



*Sir Thomas Masterman Hardy usando uniforme de Contra-Almirante
(Richard Evans, 1834).*

Publicado com especial permissão do NATIONAL MARITIME MUSEUM
de Londres, Inglaterra.

A VIDA E CARREIRA DO VICE-ALMIRANTE SIR THOMAS MASTERMAN HARDY

BART., G.C.B., 1769-1839

Professor Brian Vale

Sir Thomas Hardy é um dos mais conhecidos dos oficiais da Marinha Britânica que estiveram em atividade durante o primeiro quarto do século dezenove. É particularmente lembrado pela sua íntima associação com Lorde Néelson, mas sua própria carreira foi de sólidas realizações profissionais que mereceram as maiores condecorações de sua pátria e o levaram à mais alta hierarquia no serviço, com a sua nomeação para Primeiro Lorde do Mar (First Sea Lord) em 1830. Tomou parte ativa nas guerras napoleônicas e não houve ação de importância naquelas guerras na qual não estivesse presente ou não tivesse tido um papel importante. No pós-guerra ele foi colocado em uma série de postos que requeriam habilidade, tanto diplomática quanto administrativa; o mais notável dos quais foi o seu comando da estação da América do Sul, entre 1819 e 1823, em que ele se houve com tato, firmeza e completo sucesso. Sob múltiplos aspectos, Sir Thomas Hardy foi um grande homem. Tinha ele mais de 6 pés de altura — tão alto que uma gaiúta teve que ser construída no convés de proa da *Victory* para possibilitar que ficasse de pé na cabine do comandante — e constituição física condizente. Foi profissional completo: um homem do mar capaz, devotado à sua carreira e com poucos interesses fora dela. Era calmo de temperamento, paciente e de espírito elevado, com um fundo de senso comum e de humanidade, o que lhe granjeou o respeito e a afeição de todos que encontrou, fossem superiores ou inferiores, amigos ou inimigos.

Thomas Masterman Hardy nasceu em 5 de abril de 1769, segundo filho de

uma família de proprietários rurais de Dorset. Entrou para o serviço naval em novembro de 1781 e serviu por dois anos nos navios *Helena* e *Seaford*. Em 1783 Hardy voltou à escola e mais tarde despendeu um curto período na Marinha Mercante, ensinando marinaria, antes de voltar para a *Royal Navy* em 1790 como um guarda-marinha. Neste posto serviu no HMS *Amphitrite* (24 canhões) durante a captura do Porto de Toulon pelos britânicos em 1793 e foi promovido a tenente no mesmo ano. Três anos depois servia na Fragata de 38 canhões HMS *La Minerve*, quando Néelson foi designado para aquele navio como comodoro. Logo, Hardy distinguiu-se aos olhos de Néelson, a primeira ocasião quando foi mandado com um destacamento de embarque para ocupar a Fragata espanhola de 46 canhões *Sabina* recentemente capturada pelo seu navio. Antes que a presa pudesse estar segura um poderoso esquadrão espanhol apareceu no horizonte e deu caça ao navio de Néelson; em virtude da *Sabina* haver desviado a atenção do esquadrão, pôde a *La Minerve* escapar. Hardy foi capturado mas foi trocado quase imediatamente. No mês seguinte ocorreu um incidente, hoje bem conhecido, e que ilustra o respeito mútuo que se crescia entre Hardy e Néelson. A *La Minerve* estava sendo vio'entemente perseguida no Estreito de Gibraltar por duas naus espanholas de 74 canhões quando houve um caso de homem ao mar. Imediatamente foi arriada uma embarcação (na qual estava Hardy) para salvar o homem, mas este não pôde ser encontrado e logo se tornou claro que a força da corrente tornava impossível que a embarcação

voltasse a *La Minerve*, a menos que a fragata reduzisse sua velocidade. Qualquer outro homem teria deixado a embarcação entregue ao seu destino e teria salvo o seu navio, mas Néelson não era deste feitio: "Por Deus, eu não vou perder Hardy!" Exclamou e'e. Com rápida manobra, a embarcação foi recuperada, Hardy salvo, e o extraordinário comportamento da *La Minerve* de tal maneira confundiu o navio espanhol de vante, que ele colheu o pano e assim permitiu que a fragata escapasse. Um mês mais tarde, *La Minerve* esteve presente na Batalha de São Vicente na qual os britânicos derrotaram uma esquadra espanhola superior.

