia que os motivou. Na verdade, a Guerra da Independência não provoca a imaginação do povo, por ser ela vazia dos lances épicos, que as batalhas proporcionam. Em consequência, não conduziu à ereção de monumentos heróicos, como ocorreu nos Estados Unidos, ou nos países hispano-americanos. A grande injustiça consiste em não ter reconhecido o povo brasileiro que a falta de batalhas, o pouco sangue derramado, a pouca duração do conflito, tudo isso, não foi obra do acaso, mas fruto de uma estratégia superiormente conduzida, por um pequeno grupo de homens quase anônimos, reunidos como conselheiros em torno do Imperador. Para exaltar o feito desses homens, nenhum monumento será suficientemente grande ou majestoso. Sem saírem da capital do Império eles venceram a guerra mais importante de nossa História, mediante o desenvolvimento de uma estratégia ímpar no Novo Mundo.