

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

Diretor Interino: Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm.) MAX JUSTO GUEDES

Vice-Diretor Interino: Capitão-de-Fragata (IM) OSCAR MATTOSO MAIA FORTE

DEPARTAMENTO DE PUBLICAÇÕES E DIVULGAÇÃO

Chefe: Capitão-de-Corveta (AA) JOSÉ BARBOSA DA SILVA

Ajudante: Segundo-Tenente (RM-CA) MARCELO DE SOUZA CARNEIRO

REDAÇÃO

3º SG (MO) IVAN CORRÊA DA GRAÇA

Funcionárias: REGINA CARDOSO DE MENEZES

ZÉLIA DE OLIVEIRA MARQUES PINTO

VERA MARINHO

EXPEDIÇÃO

2º SG (CA) WALDEMIRO DA ROSA

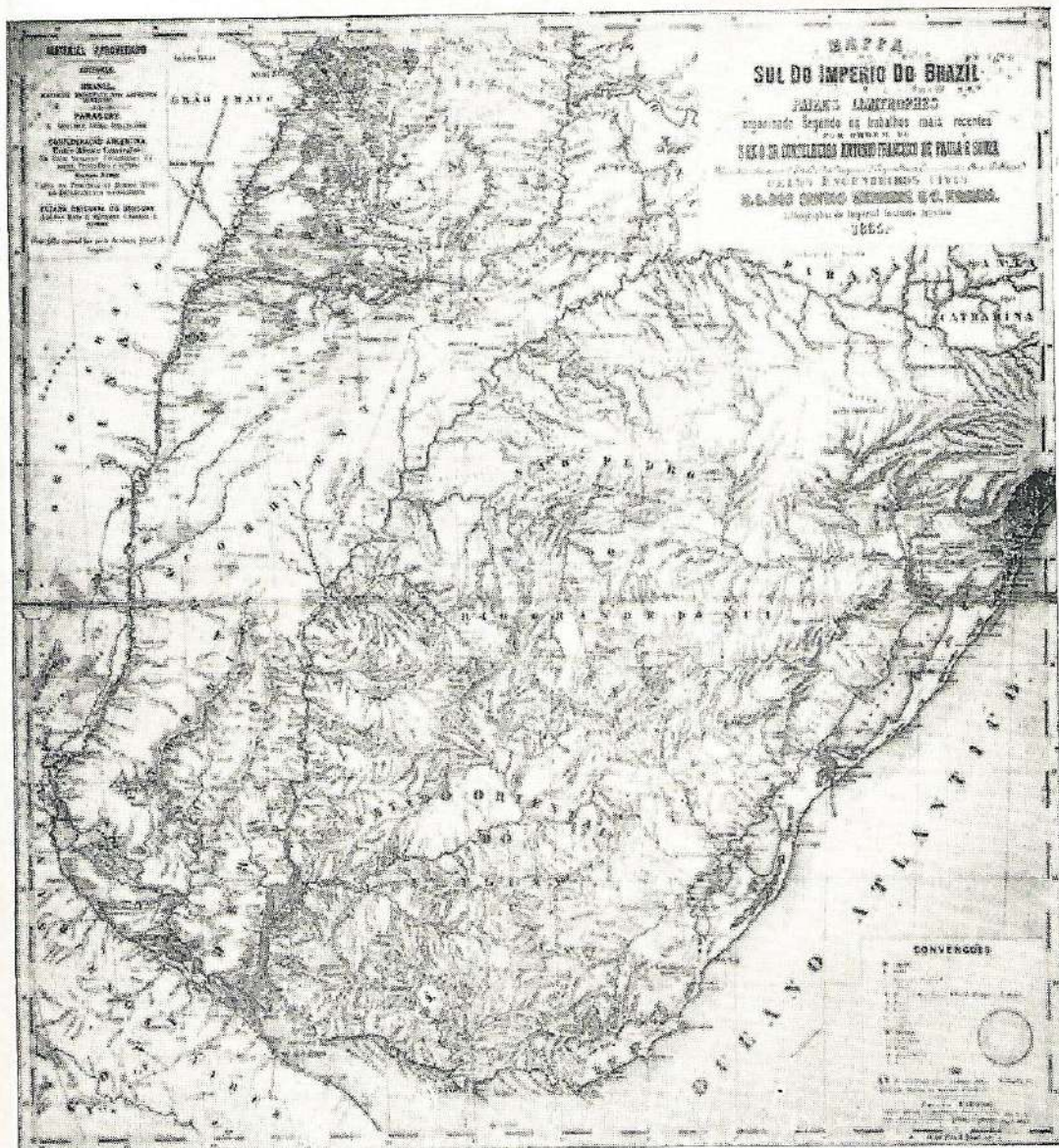
CB (CA) AVELINO CARLOS MATOS

Funcionário: JOAO ANTÔNIO REZENDE

MINISTÉRIO DA MARINHA

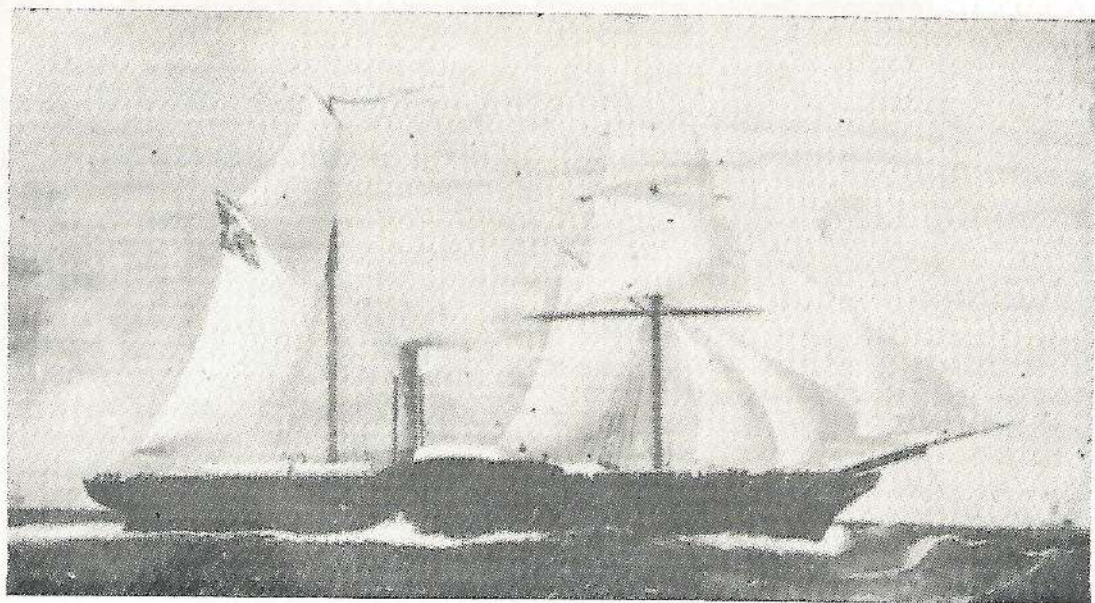
**SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA MARÍTIMA**

Rua D. Manoel nº 15 — Praça 15 de Novembro
20.010 — Rio de Janeiro, RJ.



SUMÁRIO

A MARINHA E A POLÍTICA EXTERNA DO SEGUNDO REINADO	
Teixeira Soares — Embaixador	3
A GUERRA DA INDEPENDENCIA	
João Carlos Gonçalves Caminha — Vice-Almirante	29
AS FORTIFICAÇÕES DO ESPÍRITO SANTO NO SÉCULO XVIII	
João Eurípedes Franklin Leal — Professor	63
DOIS FORTES DO RECÔNCAVO — SÃO LOURENÇO E SANTA CRUZ	
Pedro Tomás Pedreira — Membro do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia	71
A VIDA NOS CAÇAS-FERRO DURANTE A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL	
Rubem José Rodrigues de Mattos — Contra-Almirante (RRm)	77



Vapor *Dom Afonso* (óleo s/tela — SDGM).

A MARINHA E A POLÍTICA EXTERNA DO SEGUNDO REINADO

TEIXEIRA SOARES
Embaixador

“La Tâche de l’Historien Consiste Essentiellement à Abréger”.

JACQUES BAINVILLE, *Histoire de France*

Na história dos grandes povos o passado é sempre lição de energia. As grandes crises lhes enrijecem a resistência tanto nos momentos de guerra como nas etapas de reconstrução. Motivo por que a lição extraordinária de Emerson deve ser sempre recordada e meditada: “O princípio da paz não deve triunfar pelo medo. Ele jamais será defendido e jamais será realizado pelos covardes. Tudo que é grande deve ser feito com espírito de grandeza. É pre-

ciso que a virilidade que se manifestou na guerra passe para a causa da paz, para que a guerra perca seu encanto e a paz seja venerada pelos homens”.

Em 23 de julho de 1840, proclamado maior Dom Pedro com o título de Dom Pedro II, Imperador Constitucional e Defensor Perpétuo do Brasil, aos estadistas do tempo parecera haver-se captado a torrente que, durante anos, sacudira a Regência Trina e depois a Regência Una.

Às três e meia da tarde o jovem Imperador compareceu ao Paço do Senado e prestou o juramento prescrito pelo art. 103, da Constituição do Império.

Poder-se-á, pois, afirmar que a proclamação da maioria de Dom Pedro II foi um golpe revolucionário dentro da legalidade.

Seria, contudo, o caso de se perguntar: encerrara-se a turbulência dos dias da Regência, a enfrentar motins e revoluções em diferentes áreas do país: a Balaiada no Maranhão e Piauí; a Cabanagem, no Pará; a Sabinada, na Bahia, em 1837-38; e o movimento republicano dos Farroupilhas, na Província de São Pedro do Rio Grande? Através do período regencial, o Império vencera crise sobre crise. Mas, ao iniciar-se o Segundo Reinado, via-se o Brasil sem limites com quaisquer vizinhos e já enleado por graves problemas internacionais, a saber: os perigosos litígios territoriais, herdados da Regência, com a França nas terras da antiga Capitania do Cabo do Norte (Amapá); e com a Inglaterra, na zona Tacutu-Mau-Repunni, litígio inventado por Robert Schomburgk, que fora originariamente enviado pela Real Sociedade de Geografia de Londres para estudar a locação dos limites da Guiana inglesa. Schomburgk inventou o litígio com o Brasil, bem como o litígio com a Venezuela.

É nessa altura que esplende o gênio diplomático de Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho, Visconde de Sepetiba, o primeiro ministro dos Negócios Estrangeiros do Império. Esmerando-se num jogo diplomático de primeira ordem, Sepetiba conseguiu, em 1841, a neutralização do território em litígio com a França; e, em 1842 a neutralização do território em litígio com a Grã-Bretanha — vitórias extraordinárias que permitiram que o Visconde do Uruguai, Joaquim Caetano da Silva, o Barão do Rio Branco e Joaquim Nabuco estudassem magistralmente esses dois problemas e apresentassem a argumentação básica, para a defesa dos direitos do Brasil, em duas arbitragens memoráveis.

Espantoso que Sepetiba, que não chegara a completar três anos de direção da Pasta dos Negócios Estrangeiros, houvesse conseguido esses dois milagres diplomáticos em face da Inglaterra, de Aberdeen, e da França, de Sout (Duque da Dalmácia), Primeiro Ministro do Rei Luís Filipe e célebre Marechal de Napoleão.

Já não estando mais Sepetiba à testa da pasta dos Negócios Estrangeiros, mas em consequência de sua ação, o Governo Imperial despachou a Corveta *Guapiaçu* para explorar a área do Rio Branco, levando a bordo uma comissão de engenheiros militares, chefiados pelo Capitão Veloso Pederneiras, e integrada por Taulois e Bellegarde, os quais procederam a importantes levantamentos cartográficos.

Por conseguinte, tinha o Império do Brasil na Amazônia, imensa fronteira aberta, indefinida, insoberaneizada. O litígio territorial com a França e a Inglaterra abrangia uns 800 mil km². Situação, por conseguinte, gravíssima.

Mas, havia o panorama decorrente dos cruzeiros ingleses, encarregados da possível repressão do tráfico de negros da Costa d'África para o território brasileiro, com o pretense direito de visita e de confisco de embarcações brasileiras suspeitas ou não de empenhadas no tráfico das *peças d'ébano* da Costa da Mina, do Benin e da Guiné para o Império do Brasil. Os cruzeiros ingleses, cometendo toda sorte de arbitrariedades, vasculhavam águas territoriais e portos brasileiros à caça de navios negreiros.

A Inglaterra aspirava a dominar, e dominava de fato a economia do nascente Império, da mesma forma por que o fizera sem escrúpulos no tempo de Dom João VI e de Dom Pedro I. Assinalou José Honório Rodrigues, no seu livro sobre a Assembléia constituinte de 1823, que o tratado de comércio, de 1810, de que foram signatários o Conde de Linhares e Lord Strangford, foi "uma máquina infernal de dominação". Essa dominação foi apertada como um garrote pelo tratado de amizade, navegação e comércio, de 17 de agosto de 1827.

Assim, a Inglaterra não só dominava o mercado comercial do Império, bem como lhe fiscalizava as águas territoriais e os portos a pretexto de combater o tráfico de negros, clandestinamente importados da Costa d'África.

A respeito desse tratado de amizade, navegação e comércio, de 17 de agosto de 1827, Pereira Pinto procedeu a uma análise justa e dura, assinalando-lhe os defeitos: "Afora a cláusula da extinção do tráfico de escravos que já havia sido regularizado pela convenção de 23 de novembro de 1826, o tratado de 17 de agosto é o reflexo mais carregado das negociações de 1810, das fraquezas e das condescendências dessa época, mais carregado dizemos, porque outros eram os tempos, outras eram as circunstâncias que favoreciam ao Império para exigir, por seu turno, estipulações recíprocas, e condições vantajosas ao desenvolvimento de todos os seus recursos naturais, e nimiamente opulentos". (Ver Pereira Pinto, *Apontamentos para o Direito Internacional*, v. 2, p. 274, Rio, 1865). Ademais, esse tratado manteve o lugar de Juiz Conservador da Nação Inglesa, forma perfeita de direito medieval. A Conservatória inglesa surgira em Portugal, em 1450 e fora outorgada pelo Rei Dom Afonso V. (*)

No Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, referente a 1845, o Ministro de Estado Ernesto Ferreira França ocupou-se do apresamento ilegal da Barca brasileira *Maria Teresa*, usando linguagem indignada, como veremos: "Tendo sido feita a apreensão da Barca brasileira *Maria Teresa*, sem o menor indício de empregar-se ao comércio de africanos, e em águas pertencentes ao Império, pretendeu o Captor submeter este caso a um Vice-Almirante Britânico, sob pretexto de não ter a dita Barca papéis a bordo, quando não era possível duvidar-se deles à vista dos documentos, com que instruiu o Governo Imperial a sua reclamação. Im-

portando este fato não só uma violação manifesta das Convenções existentes sobre o Comércio da Escravatura, senão também uma grave ofensa à Dignidade Nacional, exigiu o Governo a pronta entrega da embarcação com o seu carregamento, e solicitou de Sua Magestade Britânica a expedição das convenientes ordens aos cruzadores ingleses empregados na repressão do tráfico ilícito de africanos, para que se contivessem nos justos limites dos deveres, que lhes são impostos pelas ditas Convenções..."

Por conseguinte, em 1840, à data da proclamação da Maioridade do Imperador Dom Pedro II, o Brasil tinha uns 8 milhões de habitantes, não possuía limites com quaisquer vizinhos, pelejava com dois importantes e perigosos litígios territoriais na Amazônia, nos quais tinha como adversários a França e a Inglaterra, ademais de sofrer constantemente os desaires impostos pela Inglaterra. Nessa quadra atormentada de 1840, o Brasil sofria todas as consequências do imperialismo das grandes potências européias, agravado que seria pela decretação do *Bill Aberdeen*, em 1845.

A respeito dos excessos cometidos pelos cruzeiros ingleses, Paranhos, em suas *Cartas ao Amigo Ausente*, manifestou-se em conceitos que vale a pena repetir:

"Minha opinião acerca do tráfico de escravos, há muito que a manifestei em termos assaz claros e explícitos, para que se me possa atribuir alguma simpatia ou parcialidade pelos especuladores desse tráfico, hoje execrado por todos os brasileiros. Mas não posso deixar de lamentar que o governo inglês, desconhecendo o que a experiência de anos lhe tem mostrado, que seus cruzeiros são de per si ineficazes, para obstar o desembarque de escravos no litoral do Brasil, não agradeça aos esforços que, para execução da lei de 4 de setembro do ano passado, tem feito e continua a fazer o Governo Imperial. Não posso deixar de lamentar que uma nação forte que se diz movida por filantropia conculque os princípios do direito das gentes mais geralmente re-

(*) Ver Hans Klinghoffer. *British Jurisdictional Privileges in Spain, Portugal and Brazil*. Separata da *Osterr. Zeitschrift für Offentliche Recht*. Viena, 1953.

cebidos; continui, depois de tantas provas, algumas até exageradas, a duvidar da sinceridade do Governo Imperial, a menosprezar os nossos direitos de soberania territorial, a atentar todos os dias contra nossa dignidade nacional. Qual é o inglês honesto que poderá justificar a violência e despotismo com que o cruzeiro inglês aprisiona um navio brasileiro dentro dos nossos portos, ou no mar alto, e sem outro julgamento que o seu próprio, declara-o boa presa, apodera-se do que lhe apraz, e deita fogo ao resto? Nem o *bill* atroz de Lord Aberdeen pode apoiar tão insólitos atentados, tão indigno vandalismo". (Edição do Itamaraty, 1953, p. 177).

* * *

Mas, que dizer da filosofia política e da doutrina prática de ação que ao Império do Brasil impunha um litoral a estender-se da Amazônia até quase ao Prata? Esse litoral sem defesa apreciável poderia ser presa fácil do imperialismo das grandes potências européias, empenhadas no domínio e exploração de novos mercados estabelecidos no ultramar.

No século XIX, as guerras napoleônicas e a independência das antigas colônias hispano-americanas, bem como a independência do Brasil abriram os olhos das potências européias às vantagens comerciais imediatas que adviriam da presença efetiva, política e econômica, dessas mesmas potências nas capitais do continente americano. Precedente fabuloso da importância das riquezas americanas produzidas em territórios novos encontra-se na aquisição da Luisiânia em 1803 por Jefferson, que, entregou à França de Bonaparte os 15 milhões de dólares, importância que o Grande Corso julgaria desmesurada, mas que pagou a incorporação aos Estados Unidos do maravilhoso vale do Mississipi-Missouri. Jefferson fizera um dos maiores negócios registrados pela História; como mais tarde em 1867 o Secretário de Estado Seward compraria a *geladeira* do Alasca por 7,2 milhões de dólares. A importância econômica dos dois grandes rios, Mississipi

e Missouri, será extraordinariamente valorizada pela invenção do navio a vapor pelo norte-americano Robert Fulton em 1807.

À guisa de importante esclarecimento, assinalemos que o sociólogo norte-americano C. W. Wilson, em seu livro *The Tropics Road of Tomorrow* (Nova York, 1935), afirmou que o Rio Amazonas, ao invés de correr de oeste para leste, tivesse corrido de norte para sul como o Mississipi, o Brasil, e não os Estados Unidos, seria a potência nº 1 do mundo moderno.

Desde os primeiros alvares da nossa independência, eis que José Bonifácio e os que o cercavam dão importância decisiva à criação de uma excelente Marinha de Guerra. A grandeza territorial (e, depois, a grandeza política) do Império exigiam, por certo, o policiamento da costa, a vigilância dos portos, a interceptação do movimento dos corsários empenhados em contrabando de guerra, bem como a defesa das distintas áreas territoriais do Brasil, ao tempo verdadeiro arquipélago econômico, e esta defesa era uma questão de sobrevivência.

Por conseguinte, o imperativo da guerra da independência consistia na criação de uma eficiente Marinha de Guerra.

Contudo, seja assinalado que a Marinha de Guerra do Brasil surgira antes, isto é, surgira logo após a chegada da família real portuguesa ao Rio de Janeiro, em 7 de março de 1808. Quatro dias depois o Príncipe Regente Dom João assinava decreto de confirmação do Conde de Anadia (Dom João Rodrigues de Sá e Benevides) no cargo de Ministro e Secretário d'Estado da Marinha, posto do qual era titular quando a Corte ainda estivera em Lisboa.

Anadia dedicou-se à criação da Secretaria de Estado, bem como de outras repartições indispensáveis ao abastecimento, apoio e conservação da Esquadra.

O primeiro Ministro da Marinha, realmente nascido no Brasil, foi o Capitão-de-Mar-e-Guerra Luís da Cunha Moreira, futuro Visconde de Cabo Frio, nomeado em 22 de outubro de 1822. Esse Visconde de Cabo Frio nada tem

a ver com o segundo Visconde de Cabo Frio, o famoso diplomata Joaquim Tomás do Amaral, Barão e Visconde de Cabo Frio. No tempo do Império, alguns títulos foram repetidos por pessoas que nem sequer tinham parentesco. Assim houve três Viscondes de Caravelas, dois Barões da Laguna, dois Viscondes de Cabo Frio, dois Barões de Javari e outros. Talvez falta de imaginação.

O Tratado de Paz e Aliança, de 29 de agosto de 1825, pelo qual S.M. Fidelíssima reconheceu a independência do Brasil, levou consigo uma Convenção Adicional, também chamada Convenção Pecuniária. Esta convenção, que se baseou no art. 9º do tratado da mesma data, continha apenas quatro artigos e determinava o compromisso de pagar o Brasil a Portugal £ 2 milhões, “à vista das reclamações de Governo a Governo”; mas com o pagamento dessa quantia ficariam extintas todas as reclamações bem como o direito de indenizações dessa natureza. Do total se deduziriam £ 250 mil, que seriam entregues a Dom João VI, como indenização das suas propriedades particulares existentes no Brasil.

