



CMG David Jewett

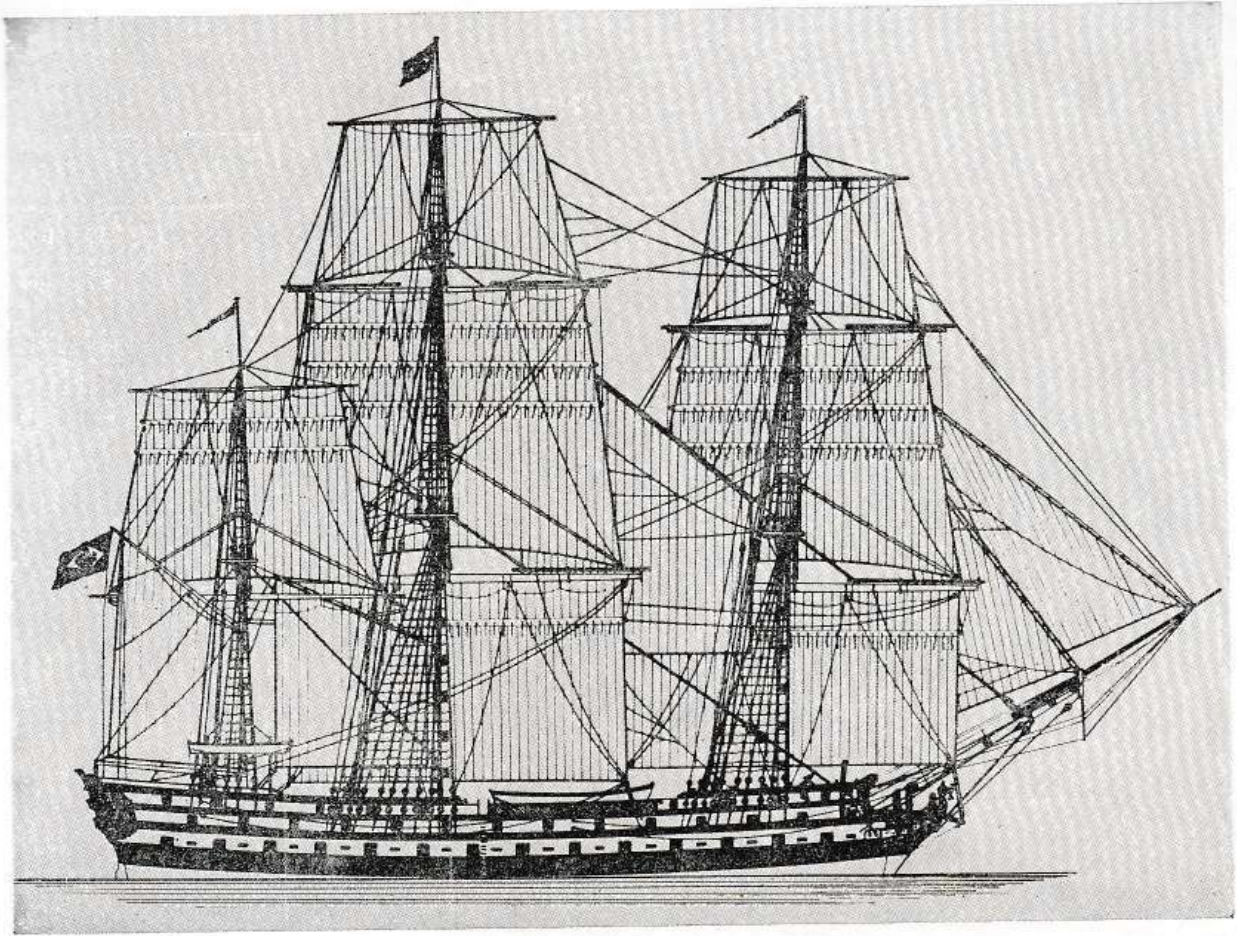
(Fig. 1)

## A MARINHA E A LIBERTAÇÃO DA BAHIA

MAX JUSTO GUEDES  
*Capitão-de-Mar-e-Guerra*

“ Mas como estou particularmente instruído para protestar contra todos os bloqueios ilegais, tenho que pedir-lhe a fineza de fazer saber ao Governo Brasileiro que não posso aceitar como legal o bloqueio da Bahia, a menos

que haja uma Força Naval suficiente, ao largo do porto, permanentemente dedicada a este propósito; e estou na difícil necessidade de insistir que os navios de Sua Majestade sob meu comando devam ter entrada e saída livres



Nau Pedro I

(Fig. 2)

de qualquer porto; no que respeita a navios mercantes, é necessário que haja bloqueio efetivo dos portos” (1).

Isto disse Sir Thomas Hardy, Comodoro da Royal Navy e Comandante-em-Chefe da Estação Naval Inglesa da América do Sul que, a partir de maio de 1822, deslocara-se do Peru para o Rio de Janeiro, novo palco dos sucessos da Independência Latino-Americana.

Mal sabia, o antigo Capitão-de-Bandeira de Nelson e futuro Primeiro Lord do Mar da Marinha Britânica, que pronto deveria reconhecer que ao largo da bela Bahia haveria uma força naval suficiente, permanentemente dedicada a bloqueá-la. Isto porque, tendo içado Lorde Cochrane seu pavilhão a bordo da Nau Pedro I, na tarde de 21 de março, apenas dez dias depois — conforme mostrou o Professor Brian Vale, no

seu magistral trabalho *Estratégia, Poder Marítimo e a Criação da Marinha do Brasil (1822-23)* \* fazia-se ao mar com os navios aprontados por um enorme e bem sucedido esforço, onde o apoio popular muito auxiliara o Governo.