Em junho de 1797, Hardy foi promovido a Capitão-de-Corveta, recebeu o comando do Brigue francês *Mutine*, que tinha sido capturado em plena luz do dia no Porto de Santa Cruz, como resultado de uma ousada incursão que ele mesmo havia realizado.

No ano seguinte, Hardy e o *Mutine* estiveram presentes quando Néelson destruiu a Esquadra Francesa (desferindo um golpe decisivo contra as ambições de Napoleão no Oriente Próximo) na Batalha do Ni'lo, e pela sua atuação promovido e feito comandante do navio capitânia de Néelson, o HMS *Vanguard*. Dois anos mais tarde Hardy estava de novo com Néelson, comandando o navio capitânia HMS *St. George* na Batalha de Copenhague. Os britânicos pretendiam bombardear a Esquadra Dinamarquesa no seu próprio ancoradouro e sua tática envolvia aproximar-se do porto através de um canal traiçoeiro e de águas rasas. Foi Hardy que, na véspera da batalha, sondou a rota numa pequena embarcação e assim possibilitou que a esquadra alcançasse o objetivo em segurança no dia seguinte. Provavelmente os serviços mais conhecidos de Hardy foram desempenhados como comandante do navio capitânia de Néelson, a *Victory*, durante a perseguição dos franceses até as Índias Ocidentais em 1805, e na campanha que culminou na Batalha de Trafalgar. Hardy atuou durante a batalha como Capitão-de-Bandeira e como Chefe do Estado-Maior; ele foi uma das testemunhas do testamento

de Néelson; estava com ele quando o Almirante recebeu seu ferimento mortal, e esteve presente durante suas horas derradeiras. Por seus serviços em Trafalgar, Hardy foi feito Baronete, e recebeu uma medalha de ouro e os agradecimentos do Parlamento.

De 1807 a 1808, Sir Thomas Hardy comandou o HMS *Triumph* na Estação da América do Norte, sob o comando do Vice-A'mirante Sir George Berkely (com a filha de quem se casou). De 1809 a 1812, foi Comandante-em-Chefe do esquadrão britânico que apoiou o exército de Sir Arthur Wellesley em Portugal, e foi feito Chefe-de-Divisão honorário na Marinha Portuguesa. Os anos de 1812 e 1813 encontraram Hardy comandando um esquadrão nas águas da América do Norte, durante a guerra entre a Grã-Bretanha e os Estados Unidos. De 1815 a 1818, desempenhou Hardy o importante cargo de comandante do Iate Real *Princess Augusta*.

II

Em 1819, Sir Thomas Hardy foi nomeado Comandante-em-Chefe da Estação da América do Sul. Os navios britânicos tinham sido enviados para as águas sul-americanas em 1808, depois que a ocupação francesa de Portugal ocasionou a viagem da Família Real para o Brasil. No início seu dever era unicamente ajudar a proteger a área contra os franceses; mas sua chegada coincidiu com o começo do movimento de emancipação que resultou durante os 15 anos que se seguiram, na destruição dos impérios de Espanha e Portugal, na América, e no estabelecimento dos estados independentes da América Latina. Durante esses anos difíceis e de luta — que atingiram o seu clímax durante o período de serviço de Hardy — a Grã-Bretanha somente tinha representante diplomático no Brasil, e o Comandante-em-Chefe da Estação Naval era necessário em outras regiões para exercer, não somente seus deveres normais, mas também aqueles de um diplomata e cônsul circulante. Genericamente, seus deveres eram proteger os cidadãos e os interesses britânicos, numa época em que o