Por que motivo o pagamento de tão vultosa indenização? Porque, entre outras coisas importantes, ficaram no Brasil e não foram restituídas a Portugal os seguintes navios de guerra: 7 naus, 9 fragatas, 12 corvetas, 16 brigues, 8 escunas, 4 charruas e 5 navios-correio. Esses vasos de guerra valiam, quando saídos prontos dos estaleiros, \$4.333:000 (contos fortes), segundo cálculo feito pela Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, de Lisboa, em 27 de abril de 1825. Lembremo-nos que o Almirante Cochrane, “o grande *condottiere* naval da emancipação do Novo Mundo” no conceito de Oliveira Lima, em seu *O reconhecimento do Império*, se gabara por escrito de haver apresado 120 navios mercantes e de guerra portugueses, o que prova que, mesmo no ocaso do seu poderio naval, Portugal, de 1822 a 1825, ainda dispunha de bela quantidade de navios mercantes e de guerra, o que foi consignado na *Narrativa de serviços no libertar-se o Brasil da Dominação portuguesa pres-*

tados pelo Almirante Conde de Dundonald, Londres, 1859. (O exemplar, que compulsamos na preciosa Biblioteca do Itamaraty, encontra-se copiosamente comentado do punho do Barão do Rio Branco). Nessa *Narrativa*, após haver efetuado uma narração dos seus serviços, Cochrane declarou: “Pelo que nela se mostra, é óbvio que fui instrumento — ainda que com inadequados meios — para livrar inteiramente o Brasil do jugo estrangeiro, não só sem despesa nacional, mas com positivo ganho, resultante dos vastos territórios e rendas anexadas, assim como de presas, cujo valor excedia o custo dos equipamentos navais”. (*Ibidem*, p. 319). Motivo por que, por Aviso de 25 de novembro de 1823, e em atenção aos serviços prestados por ele na libertação de São Salvador bem como na libertação do Maranhão, Cochrane foi feito Marquês do Maranhão.

Que não sejam esquecidos Norton, Crosbie, Hesketh, Jewett, Parker, Taylor, Cowen, Grenfell, oficiais ingleses que batalharam pela causa da nossa Independência.

Contudo, o Império carecia de organizar sua esquadra, porque havia necessidade urgente de se aniquilarem os focos de resistência portuguesa na Bahia e no Grão-Pará. Ademais, tornar-se-ia absolutamente urgente que o Império possuísse esquadra para vigiar os movimentos de potências européias, possivelmente interessadas em tirar proveito de quaisquer provas de debilidade do Brasil. Exemplo perigoso para nações débeis encontrava-se na conquista da Argélia, feita pela França de Carlos X. Depois, veremos a política imperialista da Inglaterra a obrigar a China a abrir-lhe cinco portos — Cantão, Amoy, Fuchu Nanquim, Xangai — e a ceder-lhe a Ilha de Hong Kong, após a primeira guerra do ópio, iniciada em 1839. Mais tarde, teremos a missão do Comodore Perry, que entraria com seus quatro navios de guerra na Baía de Tóquio em 8 de julho de 1853, com o fito de obrigar o Xogunato a abrir portos ao comércio norte-americano. Da missão de Perry surgirá o tratado de comércio de 1858, negociado pelo Cônsul-Geral dos Estados Unidos, Townsend Harris. Mas,

a abertura do comércio com a China e o Japão inaugurará extraordinário capítulo para a História mundial, traduzido na *valorização* política e econômica do Pacífico setentrional.

A nossa Marinha de Guerra prestara os mais assinalados serviços à causa não apenas da nossa independência, se não também à causa da compactação territorial de um jovem império, que poderia ter corrido o risco de esfacelar-se, se contra-correntes reacionárias, poderosamente articuladas, houvessem pretendido sustar o movimento da independência. Dirá brilhante oficial da nossa Marinha de Guerra, que teve ensejo de conhecer por ocasião de viagem por ele feita ao Japão, quando eu em Tóquio era Embaixador do Brasil:

“Sem a Marinha, quaisquer tentativas, embora ousadas, de libertação do país do jugo lusitano, não teriam passado da categoria de meros pruridos inconseqüentes, não teriam passado de anseios ingênuos e temerários destinados a morrer no próprio nascedouro. Sem a Marinha, jamais Dom Pedro I teria a veleidade de arrancar do solo brasileiro os tentáculos da metrópole portuguesa, nele profundamente cravados, representados pelas forças do Exército espalhadas pelos pontos estratégicos da Colônia e que se articulavam à metrópole por intermédio das frotas lusitanas”. (Ver Penna Botto, *Campanhas Navais Sul-Americanas*, Rio, 1940, p. 39).

Nessas condições, o imperialismo europeu, tanto em terras de Ásia, África bem como de Oceania, se dedicou a programas de expansão territorial impulsados com poderoso ritmo, no sentido da obtenção daquela *celeridade histórica* que viesse a permitir às potências européias o rápido granjeio de riquezas de tais áreas. Como essas áreas houvessem sido, algumas, berço de importantes civilizações e tivessem atingido certa etapa de desenvolvimento econômico-social; e outras fossem possuidoras de apreciáveis riquezas naturais ou minerais, as potências européias lhes deram atenção imediata, deixando de volver seus olhos para a América

Latina, constituída de nações jovens e débeis.

Se a Marinha representara, de certo modo, o papel de solda autógena na consolidação da unidade territorial do Brasil durante a guerra da nossa independência; desde logo, na Guerra do Prata, ela representou papel importantíssimo no desenvolvimento das hostilidades. Assim, quando, a 13 de maio de 1826, o Vice-Almirante Rodrigo Pinto Guedes (depois Barão do Rio da Prata) assumiu o comando da Esquadra no Prata, tratou de reorganizá-la, dividindo-a em quatro divisões: a 1^a, encarregada do *bloqueio externo*, do largo, do Rio da Prata, constituída por seis unidades de combate, uma das quais a nave-capitânia do Vice-Almirante Pinto Guedes; a 2^a divisão, com 14 unidades, chefiada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra James Norton, que ficou incumbida de fazer o *bloqueio interior*; a 3^a divisão, com 10 unidades, comandada pelo Capitão-de-Fragata Jacinto Roque de Sena Pereira, teve a missão de defender a Colônia do Sacramento e a Ilha de Martim Garcia, bem como policiar os Rios Uruguai e Paraná; a 4^a divisão ficou constituída por navios de reserva ou navios em reparos, num total de nove unidades.

Desde o instante em que o Vice-Almirante Rodrigo Lobo iniciou, em 21 de dezembro de 1825, o bloqueio dos portos e costas da Confederação das Províncias Unidas do Rio da Prata, e desde o momento em que, a 2 de janeiro de 1826, o Governo da Confederação autorizou o curso contra navios de guerra e mercantes brasileiros, a luta no mar foi traduzida no infrutífero ataque do Almirante William George Brown, notável marujo irlandês e comandante da frota de guerra argentina, contra a Colônia do Sacramento, defendida pelo Brigadeiro Manuel Jorge Rodrigues, depois Barão de Taquari; no combate em frente de Montevidéu, no qual James Norton obrigou Brown a recolher-se a Buenos Aires; no combate indeciso do Banco Ortiz; no combate de Los Pozos, que os argentinos proclamaram como sendo vitória sua; na refrega de Lara-Quilmes, de 30 de julho de 1826, vitória dos navios do Império comandados

por James Norton; na refrega de Jun- cal, de 8 de fevereiro de 1827, desfa- vorável aos navios brasileiros; na re- frega de Quilmes-Banco das Palmas, na qual o Capitão-de-Fragata João das Bo- tas, comandante do Brigue *Pirajá*, obri- gou os navios de Brown a procurarem ancoradouro seguro em Buenos Aires. Depois disso, a expedição, em fevereiro de 1827, de uma força naval brasileira comandada pelo Capitão-de-Fragata Ja- mes Shepard, que foi à busca de cor- sários argentinos ou europeus que ter- iam sua base no Rio Negro, se trans- formou num desastre para os navios imperiais. Shepard morreu heroicamen- te em combate terrestre. A última re- frega naval foi a de Santiago (6 de abril de 1827), na qual Brown man- dou incendiar seu Brigue-Capitânia *Re- pública*, passando com toda a guarnição para a Escuna *Sarandi* e perdendo o Brigue *Independência* que, tomado pelos brasileiros, encalhou num banco de areia. O Barão do Rio da Prata deter- minou fosse o Brigue *Independência* in- cendiado.

Assinalemos que a guerra de curso foi particularmente ativa nesses anos de 1827 e 1828 da qual participaram franceses e ingleses, a soldo da Confe- deração, empenhados em dismantelar todo o sistema de comunicações, entre os portos brasileiros e os portos euro- peus. Navios de guerra brasileiros de- dicaram-se à tarefa de dar-lhes caça, conseguindo realizar assim verdadeira *varredura* das águas do Atlântico meri- dional e equatorial, infestadas de cor- sários armados em Buenos Aires.

Enquanto a guerra ia seguindo seu curso, a mediação inglesa de Lord Pon- sonby se esgueirava, de acordo com as instruções de Canning.

No ofício de 18 de janeiro de 1826, dirigido por Ponsonby ao Foreign Office, aparece bem explicado o motivo da me- diação inglesa. Em poucas palavras, tra- tava-se do seguinte: Dom Pedro I era pintado como inimigo da Inglaterra. O Brasil buscava atingir o Rio da Prata e aí fixar-se. Não *interessava* ao comér- cio inglês que o Brasil fosse dono do Prata. Receava-se em Londres (a julgar pelo que diz Ponsonby) uma aliança en-

tre o Brasil e a França, susceptível de poder levantar toda a sorte de estorvos ao comércio britânico. Daí, pois, em úl- tima análise, a idéia da independência da Cisplatina, naturalmente para enfra- quecer a ação diplomática do Império. (Ver Teixeira Soares, *Diplomacia do Império no Rio da Prata*, Rio, 1955, p. 61). Certa vez Lord Ponsonby per- guntou: "Por que motivo somente dois países hão de monopolizar todas as cos- tas atlânticas da América do Sul?" Como disse muito expressivamente o Viscon- de de São Leopoldo, os negociadores argentinos vieram ao Rio de Janeiro "não a receber a jóia da Cisplatina, mas desistir dela". (Ver *Anais da Província de São Pedro*, p. 333 da 2ª edição, Paris, 1839).

Vitoriosa a mediação inglesa, a Con- venção Preliminar de Paz entre o Im- pério do Brasil e a Confederação das Províncias Unidas do Rio da Prata foi assinada no Rio de Janeiro, em 27 de agosto de 1828. Ratificada pelo Impe- rador Dom Pedro I, em 30 de agosto, a Convenção Preliminar de Paz só o foi por Manoel Dorrego, Diretor das Pro- víncias Unidas do Rio da Prata, em 29 de setembro. Assim, surgiu o Uruguai como nação independente.

Assinale-se que o Brigadeiro Manuel Jorge Rodrigues só saiu de Colônia do Sacramento, quando a paz se assinou em 27 de agosto de 1828, repetindo a façanha imortal do General Conde Rapp, soldado de Napoleão, que defendeu Dan- tzig durante um ano inteiro, só saindo da sua praça quando se celebrou a Paz de Paris. O historiador argentino Raul Scalabrini Ortiz disse que "a Banda Oriental foi a base estratégica do con- trabando da Inglaterra e de Portugal durante o período colonial". (Ver *Política britânica en el Rio de La Plata*, Buenos Aires, 1940, p. 99).

A mediação inglesa subtraiu ao Im- pério a possibilidade de poder-se havido realizar como *nação platina*, na mesma projeção que era e é potência amazô- nica. Se atentarmos ao mapa, verificare- mos num relance d'olhos que a Banda Oriental, incorporada ao Império, teria densidade própria dentro do conjunto brasileiro, porque seria o prolongamen- to físico do Rio Grande de São Pedro.

Assim, com muita habilidade a mediação inglesa subtraiu ao Brasil um polígono bem equilibrado de território, que poderia ter sido para o Brasil uma espécie de Lorena. É evidente que estamos especulando na base do *als ob...* A História tem portas seladas a sete selos como aquelas do Apocalipse, que jamais se abrem.

Ao perder a Cisplatina devido à mediação inglesa, o Brasil convenceu-se de que ela jamais seria argentina, porque os Orientais não queriam nem ser brasileiros nem argentinos, — queriam ser Orientais. E o são gloriosamente.

* * *

Os diferentes movimentos armados, ocorridos durante a Regência, obrigaram a Marinha de Guerra a desenvolver extraordinária mobilidade. Fácil era compreender que assim houvesse ocorrido. Primeiro, porque o sistema de comunicações terrestres através do Império era tudo quanto pudesse existir de mais precário. Praticamente não existiam estradas que pudessem ligar pontos do Norte a pontos do Centro ou do Sul. Ademais, sob o ponto de vista demográfico, era o Brasil nesse tempo, verdadeiro arquipélago constituído por *ilhas* populacionais, sempre separadas umas das outras. Em segundo, porou o Governo central, exceção feita do Governo de Feijó, o Grande Regente, se caracterizava por debilidade constitucional, guerreado por correntes demagógicas que só tendiam a emperrar a máquina administrativa. Em terceiro, porque o transporte de forças do Exército para o teatro das operações só poderia ganhar em tempo e eficiência, se realizado por navios da Marinha de Guerra.

A Regência foi um grande experimento democrático. Este experimento não surtiu efeito, porque as correntes, que tanto se estremaram no campo da política geral, se entregueraram de tal sorte que acabaram por neutralizar-se sem quaisquer propósitos construtivos. Durante o período regencial manifestaram-se idéias muito avançadas. Em 16 de junho de 1831, o Deputado Antônio Ferreira França propôs que o Governo

do Brasil fosse vitalício na pessoa do Imperador Dom Pedro II, depois temporário na pessoa de um dos presidentes das províncias confederadas do Brasil; e nesse ano de 1831 foi um dos candidatos dos *federalistas* à Regência Triana do Império.

Movimento sedicioso de excepcional gravidade foi a *Guerra dos Cabanos* ou a *Cabanagem*, que se iniciou em Belém do Pará, em 7 de janeiro de 1835 e foi bem estudado pelo Comandante Lucas Boiteux no seu interessante estudo, *Marinha Imperial versus Cabanagem* (Rio de Janeiro, 1943). Esse movimento, que só terminou em 1839, foi reprimido com severidade pelo Marechal Soares de Andréia (Barão de Caçapava); e caracterizou-se por incriveis violências cometidas pelos cabanos, chefiados por Antônio Vinagre e João Miguel de Souza Aranha, como foram o assassinato no mesmo dia 7 de janeiro de 1835 do Presidente da Província, Bernardo Lobo de Sousa, do Comandante das Armas, Coronel Silva Santiago; e do Comandante da Força Naval, Capitão-de-Fragata Guilherme Inglis. A seguir, verdadeiro vento de loucura agitou o cenário político de Belém do Pará, porque o Tenente-Coronel Félix Antônio Clemente Malcher, que se encontrava preso com outros no Forte da Barra, foi desta fortificação retirado e aclamado presidente da Província, enquanto Francisco Pedro Vinagre foi elevado ao posto de Comandante das Armas. Lavrou-se nessa ocasião uma ata, que recebeu muitas assinaturas, cerca de 200, na qual se consignou que, enquanto Dom Pedro II não chegasse à maioria e não assumisse o Governo da Nação, a Província do Pará não aceitaria presidente algum que viesse a ser nomeado pelo Governo Central.

Nessa oportunidade, a força da nossa Marinha de Guerra surta em Belém do Pará era integrada pelas Corvetas *Bertioga* e *Defensora*, pelo Brigue *Cacique*, pelas Escunas *Bela Maria* e *Alcântara*, pela Barca-Canhoneira *Independência*, pelo Iate *Mundurucu* e pelo Patacho *Patagônia*. Ao todo, oito unidades.

Não demorou muito o rompimento entre Malcher e Vinagre. Em 17 de abril

de 1835, procedente do Maranhão, chegou uma divisão naval constituída pela Fragata *Imperatriz* e pelos Brigues *Constança* e *Brasileiro*, a qual transportava 600 soldados de infantaria. Mais tarde, a Escuna-de-Guerra *Rio da Prata* transportou material bélico para as tropas em operação. O comando militar, cumulativo com a Presidência da Província, foi dado ao Marechal Manuel Jorge Rodrigues (Barão de Taquari), cabendo o comando das forças navais ao Chefe-de-Divisão John Taylor. Improvisadamente, porém, o Governo Regencial tomou a deliberação de substituir aqueles dois chefes pelo então Brigadeiro Soares de Andréia e pelo Capitão-de-Fragata Frederico Mariath, os quais chegaram a Belém do Pará numa divisão integrada pelo Patacho *Januária*, Brigue-Escuna *Dois de Março* e Escunas *Pelotas*, *Porto Alegre*, *19 de Outubro* e *Rio-Grandense*. No combate de Igarapé-Mirir, operação anfíbia, foi comandante do Brigue *Brasileiro* o Primeiro-Tenente Francisco Manuel Barroso da Silva, futuro Barão do Amazonas. Essa refrega foi uma derrota completa para os *cabanos*. No combate do Acará, outra operação anfíbia, cinco escunas, comandadas por Mariath destroçaram os *cabanos* de Eduardo Angelim, o que representou a reconquista da Ilha de Marajó, onde os *cabanos* haviam instalados seus ninhos. Soares de Andréia e Mariath perseguiram os remanescentes *cabanos*, não lhes dando tréguas. No assalto e tomada de Oeiras os Brigues *Brasileiro* e *Cacique* (este último sob o comando de Joaquim Marques Lisboa, o futuro Tamandaré) se enaltecera noutra operação anfíbia decisiva, porque obrigou os *cabanos* a se tresmalharem pelo interior da Província. Em 8 de abril de 1839, Soares de Andréia transmitiu o Governo da Província pacificada ao seu novo Presidente, Souza Franco.

Quando estourou na Província da Bahia, em 7 de novembro de 1837, o movimento da *Sabinada* (nome tirado do promotor intelectual e instigador desse movimento Francisco Sabino Álvares da Rocha Vieira), as forças navais, comandadas pelo Chefe-de-Divisão Teodoro de Beaupaire, ficaram

integradas pela Fragata *Príncipe Imperial* (nave-capitânia), Corvetas *Sete de Abril* e *Regeneração*, Brigues *Três de Maio*, *29 de Agosto*, *Constança* e *Patacho Camarão*.

O Governo do Regente Araújo Lima (depois Marquês de Olinda) mandou 4 mil soldados para a Província da Bahia, que naturalmente foram transportados em vasos de guerra.

Em 1838, os conservadores e liberais do Maranhão, cognominados *Cabanos* e *Bem-te-vis* se desentenderam; e desse desentendimento surgiu um movimento revolucionário cruel, para não se considerar verdadeiramente monstruoso, a *Balaçada*, porque seu chefe foi Manuel Francisco dos Anjos Ferreira, apelidado *Balaio*. Esse movimento sedicioso promovido por verdadeiros celerados transformou-se numa série de episódios vergonhosos de autêntico banditismo.

As forças militares foram entregues ao comando do Coronel Luiz Alves de Lima e Silva (o futuro Caxias), também investido da Presidência da Província; e as forças navais foram confiadas ao comando de Joaquim Marques Lisboa. As forças terrestres e navais da então chamada *Expedição Pacificadora do Norte* empenharam-se resolutamente numa campanha tenaz ao banditismo organizado que se instalara e, após uma série de refregas sangrentas, acabaram por pacificar a Província.

Lição, contendo importantes ensinamentos, terá de deduzir-se tanto da *Cabanagem* como da *Balaçada*. Em primeiro lugar, tratava-se de movimentos sediciosos, baseados no desenfreamento do banditismo, supostamente organizado em colunas móveis de combate. Em segundo lugar, faltou aos organizadores desses dois monstruosos movimentos sediciosos, uma visão humana e política dos problemas fundamentais da Amazônia, representada pela Província do Pará e, por assimilação, também pela Província do Maranhão. Em terceiro lugar, se esses dois movimentos revolucionários houvessem durado, teriam despertado sem dúvida alguma a curiosidade de potências européias, que iriam mostrar interesse imediato de tirar proveito da debilidade do Governo Regen-

cial. Felizmente, as providências tomadas pelas autoridades militares e navais do Império fecharam o caminho a quaisquer veleidades expansionistas de potências européias, que se poderiam ter materializado, se o panorama político se houvesse convulsionado, mostrando a fraqueza do Governo Central. Será, pois, ensejo para se render homenagem àqueles chefes navais como Joaquim Marques Lisboa, Barroso, Lamago Costa, Mariath, José Secundino Gomensoro, John Taylor e Parker que numa estreita colaboração com as autoridades militares batalharam pela preservação da unidade nacional nas paragens amazônicas e nas paragens do Itapicuru.

Importantíssima foi a ação da nossa Marinha de Guerra durante o movimento Farroupilha, iniciado em 19 de setembro de 1835, quando o Coronel Bento Gonçalves da Silva derrotou uma patrulha de cavalaria, comandada pelo Major Visconde de Camamu.

Essas operações tiveram dois cenários: o cenário atlântico e o cenário da Lagoa dos Patos; por conseguinte, o litoral atlântico e o litoral interior da Lagoa.