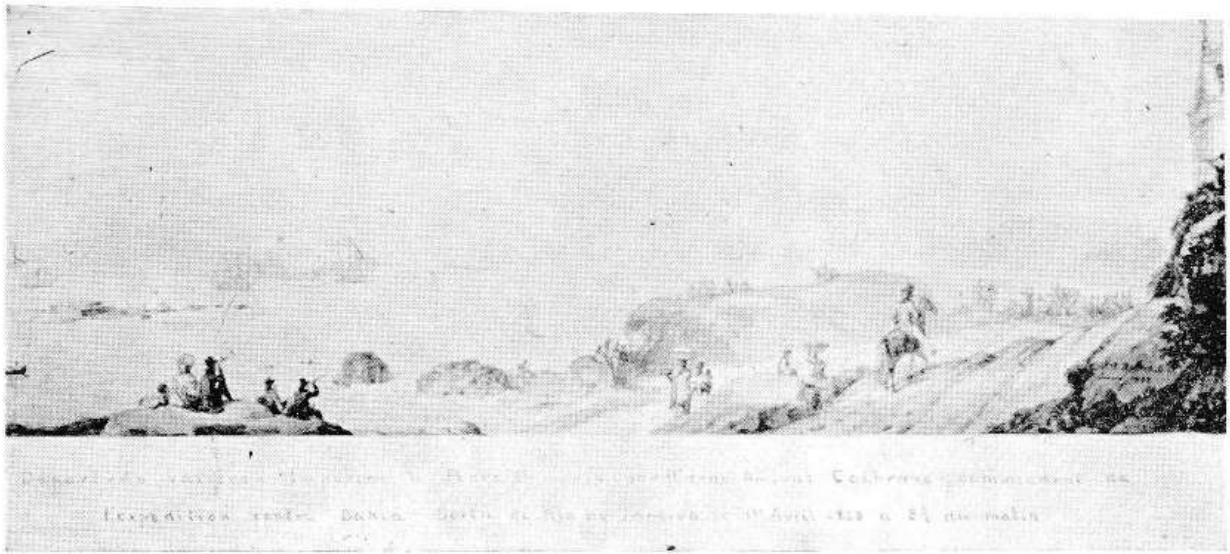
A 1º de abril de 1823, largava do Rio de Janeiro a esquadilha brasileira, capitaneada pela Pedro I, (Fig. 2) poderosa nau-de-linha de 74 peças, a que se seguiram: Fragata *Piranga* (50 peças), comandante o CMG David Jewett, (Fig. 1) primeiro oficial estrangeiro a ser contratado pela Marinha Imperial, que comprara o seu Brigue *Maipu*, rebatizado *Caboclo*, Corveta *Maria da Glória* (32 peças), comando de Teodoro de Beaurepaire. Corveta *Liberal* (22 peças), com Salema Garção; o matote de ré era o Brigue-Escuna *Real* (10 peças), sob o mando de Xavier de Castro.

(1) Hardy a Chamberlain, bordo do HMS *Creole*, Bahia, 19/4/1823 (Londres, Public Record Office).

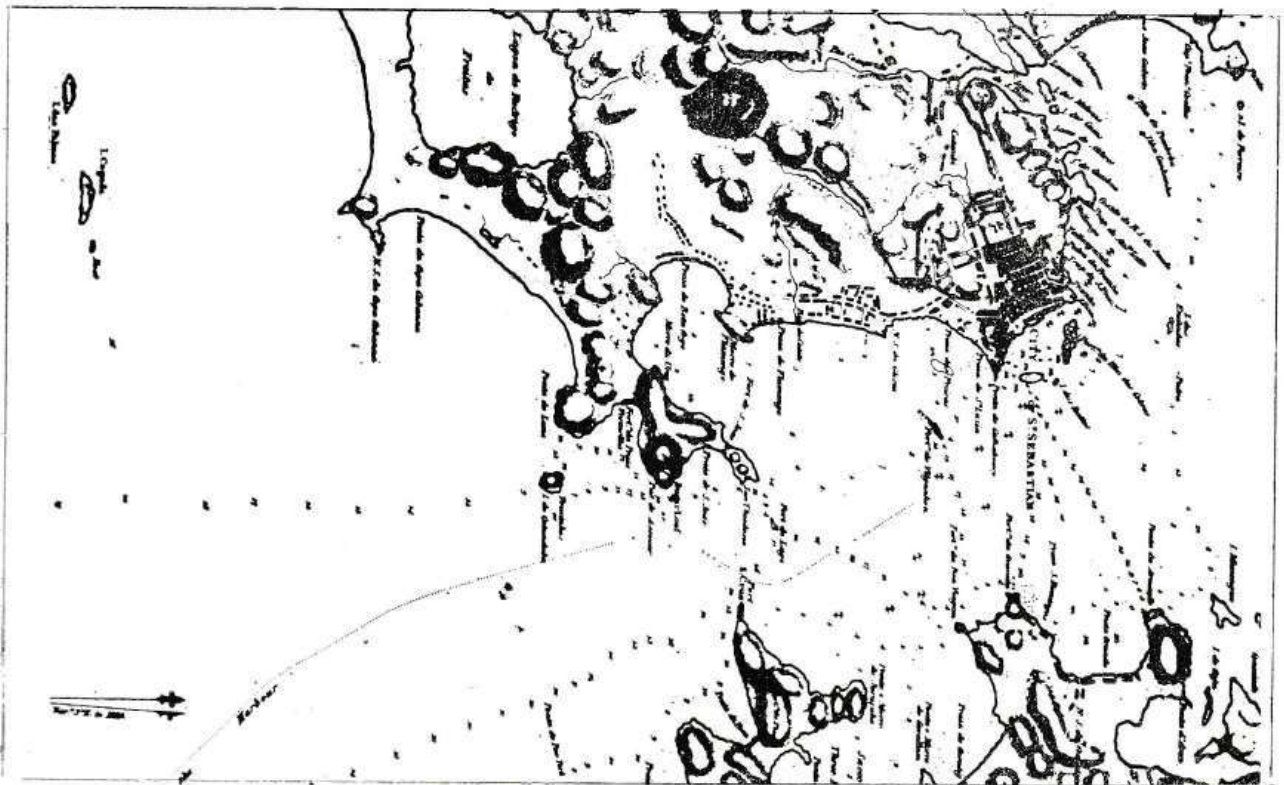
\* Aula de abertura do Curso *A Marinha nas Lutas da Independência*, ministrado no SDGM no período de 6/7 a 3/8/72.