comércio com a América Latina estava se expandindo drasticamente; na realidade, cabia-lhe informar o progresso dos movimentos de independência locais, manter uma estrita neutralidade em face dos partidos em disputa, e agir como um intermediário não somente entre assuntos britânicos e as autoridades, mas, e freqüentemente, também entre patriotas e legalistas. Na América Espanhola, onde as energias de Hardy foram concentradas nos dois primeiros anos, a confusão e a violência criaram problemas adicionais de pirataria, bloqueios ilegais, capturas de bens e a imposição de empréstimos forçados. Não obstante, era Hardy o homem ideal para esta tarefa delicada e difícil, e ele desempenhou seus deveres extremamente bem. Seus esforços receberam elogios gerais e mereceu a confiança e a estima de todos os partidos e interesses. Mesmo J. B. Prevos, o representante americano no Peru, pagou tributo à sua habilidade. "Suas opiniões" escreveu ele "eram largas e liberais e tornavam-no particularmente adequado para o posto; com grande suavidade, foi sempre firme, e voltado para o principal, sem dar crédito a difamações... ele manteve sua dignidade e inspirou confiança".

Em 1821, o pólo dos movimentos de independência deslocou-se do Pacífico para o Atlântico, e Hardy viajou do Chile para estabelecer seu Quartel-General no Brasil. Durante a maior parte de 1822, permaneceu no Rio de Janeiro no seu navio capitânia o HMS *Creole* (42 canhões). No entanto, a chave da situação estratégica estava claramente na Bahia; em consequência, velejou Hardy para Salvador em setembro e lá permaneceu até a evacuação da guarnição portuguesa, em julho de 1823; voltou ao Rio onde permaneceu até novembro, quando foi substituído no Comando-em-Chefe pelo Contra-Almirante Sir George Eyre.

O restante da carreira de Sir Thomas Hardy formou um clímax ajustado. Em maio de 1825 ele foi promovido a Contra-Almirante e foi nomeado para comandar o esquadrão que escoltava a Força Expedicionária Britânica a Lisboa. Como First Sea Lord de 1830 a

1834, provou ser um administrador progressista e hábil, e o seu caráter humano encontrou realização nos seus últimos cinco anos de vida, quando serviu como governador do Asilo da Marinha em Greenwich. Sir Thomas Hardy morreu em setembro de 1839, um exemplo notável daquelas qualidades que compunham o melhor dos oficiais de Marinha da Grã-Bretanha.

III

Quer no Rio de Janeiro quer em Salvador, a nau capitânia de Hardy constituiu o foco da atividade naval britânica durante esse período crucial da História brasileira. As fragatas e corvetas que compunham a sua esquadra estabeleceram uma rede altamente eficiente cobrindo os pontos-chaves de toda a costa da América Latina, observando os acontecimentos, patrulhando locais em conflito e apresentando regularmente relatórios ao Comandante-em-Chefe (docs. 5, 7, 11, 38).

A disposição dos seus navios em março de 1823 mostra claramente a cobertura que ele podia conseguir: em Pernambuco estava o HMS *Doris*; na Bahia o HMS *Creole* e o HMS *Fly*; no mar a caminho do Rio, o HMS *Brazen*; no Rio o HMS *Tartar*; ao largo de Buenos Aires, o HMS *Beaver* e no Pacífico o HMS *Blossom* e o HMS *Aurora*.

Durante esse período, os ofícios de Hardy e John Wilson Crocker, Secretário do Almirantado (a maioria deles assinalados como secretos), fornecem um comentário de valor inestimável e especializado dos acontecimentos políticos e das campanhas militares e navais que levaram à Independência do Brasil. No Rio, Hardy comunicou haver D. Pedro aceitado o título de Regente Perpétuo e Protetor do Brasil em 13 de maio de 1822 (doc. 1), os decretos promulgando o encontro de Procuradores Gerais e mais tarde a Assembléia Geral (docs. 2 e 4) e a clara tendência política que estavam impelindo o País para a Independência (doc. 3 e 4). Testemunhou Hardy a publicação da proclamação de D. Pedro para todas as nações amigas, em agosto de 1822 (doc. 6 e sua aceitação do título de Impera-