Ao iniciar-se o movimento revolucionário na Província de São Pedro do Rio Grande, as forças navais concentradas no Porto do Rio Grande eram integradas pelas Escunas *Rio-Grandense*, 19 de Outubro, *Pe'otas* e *Porto Alegre*. Nada mais. Em 1836 seguiram duas expedições navais para o teatro das operações: uma, composta da Escuna *Bela Americana* do Patacho *Venus* e do *Lugre Caboclo*. A outra, integrada pelos Brigues 3 de Maio e *Niger* bem como pelo Patacho *Pojuca* e por um transporte com tropas do Exército comandadas pelo Brigadeiro Miranda e Brito. Logo a seguir, demandaram as águas do Rio Grande as Escunas *Itaparica*, *Jacuipe* e o Brigue-Escuna *Leopoldina*, onde viajou o Capitão-de-Mar-e-Guerra John Pascoe Grenfell, chefe das forças navais, desse então agitado setor do território nacional. Grenfell estava, pois, chefe de uma frota que acabou totalizando 18 vasos de guerra. As operações iniciaram-se com o combate na Lagoa Mirim, entre o Iate *Oceano*, da frota de Gren-

fell, e o Cúter *Minuano*, pertencente aos rebeldes, que foi afundado depois de violento fogo. No Rio São Gonçalo verificou-se uma refrega entre a Barca a vapor *Liberal*, sob o comando do Segundo-Tenente Joaquim Raimundo de Lamare, as Canhoneiras *Oceano* e *São Pedro Duarte*, todas legalistas, e os revolucionários riograndenses instalados e artilhados na riba do Rio São Gonçalo, donde suas baterias afundaram a Canhoneira *São Pedro Duarte*.

A expugnação de Porto Alegre, então em poder dos rebeldes, por meio de uma frota de 13 unidades, comandadas pelo Capitão-Tenente Parker e levando a bordo 150 soldados e o Presidente da Província, Araújo Ribeiro (depois Visconde do Rio Grande), foi um feito altamente interessante, porque a expedição anfíbia investiu contra o litoral do Rio Guaíba, bombardeou os Fortes de Itapoan e do Junco e reconquistou Porto Alegre, que voltou a ser o centro do comando legal da Província (Junho de 1836).

Os dois fortes continuaram a resistir, porque bem artilhados e providos de boa guarnição. Contudo, a partir de 21 de agosto de 1836, iniciou-se o ataque a esses dois fortes, por meio de força do Exército, desembarcada dos navios comandados pelo Capitão-Tenente Parker. O Forte do Junco foi tomado, a despeito da renhida resistência; e o Forte de Itapoan, armado com cinco peças de calibre 12, caiu em poder das tropas legalistas. Depois, a Ilha do Fafá foi tomada de assalto e o chefe revolucionário Bento Gonçalves se rendeu após terrível resistência. Em 6 de novembro de 1836, na Câmara Municipal de Piratini, reafirmou-se a declaração de independência da Província e se instalou o Governo da República Riograndense, proclamada que fora, em 12 de setembro, em Jaguarão, pelo chefe revolucionário Antônio de Souza Neto.

Os revolucionários não deixaram, contudo, de organizar uma esquadriha composta de quatro vasos de guerra, regularmente artilhados. Ordens foram dadas a essa esquadriha para fundear no Estreito. Organizador dessa esquadriha foi o Capitão-de-Mar-e-Guerra

Joaquim do Couto, que lhe deu a eficiência traduzida na mobilidade do *Brigue Bento Gonçalves*, do *Palhabote 24 de Outubro*, da *Escuna Farroupilha* e do *Patacho 20 de Setembro*. Para comandar a esquadilha foi contratado em Buenos Aires o Capitão-Tenente Frederico Gustavo. Mais tarde foram incorporados à esquadilha a *Canhoneira 2 de Julho*, tomada às forças legais, as *Escunas Rio-grandense*, *Vigilante* e o *Cúter Mihuano*. (*)

Infelizmente, a área conflictual aumentou, alastrando-se ao território de Santa Catarina, onde os republicanos do Rio Grande contavam com simpatizantes. Surgiu então a figura de Garibaldi, o homem que deveria atacar Laguna pelo mar, associado a David Canabarro, comandante de tropas gaúchas que já haviam penetrado no território daquela Província, criando assim maiores dificuldades à ação do Governo Central. Garibaldi não podia passar pela Barra do Rio Grande, então em poder das forças legais de terra e mar. Que iniciativa audaz tomou ele? Sobre carretas, puxadas por numerosas juntas de bois (diz-se que por 50 juntas de bois, cada carreta), Garibaldi fez os *Lanchões Rio Pardo* e *Seival* atravessarem o extenso território mediando entre a Lagoa dos Patos e a foz de Tramandaí, e os lançou ao mar devidamente artilhados. Contudo, o *Rio Pardo* naufragou na barra de Araranguá. Garibaldi conseguiu salvar-se com quase todos seus companheiros. Afinal, no dia 22 de julho de 1839 ocorreu o ataque à Vila de Laguna, que fraquejou ante os invasores. Apesar da superioridade das forças atacantes, o Coronel Vilas Boas, comandante de Laguna, ordenou que os navios de guerra *Cometa* (Escuna) *Itaparica* (Escuna) e o *Lanchão Santana* se fizessem ao alto-mar, porque Vilas Boas iria evacuar Laguna à noite. A 23 de julho de 1839, Laguna caiu em poder dos revolucionários, que se apoderaram de vários navios mercantes surtos na baía dessa cidade. Logo depois, elementos exaltados fundaram uma república em La-

guna, enquanto a coluna republicana do Coronel Joaquim Teixeira Nunes procurava, marchando pelo litoral, chegar a capital da Província, depois de haver tomado Imbituba, Vila Nova, Imaruí.

Mais uma vez, a importância do Poder Marítimo iria ser posta no devido realce. Frederico Mariath chegou a Desterro, capital da Província (hoje Florianópolis) em 9 de agosto de 1839. Desde logo, decretou severo bloqueio do litoral de Laguna, dando intensa mobilidade aos 16 vasos de guerra concentrados em Desterro. Operação anfíbia se realizou contra os rebeldes, em 28 de agosto, na zona do Rio Massambu, o que motivou ação de Garibaldi com seus navios *Rio Pardo*, *Caçapava* e *Seival* traduzida no combate de Imbituba, onde as forças navais legalistas não souberam tirar proveito da situação, o que acarretou grave acusação ao Capitão-Tenente George Broom, que foi a conselho de guerra. Mariath não perdeu tempo e resolveu dar ataque frontal contra Laguna que foi retomada. As embarcações sob o comando de Garibaldi resistiram com denodo, mas seus navios, um após outro, foram desmantelados pela artilharia da flotilha legalista. Garibaldi, depois de haver incendiado sua nave-capitânia, conseguiu ganhar o litoral e escapar com vida. O Forte de Laguna, após alguma resistência, foi abandonado pelos republicanos.

VERSO E REVERSO DA MEDALHA. AMEAÇAS IMPERIALISTAS. ROSAS, DOMINADOR DO PRATA.

Personalidade forte de traços bem definidos, Rosas era uma força empolgante e uma causa discutível. Dos profundos abalos da história da formação da unidade argentina, surgira ele. — airoso, soberbo, belo —, homem do campo, mas aristocrata, gaúcho perfeito, caudilho combativo e combatido. Carlos Ibarguren, seu nctável biógrafo, escreveu "la pampa nutrió a Rosas y modeló en su persona el arquetipo del patrón. La estancia era un dilatado señorio: extensos dominios rebaños numerosísimos, peones militarizados, trabajos rudos y guerra contra los indígenas. El patrón era caudillo, gobernante, di-

(*) Ver *Publicações do Arquivo Nacional*, v. 29, Rio de Janeiro, 1933, p. 405.

plomático y guerrero". (*) A partir de 1827, sobe do fundo do cenário pampeano com todo o prestígio de um chefe, não cercado de auriflomas, mas apoiado e idolatrado por um mundo de gaúchos-centauros, manejando admiravelmente a lança, a adaga e as boleadoras. Rosas é o *dux* loiro e frio, enérgico e viril, das numerosas milícias barbarescas do Pampa infinito. É o chefe desses peões que só põem os pés em terra para descansar, porque o cavalo é a outra parte indispensável do seu corpo. Rosas transforma-se num completo programa de ação, — a *salvação da Pátria*. Mas, contra quem? Contra os inimigos da ordem e da nação. Por isso, empolga-se e é empolgado pelos seus ídólatras como o *Restaurador de las leyes*, o sacerdote-mor da *Santa Federación*. Infelizmente é também o assassino de Domingo Cullen, Juan Duboué, Maza e de tantos outros — o perseguidor de Sarmiento, Mitre, Alberdi e Mármol, — o implantador da *Mazorca* e do verdadeiro caciquismo legal. A grande aspiração do caudilho do Pampa foi a posse da capital, Buenos Aires, o pomo de ouro das Hespérides, a capital política que detinha em suas mãos as chaves do Rio da Prata. As províncias teriam de pagar peagem ao grande porto, — peagem política e econômica. Teria de subsistir a Confederação; mas, subordinada a um sistema de pesos e contrapesos, do qual Rosas seria o sutil manejador. Suas hostes gauchescas encontravam-se no Pampa ou na cidade, para dar combate implacável aos unitários, aos estrangeiros, aos *pensadores*. O Pampa não carecia de ser iluminado pela instrução, porque vivia imerso na barbárie, e esta barbárie era o grande trunfo de Rosas. O caudilho sabia muito bem que sua causa — como um grande rio — precisava de um desaguardouro, e este desaguardouro só poderia ser Buenos Aires. Em dezembro de 1829, encontra-se no poder, reclama e obtém do Congresso *faculdades extraordinárias* para combater os inimigos da Pátria. Sempre a obsessão, — os inimigos da Pátria. Se estes não existiam, Rosas os

inventava. Por isso, reelege-se. Cresce sua popularidade. Seus inimigos industriam-no a combater os índios do deserto, e os vence. Viamonte, Balcarce e Maza não podem agüentar-se no poder. Em 1835, o Congresso pede-lhe que aceite de novo o poder. Astucioso, sutil, brutal, despótico, como verdadeiro alquimista, Rosas vai envolvendo a vida da nação numa teia de intrigas, conspiratas, delações, suborno, espionagem. É um imenso corruptor, embora Carlos Ibarguren afirme que ele foi "o braço irresistível da reação conservadora e materialista que soube interpretar o realismo político do meio semibárbaro predominante, encarnando a imagem vigorosa do caudilho que pôs nos gonzos uma sociedade inorgânica, convulsionada pela revolução". Governou vinte longos anos, idolatrado e odiado, combatido e exaltado, enlameado e sublimado. Defensor das leis, espezinha-as ao sabor de suas vinganças pessoais. Ao lado de todos esses defeitos lamentáveis, enodoando-lhe a personalidade ativa e forte, será o defensor da pátria contra a intervenção da França e da Inglaterra, a ponto de comover San Martín, em seu exílio de Boulogne-sur-Mer, que lhe lega, em testamento, a espada, na inteligência da seguinte cláusula: "El sable que me ha acompañado en toda la guerra de la independencia de la América del Sur, será entregado ao General de la República Argentina don Juan Manuel de Rosas, como prueba de la satisfacción que, como argentino, he tenido al ver la firmeza con que ha sostenido el honor de la República contra las injustas pretensiones de los extranjeros que trataban de humillarla". Rosas é o gaúcho, o Pampa, a estância, o latifúndio transformado em feudo político, o primitivismo do viver, o ímpeto subterrâneo e bárbaro de uma raça forte, uma raça *cimarrona*, que iria depois entrar em declínio e desaparecer, ou pelo menos chegar a irremediável declínio, como se vê no *Dom Segundo Sombra*, de Ricardo Güiraldes. Rosas é também o apelo obscuro da terra e do sentimento da gente tradicionalista ante a invasão da imigração européia. Rosas foi a soma de tudo isso e mais a caudilhagem. Per-

(*) IBARGUREN, Carlos. *Juan Manuel de Rosas*. Buenos Aires, 1935, p. 41.

deu-se, porque governou sempre pela violência, e não sabendo usar da clemência. Infatigável e enérgico, não soube tirar partido da sua personalidade magnética, confiando por demais nas lanças dos seus gaúchos e nas baionetas dos seus soldados. Amou a violência, gerando por isso, a contra-violência. Ao invés de manter-se pelo prestígio das forças espirituais de um vasto programa de renovação social; ao invés de procurar conciliar todos os argentinos, e não de buscar dividi-los, Rosas chefou uma ditadura, foi de per si uma ditadura inteira, envenenou toda uma época com sua personalidade, mostrando-se arrogante e brutal com quase todos os seus vizinhos.

Foi esse o adversário perigoso do Império.

Era plano de Rosas intervir na contenda doméstica brasileira, qual fosse o movimento revolucionário dos Farrapos, tomando partido sinuoso e escondido pelos rebeldes contra o poder central. Suas intrigas, habilmente urdidas, causavam preocupações à Corte de São Cristóvão. O Padre Vieira, com aquela sua franqueza de rebelado, disse em sermão famoso que a justiça e a razão nem ao demônio se há de negar... A habilidade de Rosas estava em tirar proveito das dificuldades internas do Império. Rosas sabia do fato de haver Lavalleja, quando batido pelo Presidente Rivera, procurado asilo em território brasileiro, encontrando simpatia por parte de Bento Gonçalves. O caudilho uruguaio chegou mesmo a acenar a Bento Gonçalves com a possibilidade da formação de uma nova unidade territorial, que dominasse na bacia do Rio Paraná e Uruguai. A situação tornou-se de tal forma perigosa que o General Pereira Pinto, Comandante das Armas da Província de São Pedro do Rio Grande, escreveu em junho de 1834 ao Desembargador Fernandes Braga, Presidente da Província, nos seguintes termos: "Os emissários de Lavalleja percorrem toda a província, procurando em suas promessas fascinar os nossos comprouvianos e, secundados por protetores que gozam de reputação, não deixam de adquirir-lhes partidários, e fazem

já aparecer na província uma rivalidade entre os cidadãos, que deve produzir funestíssimas conseqüências". (*) Pereira Pinto revelara-se arguto psicólogo e soubera prever o que viria em 1835.

Rosas queria tirar partido dessas dissensões domésticas, acariciando a possibilidade de nelas poder intervir como mediador, ou então como aliado dos rebeldes brasileiros para, ao final das contas, tirar a *fatia do leão*. Mas, como a guerra civil se arrastasse ora com vantagens para os rebeldes, ora com vantagens para os legalistas, Rosas se compenetrava da fraqueza do Império, a ponto de haver-se recusado, em 1843, a ratificar um tratado que seu ministro no Rio de Janeiro, o General Guido, negociara com muita astúcia com Carneiro Leão (o futuro Paraná) e com Rodrigues Torres (o futuro Itaboraí), tendo como propósito político uma ação conjunta contra os rebeldes riograndenses e o General Rivera. Rosas negou-se a ratificar o tratado em apreço, porque nele Oribe não era reconhecido como presidente legal do Uruguai. Mas, o que, à primeira vista, poderia parecer vitória para o ditador de Palermo, assim chamado porque residia em bela quinta de Palermo, em Buenos Aires, transformou-se em vantagem manifesta para o Império, porque a Chancelaria imperial se convenceu então, e plenamente, do maquiavelismo da política de Rosas, quanto ao Brasil.

A França foi a primeira grande potência que entrou em conflito com Rosas. Quando Luís Filipe subiu ao trono em 1830, contrariando a política legitimista anterior, seu governo reconheceu a independência das repúblicas *ilegítimas* (isto é em relação à Espanha) do Novo Mundo. Lembrando-se da atitude assumida pelas forças navais francesas no Prata, durante a luta que tivera em 1829, com o famoso General Lavalle, chefe dos unitários — Rosas suscitou toda sorte de dificuldades aos agentes diplomáticos de França, desprezando-os acinto-

(*) PORTO, Aurélio. *Influência do caudilhismo uruguaio no Rio Grande do Sul*. TASSO FRAGOSO. In: *História da Guerra entre a Triplíce Aliança e o Paraguai*, Rio, 1934, v. 1, p. 32.

samente ou então desconhecendo-lhe direitos e prerrogativas consulares, o que agravou a situação entre Paris e Buenos Aires. A dinastia dos Orléans arcava com dificuldades idênticas, promovidas por outros governos latino-americanos, receosos da influência francesa em sua vida de jovens nações independentes. Trocaram-se notas azedas entre Buenos Aires e Paris; mas, alegando uma série de motivos, Rosas manteve-se altivo, afirmando que não cederia uma polegada de sua posição. As relações entre a França e a Argentina pioraram de tal maneira que, na fala da Coroa, de janeiro de 1838, Luís Filipe declarou que "somente com o apoio de uma poderosa esquadra poderão abrir-se novos mercados aos produtos franceses... Em alguns Estados da América do Sul, os direitos dos súditos franceses foram desconhecidos e seus bens seqüestrados por meios idênticos aos que se deviam suportar noutros tempos no Oriente com o nome de excessos". Assim acontecera no México e assim acontecia na Argentina. Uma expedição enviada ao México lograra êxito. Esse fato animou o governo de Paris a dar o grande passo do bloqueio do Prata. O governo de Luís Filipe muito meditou sobre o que iria fazer, porque ademais o passo era arriscado. Antes, porém, de fazê-lo, sondou o governo de Londres. A diplomacia do Foreign Office manifestou-se de forma a alentar o governo de Paris no prosseguimento do seu plano. Sopesadas as circunstâncias, favoráveis ou desfavoráveis, a França tomou a decisão do bloqueio do Prata. De fato, em maio de 1838, largaram para o Prata nove navios de guerra, que levaram a bordo 1400 homens de guerra; e ao Almiante Leblanc, deram-se ordens para bloquear Buenos Aires e o literal platino, e com todo o rigor. Mas, contraproducente foi o efeito do bloqueio, porque, ao invés de debilitar o governo do ditador Rosas, fortaleceu-o. Pelas ruas de Buenos Aires, a mafra-miúda bradava possessa: "Ódio aos unitários parricidas! Ódio aos unitários imundos! Ódio aos unitários vendidos ao ouro imundo dos franceses!" Por conseguinte, malograra-se o apoio dado pela França anteriormente

aos unitários. Por isso, Rosas viu-se apoiado pelo povo de Buenos Aires. Ademais, ante o rigor com que fora feito o bloqueio francês, surgiram protestos dos neutros, e sobrevieram dificuldades com o Visconde Palmerston, Primeiro Ministro do Reino Unido. No Levante surgiram questões delicadas que atraíram a atenção do governo francês. Como afirmou André Maurois, em sua *História da Inglaterra* — "a política autoritária de Palmerston não levou a Inglaterra a guerra alguma, ao passo que a política hesitante de Lord Aberdeen tornou possível a Guerra da Criméia". À vista de certas considerações feitas pela Corte de Saint-James, a França abandonou em 1839 quaisquer idéias de vencer Rosas pelo bloqueio. A política francesa sofrera forte revés. A Inglaterra franzira o sobrolho à política de Luís Filipe feita no Golfo do México, bem como no estuário do Prata. Em 1838, o *Times* chegou a prever a criação de uma *nova Argélia* na América do Sul. Temia-se na capital inglesa a expansão da França no continente americano. Rosas arruinara o comércio francês, até então florescente no Rio da Prata, o que representara sério prejuízo político e econômico para a França. Em 1840, a França tentou reconquistar as boas graças do ditador argentino, recebendo, no entanto, de volta um frio desdém. As relações entre os Governos de Paris e de Buenos Aires picravam de dia para dia, e o prestígio da França decaía na Argentina. Perguntava-se em Paris como poderia um país de tão gloriosas tradições, grande potência no mar e em terra, acurvar-se às grosserias inqualificáveis de um tirano sul-americano? E a pergunta parecia ficar sem resposta.

Thiers, então no poder em 1840, incumbiu o Almirante Baudin, vencedor dos mexicanos em San Juan de Ulloa, de levar uma grande esquadra às águas platinas. Mas, Palmerston alçou-se de Londres contra o plano, nele enxergando propósitos *imperialistas*. Verificou-se em Paris natural inquietação; e à medida que se achegava a data marcada para o levantar-ferro da esquadra, crescia a ansiedade nos diferentes setores políticos de Paris. À última hora, Bau-

din foi substituído pelo Almirante Barão de Mackau. Renunciar à expedição punitiva seria demonstração de covardia; perseverar nela seria desencadear tormentas imprevistas: eis o dilema em que se encontrava o governo de Paris, atormentado pelas grosserias de Rosas. Lavalle, chefe dos unitários, fora abertamente apoiado pela política francesa. Abandonar Lavalle, a despeito do malogro anterior, seria mostra de covardia e de perfídia. Afinal, tomou-se a perigosa decisão: a esquadra saiu de Toulon a 24 de julho de 1840, composta de 36 unidades, transportando 6 mil homens de guerra. A 23 de setembro, Mackau desembarcou em Montevideú, onde os franceses foram recebidos com transbordante entusiasmo.