O instantâneo da partida foi feito pelo grande Debret, em luminosa aqua-

rela hoje na Fundação Castro Maya (Alto da Boa Vista). (Fig. 3)



Instantâneo da partida da Esquadra para a expedição contra a Bahia. (Fig. 3)



Detalhe da Carta da Baía de Guanabara (Fig. 4)

Cochrane provavelmente seguiu a rota costumeira, aproveitando-se do terral propício à saída da barra. Ela pode ser vista numa carta náutica de agosto de 1821, publicada em Londres por William Faden (Geógrafo do Rei),

utilizando levantamentos da Baía de Guanabara efetuados poucos anos antes sob a chefia do nosso Diogo Jorge de Brito, conforme sabemos, o primeiro oficial a comandar uma força naval fiel a D. Pedro, aquela incumbida de

H. J. M. Ship Pedro Romero  
Off Rio de Janeiro  
April 2<sup>nd</sup> 1823

Most Excellent Sir

The Pilot yesterday having carried the Ship so far to Sea that two of the Officers Lieutenant Shepherd and Lieutenant Greenfell, who were on shore on duty, could not return to the Ship before it was dark, I sent back the Schooner Real to bring them out and also to bring the Brig of War Goarany, and as some of them have since made their appearance, and as the duty of this Ship cannot be carried on without the Officers, I have thought it proper to anchor off this Port, and send a Boat to request that you will direct the Brig, Schooner and Officers abovementioned to join the Squadron without delay, giving them the necessary Pass by Night in order that they may not be interrupted by the Fortifications.

I beg to add that the time we have been out has not been lost, as the indispensable duty of Stationing and quartering the Men has been effected; the English Seamen have got sober and all things on board are going on well.

I have

the honor to be

Most Excellent Sir

Yours most obedient

Humble Servant

To His Excellency

The Minister of Marine



comboiar os transportes que repatriavam Avilez. Esta carta foi recentemente reproduzida por Lygia Cunha no excelente *Álbum Cartográfico do Rio de Janeiro*, editado pela Biblioteca Nacional (2). A (Fig. 4) detalhe da carta, mostra a rota a que nos referimos, desde o fundeadouro até às proximidades da I. Redonda. A bordo do capitânia (o Capitão-de-Bandeira era Crosbie) estavam, neste trajeto, o Imperador e a Imperatriz, embarcados desde as seis horas da manhã, para levar os votos de feliz comissão à Esquadra. Na altura daquela ilha pairou a *Pedro I* e Suas Majestades passaram à galeota.

Não seguiu Cochrane imediatamente para a Bahia. Velejando ao largo do porto, aguardou a saída do Brigue *Guarani* (14 peças comando de Antônio Joaquim do Couto) que junto à Santa Cruz ficara aguardando John Pascoe Grenfell e James Shepherd, lotados na *Pedro I*, mas que não haviam recebido a tempo suas patentes.

Deu ciência do fato, Cochrane, ao nosso Ministro Luiz da Cunha Moreira, em carta datada de 2 de abril, \* justificando a razão de ainda estar na boca da barra. (Fig. 5).

Dia 3, resolvido o pequeno problema, juntou-se o *Guarani* à Esquadra, trazendo a bordo os dois excelentes oficiais.

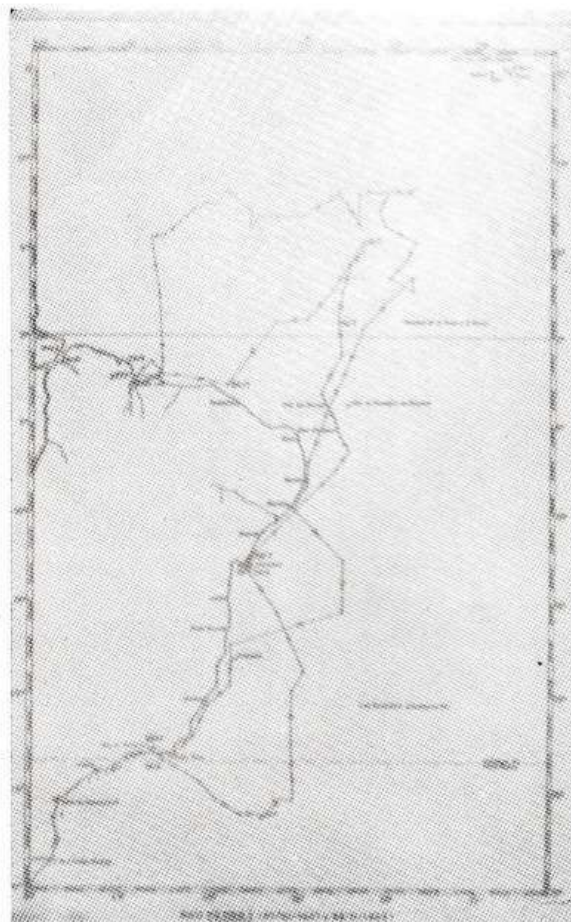
Só então rumou o Primeiro-Almirante para as águas da Bahia, objetivando tornar efetivo o bloqueio decretado a 29, pelo Imperador.

Na Biblioteca Nacional, Seção de Manuscritos, guarda-se precioso documento relativo aos acontecimentos em que estiveram envolvidos a Esquadra e a *Pedro I*, desde a partida desta, até o seu regresso, oito meses depois.

Além de saboroso relato dos acontecimentos, o *Diário* (pois, trata-se aquele documento do Diário de Frei Manoel Moreira da Paixão e Dores, o Capelão da Esquadra) registra, quase diaria-

riamente, o ponto observado da capitânia. Isto nos permitiu traçar a rota seguida.

Observe-se que Cochrane teve que navegar mais de 600 milhas, até adquirir o barlavento indispensável para rumar ao Norte evitando os Abrolhos, o que bem caracteriza as dificuldades da navegação a pano. (Fig. 6)



Roteiro de Cochrane (Fig. 6)

Nos vinte dias que transcorreram, verificou-se que eram muito boas as qualidades veleiras da nau, que chegou a desenvolver 13 nós, somente com gáveas e papafigos. Era bem acompanhada pela *Maria da Glória* e sofrivelmente pela *Piranga* e pelo *Real*; no entanto, por demais ronceiros mostravam-se a *Liberal* e o *Guarani*: muito teve Cochrane que pairar a espera de ambos.