dor dois meses mais tarde (doc. 13). Da Bahia, Hardy pôde informar detalhes da agitação, no Rio, que acompanhou a demissão dos irmãos Andradas do governo e, seu retorno triunfal ao poder em outubro de 1822 e o hasteamento pela 1ª vez, no dia 10 de novembro da bandeira verde e amarela do Império Brasileiro, que foi imediatamente saudada pelos britânicos e outros navios de guerra estrangeiros no Rio (doc. 14). Sob o aspecto militar, Hardy foi capaz de relatar as tentativas feitas pelo Príncipe Regente para obter, pela força de sua personalidade e argumentos legais, a retirada para Lisboa das tropas portuguesas que ocupavam Salvador, posição estratégica chave (doc. 4) e a preparação e partida da expedição naval sob o comando do Chefe-de-Divisão Rodrigo Delamare que velejou em 14 de julho de 1822 para bloquear Salvador e desembarcar reforços que incluíam um comandante para as forças brasileiras de terra, o General francês Pierre Labatut (docs. 3, 4, 5). Este e as tropas desembarcaram a salvo em Alagoas, mas no lado naval, a missão foi um fracasso. Os marinheiros que guarneciam a esquadra mereciam tão pouca confiança que Delamare evitou contato com os portugueses e voltou ao Rio com sua tripulação abertamente amotinada (doc. 11).

A presença de Hardy na Bahia, no HMS *Creole*, desde 23 de setembro de 1822, colocou-o na posição ideal para testemunhar a lenta deteriorização da posição portuguesa, apesar dos reforços que chegaram em setembro e outubro de 1822 e março de 1823 (docs. 7, 11, 13, 22).

Um exército brasileiro de 12 a 14.000 homens já havia começado a cercar Salvador (docs. 7, 9) e todo o interior da província declarou sua lealdade à causa imperial (doc. 9).

Havia uma luta contínua nos arredores da cidade mas a presença de uma grande força naval e militar tornou a cidade quase inexpugnável a qualquer ataque direto.

Mas o cerco começou a deteriorar lentamente a posição portuguesa, as provisões ficavam escassas (doc. 10),

negócios e comércio estavam completamente estagnados (docs. 9, 11), os preços elevaram-se e a miséria se alastrou (doc. 15). As finanças da cidade foram economizadas ao máximo (doc. 10). Os bens portugueses foram levados para a segurança dos fortes (doc. 11) e finalmente em maio de 1823, mulheres, crianças e não-combatentes receberam permissão para deixar a cidade sitiada (doc. 25). Mas com a clara e regularmente reforçada superioridade naval portuguesa na Bahia (docs. 8, 13), existia o real perigo de um ataque e bloqueio do Rio de Janeiro, apesar de Hardy haver notado, com alguma surpresa, a estratégia inteiramente defensiva do General Madeira de Mello (doc. 15) e a inatividade da poderosa esquadra que o Chefe-de-Divisão português João Félix Pereira de Campos comandava (docs. 18, 19). Seus movimentos pareciam ser somente dirigidos no sentido de comboiar reforços (doc. 19) ou apresar provisões (doc. 15), ao mesmo tempo que os marinheiros da esquadra eram usados em operações terrestres (doc. 10). Mas enquanto as rotas marítimas permaneciam abertas, a posição portuguesa, apesar de difícil, não foi nunca insustentável (doc. 9). A situação da guarnição de Salvador só se tornou crítica depois do aparecimento de Lord Cochrane e da Esquadra Brasileira da Independência, em abril de 1823 (doc. 22) e seu audacioso bloqueio da cidade, depois da indecisa batalha de 4 de maio. A Cidade do Salvador ficou reduzida a um estado ainda mais desesperador (docs. 24, 25, 26) e Hardy pôde testemunhar e relatar a total evacuação da cidade pelos portugueses num imenso comboio de 17 navios de guerra e 70 navios mercantes, em 2 de julho de 1823 e a pacífica ocupação da cidade pelo Exército Brasileiro (doc. 27). Como Hardy observou, o tamanho e a vulnerabilidade do comboio português tornou-se um perfeito alvo para os navios de Cochrane (doc. 27).