Em face da situação complicada reinante no Prata, Mackau deu-se conta das dificuldades que lhe lastreavam a missão política. Entrando em inteligência com Araña, Ministro das Relações Exteriores de Rosas, e deste obtendo a segurança de que os direitos dos súditos franceses seriam respeitados — Mackau resolveu levar por diante as negociações com o representante de Rosas. Afinal, em 29 de outubro de 1840, assinou-se em Buenos Aires o chamado Tratado Mackau, o qual era “bastante eqüitativo no que se refere aos interesses franceses, mas que abandonava por completo os aliados da França, e deixava o Uruguai entregue a uma sorte por demais desafortunada”, como afirmou John F. Cady em sua obra notável. (*) Se o tratado valeu como vitória para Mackau, não menos certo será afirmar que foi êxito, talvez ainda maior, para o ditador Rosas. Ademais, a aliança de Rosas com Oribe representava terrível ameaça não apenas para o Uruguai mas para a Inglaterra, França e o Brasil. Martim Garcia encontrava-se em poder de Rosas, que a artilhara, o que magoara profundamente o governo de Montevideú. Com extraordinária audácia, Rosas estabeleceu.

em janeiro de 1841, o bloqueio dos portos do Uruguai, e derrotou Rivera nas tentativas que este fizera de defender o Uruguai das investidas de Buenos Aires. Abandonado por Mackau, Lavalle pelejou com rara bravura; mas, em outubro de 1841, seu exército foi derrotado pelas tropas de Rosas, então comandadas por Manuel Oribe. Ferido na peleja, Lavalle morreu pouco tempo depois. Vendo-se livre desses inimigos, Rosas preparou o grande golpe contra o Uruguai e a Província de Corrientes. Oribe foi encarregado de atacar as forças de Corrientes. Rosas parecia estar vencendo em toda a linha.

Em Londres e Paris, a questão do Prata continuava a impressionar vivamente os mais argutos espíritos. Que rumos tomaria Rosas em consequência dos resultados favoráveis obtidos? Por que motivo se obstinava ele a fechar os rios ao comércio internacional? Entretanto, cresciam as reclamações das potências européias, desatendidas pelo ditador de Palermo. Guizot, então chefe do governo francês, nesse ano de 1841, adotou como política evitar novas complicações nos assuntos do Prata. Mas, havia o problema do comércio, até então florescente, da França e da Inglaterra com o Prata. Poderia esse comércio ficar à mercê dos desmandos do ditador? No entanto, justamente por causa da proteção desse comércio, não poderiam ser mais penosas as relações dos agentes franceses com o governo de Buenos Aires. Em abril de 1842, mantiveram esses agentes azeda correspondência com o Ministério das Relações Exteriores. As violências do ditador Rosas cresciam espantosamente, levando o terror aos lares de toda a gente. Do Chile, escrevia Sarmiento à sua mãe: “Madre, hay países en el mundo donde reina la fiebre amarilla, el vómito negro y otras enfermedades endémicas que diezman las familias. En el nuestro es endémico el degüello y es preciso resolverse a desafiarlo o a abandonar el país para siempre”.

Se a França era humilhada pelo proceder de Rosas — a Inglaterra, calculista e oportunista, observava os acontecimentos. No entanto, a questão do Oriente Próximo motivara um estado de

(*) CADY, John F. *La intervención extranjera en el Río de la Plata*, Buenos Aires, 1943, p. 32. — Ver DRAGO, MARIANO J. *El bloqueo francés de 1838 en el Río de la Plata*, Buenos Aires, 1948.

tensão diplomática entre a França e a Grã-Bretanha. O horizonte entre os dois países só se desanuviou, em setembro de 1842, com a subida de Robert Peel ao poder. Por intermédio do Embaixador Lord Cowley, o Conde Aberdeen entrou em inteligência com Guizot, para dizer-lhe que o governo britânico esperava que a França se dispusesse a unir-se à Inglaterra na defesa do território do Uruguai de quaisquer violações externas, bem como na realização de uma paz permanente para aquele país. Guizot accitou a proposta britânica. Na realidade, as lutas intestinas e as tropelias de Rosas já estavam causando prejuízos ao comércio inglês, que crescia de dia para dia com Buenos Aires. Parecia, pois, que o governo de Londres estivesse disposto a pôr fim a tal estado de coisas. Alvitrou-se então uma ação naval conjunta no Rio da Prata, idéia que contou com o apoio do Barão de Mackau, então Ministro da Marinha do governo francês. Aberdeen sonou os argumentos, acabando por inclinar-se à oposição ao projeto de ação naval das duas potências européias, o que surpreendeu o governo francês. Enquanto isso, Rosas desenvolvia planos no sentido de dominar o Uruguai de vez. A defesa heróica de Montevideú, sitiada pela força rosistas de Oribe, empolgara a atenção do mundo. No estuário do Prata, Rosas mantinha o bloqueio de Montevideú, e desafiadoramente se colocara entre navios ingleses e franceses. Na Câmara dos Comuns, Peel chegara a dizer: "A justificar-se a intervenção armada, só poderia ela fazer-se com a participação das três potências mais interessadas na terminação da guerra, a Grã-Bretanha, a França e o Brasil".

Era a primeira vez que um estadista britânico, muito desinteressadamente, se referia à necessidade de vir a fazer o Império do Brasil parte da intervenção alvitrada, afirmação sobremodo lisonjeira para os créditos políticos de uma nação sul-americana.

Thiers, defendendo o comércio francês para o Prata, afirmava que "na América do Sul, para 295 navios franceses, havia 40 e poucos estrangeiros, e nesses 40 e poucos, havia 39 espanhóis e

10 americanos". (*) E reconhecia que o tráfico comercial tomava tal vulto que ultrapassara o desenvolvimento do comércio com a América do Norte. Por conseguinte, as violências cometidas pelo ditador Rosas estavam prejudicando não apenas o comércio francês, senão também o britânico na zona do Rio da Prata.

COM PEDRO II. A POSIÇÃO DO BRASIL. MISSÃO DO VISCONDE DE ABRANTES. MISSÕES ANGLO-FRANCESAS. APELO DO GOVERNO DA DEFESA DE MONTEVIDÉU AO BRASIL.

Aclamado Imperador Constitucional e Defensor Perpétuo do Brasil, o Imperador começou a exercer seu governo, lidando com as mutáveis realidades da vida política nacional, bem como da vida política internacional.

Quando se pensa nas críticas que, no passado, se fizeram com muita falta de objetividade, e por vezes até mesmo com falta de caridade, à ação do Imperador, fica-se sorrindo dessas assacardilhas, em muitos casos ineptas.

O art. 98 da Constituição do Império, no seu título V/Do Imperador/Capítulo I/Do Poder Moderador, estabelecia: "O Poder Moderador é a chave de toda a organização política, e é delegado privativamente ao Imperador, como chefe supremo da nação e seu primeiro representante, para que incessantemente vele sobre a manutenção da independência, equilíbrio e harmonia dos demais poderes políticos". Assim, a sábia Constituição de 1824 estabeleceu que o Poder Moderador era a chave de toda a organização política, "poder neutro incumbido de corrigir os desvios dos outros poderes", como afirmou José Carlos Rodrigues em sua *Constituição Política do Império do Brasil* (Rio, 1863, p. 68); pelo art. 102 determinou que "o Imperador é o chefe do poder executivo, e o exercita pelos seus ministros de estado". Essa Constituição cristalizou o pensamento político não apenas dos

(*) CALVO. Charles. *Recueil complet des Traités*, Paris, 1882, v. 1, p. 7.

seus redatores, mas foi a pedra do altar sobre a qual se jurou a unidade nacional e a busca do bem-estar do povo brasileiro. O grande juiz da Suprema Corte dos Estados Unidos, Benjamin Cardozo, afirmou certa vez: *A constitution states, or ought to state, not rules for the passing hour but principles for an expanding future.*

A Constituição de 25 de março de 1824 deu um sentido de *permanência* à sociedade política brasileira, diferenciando-nos profundamente dos demais países vizinhos. Vejamos conceitos extraídos de um livro do historiador Telmo Manacorda: "Toda nuestra vida civil es una cadena de concesiones al demonio del motín que traemos metido en el cuerpo desde las entrañas de España", dice *El Nacional* en su artículo de fondo". (*)

No entanto, apesar dessa diferenciação fundamental, houve por parte de muitos políticos brasileiros, na fase de 1870-1889 propósitos indisfarçáveis no sentido de promover a identificação de costumes políticos do Império com o que ia lá por fora nas capitais hispano-americanas. O Almirante Barão de Jaceguay afirmou em sua famosa carta dirigida a Joaquim Nabuco que "para os Catões da monarquia o Imperador não era mais que o oficial-maior do funcionalismo público". (**)

Não estamos procurando fazer aqui a defesa do Imperador, de todas as acusações que lhe foram feitas através de 49 anos de empolgante reinado. Mas, poderemos afirmar que os poderes do Imperador não se comparavam com os poderes de um Presidente dos Estados Unidos da América nesta atual fase, — poderes que mereceram a análise magistral de Arthur J. Schlesinger Jr., em seu livro notável, *The Imperial Presidency* (Nova York, 1973). Dom Pedro II foi a imagem de um soberano absolutamente constitucional; e por vezes o

constitucionalismo de suas funções, a juridicidade do seu papel o enfraqueceram em crises políticas. Mas, deixou uma soberba lição de honestidade administrativa e de respeito absoluto pelos direitos dos seus concidadãos. Grande monarca.

Desde o infeliz tratado de 1843, as relações do Brasil com os países do Prata iam tropeçando com dificuldades de toda sorte. Francisco Magariños, Ministro do Uruguai no Rio de Janeiro, informava, em abril de 1844, ao seu governo que "no se atreve (el gobierno brasileño) a comprometerse en el exterior sin haber terminado la lucha en la provincia de San Pedro". Contudo, em 9 de novembro de 1842 Caxias assumiu a Presidência bem como o Comando das Armas da Província de São Pedro do Rio Grande. Esfumara-se assim o plano de Saturnino de Souza e Oliveira Coutinho de *impear* no Rio Grande com o Marechal Soares de Andréia. Em sua *Historia de la Confederación Argentina*, Adolfo Saldias afirmou que o Brasil "temía romper ruidosamente con la Confederación Argentina, aun en medio de la situación violenta en que ésta se encontraba, y sin disponer en ella de un asidero contra Rosas". (ver v. 7, p. 135, Buenos Aires, 1945). Contudo, o Império começa a mexer as pedras do seu jogo diplomático. Assim, a missão do Visconde de Abrantes à Europa, para solicitar a intervenção da França e da Inglaterra, juntamente com o Brasil, não foi propriamente um malogro. Foi um logro. Consoante revelou minudentemente John F. Cady em sua obra, o Brasil foi embrulhado pela diplomacia britânica e francesa. (Ibidem, p. 157 e segs.). Guizot, Primeiro Ministro de França, expressou a opinião de que o Governo do Brasil deveria limitar-se a desempenhar papel secundário, apenas secundário; e foi a resposta de Guizot que proporcionou a Aberdeen ensanchas de excluir o Brasil. Em vista da atitude das duas maiores potências de então, preferiu o Brasil afastar-se — não lhe restava outro remédio —, e manter-se neutro. Mas, a missão do Visconde de Abrantes teve seu lado diabólico, porque induziu a França e a Inglaterra a

(*) Ver MANACORDA, Telmo. *Alem/ Un caudillo / Una época*. Buenos Aires, 1941, p. 167.

(**) JACEGUAY, Almirante Barão de. *O Dever do Momento / Carta a Joaquim Nabuco*. Rio, 1897, p. 17.

tomarem a iniciativa da intervenção no Prata, às escâncaras, por meio de várias missões.

A intervenção das duas potências foi muito mal vista e cheia de dificuldades. A primeira missão dos dois países foi a missão conjunta Ouseley-Deffaudis, repelida com grande entono pelo ditador Rosas, em 1845. Ambos os ministros retiraram-se para Montevidéu, amargurados com o malogro das diligências. Ouseley foi Ministro da Inglaterra no Rio de Janeiro, onde procedeu com surpreendente falta de tacto. Logo depois do malogro da missão Ouseley-Deffaudis, a Esquadra Anglo-Francesa iniciou hostilidades, apoderando-se da Esquadra Argentina que, sob o comando de Brown, bloqueava Montevidéu, ocupando a Ilha de Martim Garcia, e estabelecendo o bloqueio de Buenos Aires. À nota que os plenipotenciários estrangeiros lhe passaram, Rosas respondeu que não poderia reconhecer à Inglaterra e à França o direito de intervirem nos assuntos do Prata. Ao invés de missão de paz, levavam missão de violência. A Esquadra Anglo-Francesa não se contentou, porém, com a ocupação da Ilha de Martim Garcia; tratou de forçar a navegação do Rio Paraná, cerrada pelas fortificações levantadas pelo ditador Rosas em Obligado. Em novembro de 1845, a Esquadra Anglo-Francesa forçou e venceu a proteção das baterias, tendo desembarcado tropas que se apoderaram das baterias terrestres. Acompanhando a esquadra, seguiu um comboio de embarcações mercantes, carregadas de mercadorias, com destino aos portos da Província de Corrientes bem como do Paraguai. Assim, a primeira intervenção Anglo-Francesa politicamente falhou, embora moralmente tivesse alcançado resultados.

A segunda missão foi a chamada Missão Hood, que chegou a Buenos Aires em 1846. Também não alcançou resultado. A terceira missão interventora foi constituída por Lord Howden, representante inglês, e o Conde Walewski, representante francês, juntamente com os Comandantes Le Predour e Herbert. No Prata encontrava-se então uma grande esquadra: 15 navios franceses com

171 bocas de fogo, e 13 navios ingleses com 192 canhões. Rosas desdenhou de qualquer entendimento com essa missão. A certa altura a Inglaterra resolveu abandonar a intervenção, ficando a França sozinha a arcar com o bloqueio. A quarta missão foi a chamada Gore-Gros, constituída pelo diplomata francês Barão Gros, no ano de 1848. Também não teve resultado. A quinta missão foi a do Almirante Le Predour, em 1849. Também colheu pouco resultado. Estava, pois, a Chancelaria imperial vingada com o fracasso de todas essas missões inglesas e francesas, e que só tiveram o resultado de alentar o prestígio e a resistência do ditador de Buenos Aires.

A Chancelaria imperial enfronhara-se no complexo problema político e econômico do Prata. Caxias pacificara a Província de São Pedro do Rio Grande com fidalguia, generosidade e prestígio. Logo a seguir, a 5 de outubro de 1845 o Imperador, a Imperatriz e a comitiva seguiram na Fragata *Constituição* para Santa Catarina e o Rio Grande do Sul. "Sob o ponto de vista político, a viagem ao Rio Grande valia por um golpe de mestre" — afirmou com precisão Heitor Lyra (*Ver História de Dom Pedro II*, v. 1, p. 282, Rio, 1938). Fantástico foi o acolhimento popular ao Imperador e à Imperatriz, posto os antigos chefes republicanos, anistiados, houvessem preferido espiar de longe as manifestações da gente gaúcha àquele jovem e galhardo monarca que se mostrara a cavalo como perfeito homem dos Pampas. A viagem do Imperador, que durara cerca de cinco meses, tivera o mérito de fazer sarar feridas com singular rapidez. O Ministro da Áustria, Rechberg, escrevera ao seu governo: "Foram acolhidos com um entusiasmo maior do que se podia esperar depois de dez anos de guerra civil".

Contudo, o Prata continuava a atrair a atenção da diplomacia imperial. Depois da ação de Sinimbu em Montevidéu nesse ano de 1843, ordenando ao Comandante Mariath que rompesse o bloqueio naval imposto pelo Almirante Brown a Montevidéu, providência que valeu ao jovem Ministro do Império junto ao governo uruguaio a honra de

haver sido *désavoué* pelo seu Ministro dos Negócios Estrangeiros — ocorreu a crise ministerial de 1849. Pela primeira vez, a política a ser seguida pelo Brasil no Rio da Prata provocara séria crise ministerial, porquanto o ministério divergira do seu Presidente do Conselho de Ministros, o Visconde de Olinda, na apreciação de uma política de ação contra o ditador Rosas. Não era possível negociar coisa com coisa, como se vinha fazendo, em face dos arreganhos do ditador. Olinda achava que ainda existia margem para negociar. (“*Jeune homme, n’oubliez pas que la Diplomatie est l’art d’éviter les chocs*”, dizia com muita experiência o Conde de Saint-Aulaire, Embaixador de França, em suas Memórias). Uma das mais prestigiosas figuras do ministério, Mont’Alegre, entendia só existir um recurso, — a força das armas, porque não era mais possível obter fosse o que fosse do perigoso ditador platino. Dividido o ministério entre duas apreciações quanto à globalidade do problema, o Imperador não perdeu tempo com fazer uma política de paninhos quentes; resolveu intervir para estabelecer a necessária unidade de Governo. Por isso, o Imperador não hesitou em afastar Olinda. Mas, este cometeu o erro de pensar que o homem de 1849 fosse o menino de 1839, quando Pedro de Araújo Lima era Regente do Império, Regente fraco. Euzébio de Queirós, Ministro da Justiça, foi encarregado por Dom Pedro II de fazer sentir, ao Presidente do Conselho de Ministros, o pensamento do Monarca.

Olinda retirou-se, ficando Mont’Alegre à testa da Presidência do Conselho de Ministros cumulativamente com a Pasta dos Negócios do Império. Para a Pasta dos Negócios Estrangeiros, Mont’Alegre foi buscar o Conselheiro Paulino José Soares de Souza, partidário decidido de uma nova política do Império no Prata. O novo ministério, diferentemente do de Olinda é um ministério unido, compactado, firme.

Rosas continuava a acreditar na sua estrela; e, com desdém, dizia que *los tratados son trampas para cazar tigres*. Paulino, contudo, resolveu encerrar a política de timidez seguida por seus

antecessores, Barão de Cairu, Saturnino de Souza e Oliveira Coutinho, Olinda, Clarividente e objetivo, Paulino sondou os pontos fracos da ação diplomática do Brasil e procurou dar-lhes imediato corretivo. Interessando-se profundamente pela sorte do Uruguai, retalhado pela guerra civil e à mercê do despotismo de Rosas, Paulino esquadrinhou o horizonte diplomático, fazendo-o com frieza e *descarnamento*. Queria ver o *esqueleto* dos acontecimentos, e não a *carne* desses mesmos acontecimentos. Andrés Lamas, o grande Ministro do Uruguai, trabalhava com afinco junto à Corte de São Cristóvão para obter o apoio do Brasil ao Governo da Defesa. A propósito da decapitação em Cerros Blancos do brasileiro inerme Claudino do Passo, que motivara reclamação da Legação imperial em Montevidéu, o General Oribe respondeu, por nota de 7 de janeiro de 1851, que não só desatendia essa reclamação como desatenderia quaisquer outras, e cortava as relações convencionais com o Império do Brasil. (Ver *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros*, referente ao ano de 1851).

Com método verdadeiramente cartesiano, a diplomacia brasileira ia encadeando possibilidades, concatenando fatos, coordenando vontades para chegar ao fito desejado: defender-se de uma investida de Rosas. “Oribe y el partido blanco, apoyados decididamente por Rosas...”, dirá Ramón J. Cárcano em sua *Guerra del Paraguay*, p. 71, constituem ameaça para o Brasil. Afinal, compreendendo que era inevitável o desfecho bélico, a diplomacia brasileira promoveu as negociações que culminaram na assinatura do Tratado celebrado entre o Imperador Dom Pedro II, a República do Uruguai e os Estados de Entre-Rios e Corrientes, que estabelecia uma aliança ofensiva e defensiva, a fim de manter a independência, pacificar o território uruguaio e fazer “sair do território da República o General D. Manuel Oribe e as forças argentinas que comanda”.

Foram signatários do tratado Rodrigo de Souza da Silva Pontes, Ministro em Montevidéu, Herrera y Obes, Ministro das Relações Exteriores do Governo

da Defesa, e Antonio Cuyas y Samper.

O tratado estatuiu a entrega da Ilha de Martim Garcia ao Uruguai e a anuência dos Governos de Entre-Rios e de Corrientes à navegação do Rio Paraná, por embarcações dos países aliados. Na opinião do historiador uruguaio Oneto y Viana, o Tratado de 29 de maio de 1851 "tinha de transtornar, em proveito da liberdade, a ordem de coisas então existente no Rio da Prata". Pela primeira vez, o Brasil iria tomar parte ativa numa combinação diplomática de alto porte, que visava ao propósito da pacificação do território uruguaio, então entregue aos desmandos de Oribe; e, do mesmo passo, conseguir a abertura do Rio da Prata ao comércio das nações aliadas, porque era preciso liquidar o *cativeiro econômico* da Província de Mato Grosso. A ação diplomática do Império iria, no entanto, ainda mais longe: pelo art. XXIII do mesmo tratado, o Governo do Paraguai era convidado a entrar na aliança. Por conseguinte, Paulino José Soares de Souza entretecia um sistema de forças. Foi mais longe ainda: o Tratado de 29 de maio foi completado pelo Tratado de Aliança, de 12 de outubro de 1851, assinado no Rio de Janeiro entre o Império, representado por Carneiro Leão e Limpo de Abreu, e Andrés Lamas, Ministro do Uruguai.

Assinale-se que, com muita injustiça, Oneto y Viana declarou que os tratados de 29 de maio e de 12 de outubro "asseguraram ao Império sua intervenção em nossa política interna, em nossas finanças e em nosso desenvolvimento econômico, submetendo-nos a uma quase tutela que tinha de pesar sobre a República durante largos anos". É o mesmo ponto de vista sustentado pelo eminente historiador Pivel Devoto, em sua *História do Uruguai*.