Freqüentes foram os exercícios de artilharia e melhoras efetuadas nas condições de combate dos navios, a que somavam incidentes e acidentes normais a bordo, como o dos três marujos ingleses que caíram da gávea da gata

\* Valioso documento — entre outros — doado ao SDGM pelo Prof. Brian Vale, na apresentação do seu trabalho, ao Curso "A Marinha nas Lutas da Independência."

(2) Rio de Janeiro, 1971.

sobre a tolda e, diz-nos Paixão e Dores, apenas um, por não saber cair tão bem quanto os outros, fraturou a perna.

Na capitânia, Lorde Cochrane por vezes jantava na Praça D'Armas com os oficiais ou, o que era mais comum, convidava algum a jantar na Câmara.

A disciplina era rigorosamente mantida; pelo furto de vinte e poucos mil réis, dois ingleses foram castigados com os cinquenta açoites (linha de barca com farpas de arame nas pontas) em que lhes foi comutada a pena de morte!

A 20 de abril, tiveram notícia que a *Niterói* (42 peças, comando de John Taylor) saíra do Rio, dia 8.

Quatro dias depois, pelas cinco horas da tarde, era avistada terra, próxima e ao norte da barra da Baía de Todos os Santos.

No dia seguinte, a *Niterói* uniu-se à Força Naval Brasileira. Foi feita aí a primeira presa, uma sumaca que de Benevente levava mantimentos para a sitiada Salvador.

A 26, foram avistados de Salvador. Preparou-se a Força Naval Portuguesa para fazer-se ao mar com o poderio de seus treze navios de guerra.

Parece oportuno lembrar como este poderio havia crescido, desde quando constituído apenas pelos "navios mercantes armados em guerra," do Capitão-de-Fragata Bruno de Moraes, que Rodrigo de Lamare não ousara enfrentar, quando conduziu as forças de Labatut para o exército libertador.

Naquela ocasião, constava das Corvetas *Dez de Fevereiro* (20 peças), *Regeneração* (20), *Restauração* (20), *Brigues Audaz* (18) e *Prontidão* (10) e Escuna *Conceição* (6).

Em setembro de 1822 (dia 30), foi lançada ao mar a Fragata *Constituição* (44), do porte da *Piranga*.

A 30 de outubro, aportava a Salvador um comboio de oito navios. Capitaneava-os a Nau-de-Linha *D. João VI* (74 peças); veio sob o Comando-em-Chefe do Chefe-de-Divisão João Felix Pereira de Campos.

Também a Corveta *Calipso* (18 peças) havia sido acrescentada às forças navais lusas, quando estas se fizeram ao mar no dia 6 de março de 1823, para ir ao encontro do novo comboio de tropas portuguesas esperado na Bahia. Entraram todos a 31. A Fragata *Pérola* (44 peças), sob o comando do CMG João de Vasconcelos, passava a integrar a poderosa força que defendia a Bahia, constituída de dezessete navios, incluídos os quatro armados em guerra.

Hardy, em anexo à sua carta de 6 de julho de 1823, quatro dias após a evacuação de Salvador, nos dá a relação completa.

Evidentemente, era esta força bem superior aos seis navios de que Cochrane dispunha, ao chegar à barra da baía que pretendia bloquear.

A (Fig. 7) mostra o que viram do mar os nossos marujos quando ali chegaram.

A gravura, de autoria de W. H. Parker Corway, foi publicada no *The Nautical Magazine* de junho de 1835. Evidentemente, o aspecto da costa pouco deferia do de doze anos antes.

Como dissemos anteriormente, ao serem os nossos navios avistados das atalhias de terra, prepararam-se os portugueses para fazer-se ao mar. Mas a 28, quando suspendiam, encalhou a *D. João VI* no muito conhecido Banco da Panela, fronteiro ao Arsenal de Marinha (Fig. 8).

Só a 30 pôde safar-se e transpor a barra, juntamente com doze outros navios de guerra, passando a cruzar ao largo.

Quatro dias depois, a 4 de abril portanto, logo após o nascer do Sol, iam os portugueses no bordo de terra, rumo norte, aproximadamente, quando foram avistados, muito longe e a barlavento (o vento na ocasião era oeste) os navios de Cochrane. Avançavam eles diretamente sobre a força portuguesa, formada em duas colunas.

Pouco depois de meio-dia, já havendo a coluna de bombordo avançado, quando percebida a intenção do Primeiro-Almirante de cortar a linha ini-

LISTA DOS NAVIOS DE GUERRA PORTUGUESES QUE VELEJARAM DA BAHIA,  
NO DIA 2 DE JULHO DE 1823.

N.	Nome	Espécie	Canhões	Comandantes
1	D. João VI	Nau de linha	74	João Felix de Campos
2	Pérola	Fragata	44	Vasconcelos
3	Constituição	Fragata	44	Moraes
4	Calipso	Corveta	18	Castro
5	Dez de fevereiro	Corveta	20	—
6	Regeneração	Corveta	20	—
7	Ativa	Corveta	18	—
8	Restauração	Corveta	20	—
9	Princesa Real	Transporte	28	—
10	Audaz	Brigue	18	Carvalho
11	Prontidão	Brigue	10	—
12	Amélia	Escuna	8	—
13	Conceição	Escuna	6	—
14	Conceição e Oliveira	Navio armado	20	—
15	Príncipe	Navio armado	20	—
16	Orestes	Navio armado	16	—
17	São Guálter	Navio armado	16	—

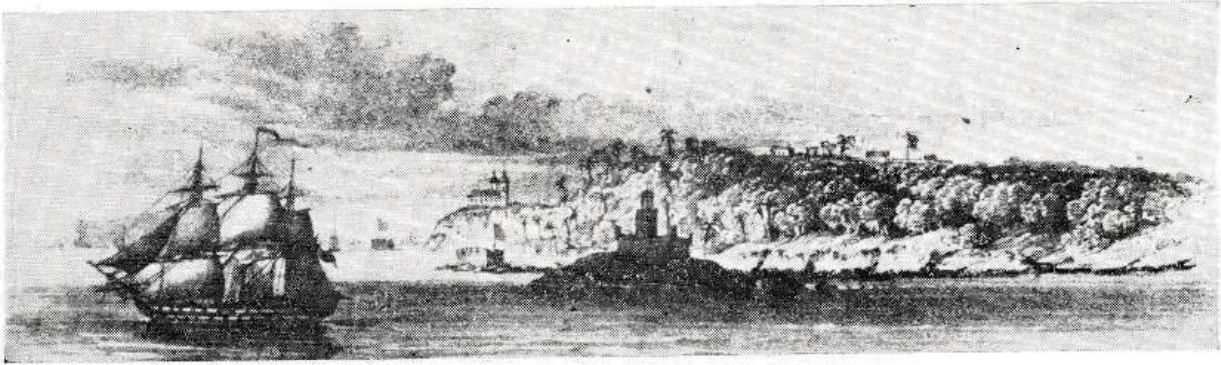
miga, rumou a *Pedro I* diretamente sobre o terceiro navio da coluna de BE, a Charrua *Princesa Real*, comandada por Francisco de Borja Pereira de Sá.