A situação estratégica em Montevideu parecia — embora em escala menor — a posição da Bahia. O exército havia se dividido na proclamação da Independência e os regimentos portu-

gueses se retiraram para Montevideu, onde foram cercados pelas tropas brasileiras sob o comando do Barão de Laguna (doc. 11, 22). Tentativas para fazer o Comandante D. Álvaro da Costa retirar-se pacificamente para Lisboa falharam (docs. 14, 18, 19) e o porto foi bloqueado (docs. 31, 34). Mas a posição dos portugueses em Montevideu dependia inteiramente da situação de Salvador, e a evacuação das tropas de Madeira de Melo da cidade tornaram quimérico um eventual estabelecimento no Sul (doc. 34).

A situação nas águas brasileiras (a luta entre dois governos de fato, um liderado pelo Príncipe Regente D. Pedro e outro pelo rei português) foi consideravelmente mais simples que o caos que prevaleceu na América Espanhola. A missão de Hardy também foi facilitada pela existência do Cônsul-Geral Henry Chamberlain no Rio e pela presença de cônsules britânicos em todas as cidades importantes. Mas a situação requeria o maior tato e delicadeza e a observação da mais estrita neutralidade: se por um lado Portugal era o mais antigo aliado britânico, o Brasil era seu mais novo e um dos seus mais importantes fregueses. O estado de guerra entre Brasil e Portugal levantou problemas inevitáveis. Hardy estava ocupado com os problemas técnicos criados com relação à legalidade do bloqueio brasileiro da Bahia (docs. 21, 30) e houve um momento de tensão, quando os navios *Doris* e *Creole* embarcaram no Rio tão grande quantidade de provisões que as autoridades suspeitaram que eles estivessem tentando furar o bloqueio (doc. 30). Havia também dificuldades a respeito de tentativas feitas pelas autoridades brasileiras em manter secretos os preparativos navais, embargando o movimento de navios de guerra e bem assim o de navios mercantes. No dia 12 de janeiro de 1823, a Corveta HMS *Beaver* foi advertida pelos fortes brasileiros quando tentava deixar o porto, incidente que provocou vigorosas trocas de notas diplomáticas (docs. 20, 21).

A autorização brasileira de guerra de corso contra a Bandeira de Portugal também causou inquietação (docs. 13, 18) e as relações anglo-brasileiras se tornaram ainda mais tensas quando, em duas ocasiões, oficiais brasileiros foram obrigados a desembarcar de navios britânicos, um deles o Paquete *Manchester*, por navios de guerra portugueses (docs. 9, 12). Agravando todas estas dificuldades havia o contínuo problema das deserções dos navios britânicos com o objetivo de ingresso na Marinha Imperial (docs. 17, 35). O incidente de maior monta desta natureza foi a nomeação do Tenente John Taylor, como capitão-de-fragata e sua subsequente demissão do serviço britânico (doc. 16). Hardy sensatamente aconselhou que o caso fosse tratado com moderação, de forma a evitar uma tensão adicional, mas o Almirantado tomou medidas enérgicas, proclamou Taylor desertor (doc. 17) e iniciou uma campanha, objetivando conseguir a sua exoneração da Marinha Brasileira que perdurou por mais de 18 meses. O Governo Brasileiro respondeu com polidas evasivas, mas foi finalmente forçado, pela pressão britânica, a concordar. Mas nesta época os serviços de Taylor durante a Guerra da Independência transformaram-no em herói nacional e quando ele adotou a nacionalidade brasileira, em dezembro de 1825, foi readmitido na Marinha Brasileira no posto de Chefe-de-Divisão.

A neutralidade nunca é muito fácil, mas Hardy seguiu uma linha moderada e sensata mediana, recusando por um lado ceder à pressão brasileira sobre embargos e guerra de corso e do outro rejeitando firmemente a solicitação de Madeira de Melo para que a Marinha Britânica auxiliasse aos portugueses contra as forças de Cochrane (doc. 40). O êxito do Pacífico repetiu-se no Brasil e ao voltar à Grã-Bretanha após o término do seu período de comando, ele recebeu os agradecimentos do Parlamento pelo excepcional período de serviço.