Com seus 12 mil homens (informação de Cárcano), Oribe compreende que o perigo se avizinha. Certa vez Alberdi afirmou — *la tirania no puede vivir sino hecha hombre; y la libertad perece desde que se hace hombre*. Será o caso típico de Rosas, que se julga no fastígio da glória quando se encontra justa-

mente à beira do precipício. O homem, que enfrentou a França e a Grã-Bretanha, não pode arreçar-se da aliança dos vizinhos. Sente-se invulnerável. Por isso, espera os acontecimentos. Essa espera lhe será fatal. Enquanto isso, Paulino vai procedendo com habilidade e alto sentido político. Contrariando frontalmente a ação de recuos, proteções, hesitações e vaguezas dialéticas de quase todos os seus antecessores, vai abrindo caminho e convencendo os dúbios de que se impõe uma política de realidades. Procurando tornar mais estáveis e duradouras as relações com Montevidéu, o Governo imperial assinou os dois grandes Tratados de 12 de outubro de 1851, o de Limites, e o de Comércio e Navegação. Dessa forma consagrava-se plenamente a política seguida pelo Império de conseguir a liberdade de navegação do Rio da Prata para os navios de ambas as partes contratantes. Pela cláusula XV, as Altas Partes Contratantes se obrigavam "a convidar os outros Estados ribeirinhos do Prata e seus afluentes a celebrarem um acordo semelhante, com o fim de tornar livre para os ribeirinhos a navegação dos rios Paraná e Paraguai". Ademais, estipulou-se nesse tratado que para se vencerem os arrecifes que entorpecem a navegação do Rio Uruguai no Salto Grande do Rio Uruguai, as altas partes contratantes cuidariam da construção de um canal lateral, de maneira a permitir desafogo à navegação fluvial. Esta cláusula revela extraordinária capacidade de previsão política, por parte dos negociadores e firmantes desse tratado.

A FILOSOFIA DINÂMICA DO PODER MARÍTIMO.

O APARECIMENTO DO NAVIO DE GUERRA A VAPOR.

A CAMPANHA DE 1851.

Em sua admirável *Histoire de la Méditerranée* (Paris, 1962), Paul Auphan informou que a Sereníssima República de Veneza, posto que cristã, não hesitou em aliar-se ao Egito muçulmano para combater em 1504 os portugueses. E acrescentou que interesses imediatos

de mercantilismo sobrelevaram aos interesses religiosos.

O desenvolvimento da civilização moderna, baseada na expansão dos mercados ultramarinos, bem como no prodigioso desenvolvimento das vias de comunicação intercontinental, mudou por completo a fisionomia política, econômica e social do mundo. Quando os portugueses impuseram ao mundo os monopólios das especiarias das Índias Orientais e do açúcar do Brasil, mais tarde complementado pelo ouro e diamantes da sua colônia americana, os navios mercantes e de guerra criaram uma humanidade nova que viveu em cima do mar — e viveu do mar. O grande cronista João de Barros disse esta coisa admirável, — “o Oceano, o fundamental túmulo dos portugueses...” O extraordinário exemplo português, tão admiravelmente estudado pelo Almirante Fontoura da Costa no seu livro, *A Marinharia Portuguesa na Época dos Descobrimentos* (Lisboa, 1933), foi seguido pelos ingleses, holandeses, franceses. As comunicações intercontinentais, feitas pelas marinhas mercantes e de guerra, desvendaram um mundo prodigiosamente novo a um mundo que já era novo, o mundo do Renascimento. Depois dos grandes geógrafos que passaram aos mapas, o mundo novo que estava sendo descoberto, surpresas sobre surpresas amontoaram-se nas graves chancelarias dos reis absolutistas, bem como nas feitorias de comércio de Riga, Rostow, Bremen, Lübeck, Hamburgo, Antuérpia, Gênova e Veneza. Recordo-me haver compulsado na Universidade Católica de Sophia, em Tóquio, os *Portugaliae Monumenta Cartographica* e lá encontrei esta coisa prodigiosa: o primeiro mapa feito pelos portugueses do Japão é de 1574, creio que de Teixeira Homem. A mapeação do Japão está inconclusa na parte Nordeste e Norte. Dez anos depois, o Japão, de acordo com o geógrafo Vaz Dourado, apresenta seu contorno perfeitamente fechado. Revelação extraordinária de amor à ciência.

O oceano condicionou o viver novo dos homens do Renascimento a uma escola permanente de heroísmo, a es-

cola das vastas aspirações oceânicas. Os navios passam a ser artilhados, como as galeras turcas que dispunham de cada lado de duas ordens de peças de artilharia. Ferem-se grandes batalhas navais, de Lepanto até a de Navarino, passando pela de Trafalgar. No dia em que perdeu a Batalha Naval de Trafalgar, o destino de Napoleão, a despeito das suas brilhantes vitórias terrestres, ficou selado.

Fulton inventou, como é sabido, o navio a vapor em 1807 segundo uns, e em 1811 segundo outros.

O Almirante Prado Maia, em seu livro, *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império* (Rio, 1965), proporciona-nos os seguintes e interessantes esclarecimentos:

“Com a denominação de *barcas a vapor*, começaram a figurar na lista do nosso material flutuante, a partir de 1830, pequenos vasos empregados geralmente em serviços auxiliares. Os profissionais da época achavam que navios de guerra eram os veleiros de bateria corrida, armamento este que não comportavam os primeiros vapores com os seus propulsores laterais de rodas. Além disso, os problemas do técnico para o manejo da máquina, do foguista para manter o fogo necessário ao aquecimento da caldeira, bem como o do suprimento e localização a bordo do combustível — a lenha —, tornavam complexa e dispendiosa a manutenção de tais barcos, sobretudo comparando-os com os navios a vela que, para serem postos em movimento, necessitavam apenas de vento”. (*Ibidem*, p. 217).

O aparecimento do navio a vapor suscitou, na Marinha de Guerra do Império, a utilização dos navios mistos, os quais, consoante informação do Almirante Prado Maia, foram empregados tanto no serviço de correios, como no policiamento do litoral contra o tráfico de africanos. Ainda utilizando informação daquele historiador, a Fragata de rodas *Dom Afonso*, construída em estaleiros ingleses, foi o primeiro navio de porte a ser incorporado à Esquadra Brasileira.

Pouco depois, surge outra extraordinária invenção — o aparecimento da hélice. Ao engenheiro francês Frédéric Sauvage deve-se a invenção da hélice. Os primeiros navios de guerra brasileiros providos de hélices foram as Corvetas *Magé*, *Beberibe*, *Viamão* e *Jequitinhonha* — que fizeram parte do programa do então Ministro da Marinha, Conselheiro Zacarias de Goes e Vasconcelos —, e cuja construção, iniciada em 1853, em estaleiros ingleses, foi fiscalizada até 1854 pelo Capitão-de-Fragata Joaquim Raimundo de Lamare (mais tarde, Almirante Visconde de Lamare). O primeiro navio de guerra acionado a hélice, construído nos estaleiros do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, foi a Canhoneira *Ipiranga*, em 1854. Depois, em matéria de aperfeiçoamento nos navios de guerra, surgirá o navio-encouraçado, cuja eficiência foi posta em excepcional destaque pelo Almirante David Glasgow Farragut, com as façanhas ímpares dos seus navios de guerra, *Merrimac* e *Hartford*, durante a Guerra Civil nos Estados Unidos. Os estaleiros ingleses e franceses adquiriram então alto mérito em consequência da construção de navios de guerra encouraçados.

* * *

O Tratado de Aliança Ofensiva e Defensiva, de 29 de maio de 1851, assinado entre o Império do Brasil, o Uruguai e a Província de Entre-Rios, chefiada por Justo José Urquiza, pôs em movimento todo um dispositivo de forças que, orientadas contra Rosas, buscavam realizar o fito de conseguir a queda desse ditador. O exército brasileiro, organizado para operar no Uruguai, foi comandado pelo General Conde de Caxias, também Presidente da Província de São Pedro do Rio Grande. Urquiza mobilizou o Exército de Entre-Rios num total de 12 mil homens. O Exército Uruguaiense ficou sob o comando do General Eugênio Garzón.

Desde logo o dilatado teatro de operações requeria extraordinária mobilidade tanto das forças terrestres como das forças navais — no caso destas, as forças navais do Império, Era sabido

que a Estação Naval do Prata era representada pelos navios de guerra brasileiros concentrados em sua maior parte no porto de Montevideu. Essa esquadra, acrescida de novas unidades, iria representar papel importantíssimo na execução rápida e precisa da política internacional do Império traçada para a luta contra Rosas. O Chefe-de-Esquadra John Pascoe Grenfell foi nomeado comandante-chefe dessa esquadra. Cabem aqui conceitos de Paranhos, em suas *Cartas ao Amigo ausente*: “Quem é esse oficial Grenfell, cuja escolha tantas censuras tem acarretado ao Ministro da Marinha? Quem é esse de cuja preferência se ressentem, segundo alguém diz, a oficialidade da nossa Marinha? É um oficial-general da Armada Brasileira, que para ela entrou como tenente, que fez toda a Guerra da Independência, toda a guerra do Rio da Prata, onde perdeu o braço direito, e quase toda a guerra do Rio Grande do Sul, onde por seu nobre comportamento ganhou a completa confiança dos seus e o respeito dos adversários. É esse mesmo Grenfell que muito contribuiu para apressar a declaração da independência no Pará, e no Rio da Prata portou-se com tal distinção que, sendo gravemente ferido, declarou o Almirante Barão do Rio da Prata na participação oficial por ele dirigida ao governo: “Que Grenfell deixava um vácuo na esquadra, que dificilmente seria preenchido”. Ora, eis aí quem é o oficial sobre quem recaiu a impolítica nomeação do Ministro da Marinha! Um chefe-de-esquadra da nossa armada, que tem ganho quase todos os seus postos à ponta da espada no serviço do Império!”.

Grenfell saiu do Rio de Janeiro, em 16 de abril de 1851, a bordo da Fragata *Constituição*, levando após si as Corvetas *Dona Januária* e *União*, bem como os vapores *Recife* e *Dom Afonso* e o Brigue *Capibaribe*. Em 4 de maio Grenfell assumiu o comando. Sua esquadra integrou-se dos seguintes vasos de guerra: “*Amazonas*, Fragata; Corvetas *Dona Januária*, *União*, *Dona Francisca*, *Berenice*, *Euterpe*, *Bertioga* e *Baiana*; Brigues *Caliope*, *Capibaribe* e *Eolo*; Vapores *Dom Afonso*, *Dom Pedro*, *Dom Pe-*

dro II, Paraense, Golfinho e Paraense. Total de 17 unidades.

Em 10 de outubro de 1851, o General Manuel Oribe resolveu capitular aos soldados de Urquiza, porquanto aquele escrevera a este: "Rindase antes que vengan los brasileiros". O haver-se Urquiza adiantado para enfrentar Oribe e obter a rendição deste, entrando por conseguinte pelo território uruguaio adentro, representava uma quebra dos compromissos entre os aliados quanto às operações de guerra. Essa foi a primeira surpresa que Urquiza proporcionou aos diplomatas e militares brasileiros; pois, a segunda ocorreria na famosa quinta de Palermo, aonde fora Honório Hermeto Carneiro Leão tratar com o chefe da Confederação quanto a assuntos uruguaio. A explanação do representante brasileiro foi atalhada, em certa altura, por Urquiza que afirmou que a aliança tivera a vantagem de segurar na cabeça do Imperador a coroa que bambaleava. "Como? Pois na guerra que empreendemos tratava-se da Coroa do Imperador?" Então Urquiza confirmou o que dissera alegando que Rosas, além de pretender revolucionar o Império, conseguira nele manter relações com muita gente da oposição. (*) Assinale-se, contudo, que a disposição dos navios brasileiros, surtos no estuário do Prata, impediu que se baldeassem os soldados uruguaio de Oribe, que se haviam rendido, para o território argentino. Logo a seguir, a esquadra desembarcou no Uruguai, com a concordância do governo de Montevideu, os primeiros soldados brasileiros que pisaram o solo uruguaio, que foram 300 homens do 6º Batalhão de Caçadores que receberam o encargo de guarnecer o Forte do Cerro, na capital uruguaia. A nave-capitania da Esquadra Brasileira realizou reconhecimentos no Rio da Prata e no Paraná, replicando ao fogo das baterias de San Nicolás.

Contudo, era preciso enfrentar Rosas. Em 21 de novembro de 1851, os representantes do Brasil, do Uruguai e

das Províncias de Corrientes e Entre-Rios assinaram em Montevideu um tratado de aliança ofensiva e defensiva que visava a "libertar o povo argentino da opressão que suporta sob o domínio tirânico de D. Juan Manuel de Rosas". E, no desenvolvimento do pensamento operacional desse tratado, coube à Marinha de Grenfell a importantíssima incumbência de transportar da Cidade de Colônia (a antiga Colônia do Sacramento) para Diamante, sobre o Rio Paraná, toda a divisão do General Barão de Porto Alegre, as tropas uruguaioas bem como a infantaria de Urquiza — operação realizada a pleno rendimento. Mas, era preciso romper a clausura imposta no Rio Paraná pelas fortificações e baterias no Passo do Tonelero na barranca Acevedo, onde Rosas determinara a construção de muralhas para proteger 16 peças de artilharia e um total de 2 mil soldados, sob o comando do General Mancilla, seu contra-parente. Comentando todos esses acontecimentos, afirmou o Almirante Barão de Jacaguay em seu *Ensaio Histórico sobre a gênese e desenvolvimento da Armada Brasileira até o fim do século XIX* (Rio, 1903): "Nesse meio tempo o Governo Imperial, tendo sido compelido a declarar guerra ao ditador Rosas, de Buenos Aires, aliando-se às Províncias platinas sublevadas pelo General Urquiza, absorveu a sua energia em organizar, com o material que existia disponível, a esquadra destinada a operar no Rio da Prata e seus afluentes, na qual figuraram 11 navios de vela e 6 a vapor. Foi com uma divisão dessa esquadra que o Almirante Grenfell operou o belo feito da Passagem do Tonelero, em fins de 1851, o primeiro da nossa Marinha em que tomaram parte navios a vapor, atuando pelo seu próprio poder ofensivo e permitindo utilizar-se de navios de vela por eles rebocados. Foi grande o esforço que teve de fazer a administração da Marinha Imperial, que reclamava ao mesmo tempo a presença de uma forte flotilha nas águas interiores do Rio Grande do Sul, sem desviar inteiramente da repressão do tráfico de africanos em nosso extenso litoral os navios de pequenas dimensões apropriados a esse serviço,

(*) SOUZA, José Antonio Soares de. *Honório Hermeto no Rio da Prata*. São Paulo, 1959, p. 132.

em que a honra da nação estava igualmente empenhada. Em 1851, a Força Naval do Império compunha-se de 49 navios de vela, dos quais 7 desarmados, e 10 navios a vapor; em meados do ano seguinte a ela incorporou-se o vapor *Amazonas*, cujo potencial, reservado durante 13 anos, deu-nos a vitória decisiva do Riachuelo na Guerra do Paraguai. A guerra contra Rosas servira para dissipar os preconceitos que ainda dominavam contra os navios a vapor, como se vê da linguagem do Ministro da Marinha Vieira Tosta, em seu relatório do ano de 1852: "Apesar, dizia ele, do aumento de embarcações a vapor, ultimamente dado à Marinha de Guerra, não é difícil reconhecer-se que muito convém continuar a desenvolvê-la. A experiência da Campanha do Rio da Prata o demonstrou palpavelmente, e quando não houvesse outras razões ponderosas, que julgo desnecessário produzir, bastaria considerar que os navios a vapor dispensam tripulações numerosas e exercitadas em manobras, que aliás requerem os navios de vela". (*Ibidem*, p. 145 a 147).

Convém relatar que Grenfell deu *glamcur* especial ao forcejamento do Passo do Tonelero em 17 de dezembro de 1851, porque a bordo do vapor *Dom Afonso*, sua nave-capitânia, de grande uniforme e condecorações, luneta na mão, impávido e sereno, manteve durante mais de 80 minutos, cerrado fogo e contra-fogo com as baterias do abarancado de Acevedo, abrindo passagem para sua esquadra integrada pelos vapores *Dom Afonso*, comandado pelo Capitão-de-Fragata Jesuíno Lamego Costa (futuro Barão da Laguna), *Dom Pedro II* (comandado pelo Capitão-Tenente Joaquim Raimundo de Lamare), *Recife* (comandado pelo Capitão-Tenente Antônio Francisco da Paixão) e *Dom Pedro* (comandado pelo Capitão-Tenente Vitório José Barbosa de Lomba); e Corvetas *Dona Francisca* (comandada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Guilherme Parker) e *União* (comandada pelo Capitão-Tenente Francisco Vieira da Rocha) e o Brigue *Calíope* (sob o comando do Primeiro-Tenente Francisco Cordeiro Torres e Alvim).

Expugnado o Passo de Tonelero, a navegação do Rio Paraná ficara plenamente livre às forças aliadas. Por conseguinte, impunha-se agora a etapa da passagem do Rio Paraná pelos aliados, o que teve início em 24 de dezembro e só terminando a operação em 8 de janeiro de 1852. No transbordo dessas forças foram empregados navios a vapor da esquadra bem como balsões. Em Colônia, ficaram navios que transportavam as reservas do Exército de Caxias. Todas essas operações transcorreram em boa ordem, não havendo nem surpresas nem importunações, por parte dos soldados de Rosas. Não deixava, contudo, de causar espécie a inatividade das tropas rosistas. Que planos estaria urdindo o ditador de Buenos Aires?

Como informação de caráter diplomático altamente interessante queremos referir que Rosas tentou obter a intervenção da Inglaterra na possibilidade de um desentendimento com o Império do Brasil, do que foi prova haver o Ministro inglês no Rio de Janeiro, James Hudson, passado nota datada de 13 de maio de 1851, ao Governo Imperial, na qual afirmou que, de acordo com instruções recebidas do Foreign Office, chamava a atenção do Governo Imperial para o art. XVIII da Convenção Preliminar de Paz, de 1828. Este artigo rezava o seguinte: "Se, o que não é de esperar, as Altas Partes Contratantes não chegarem a ajustar-se no sobredito Tratado definitivo de Paz, por questões que possam suscitar-se, em que não concordem, apesar da Mediação de Sua Majestade Britânica, não poderão renovar-se as hostilidades entre o Império e a República, antes de serem passados os cinco anos estipulados no art. X, e mesmo depois de passado este prazo, as hostilidades não poderão romper-se sem prévia notificação feita reciprocamente seis meses antes, com conhecimento da potência mediadora". A diligência do Ministro Hudson não colheu resultado. (*Ver Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros*, referente ao ano de 1851).

Caseros

Às vésperas da Batalha de Caseros, os efetivos militares das partes interessadas na luta eram os seguintes: em 20 de dezembro de 1851 as tropas de Urquiza decompunham-se da seguinte maneira: a) contingente de Entre-Rios, 10 670 homens; b) contingente de Corrientes, 5 260 homens; e c) contingente de Buenos Aires (ex-tropas de Oribe), 4 249 homens. Os efetivos de Rosas decompunham-se da seguinte forma: a) Divisão Norte, 7 500 homens; b) Divisão Centro, 5 800 homens; c) Divisão Sul, 2 800 homens; d) Cidade de Buenos Aires, 17 800 homens; e) em Palermo, 6 500 homens; f) em Santos Logares, 6 200 homens. Total de todos esses efetivos: 46 600 homens.

As tropas brasileiras representavam um total de 5600 homens das três armas, as quais teriam de executar um plano de operações resumido por historiador nosso, da seguinte forma: "Esse plano consistia em marchar o Exército Brasileiro para a Colônia do Sacramento e aí permanecer, enquanto o exército de Urquiza, seguindo pelo Rio da Prata, iria passar o Paraná na ponta do Diamante, donde marcharia costeando o rio, até os Santos-Logadores, onde estava acampado o exército de Rosas; sendo coadjuvado nessa operação por uma divisão brasileira de 4 mil das três armas; devendo o Conde de Caxias logo que visse o fogo engajado entre aqueles dois exércitos, passar o Rio da Prata com o grosso do seu Exército, e operar um desembarque em Quilmes, ao Sul de Buenos Aires, apoderando-se dessa cidade ou atacando o exército de Rosas pela retaguarda, se a batalha não estivesse ainda decidida". (Ver Marechal Bernardino Bormann, *Rosas e o Exército aliado*, v. 2, p. 32).

Reconheça-se que a rendição de Oribe representara irremediável desarticulação dos planos de Rosas, que, sempre mau general, confiava nos estudos de seus imediatos colaboradores militares, como Mancilla, Lagos, Pacheco e Chilavert. Mesmo que a rendição de Oribe às tropas de Urquiza houvesse constituído uma deslealdade irreparável deste

último caudilho para com as tropas comandadas pelo Conde de Caxias então ocupantes do Uruguai, convém pensar, pelo menos, naquela exclamação que Sarmiento pôs na boca de Urquiza: "Por donde iba a consentir que ellos (os brasileiros) tuviesen parte en la rendición de orientales i argentinos?" Por conseguinte, a voz do sangue falaria muito mais alto e mais forte que os interesses imediatamente aliancísticos. Contudo, assinala-se que o exército de Oribe se encontrava tão desmoralizado e tão carente de bastimentos militares que ou se tresmalharia ou então se rendia ao primeiro exército que lhe aparecesse pela frente. Urquiza entrou em inteligência sigilosa com Oribe e preparou assim a rendição do caudilho *blanco*.

As hesitações de Rosas, tanto diplomáticas como militares, duraram muito mais do que deveriam durar. O ditador de Buenos Aires sentia-se enleado pelas dificuldades que se lhe deparavam crescentemente de momento a momento. Sentindo, porém, que a mediação inglesa do Ministro Southern em Buenos Aires, e do Ministro Hudson no Rio de Janeiro se malograra, em 18 de agosto de 1851, ele comunicou ao representante do Foreign Office que iria apelar para as armas contra o Império do Brasil.