Frei Paixão e Dores registra no seu *Diário* que Cochrane, a milha e meia do inimigo afirmou-lhe: “*Sr. Cura, metade de la Escuadra inimiga es nuestra, por que me voi cortar su linea.*”

Sua intenção era, obviamente, atacar violentamente a retaguarda inimiga, antes que a vanguarda pudesse manobrar para socorrê-la. Ficaria assim, pela hábil manobra que seu barlavento permitia, compensada a sua inferioridade numérica.

Vejamos como o bravo Pereira de Sá, comandante da *Princesa Real* descreve o combate travado:

“Achando-se a nossa esquadra formada em linha de batalha com a amura do E.B. (boreste), ocupando a charrua do meu comando e lugar que lhe estava destinado, que era na popa da Fragata *Constituição*, estando em vista a barlavento a esquadra inimiga, vindo na vanguarda a Nau *Martim de Freitas*, a que os rebeldes chamam *Pedro I*, e vendo eu que a nau continuava a arribar, com o intento de passar minha popa, à voz de viva a *Constituição* mandei romper o fogo sobre ela que orçou e, prolongando comigo, a menos de tiro de pistola, principiou um terrível fogo de artilharia com bala e metralha e de mosquetaria, a que respondi com voracidade. A nau seguiu avante, arribando, para passar pela minha proa, arribando eu com ela, fazendo-



Vista de Salvador

(Fig. 7)

-lhe fogo com a bateria do E. B. (boreste) até que ela arribou toda, metendo de ré no outro bordo; imediatamente orcei, para lhe fazer fogo com a bateria de B. B. (bombordo).

A Fragata *União* (*Piranga*) também me fez muito fogo pela alheta de E. B. (boreste), cortando-me grande parte do aparelho de ré.”

Mas isto tudo ocorreu por motivos que escaparam ao marujo lusitano:

A bem planejada manobra de Cochrane certamente teria êxito, pois uma *banda* à queima-roupa despejada por uma nau-de-linha como a *Pedro I* sobre uma charrua seria difícil de suportar. Graves danos poderiam ainda infligir a *Piranga* e a *Niterói* às corvetas portuguesas que desejavam atacar. Mas, no exato momento em que Cochrane mandou abrir fogo, faltou-lhe munição adequada, pois dois paioleiros portugueses retardaram a entrega dos cartuchos, sendo Grenfell obrigado a trazê-los à tolda empregando força física. Além disto, péssima era a pontaria dos artilheiros portugueses da nau brasileira.

A situação não foi menos grave na *Liberal* e no *Guarani*; no *Real*, pouco faltou para que seus marujos, de origem portuguesa, aderissem ao inimigo.

Em conseqüência, havendo oportunidade da vanguarda portuguesa manobrar, sem que a retaguarda houvesse sido seriamente ferida, a desproporção foi esmagadora. Outro recurso não teve Cochrane senão a retirada. Felix de Campos esboçou apenas uma perseguição, logo descontinuada.

Os sucessos (ou insucessos, melhor dizendo) de 4 de maio convenceram o Primeiro-Almirante da inadiável necessidade de reformular suas forças.

O primeiro passo foi procurar um ancoradouro.

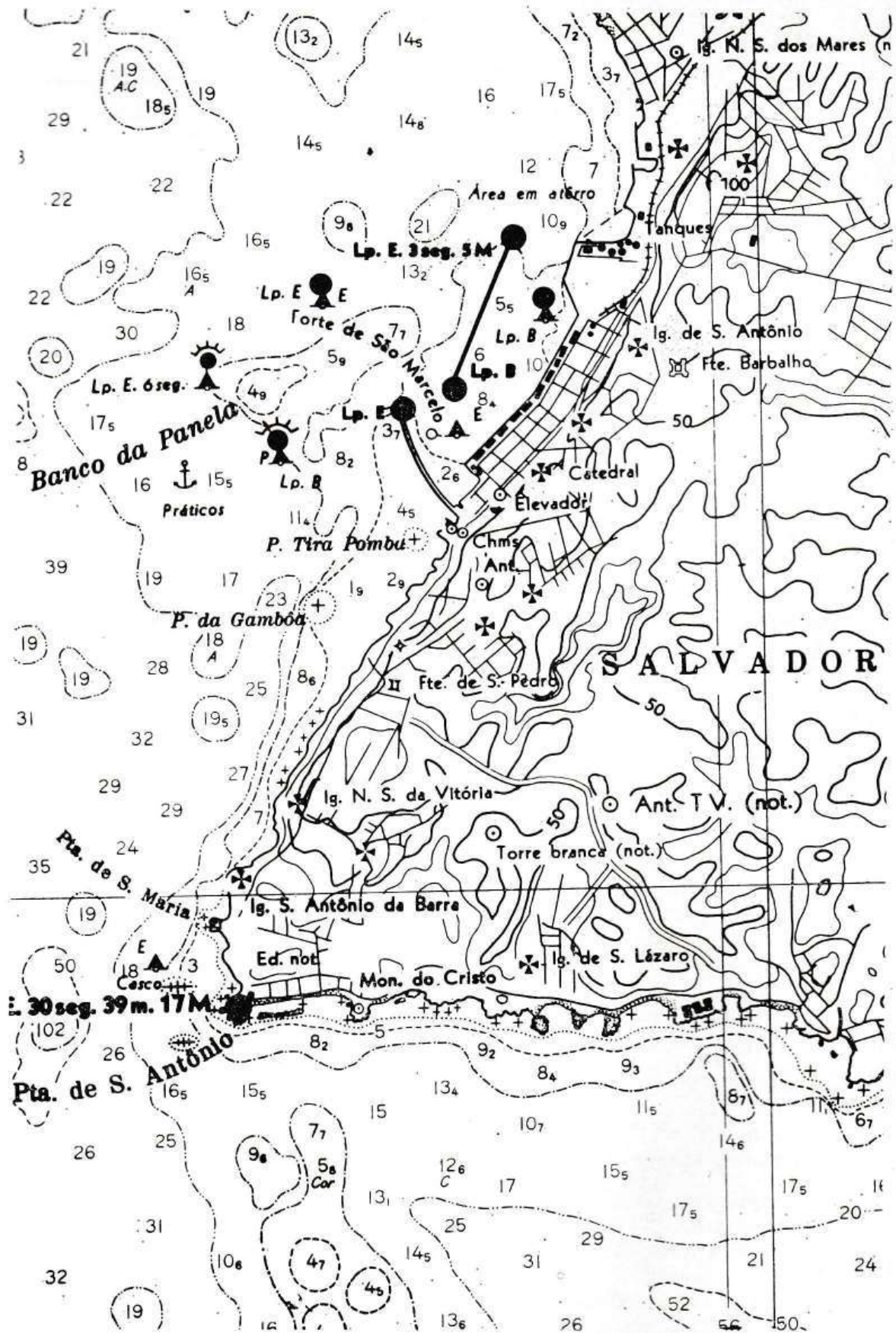
Na tarde de 7, lançaram ferro na boca na Angra do Morro de São Paulo, nome pelo qual era então conhecida a reentrância formada, entre a extremidade norte da Ilha de Tinharé (M. de São Paulo) e o continente, onde deságua o Rio Una.

Não poderia ter sido melhor a escolha de Cochrane. Julgamos mesmo que ela contribuiu decisivamente para o sucesso que ele alcançou porque:

- 1) O fundeadouro era otimamente abrigado;
- 2) Qualquer que fosse o vento, podia-se sair com maré, dando duas ou três bordadas;
- 3) Estavam na *monção do Sul* (março a setembro). Em conseqüência, o barlavento era normalmente dos nossos;
- 4) Do Morro, em dias claros, fiscalizavam-se os movimentos nas proximidades da Bahia;
- 5) A aguada era excelente;
- 6) Guarnecidas convenientemente as fortificações do Morro, estariam seguros os navios abrigados.

No Morro encontrou o nosso Lorde a Escuna *Leopoldina* (comandada por Rebelo da Gama) que comboiara os dois brulotes, montados no Rio pelo método de Müller.





Detalhe da Carta da Baía de Todos os Santos, onde figura o Banco da Panela (Fig. 8)

Intensos foram os preparativos a que Cochrane deu imediato início:

1) Canalizou a água para que ela chegasse até a praia;

2) Sondou e balizou o fundeadouro (Jewett chefiou a operação);

3) Desembarcou para a fortaleza as bisonhas tropas que conduzia e guardou a nau com os melhores marinheiros da *Piranga* e da *Niterói*, inclusive os comandantes Jewett e Taylor, mais alguns oficiais para comandarem as baterias da *Pedro I*, que ficou com quase 900 praças escolhidas.

No dia 14 de maio, depois de ter enviado o restante da Esquadra para o *Rio Curral*, isto é, a Barra de Jequiricá atual (a vila de S. João era então conhecida como *Curral*), fez-se Cochrane novamente ao mar, acompanhado pela *Maria da Glória* e Brigue-Escuna *Real*.

Os seus planos podem ser resumidos no que declarou a Paixão e Dorés, quando este jantou com o Almirante na noite de 15:

“Mi Padre Capellan, usted se hai admirado que io me volvo a salir del Puerto solamente com la Náo, *Maria da Glória* e el Brigue a encontrar-me com el Inimigo, dejando aqui todavia el resto de la Esquadra fondeada, y escondida dentro del canal que esta Angra tan hermosa nos oferece. Ahora, pues, me voi marchar a descubrir el inimigo, seya en la mar ó fondeado en su Puerto; encontrando-lo atenderé um poco, si por la noche, acercando-me á sus Navios, me será posible facerle um vivo fuego, enpesando a baterlos de um a um, moviendo-me por entre elles hasta el ultimo; y poniendo-los a todos en esta confusion, los dejaré batiendo-se unos a los otros, mirando todo su ruina, ya mui seguro dieste Inimigo” (3).

Embora o mal castelhano do frade e talvez o do Lorde, podemos claramente verificar que buscava Cochrane *mobilidade* e *surpresa* nos seus ataques ao inimigo.

Suas excepcionais qualidades marinheiras, sua coragem e intrepidez — e

as de seus comandados — obedecidos aqueles princípios básicos, permitiram descontar a desvantagem numérica e levar o inimigo à defensiva.

Que isto foi de imediato conseguido, prova-o a carta de Madeira ao Chefe-de-Divisão Felix de Campos (então no mar), datada de 19 de maio de 1823, apenas quatro dias após Cochrane voltar a cruzar:

“Em data de quinze e dezessete do corrente tenho escrito a V. Ex<sup>a</sup>, dando-lhe parte do apuro das nossas circunstâncias a respeito de subsistências; e participava a V. Ex<sup>a</sup> algumas medidas que julgava úteis para prevenir o último estado do mal. Pedindo também a V. Ex<sup>a</sup> o seu parecer, acerca da nossa péssima situação; porém duas vezes tem saído a *Sumaca Conceição* para conduzir os oficiais e duas vezes tem chegado a entrar, por ter encontrado os inimigos, tendo chegado a estar ontem em muito risco de ser tomada. A este mal tem acrescido o de tomar o inimigo ontem um navio que bem fundada hipótese de ser americano, vir conduzindo farinha para esta cidade. É até aonde pode chegar a desgraça que nós estejamos de fato bloqueados, e tendo uma esquadra maior que a inimiga (grifo nosso). E o pior é que se o inimigo achar uma ocasião favorável, estou persuadido que entrará no porto, e se conseguir queimar alguns dos nossos navios, muito mal nos resultará disto para diante. — Devo prevenir a V. Ex<sup>a</sup>. de que me consta que estivera no M. de São Paulo a esquadra inimiga; que o seu comandante desembarcara e viera visitar a I. de Itaparica, que arranjara três navios de sua esquadra, compreendida a nau, o melhor possível tanto de comandantes quanto de guarnição, e até de artilharia, para o que tirara do nosso algumas peças. Todas estas noticias combinam com a persistência de três navios que desde o dia dezesseis se avistam naquela paragem; pode ser que o inimigo tenha destacado alguns dos seus navios para iludir a esquadra do comando de V. Ex<sup>a</sup>., enquanto o resto nos bloqueia, e talvez intente fazer grande mal neste porto. Consta-me que Labatut estivera em Itaparica; é mui provável que Lorde Co-