Quem estudar a fundo o desenvolvimento da Batalha de Caseros, chegará a uma conclusão impressionante: Rosas perdeu-a por causa da total inépcia dos seus generais. Ademais, durante os dias que antecederam ao travar-se da batalha, Rosas padeceu uma espécie de obnubilção misturada com indiferença, no tocante à análise dos acontecimentos políticos e militares. Rosas estava minado por um pessimismo total, quanto ao desfecho do drama, do qual era a principal figura. Rosas e seus generais não souberam tirar partido da manobra desastrosa feita por Urquiza, para atravessar o Rio das Conchas, diante de uma concentração de tropas rosistas. Estas nada fizeram para desarticular o avanço da vanguarda de Urquiza industriada em alcançar a Ponte do Márquez, que representava posição que os rosistas deveriam defender com teimo-

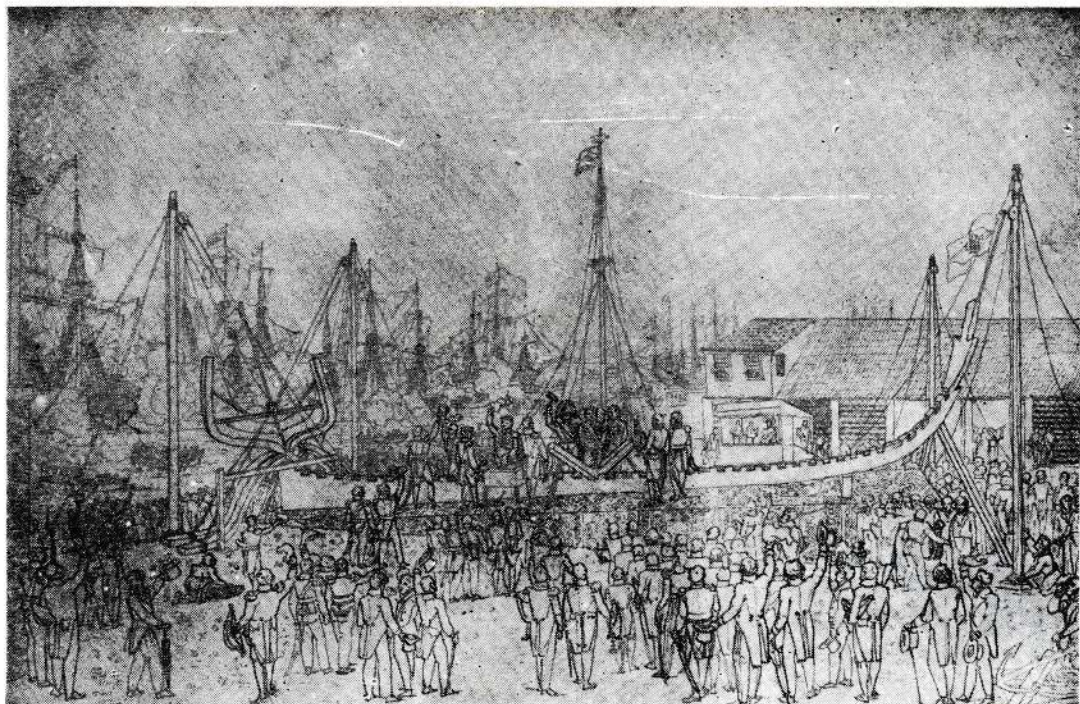
sia. Nos dias 1º, 2 e 3 de fevereiro de 1852, o exército de Rosas primou pela inatividade, enquanto Urquiza se entusiasmava com o preço bastante barato, que estava pagando no seu avanço.

No entanto, a pouca distância do Arroio Marón, Rosas dispusera seu exér-

cito, forte de 24 mil homens com 60 canhões e quatro fogueteiros a Congreve. Em 3 de fevereiro de 1852, fere-se a batalha que, em sua fase final, se transformou em louca debandada.

Assim terminara a ditadura de Juan Manuel de Rosas.





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 Goiânia, 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 Fragua *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 brigadas, 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.

Tardamente, 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 abastecimento, 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 paíóis 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 Montevidéu, 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 circunstância 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 Merro São Paulo e com Camamú 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 banha 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 Montevidéu 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, noutro 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 galéota 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 do 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 marinheiro 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, deflagriam 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 Abrohos, 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 mente 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 pouca 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. Estava 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 fria e doce, 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 mórões 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, os 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 amplitude 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 viveres 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 viveres 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 exposto 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 centuplicar se tiver de lhes dar pelo abandono desta província 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 podiam 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 triunfasssem 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 embaraçá-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.

As 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 arriscarem 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 golbes 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 *P. ontidão* 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 masts 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 masts 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 bo-reste, sobre o último deles, afastando-se, a seguir, sem ter seu fogo respon-dido.

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 milha-res de seus soldados, dificilmente teria Portugal Poder Militar, para intentar uma campanha de envergadura em ter-ritório 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 freqüência 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 inter-cepção 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 distan-ciavam no mar, mas por outro lado ficou difícil aos navios imperiais efetua-rem aprisionamento em rápida sucessão. A colheita das presas tendeu, em conse-qüência, 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 Fernan-do Noronha por BB cerca de dez milhas.

A 13 Cochrane mandou redobrar a vi-gilância sobre os navios inimigos e ele próprio subiu às gáveas várias vezes, a fim de verificar se o comboio continua-va 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 na-vios 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 procura-va manter-se sempre a barlavento e avançada cerca de três milhas em re-lação ao grosso do comboio português. Nessa noite a *Pedro I* colocou náguas pe-queños flutuantes, cada um deles com um barril de pólvora e mechas de tem-po acesas. Cerca de meia-noite, o pri-meiro barril explodiu, próximo aos na-vios portugueses. O segundo barril de pólvora detonou à uma hora da manhã. Com esses ardis, o Primeiro Almirante não tinha grandes esperanças de provo-car avarias diretas nos navios inimigos, mas, tão-somente, de estabelecer uma situação, na qual os próprios navios portugueses, confusos, se viessem a can-honear mutuamente.

Na noite de 16 para 17 de julho, Cochrane tentou novamente, avariar os na-vios inimigos. Primeiro, fez largar, como na véspera, vários flutuantes, com gran-des barris de pólvora, na derrota pro-vável, 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* concluía 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 ardid 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 separam 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. Havia 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 ao Piauí e ao 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 acudidas 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 retidos na 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 nifanos, 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 mesquinhez 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 do 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 povilêu 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 presinganga. 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-

sos sentiam, no apertado espaço dos baileús. 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-*

atriz 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 conseqüência, 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.

Mantinham 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 Es-cuna *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 soldados 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.

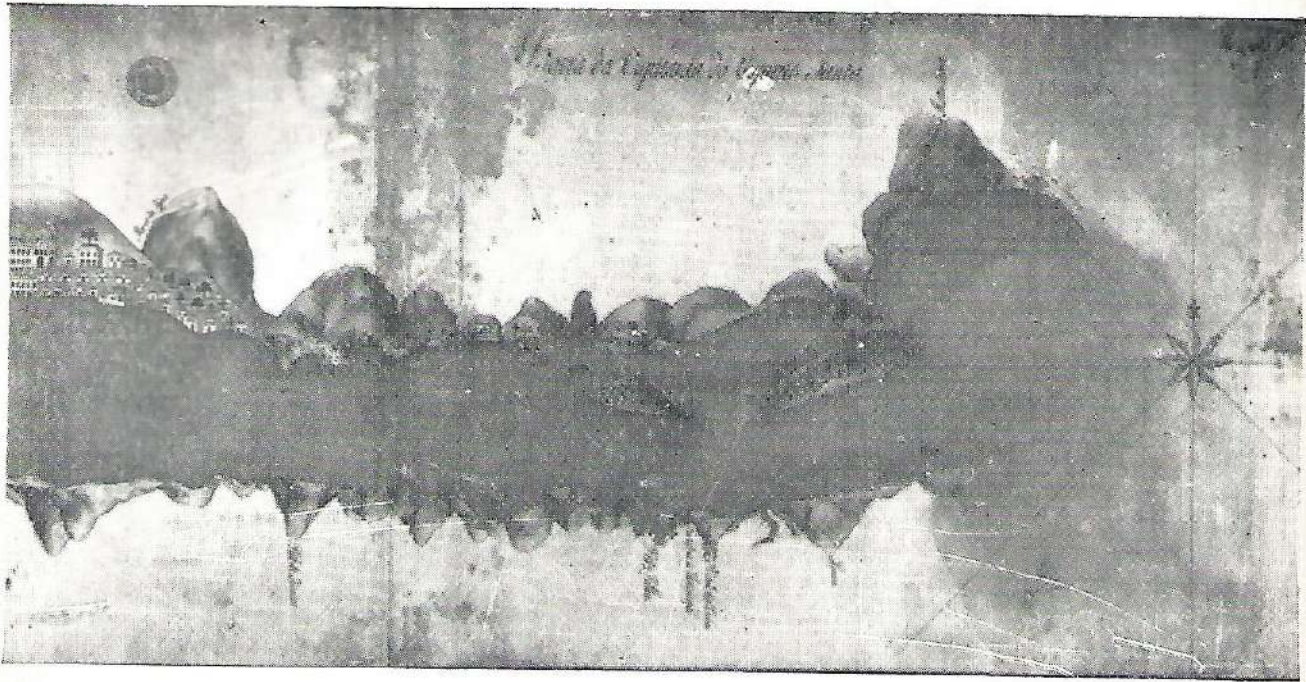
Para efeitos práticos tinha terminado a Guerra da Independência. Por um ano ainda o Brasil viveria na expectativa de uma possível reação bélica de Portugal. A pequena nação ibérica estava porém, com seus recusos militares e econômicos exaustos. Uma invasão do solo brasileiro, mesmo bem sucedida, tenderia 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.



AS FORTIFICAÇÕES DO ESPÍRITO SANTO NO SÉCULO XVIII

JOÃO EURÍPEDES FRANKLIN LEAL

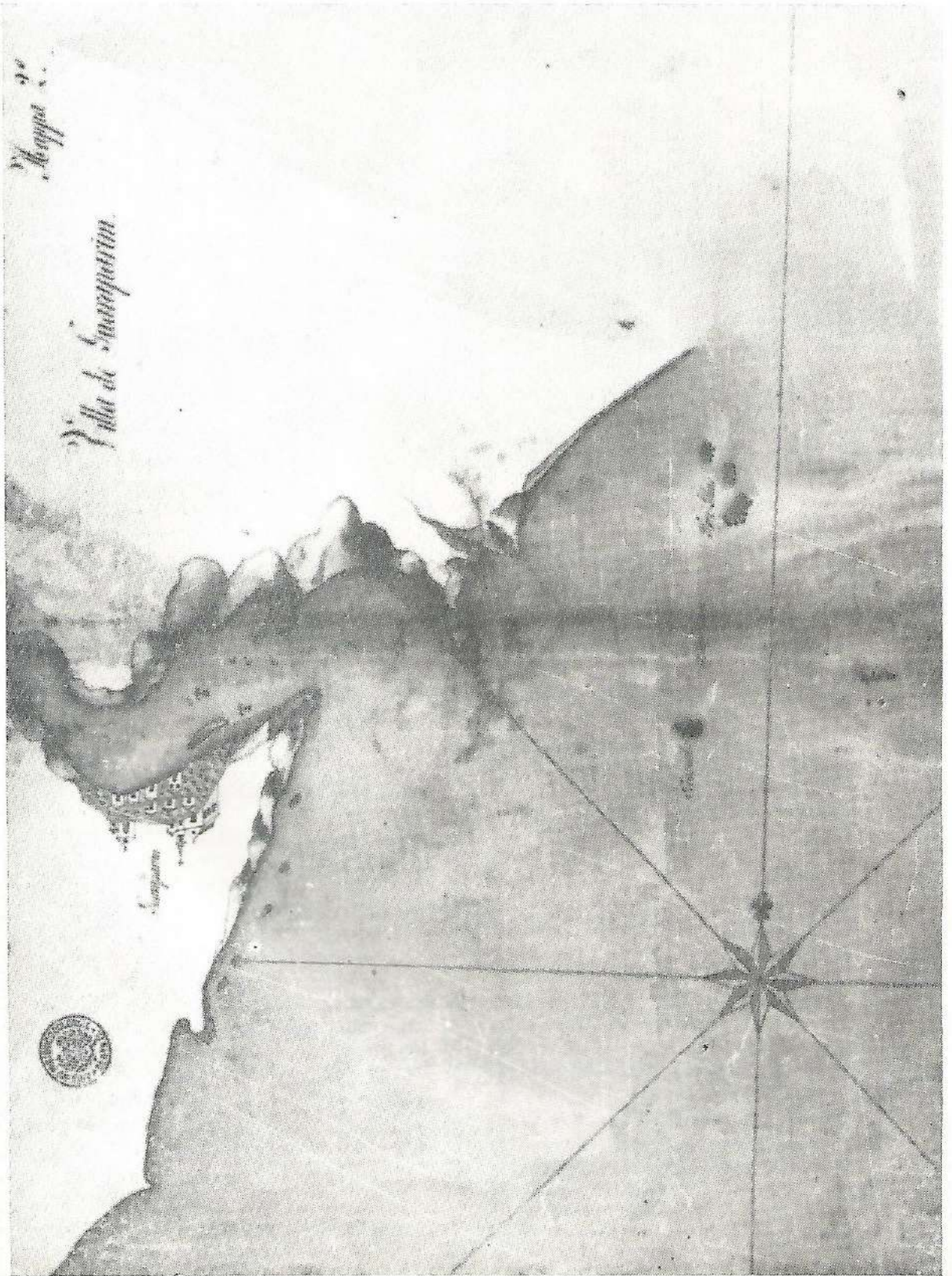
Pesquisador da Fundação Cultural do Espírito Santo e Professor na Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Cachoeiro de Itapemirim — ES.

O litoral do Espírito Santo, desde o século XVI, foi em diversas oportunidades objetivo de ataques e incursões de piratas e corsários, franceses ou ingleses. Entre estes ressalta-se a investida do corsário inglês Thomas Cavendish que, após vitorioso ataque à Vila de Santos, tentou o desembarque em Vitória a 8 de fevereiro de 1592, sendo derrotado pelos colonos e indígenas.

No século XVII, foram principalmente os holandeses que, tentando aumentar sua área de conquista no Brasil, por

duas vezes, atacaram a Vila de Vitória sem sucesso: a primeira investida, em 12 de março de 1625, foi chefiada por Pieter Pieterzoon Heyn, com oito naus, e a segunda, em 27 de outubro de 1640, sob o comando de Koin, com 11 naus. Ambas desbaratadas com a colaboração do povo e de indígenas aos 30 militares ali destacados para servir à defesa.

Em outra oportunidade — 1653 — os holandeses saquearam o Convento da Penha, situado na barra da Baía do Espírito Santo.



Nesta época, fervilhava na Capitania do Espírito Santo a idéia de chegar-se a decantada e inexistente Serra das Esmeraldas, que estava supostamente localizada na região mineira que hoje compreende, principalmente, os Municípios de Teófilo Otôni e Governador Valadares.

Esta possível proximidade de tamanha riqueza foi que ensejou o despertar da atenção da Coroa Portuguesa, para com a defesa do litoral da Capitania do Espírito Santo. Até então, pouco se fizera pelo sistema defensivo de Vitória, que se mantinha rudimentar e primário, mesmo após a invasão holandesa no Nordeste Brasileiro. Para esta desatenção, contribuiu a situação de Portugal dependente da Espanha (1580-1640), a desorganização político-administrativa de Portugal após a restauração de sua independência, assim como da pouca importância econômica da Capitania do Espírito Santo, apesar de, em várias oportunidades, donatários e capitães-mores sollicitarem a atenção das autoridades, relatando o fraco sistema de defesa da Capitania e pedindo providências.¹

Uma primeira iniciativa importante foi a dos conselheiros reais que, em 28 de março de 1650, levaram ao Rei a opinião de que o Donatário do Espírito Santo, Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho, devia vender a Capitania à Coroa Portuguesa, por ela situar-se em local estratégico, entre a Bahia e o Rio de Janeiro e, conseqüentemente, motivo de cobiça estrangeira. Entretanto o Rei não aprovou o parecer do conselho.²

Em várias oportunidades o próprio governo da Capitania tomou as providências necessárias em suas fortificações. O Capitão-Mor do Espírito Santo, Simião de Carvalho, em 1653, encontrou a defesa desmantelada e a artilharia coberta de terra e a recompôs.³ O Donatário Francisco Gil de Araújo também cuidou da fortificação da Vila de Vitória reconstruindo o Forte de São João e o de São Francisco Xavier além de edificar o Forte de Nossa Senhora do Carmo.⁴

Entretanto o Espírito Santo continuou a ser relegado pela Coroa Portuguesa a um plano secundário, quanto à necessidade de defesa, até que em 1693 o Bandeirante Antônio Rodrigues Arzão chegou a Vitória, com a notícia da descoberta do ouro no Rio Casca, em Minas Gerais.⁵ A partir de então novas perspectivas se formaram. A confirmação subsequente da existência de grandes minas de ouro a oeste do Espírito Santo, tendo como centro Vila Rica, provocou radical mudança da política governamental, em relação à Capitania do Espírito Santo. Proibiu-se a procura e/ou abertura de mineração no Espírito Santo, sob alegação de serem próximas ao litoral. Proibiu-se ainda a abertura de qualquer estrada que levasse ao interior da Capitania e impediu-se, terminantemente, qualquer ligação com as Minas Gerais, temendo-se tanto o extravio de ouro como a existência de caminho que pudesse facilitar, ao invasor estrangeiro, chegar a região mineira. O Espírito Santo passou a ser considerado pela Coroa Portuguesa como a "defesa natural das Minas Gerais" ou a "trincheira natural para defesa das Minas Gerais" segundo vários documentos do século XVIII. Conseqüentemente o governo português ordenou o fim da mineração aurífera na Serra do Castelo, proibiram-se entradas e povoamento do interior do Espírito Santo e, logicamente, reaparelhou convenientemente a defesa da Capitania, visando proteger a vizinha mineração das Gerais.

Assim, temos notícia de que a Fortaleza de São Francisco Xavier, situada na barra da Baía de Espírito Santo, foi refeita em 1702 e em 1705 oportunamente se reformou o Forte de Nossa Senhora do Carmo.

Os capitães-mores que administravam a Capitania passaram a seguir a política governamental e, em repetidas vezes, convocaram a população, com vista a um exercício de defesa, como aconteceu em 1709, após o ataque de Duclerc ao Rio de Janeiro ou, em 1715, sob as ordens do mestre-de-campo da Praça do Rio de Janeiro.⁶ Anteriormente, em 1711, com a morte do Donatário Manuel Garcia Pimentel, que não



Nippes 28°

Pelle non de L'Inde

La terre qui se trouve au N. N. E. de l'Inde, est une terre
 qui n'est de rien en elle-même; ce n'est qu'un
 pays qui n'est que le pays de l'Inde, et qui
 n'est que le pays de l'Inde, et qui n'est que
 le pays de l'Inde. Elle n'est que le pays de
 l'Inde, et qui n'est que le pays de l'Inde.
 Elle n'est que le pays de l'Inde, et qui n'est
 que le pays de l'Inde.

Nippes 28°



possuía filhos legítimos, o Rei de Portugal ordenou ao Governador do Brasil que seqüestrasse a Capitania do Espírito Santo e a incorporasse à Coroa, porquanto ela se situava em posição estratégica, em relação às minas de ouro. Entretanto, a questão foi levada ao Tribunal da Relação, na Bahia, que reconheceu Cosme Rolim de Moura como herdeiro da Capitania do Espírito Santo, que foi por ele vendida, em 1718, à Coroa.⁷

Após transformar-se em Capitania da Coroa Portuguesa, mais do que nunca, o Espírito Santo viu-se considerado a defesa natural das Minas Gerais. Muito interessante é o relatório do Capitão-Mor Dionísio de Carvalho de Abreu que, usando o argumento de ser o Espírito Santo localizado estrategicamente no litoral mais próximo às regiões das minas e posicionado entre a Bahia e Rio de Janeiro, descreveu a situação da defesa militar e pediu providências. Estas eram as condições, em 1724, das defesas de Vitória:

Fortaleza da Barra de São Francisco Xavier: em forma de círculo, situada na barra da Baía do Espírito Santo, possuindo nove peças de artilharia, sendo uma de calibre 16 e as restantes de calibre oito, havia mais duas peças desmontadas e a murada estava bastante danificada.

Fortaleza de São João: em forma semi-sextavada irregular, situada em frente ao Pão de Açúcar (hoje Penedo), sua artilharia estava desmontada e compunha-se de seis peças de calibre 12 e uma de calibre 16.

Fortaleza de Nossa Senhora da Vitória: em forma semicircular, situada no lugar superior ao monte onde estava a Fortaleza de São João, com quatro peças de artilharia, todas desmontadas, sendo uma de calibre 16, outra de calibre 24 e duas de calibre oito.

Fortim São Tiago: em forma de semicírculo irregular, com pequena área, situado numa praia da Vila de Vitória, com três peças de artilharia de calibre oito, todas desmontadas.

Fortaleza de Nossa Senhora do Monte do Carmo: em forma de meia estrela regular, com cinco ângulos, situada na

marinha da Vila de Vitória, com oito peças de artilharia de calibre seis e oito, todas montadas em carretas, mais quatro de bronze e duas de ferro, desmontadas.

Reduto Santo Inácio: de forma quadrangular, com três peças de artilharia de calibre oito, todas desmontadas.⁸

Este relatório foi enviado à Corte de Lisboa que, posteriormente, ordenou ao Vice-Rei do Brasil a reorganização da defesa de Vitória. O Vice-Rei mandou ao Espírito Santo o engenheiro Sargento-Mor Nicolau de Abreu de Carvalho, para comandar os trabalhos,⁹ sendo realizadas as seguintes obras de reparos nas defesas de Vitória:

Fortaleza da Barra de São Francisco Xavier: parapeito, esplanada, guarita, quartel e casa de pólvora.

Fortaleza de São João: parapeito, torreão, portada, esplanada, guarita e casa de pólvora.