(3) *Diário*, p. 211

chrahe ali combinasse com ele algum ataque geral sobre esta cidade, o qual ainda que não dê ao inimigo a entrada na cidade, deve causar-nos prejuízos incalculáveis, o que não aconteceria se a esquadra do comando de V. Ex<sup>ª</sup>. não perdesse a vista da barra. Tome V. Ex<sup>ª</sup>. portanto as suas medidas, para que os nossos males não cheguem talvez ao ponto de serem irremediáveis.” (4)

Parece-nos que não poderia ter sido maior o êxito de Lorde Cochrane, pois o reconhecimento dele partia do próprio inimigo!

Ressalte-se que neste dia nada menos de três navios (uma sumaca, um brigue e uma escuna) foram apresados pela nau e pela *Maria da Glória*. E isto se dava bem próximo à Esquadra Portuguesa, avistada em dias seguidos pelos brasileiros até que entrou em Salvador, deixando as embarcações mercantes ao inteiro sabor dos navios imperiais, que multiplicaram o número de presas efetuadas! Dia a dia mais crítica ficava a situação na cidade bloqueada.

De 24 a 27, estive a *Pedro I* no fundeadouro do Morro para fazer aguada e receber víveres, ocasião em que poderiam os brasileiros ter sofrido contundente revés, fosse mais arrojado Felix de Campos, ou menos respeito tivesse por Cochrane:

Fundeada a nau ao pé do M. de São Paulo, foram o Primeiro-Almirante, Jewett, Taylor e mais quatro oficiais jantar a bordo da *Niterói*, então no *Rio do Curral*. Nesta ocasião, foram avistados nada menos de dez navios inimigos que rumavam diretamente sobre a Angra, fazendo continuado fogo sobre os navios que caçavam. Içado o sinal de *chamar a bordo*, tocaram-se postos e ficou a nau pronta para o combate, aguardando a entrada dos portugueses na Angra, o que felizmente não ocorreu. Soube-se mais tarde que Cochrane e seus oficiais tudo observaram tranquilamente do alto do Morro, talvez na certeza de que o inimigo não se atreveria a enfrentá-los.

Ao regressar para bordo, jocosamente comentou com o capelão: “*Mi Padre, nuestros inimigos queriam hablar con nosotros, pero ya se volvieron a sus mares*” (5)

Neste intervalo, tanto a *Maria da Glória* quanto o *Guarani* continuavam no bloqueio, a fazer presas...

Dia 28, pelas sete da manhã, voltou o Almirante ao mar.

No dia seguinte, às nove da noite veio à fala a *Fragata Real Carolina* (44 peças,) comando de James Thompson, que no Rio ficara concluindo os reparos e fora guarnecida com os últimos oficiais e marujos ingleses que haviam chegado à Corte (24 de abril). Em sua companhia vinham o *Ánimo Grande* e o *Bomfim*, trazendo abastecimentos e aguada (esta, por certamente ignorar-se no Rio a magnífica qualidade da que Cochrane obtinha no Morro!

Depois de um encontro algo cômico, saborosamente relatado pelo nosso frade, com a *Real Carolina* mandada para o Camamu.

Até 5 de junho cruzaram os nossos ao largo da Bahia, fazendo presas e mantendo acossado o inimigo. Na noite de 3 aliás, não fossem as más condições atmosféricas advertidas pelo piloto, teria a *Pedro I* entrado à barra para atacar o inimigo fundeado.

Mas não demoraria o Almirante em tentar a façanha.

A 7, chamou Cochrane para o Morro todos os navios sob seu comando, pois tencionava “*dar um ataque ao inimigo, dentro ou fora do seu porto*”. (6)

Madeira, logo depois (a 10), assim oficiava para Lisboa, resumindo os acontecimentos:

“... Que a esquadra saiu a 30 de abril a esperar a inimiga, e se encontraram a 4 de maio. Houve um combate mui parcial e a inimiga se escapou... que no fim de junho chegara ao maior apuro por falta de mantimento; que nos dias imediatos entraram alguns, que de algum modo melhoraram a sua sor-

(4) AMARAL, Braz do — *História da Independência da Bahia*, pág. 495, Bahia 1923.

(5) *Diário*, p. 215

te; porém, se a entrada não progredir, chegarão brevemente ao mesmo estado.

A *esquadra inimiga paralisou os projetos que estavam para ser postos em prática de bloquear o Rio, conduzir a Divisão de Montevideú, principiar a campanha contra o Recôncavo* — que ela estabeleceu o seu cruzeiro sobre a costa na proximidade da barra ao abrigo do Morro de São Paulo, posição forte pela sua natureza, o que está mui defendida. No Rio está-se consertando uma nau.

O Governo — disse ainda Madeira — esmera-se em fazer progredir a Força Naval, e tem mandado comprar fragatas à América Inglesa, que brevemente espera; e se ganharem a superioridade marítima tudo está perdido. — Participe que as suas circunstâncias por todos os lados são mui tristes...” (7)

Mais eloquentes não poderiam ser quaisquer louvores à eficácia da ação da Armada Imperial que os termos deste singelo ofício; reconhecia Madeira que o aparecimento de Cochrane mudara o curso dos acontecimentos, fazendo-os pender francamente para o nosso lado.

Como se não bastassem tantos disabores aos portugueses, Cochrane tenta, dois dias depois, (a 12, portanto) seu mais atrevido feito no Brasil, procurando repetir o que efetuara no Callao, quando apresou a Fragata *Esmeralda*: ataca a Frota Portuguesa no próprio fundeadouro dela, no interior da baía, defronte ao forte de S. Pedro.

Seu objetivo era a Fragata *Constituição*.

Ao fim da tarde, acompanhado da *Real Carolina* e da *Maria da Glória*, cruzou pela boca da barra, fingindo dirigir-se ao Morro de S. Paulo. À noite, voltando na própria esteira, estava novamente defronte à boca da baía. Pelas 10 horas entrou, navegando até achar-se entre o Forte de S. Paulo da Gamboa e a Nau *D. João VI*, fundeada em frente. Avançou mais a *Maria da Glória*, indo até o Unhão! Do forte pergun-

taram que fragata era aquela, ao que retrucou o Lorde tratar-se de um *indeman* (8) com duas corvetas igualmente britânicas.

Claro que logo vieram as suspeitas e na *D. João VI* tocaram-se postos, enquanto na *Constituição* muitos reconheceram a *Pedro I*. Neste exato momento, o suave vento que os levara barra adentro mas que desde cedo escasseava, de todo cessou! Em *calma podre* achou-se a pequena esquadilha, impedida de qualquer ação ofensiva, pois qualquer demora a colocaria entre dois fogos, sem chance de escapar! Refluxo da maré e aguaceiro duplamente *caído do céu* o qual trouxe alguma aragem propiciaram aos nossos os meios de escapular barra afora.

Embora não tendo havido êxito material, dos maiores foram os efeitos negativos da incursão sobre o moral inimigo. Cochrane afirmou que naquele momento Madeira reconheceu a inevitabilidade da derrota e decidiu-se à retirada.

A notícia dos primeiros preparativos dela chegaram à nossa Esquadra no dia 16. A partir de então, intensificou o Primeiro-Almirante seus cruzeiros frente à barra e mandou buscar no Morro os brulotes. Com estes, a *Carolina* e a *Maria da Glória*, tentou nova sortida ao fundeadouro inimigo, mas a falta de vento voltou a frustrá-la.

A 30 de junho, de tal ordem eram os preparativos portugueses que a *Real Carolina* é enviada ao Morro, para efetuar pequenos reparos no arvoredado e buscar a *Niterói*, para a qual eram devolvidos Taylor e seus ingleses.

Dois dias depois, fez-se ao mar o gigantesco comboio português. Era o 2 de julho, memorável efeméride nacional, gloriosa data de nossa História Naval.

De alcatéia achavam-se a *Pedro I* mais a *Niterói*, a *Real Carolina*, a *Maria da Glória* e o *Brigue Bahia* (ex-*Colonel Allen*, com seu proprietário, Bartolomeu Hayden, comissionado capitão-tenente).

(6) Diário, p. 220

(7) AMARAL, Braz de — *História da Independência da Bahia*, pág. 387 Bahia, 1923.

(8) Naus inglesas que faziam a Carreira da Índia.

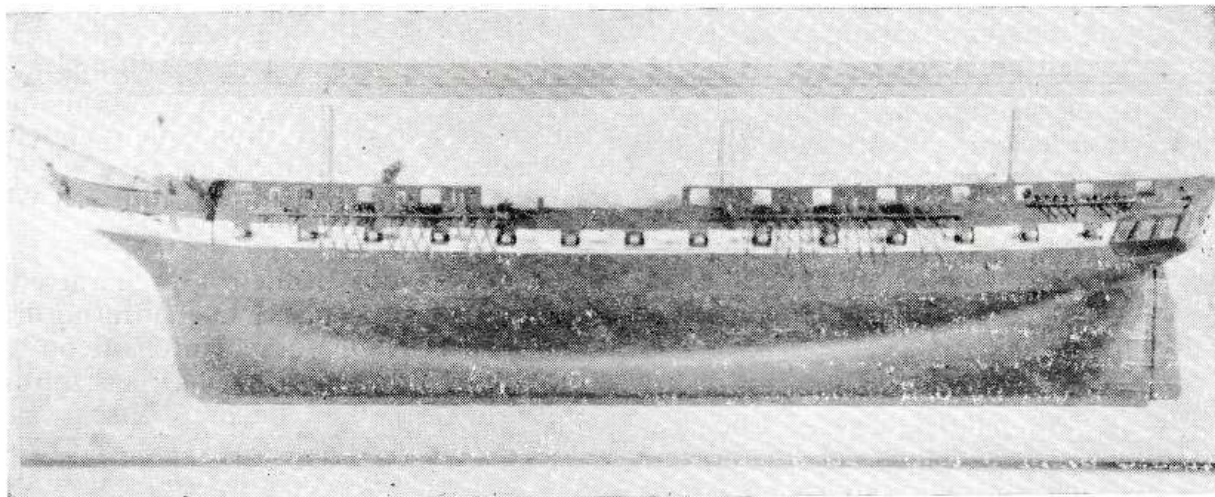
Em breve cairiam sobre os dezessete navios de guerra e, especialmente, sobre os oitenta transportes, aprisionando boa parte deles e as tropas que conduziam. A *Pedro I* só deixou de persegui-las quando, na certeza de se dirigirem os portugueses para a Europa, pôs-lhes a *Niterói* no encalço (Fig-9) e rumou para o Maranhão. Ia obter a adesão da importante Província, assunto que será cuidado no próximo capítulo pelo ilustre Acadêmico Prof. Josué Montello.

Vimos que Cochrane chegou ao Brasil aos 13 de abril, aos 21 assumiu o comando da Esquadra; a 1º fez-se ao mar; a 25 de abril chegava às costas da Bahia, iniciando desde logo ações

hostis ao inimigo. Este, vinte dias depois reconhecia expressamente a eficácia do bloqueio e a posição desesperada em que se achava.

A crescente audácia do Almirante levou os portugueses ao desespero, pois, patenteou-se o risco de perderem os navios, impossibilitando-lhes a retirada para a Europa e deixando-lhes sem outra alternativa que a rendição, pois lhes faltavam quaisquer meios de subsistência, tal a eficácia do bloqueio.

Pode-se afirmar, em conclusão, que nas águas da Bahia e em pouco mais de 2 meses, um grande marujo e seus valentes comandados asseguraram a Independência do Brasil.



Meio-modelo da Fragata *Niterói*

(Fig. 9)