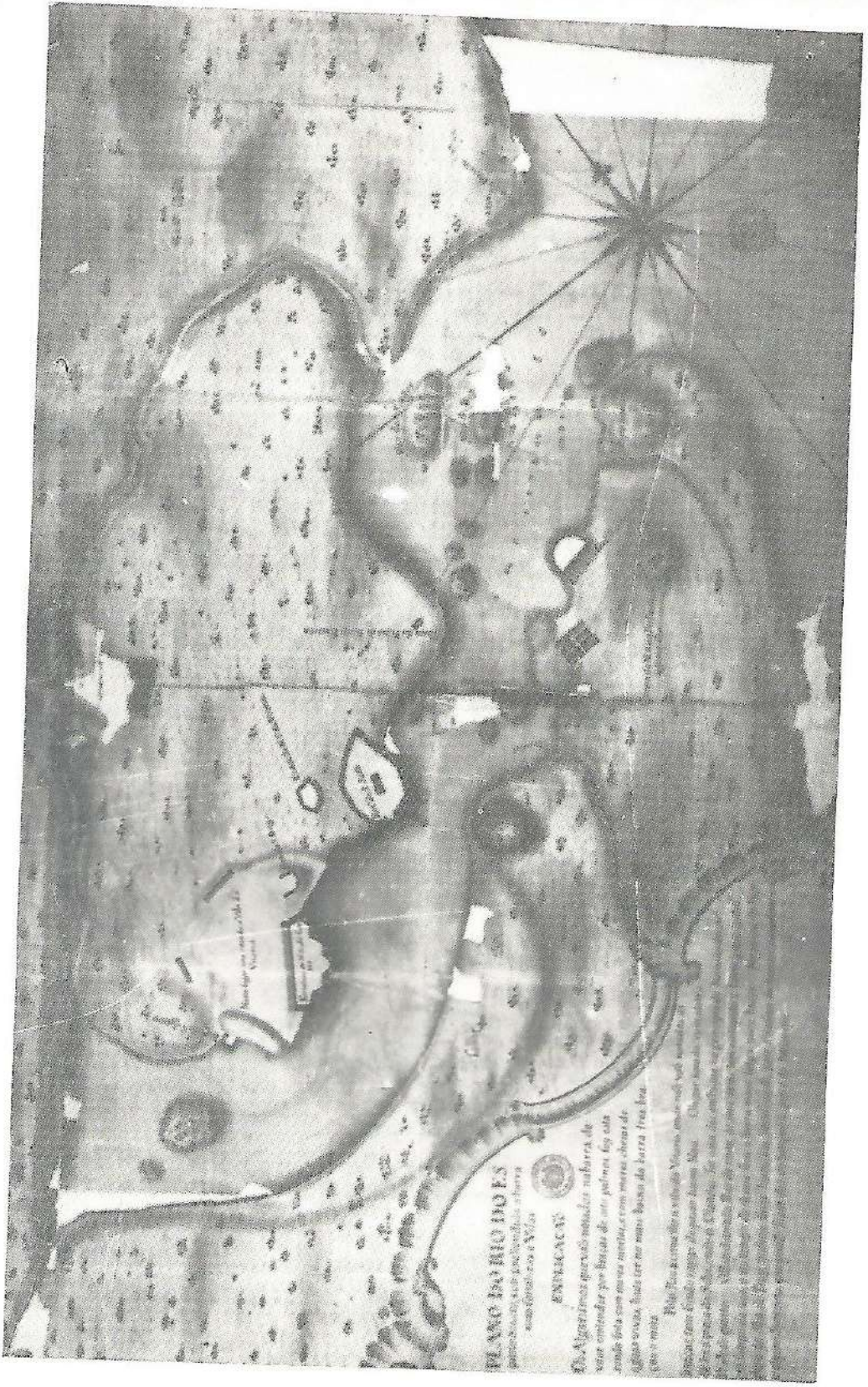
Fortaleza de Nossa Senhora do Monte do Carmo: parapeitos, esplanada, porta, casa de armas e casa de pólvora.¹⁰

Preocupado com a manutenção das fortificações de Vitória, o Rei ordenou que, de três em três anos, fosse engenheiro ao Espírito Santo para inspeção, e o Governo do Brasil aumentou de 28 para 50 o número de soldados destacados na Capitania, pois se temia que a riqueza mineral de Minas Gerais atraísse invasores.¹¹

Durante todo o século XVIII, houve uma preocupação constante em manter as fortificações de Vitória em condições de defender a terra. Grande é a correspondência tratando do assunto, solicitando pólvora, morrão, balas e apetrechos de defesa¹² ou então lembrando ser o Espírito Santo a defesa natural das Minas Gerais.¹³

Em 1766, foi mandado a Vitória, para observar o estado das fortificações, o engenheiro militar José Antônio Caldas, que fez uma planta da Baía do Espírito Santo, em 1767, com seu sistema defensivo detalhado, conforme mostra o mapa número 01, de apreciável valor histórico.

O original deste mapa encontra-se no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lis-



PLANO DO RIO DO ES

ALGÉZIRAS

Este plano representa a Baía de Algézir, situada no Reino de Marrocos, e mostra a foz do Rio do Es, a ilha de S. Paulo, a ilha de S. Pedro, e as ilhas de S. João e S. Martinho. A Baía de Algézir é uma das mais belas e férteis do mundo, e a foz do Rio do Es é um dos pontos mais importantes para o comércio de Marrocos. Este plano foi levantado pelo Sr. João de Sá, e publicado em Lisboa, na Officina da Real Casa da Moeda, no ano de 1780.

boa, e nele podemos observar a exata situação da defesa militar do Espírito Santo, em Vitória e em Vila Velha.

Ainda no século XVIII, em várias oportunidades, foi suspenso por ordem governamental, o recrutamento no Espírito Santo com base na alegação de que a Capitania não poderia ficar com sua defesa desguarnecida por ser vizinha de Minas Gerais.¹⁴

Passada a fase de exploração intensa do ouro em Minas Gerais, passou também a preocupação com a defesa de Vitória. Já na última década do século XVIII, os documentos existentes denotam um abandono da idéia obsessiva de manter, organizado e pronto para defesa, o sistema de fortificações de Vitória. A mineração do ouro, já bastante decadente, não mais despertava a coibição de possíveis inimigos de Portugal.

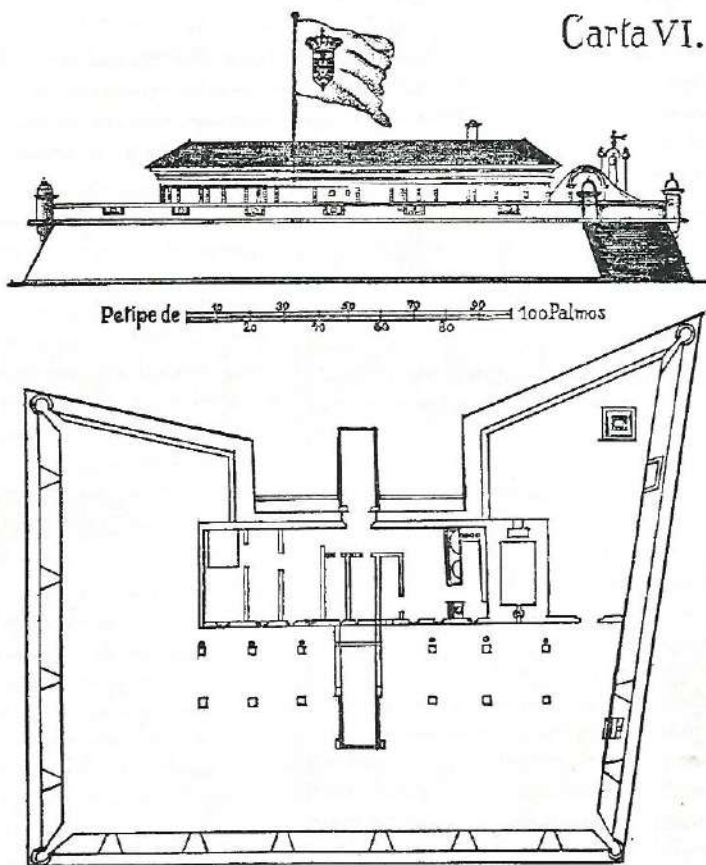
Um bom exemplo deste desinteresse, pelas fortificações da Capitania do Es-

pírito Santo, ficou patenteadado no extenso e interessante relatório apresentado pelo então Capitão-Mor Ignácio João Mongeardino, em 11 de julho de 1790, ao Governo da Bahia. Este relatório descreveu, exaustivamente, vários assuntos ligados à vida do Espírito Santo, como população, povoamento, riquezas naturais, economia, educação, religião, indígenas e geografia, inclusive completados por três mapas (A, B e C) do litoral, entre a foz do Rio Itapemirim e a Baía do Espírito Santo, com realce para as Vilas de Benevente (Anchieta), Guarapari e Vitória, mas não fez a menor menção ao sistema defensivo.¹⁵

Seria incompreensível esta omissão, neste e em outros documentos da época final do século XVIII, se não ligássemos a real importância do sistema de fortificação de Vitória à defesa das minas gerais.

Fontes:

- 1 — Cartas Várias de Capitães-Mores do Espírito Santo — CX-1-ES — Arquivo Histórico Ultramarino — Lisboa, Portugal.
- 2 — Carta ao Rei — 28 de março de 1650 — Casa de Cadaval — Portugal.
- 3 — Carta de Simião de Carvalho ao Rei — Vitória, 19 de setembro de 1653 — CX-1-ES — Arquivo Histórico Ultramarino — Lisboa.
- 4 — Carta de Francisco Gil de Araújo ao Rei — 1683 — CX-1-ES — Arquivo Histórico Ultramarino — Lisboa.
- 5 — Chancelaria de D. João V — L. 44, p. 10 — Arquivo Nacional da Torre do Tombo — Lisboa.
- 6 — Carta ao Rei — Vitória, 30 de outubro de 1715 — CX-2-ES — Arquivo Histórico Ultramarino — Lisboa.
- 7 — Gav. 3, M I, N 20 — Arquivo Real — Arquivo Nacional da Torre do Tombo — Lisboa.
- 8 — Carta de Dionísio de Carvalho de Abreu ao Rei — Vitória, 4 de setembro de 1724 — CX-1-ES — Arquivo Histórico Ultramarino — Lisboa.
- 9 — Carta do Vice-Rei do Brasil — 06 de junho de 1726 — CX-1-ES — Arquivo Histórico Ultramarino — Lisboa.
- 10 — Carta do Sargento-Mor Engenheiro Nicolau de Abreu de Carvalho ao Rei — Vitória, 21 de abril de 1734 — Doc. 7.606 — Arquivo Histórico Ultramarino — Lisboa.
- 11 — Carta de El Rei — Lisboa 1736 — CX-1-ES — Arquivo Histórico Ultramarino — Lisboa.
- 12 — Carta do Capitão-Mor Anastácio Moita Furtado ao Rei — Vitória, 04 de abril de 1763 — CX-2-ES — Arquivo Histórico Ultramarino — Lisboa.
- 13 — Documentos n.ºs 7009 e 7010 — Arquivo Histórico Ultramarino — Lisboa.
- 14 — Documento n.º 9023 — Arquivo Histórico Ultramarino — Lisboa.
- 15 — Informação do Capitão-Mor Ignácio João Mongeardino ao Governo da Bahia — Documento n.º 13860 — Vitória, 11 de julho de 1790 — Arquivo Histórico Ultramarino — Lisboa.



"Planta, e Prospecto do Forte de S. Lourenço, edificado na ponta Norte da Ilha de Itaparica distante cinco léguas da Cidade da Bahia. Tem a figura de hum ornaueque simples com defensas munto Curtas, e defeituozas...

...Consta a sua artilharia de 12 pessas do Calibre de 24. Não dou mapa das suas muniziões e petrexos pellas muntas alteraçõens a que estão sujeitas. Cópia Fiel da planta que tirou o Sargento mor Engenheiro Joze Antonio Caldas."

DOIS FORTES DO RECÔNCAVO: SÃO LOURENÇO E SANTA CRUZ.

PEDRO TOMÁS PEDREIRA

Membro do Instituto Geográfico e
Histórico da Bahia

Segundo Varnhagen e outros historiógrafos pátrios, o primeiro forte existente em Itaparica foi o construído pelos holandeses, durante as suas invasões daquela ilha e Recôncavo Baiano, sendo, também, os construtores do pe-

queno Forte de Santa Cruz, na margem direita do Rio Paraguaçu.

Do de Itaparica diz Varnhagen (op. cit.): "Para melhor se prevenir contra qualquer surpresa fortificou-se o inimigo na ilha, em um posto fronteiro à ci-

dade, junto à Ponta da Baleia, e perto do lugar em que está a povoação que ainda hoje tem o próprio nome da ilha". E, segundo o mesmo autor, a construção do forte foi ordenada pelo Almirante Joost Van Trappen, cognominado Bankert, sendo abandonado pelos batavos, em 15 de dezembro de 1647.

Esse primeiro forte, após um ataque dos nossos, arruinou-se.

Outro forte, o de São Lourenço, foi então iniciado, já agora em 1704, por ordem do Governador Geral, Dom Rodrigo da Costa, e segundo carta feita a Dom Antônio Pereira da Silva em Lisboa, datada de 20 de setembro daquele ano, o mandou construir em local próximo ao edificado pelos holandeses, "na dita ponta e guarnecello com as ordenanças e moradores da mesma ilha", indo ele, pessoalmente, a dispor "o que mais conveniente for ao serviço de S. Majestade, e segurança de um lugar tão importante". Também, disposições no sentido de recuperar o pequeno Forte de Santa Cruz, no Rio Paraguaçu, foram tomadas por D. Rodrigo, pois que diz, na mesma missiva que "o mesmo hey de fazer na barra de Peroaçu, donde ainda se conserva com alguma ruina huã plataforma que ahy se fes para impedir a entrada aos inimigos o qual também hey de guarnecer com as ordenanças daquelle districto".

Quanto ao Forte de São Lourenço, sabe-se, pela documentação da época, que foi ele edificado em terras de propriedade de Antônio Gonçalves da Rocha, "soldado da Companhia do Mestre de Campo do Terço Novo, da Guarnição da Cidade do Salvador", e em local em que "voluntariamente derrubou à sua custa algumas moradas de casas que tinha naquele sitio, ajudando a transportar a artilharia, que nele há de servir, com seus escravos e embarcações".

Antônio Gonçalves da Rocha, em petição que apresentara, em 1716, ao Marquês de Angeja, prontificou-se a "acabar à sua custa o Forte de São Lourenço que estava principiado na Ponta das Baleias da Ilha de Itaparica" e provê-lo "de tudo quanto o Mestre de Campo Engenheiro Miguel Correia (sic) da

Costa entendesse ser necessário para se por o dito Forte em sua última perfeição", e isto desde que fosse ele nomeado para capitão do mesmo forte. A obra foi, pelo Brigadeiro João Massé e pelo Mestre de Campo Miguel da Costa, avaliada em 5 mil cruzados.

Feito o acerto, foi Antônio Gonçalves da Rocha nomeado para o cargo de capitão, "do dito Forte de São Lourenço da Ponta das Baleias da Ilha de Itaparica... com 3\$000 réis de soldo por mes, como o tem o Capitão do forte de São Marcelo", pela Carta Patente datada de 9 de junho de 1716. Foi, assim, Antônio Gonçalves da Rocha o primeiro Comandante do Forte de São Lourenço, de Itaparica.

Em 1802, segundo Luiz dos Santos Vilhena, o Forte de São Lourenço, edificado na ponta norte da Ilha de Itaparica, tinha "a figura de hum ornaveque simples com deffensas muito curtas e defeituozas". Havia uma pequena rampa na entrada, e outra que levava ao terrapleno do forte. No mesmo nível do terrapleno ficava o quartel do capitão do forte, junto ao qual havia um oratório onde se dizia missa, e abaixo dele havia dois lanços de abóbadas, de um e outro lado da entrada, num dos quais estava o quartel da Guarnição e noutro as prisões.

Naquele ano, a artilharia do forte constava de 12 peças de calibre 24.

* * *

O Forte de Santa Cruz, do Paraguaçu, hoje em ruínas, estava situado à margem direita do rio, próximo ao Povoado de Varginha e à Vila de Nagé, do Município de Maragojipe, em terras do *Engenho Novo*, fronteiro à povoação do Alamão e à Ilha dos Franceses. Era de forma hexagonal armado de sete peças de ferro: duas de calibre quatro, três de calibre seis e duas de calibre oito.

Segundo José Antônio Caldas, na sua "Notícia Geral de toda esta Capitania da Bahia desde o seo descobrimento até o prezente anno de 1759", seu armamento e guarnição eram: "algumas ballas e coxarras hé a sua palamenta, e a guarnição hum Capitão commandante, que

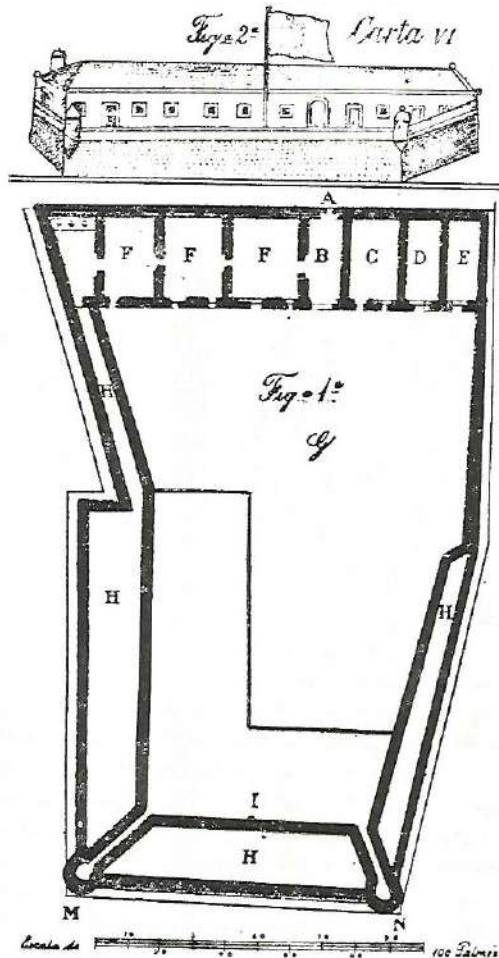
existe nesta cidade por não ter o forte caza, e 2 soldados artilheiros que vão para a dita fortaleza por destacamento”.

Sua finalidade era defender a barra-gem, no Paraguaçu, para Cachoeira, Iguape e Maragojipe.

Já existia em 1648, dizem que cons-truído pelos holandeses, conforme consta da Resolução Régia de 21 de outubro daquele ano, que mandou recolher toda a artilharia que ficou “da plataforma que n’elle houve”.

No governo do Capitão General e Go-vernador Geral D. Rodrigo da Costa, o forte foi aumentado e restaurado, tendo sua planta sido levantada em 1712, e “devendo com ella se declarar se era conveniente havel-a ou não, na parte em que estava para a defeza da entrada do rio, e de que guarnição necessitava”.

Em 1718, era seu comandante o Ca-pitão Francisco de Aragão, falecido em 14 de março de 1770 na cadeia da Cida-de do Salvador, e sepultado na Igreja



“Planta e prospecto do Fortinho de Santa Cruz situado na margem do rio Paraguassú distante 3 legoas da Bahia. He a sua fig.ª de hum exagono irregularissimo. Como vemos nesta primeira da sua planta.

A. He a entrada do Fortinho. B. Corpo da Guarda. C. Quartel da Guarnição. D. Casa da Palamenta. E. Casa da polvora. F. Quartel do cabo do Fort. G. Terraplino. H. Parapeito de terra revestido pela parte de fora da muralha, e por dentro de tijolo dobrado. I. Lugar do Páo da bandeira.

A figura segunda mostra o prospecto do Fortinho visto pello lado M.N. Não descrevemos a sua Artilharia, e palamenta por estar sempre variando. He copia tirada fielmente de outra feita. Na Aula Militar da Bahia de que era lente o Sargento Mor Engenheiro José Antonio Caldas.”

do Convento de São Francisco da mesma Cidade.

Outra medição foi dele feita, em 30 de setembro de 1772. Consta ele de "um retângulo simples e irregular, de 100 palmos de frente e 200 de fundo, avançando para o mesmo rio que o flanqueia pelos tres lados, e defende a subida do canal, entre as duas montanhas; a entrada está o corpo da guarda e quartéis com a face para o terrapleno; tem 8 peças de ferro assentadas e a bandeira em face do rio. Está desarmado".

A existência do "Reducto de Santa Cruz do Para-assú" está assinalada em aquarela feita pelo Primeiro-Tenente engenheiro João da Silva Leal, datada de 1863, e existente no Arquivo Militar. Também, o "Plano de Fortificações da Bahia", feito no ano de 1779 por ordem do Governador e Capitão General da Capitania, D. Fernando José de Portugal e Castro, traz a sua planta.

Em 1762, conforme documento da época, o forte tinha o seguinte armamento e munição: "7 peças de ferro montadas, 10 barris de pólvora, 6 coxarras, 15 soquetes, 7 sacatrapos, 5 pés de cabra, 25 espeques, 150 cartuxos de linhage, 6 guarda-cartuxos, 1 lampeão, 2 lanternas, 1 terno de medidas, 7 polvarinhos, 4 arrobas de estopa para tacs, 300 ballas de ferro, 42 arrobas de ballas de chumbo, e 1 bandeira".

Em 25 de fevereiro de 1852, o Coronel Antônio de Souza Lima, herói da Guerra da Independência e comandante que foi do Forte de São Lourenço de Itaparica, foi encarregado de examinar e tratar da reparação do Forte de Santa Cruz; entretanto, pouco tempo depois foi ele abandonado.

Do Forte de Santa Cruz diz Vilhena (op. cit) que: "Hé este hum exagono irregularissimo com seo parapeito, tem seo Capitão tirado dos Officiaes inferiores dos corpos da Tropa de Linha, com hum soldo muito módico; foi este fortinho refeito há trinta annos pouco mais ou menos, e então se montarão nelle 7 pessas com as quaes podia bem deffender a passagem pelo rio, a não se achar hoje quazi arruinado e pouco menos que ao desamparo". Era, como

atestam suas ruínas, construído de tijolos, tendo seu parapeito revestido pela parte de fora da muralha, e dentro de tijolo dobrado.

Defronte a ele, na margem esquerda do Paraguaçu, encravada na rocha, ficava uma trincheira, que foi denominada de *Forte da Força*, onde existiram sete peças de artilharia, que se arruinaram. Foi, essa trincheira, construída pelos portugueses contra os holandeses que se encontravam, então, ocupando o Forte de Santa Cruz e o haviam construído.

Passemos, agora à documentação pertinente.

I

"Carta de D. Rodrigo da Costa a D. Antonio Pereira da Silva (em Lisboa)."

"Senhor Dom Antonio Pereira da Silva. Depois de partidos os ultimos navios deste porto para esse Reino, me remmeteu o Governador do Rio de Janeiro, D. Alvaro de Albuquerque, em varias ocasiões, os tres maços para S. Majestade, a quem Deus guarde, que a esta acompanham, e como se me offerece ir para a Ilha Terceira uma fragata que navega para ella com licença. me pareceo enviar os tais maços para o Governador daquella Praça para os remetter ao ditto Senhor, pelo do Rio de Janeiro me haver recommendado a brevidade com que deviam chegar às suas Reais Mãos.

De novo se me não offerece mais a dizer a V.S. Fico com toda a preparação necessária para que conduza de licença desta Praça, e porque a experiência da guerra passada que houve nesta Bahia com os holandeses mostrou ser preciso impedir-se-lhe o fortificarem-se na ilha de Itaparica, por haver na ponta desta um porto capacissimo de recolher as naus de maior porte, o impedirem totalmente com aquella assistência conduzir-se por mar a esta cidade os mantimentos de que ella se sustenta, determino mandar logo reedificar um forte de torrão (sic) que havia na dita ponta e guarnece-lo com as

ordenanças e moradores da mesma ilha, e para que esta obra se faça com mais acerto e brevidade, fico de partida a dispor pessoalmente o que mais conveniente fôr ao serviço de S. Majestade, e segurança de um lugar tão importante; e o mesmo hei de fazer na barra de Peroaçu (sic), donde ainda se conserva com alguma ruína uma plataforma que aí se fez para impedir a entrada aos inimigos, a qual também hei de garantir com as ordenanças daquele distrito, e em todos os mais da marinha do Recôncavo tenho disposto e prevenido o que entendí ser necessário para a sua defença (sic), mas é certo que para esta ser como convém é preciso que S. Majestade logo faça remeter o resto das cem peças de artilharia que pedí, pois com trinta e duas que vieram se não pode suprir o número das que faltam, e em vindo desta diligência hei de ir à fortaleza do Morro a mandar continuar a fortificação mais necessária para a defença (sic) daquele pôrto, pois por ora não é possível que se ponha em sua última perfeição, pela grandeza com que foi delineada, e não ter a Fazenda Real com que acudir a mais despezas que se fazem inexoráveis.

As duas náus castelhanas que estavam no Rio de Janeiro ficam já applicadas por ordem minha, porque o Governador daquela Praça, D. Alvaro da Silva me tinha escrito havia só de obrar o que eu lhe ordenasse sobre este particular, mas não me fala no cabedal em que podem importar; pareceu-me dar esta notícia a V. S. para a fazer presente a S. Majestade. Deus guarde a V. Sa. Bahia e Setembro 20 de 1704. (a)
DOM RODRIGO DA COSTA”.

(Correspondência do Governo — Arquivo do Estado da Bahia).

II

“Registro da Carta Patente do posto de Capitão do Forte de São Lourenço da Ponta das Baleias da Ilha de Itaparica, provido na pessoa de Antonio Gonçalves da Rocha, sol-

gado da Companhia do Mestre de Campo do Terço novo.

Dom Pedro Antonio de Noronha, Marquês de Angeja, etc. Porquanto Antonio Gonçalves da Rocha, soldado da Companhia do Mestre de Campo do Terço novo da guarnição desta Praça me representou por uma petição que ele se obrigava a acabar a sua custa o Forte de São Lourenço que estava principiado na Ponta das Baleias da Ilha de Itaparica de tudo quanto o Mestre de Campo Engenheiro Miguel Correia da Costa entendesse ser necessário para se por o dito Forte em sua última perfeição, mandando-lhe passar patente de Capitão dele com um dos soldados que tem o do Forte de São Marcelo ou o de Santo Antonio Além do Carmo, e tendo eu o seu requerimento mandei chamar à minha presença ao Brigadeiro João Massé, ao dito Mestre de Campo Engenheiro e ao mesmo Antonio Gonçalves da Rocha, e nela se conferiu e ajustou toda a obra que se havia de fazer no dito forte até ficar completamente acabado, a qual se avaliou em cinco mil cruzados, e do ajustamento que se fez mandou fazer termo em minha presença pelo Escrivão da Fazenda Real com assistência do Provedor-mór dela, do Mestre de Campo Engenheiro e dito Antonio Gonçalves da Rocha, e atendendo eu a ser homem bem procedido afazendado e a estar fabricado o dito forte em terras de que ele é senhor, para o que voluntariamente derrubou à sua custa algumas moradas de casas que tinha naquele sítio, ajudando a transportar a artilharia que nele há de servir com seus escravos e embarcações, sobretudo ao serviço que faz a El-Rei meu Senhor na despesa que poupa à Sua Real Fazenda em acabar o dito forte à sua custa: Hei por bem de o eger e nomear, como pela presente elejo e nomeio Capitão do dito Forte de São Lourenço da Ponta das Baleias da Ilha de Itaparica, com as condições declaradas no mesmo termo, sendo obrigado a remeter a cópia dele junto com esta Patente, mando no Conselho requerer a confirmação dela para que o seja, use e exerça com todas as honras, graças, franquezas, preeminências, pri-

vilégios, isenções e liberdades que lhe toca, pode e deve tocar aos mais Capitães dos Fortes desta praça. E com o dito posto haverá 3\$000 réis de soldo por mês, como o tem o Capitão do Forte de São Marcelo, o qual não haverá senão depois que El-Rei meu Senhor for servido havê-lo assim por bem. Pelo que o hei por metido de posse e ordeno aos Officiais maiores e menores de guerra e milícia deste Estado o hajam, honrem, estimem e o reputeem por Capitão do dito forte, e aos Officiais e soldados que a ele forem de guarnição façam o mesmo guardando, cumprindo e executando todas as suas ordens de palavra e por escrito tão pontual e inteiramente como devem e são obrigados. Para firmeza do que mandei passar a presente sob o meu sinal e sêlo das minhas armas, a qual se registrará nos livros da Secretaria do Estado e nos da Fazenda dele a que tocar. *Santos de Souza a fez nesta Cidade da Bahia em 9 de Junho de 1716.* Gonçalo Ravasco Cavalcanti e Albuquerque o fez escrever. (a) O Marquês de Angeja — Sêlo — Carta Patente do posto de Capitão do Forte de São Lourenço da Ponta das Baleias da Ilha de Itaparica que Vossa Excelência teve por bem prover na pessoa de Antonio Gonçalves da Rocha, soldado da Companhia do Mestre de Campo do Terço novo da guarnição desta Praça com as condições e pelos respeitos acima declarados. Para Vossa Excelência ver. — Registrada no livro 8º dos registos da Secretaria do Estado do Brasil a que toca a folhas 180 verso. Bahia e Junho 10 de 1716. — Ravasco — Registe-se nos livros da Fazenda Real debaixo da dúvida que tenho a este respeito. Bahia, 16 de Junho de 1716. — Pegado.

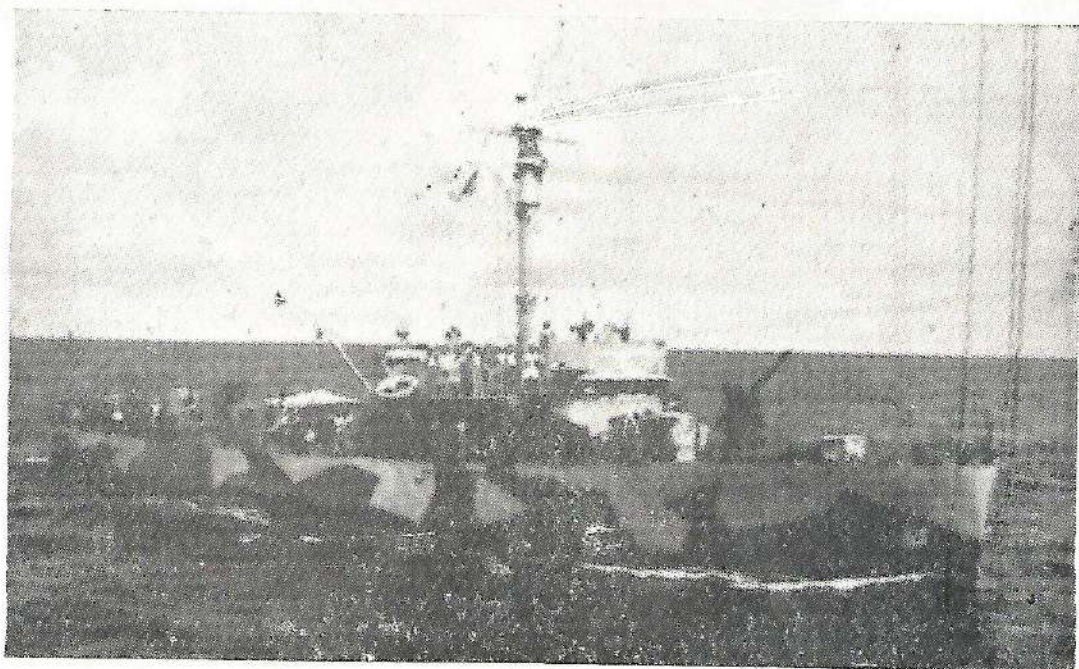
Dúvida do Provedor-Mor da Fazenda Real. Excelentíssimo Senhor. Na forma do capítulo 41 não posso mandar assentar praça ao novo provido Antonio Gonçalves da Rocha pela Patente inclusa assim por ser novamente criado

como prova a presente Patente assinada por Sua Majestade que Deus guarde, porque ainda que não vença soldo até a não apresentar também não se lhe pode fazer menção do tempo para se lhe levar em conta como dispõe o dito regimento no tal capítulo, ordenando-me que se mande assentar semelhantes praças perca o meu officio e fique inhabil para nunca mais entrar no Real Serviço se não replicar por escrito, o que faço presente a Vossa Excelência para que à vista de tudo mande o que for servido. Bahia, 12 de Junho de 1716. (a) Luiz Lopes Pegado.

Despacho do Marquês de Angeja: Quanto a ser posto novo não o deve entender assim o Provedor-mor porque é ordinário e geral o haver em todos os fortes pessoa a quem se encarregue e tenha o governo deles, e consta muito bem ao dito Provedor que este Forte está já fechado e com artilharia que no tempo do meu antecessor se mandou para ele, e ao mesmo Provedor-mor consta também do termo a que assistiu a grande utilidade que recebe a Fazenda Real na despesa que o provido se obrigou a fazer à sua custa no dito forte, e assim sem embargo da sua dúvida sente-se praça ao provido na forma e com as condições declaradas na sua Patente para não vencer soldo sem confirmação de El-Rei meu Senhor. Bahia e Junho 15 de 1716. (a) Marquês de Angeja, por sua rubrica.

Despacho do Provedor-Mor: Cumprase e registe-se nos Livros da Fazenda Real com a Patente e termo de que o Escrivão da Fazenda me dê traslado de tudo dar conta a Sua Majestade que Deus guarde, na forma do Regimento. Bahia, 17 de Junho de 1716. (a) Pegado — Antonio de Souza Coelho a registou em 18 do dito mês e ano”.

(Códice I — 19, 14, 2 — Secção de Manuscritos — Biblioteca Nacional — Rio, GB)



Um caça-ferro navegando com camuflagem, durante a Segunda Guerra Mundial.

A VIDA NOS CAÇAS-FERRO*, DURANTE A II GUERRA MUNDIAL

RUBEM JOSÉ RODRIGUES DE MATTOS
Contra-Almirante (R Rm).

A conferência sobre a participação da Marinha Brasileira na II Guerra Mundial, preparada pelo Serviço de Documentação Geral da Marinha, proporcionou-me agradável oportunidade de ouvir excelentes oradores e companheiros daqueles tempos. Muito se falou e ainda se falará dessa brilhante atuação da nossa Marinha.

Nessa ocasião, soube que havia grande interesse em se obter informações de tudo sobre aquela época, visto que muitos documentos foram perdidos, e, também, porque já começam a escassear os que tiveram alguma participação pessoal naquele conflito mundial. Animado por esse apelo, resolvi escre-

ver algumas linhas tratando especificamente do cotidiano da vida de bordo, hoje talvez sem importância, mas que poderá amanhã tornar-se de interesse para pesquisadores. Os hábitos, procedimentos e normas mudam tão rapidamente que, às vezes, é difícil se acreditar em como viviam em nossos navios os que nos antecederam na Marinha.

Os oficiais da minha geração começaram com navios de caldeira a carvão, depois a óleo, e finalmente, viram o motor diesel e a turbina a gás. Mudanças extraordinárias! Seguramente ocorrerão no futuro outras surpreendentes transformações.

(*) Caças de ferro em oposição semântica aos caças de pau (caças-pau).

Tive a grande honra de pertencer à tripulação do Caça-Submarino *Goiana*, desde seu recebimento em Miami, em 1943, nele permanecendo até o final da guerra. Éramos apenas quatro oficiais: o comandante, Capitão-Tenente José Goossens Marques; o imediato, Capitão-Tenente Hélio Leôncio Martins; o chefe de máquinas, Capitão-Tenente Israel Sezefredo Lemos; e eu, então Primeiro-Tenente, como oficial do som. Apenas nos conhecíamos da Escola Naval mas, unidos pelo mesmo espírito, sofrendo os mesmos perigos e vivendo as mesmas emoções, tornamo-nos em pouco tempo como dedos da mesma mão.

Mas vamos à nossa história.

O Caça-Submarino *Goiana* foi o 6º navio do tipo *PC Boat* de 200 pés de comprimento, dos oito que o Brasil recebeu da Marinha dos Estados Unidos. Eram comumente chamados de *caças-ferro* por serem de aço, enquanto que os do tipo *SC*, feitos de madeira, eram denominados *caças-pau*. Difilmente os arquitetos navais poderão fazer um outro navio tão completo e ao mesmo tempo tão compacto.

Como armamento, possuía na proa um canhão 76mm e calhas duplas para lançamento de doze foguetes anti-submarinos; metralhadoras de 20mm a boreste e bombordo, no tijupá; à meia-nau, um canhão semi-automático de 40mm; e na popa, duas calhas, além de morteiros em Y, nos dois bordos, para lançamento de bombas de profundidade. As calhas apenas deixavam cair as bombas, e por isso tinham uma pequena projeção além do costado do navio, enquanto os morteiros em Y lançavam as bombas para os bordos, a muitos metros do navio, variando a distância conforme a carga de projeção neles colocada.

O aparelho de som (sonar) com o respectivo registrador de eco, para detecção do submarino quando mergulhado, juntamente com o radar — grande novidade da época — para alvos na superfície, constituíam os mais importantes equipamentos do navio. Ambos estavam instalados no passadiço, o que

muito facilitava a ação do comandante em casos de ataque.

Os alojamentos eram confortáveis e com boa ventilação; cada homem dispunha de um beliche e um armário de alumínio, pequeno mas muito prático. Por ante-a-ré do passadiço ficava a estação-rádio, e logo depois a praça d'armas, tudo no convés principal. A coberta de rancho da guarnição era localizada à ré, ao lado da cozinha, onde o fogão elétrico era o justo orgulho do eficiente cozinheiro.

Dois eixos de hélices acoplados hidráulicamente aos motores principais davam ao navio, quase que instantaneamente, a velocidade de até 18 nós. Como todo motor diesel, este também não funcionava em baixa rotação, ou seja, mesmo na menor marcha, o número de rotações do eixo era elevado, imprimindo ao navio, portanto, uma velocidade também elevada. Por esse motivo, a *marcha devagar* era de cerca de nove nós, o que trazia algumas dificuldades nas atracações.

O SERVIÇO

Os caças eram empregados na defesa dos navios mercantes agrupados em comboios, o que nos obrigava a uma permanente vigilância. Não era realmente uma atividade empolgante, pois exigia aquela atenção constante, cansativa, despida de grandes emoções, mas absolutamente necessária ao êxito da missão. A tripulação, de cerca de 60 homens, era dividida em três grupos, os clássicos *quartos*, *de serviço*, *de retém* e *de folga*. Todos tinham que participar da conservação do navio e, evidentemente, do serviço de quarto, o que dava pouca margem de repouso.

Um dia normal, estando o navio como escolha de comboio poderia se passar assim:

O oficial que entrou de serviço às 00:00 horas, na constante vigilância, não notou nenhuma anormalidade. Algumas horas já se haviam passado e os primeiros clarões de um novo dia começam a aparecer no horizonte: é o início do crepúsculo matutino. O oficial de serviço faz soar o sinal de postos

de combate. O som forte e repetido, que todos conheciam, se espalha pelo navio, e cada homem corre a ocupar o posto que lhe havia sido prescrito. O navio, com as portas estanques fechadas e com o armamento guarnecido, está pronto para combate. A guarnição, vestindo o colete salva-vidas e o capacete, fica atenta à ordem de *abrir fogo*.

Esta cena se repetia diariamente por duas vezes, nos crepúsculos matutino e vespertino, pois estas eram as horas mais favoráveis ao ataque dos submarinos. Às vezes, o tempo estava bom e era até com prazer que contemplávamos o belo quadro que a natureza nos oferecia. Em outras, entretanto, o vento soprava forte e o mar varria a proa, a cada caturro do navio; a guarnição do canhão 76mm, na proa era a que mais sofria. Os homens procuravam proteger-se da melhor maneira possível do choque das ondas, mas sem se afastarem do canhão.

O crepúsculo já terminou e felizmente nada houve. É dado o sinal, *volta aos postos*. Os que fizeram o quarto de 00:00 às 04:00 h podem repousar até às 07:00 h, mas, para os restantes, começava o trabalho diário. Era a famosa *faxina do quarto d'alva*. Depois do pequeno almoço, às 08:00 h, havia a primeira formatura, presidida pelo imediato, ocasião em que eram transmitidas as ordens gerais para o dia que se iniciava. Para a vida administrativa do navio, a guarnição era distribuída em duas divisões: a de Máquinas e a de Convés. A cada homem dessas divisões cabia uma atividade específica, uma incumbência, pela qual era responsável. Além desses serviços de rotina, havia frequentemente exercícios para toda a tripulação, em que cada homem deveria desempenhar uma determinada função. Assim, além dos *postos de combate* havia *postos de incêndio*, *postos de colisão*, *postos de abandono*, e outros mais, tudo previsto num famoso quadro chamado *tabela-mestra*. Era obrigação de cada um, que se apresentava para servir a bordo, saber exatamente sua função e o que dele se esperava em todos esses *postos*. O mestre do navio era o suboficial mais antigo, o homem mais graduado da guarnição. O seu corres-

pondente na Divisão de Máquinas era o condutor, um suboficial ou sargento mais antigo, que respondia pelas instalações de máquinas e demais equipamentos, perante o oficial chefe de máquinas.

O almoço, sempre às 12:00 h, era o divisor do dia em dois períodos. Os marinheiros eram empregados em serviços de conservação e limpeza do navio ou em práticas diversas. Geralmente os homens já estavam adestrados em exercícios anteriores, feitos quando o navio aguardava a partida do comboio, para que, durante a escolta, cada homem soubesse perfeitamente como proceder em qualquer emergência. Havia dias monótonos, com mar calmo, e outros bem diferentes, quando o mar ficava agitado. Em qualquer caso, porém, sempre a permanente preocupação de estar vigilante. E assim se escoava o dia. No crepúsculo vespertino, novamente soava o sinal de *postos de combate*...

O COMBOIO

Provavelmente, haverá profundas modificações neste aspecto, pois desde agora novas idéias estão sendo experimentadas. Naquele tempo, porém, o comboio era um conjunto de navios mercantes que navegavam em colunas e linhas espaçadas de cerca de 900 metros umas das outras, formando um retângulo ou um quadrado. Isso constituía um problema muito sério para eles, acostumados a viajar isoladamente, sem maiores preocupações em manter com rigor o rumo e a velocidade. No comboio pelo contrário, deviam conservar-se rigorosamente no rumo determinado, e, mais ainda, deviam manter a velocidade constante. Ora, os navios eram quase sempre heterogêneos, de maneira que a velocidade do comboio era regulada pela do mercante mais lento. Por esse motivo, cada navio tinha que resolver muito bem o seu problema, pois a distância entre eles era pequena, e qualquer diferença de velocidade, por pequena que fosse, poderia redundar com o tempo, num sensível avanço ou atraso, em relação ao conjunto.

À noite, todos os navios mercantes e os escoltas deviam navegar completa-

mente às escuras. Nenhuma luz, nem mesmo a da brasa de um cigarro poderia ser mostrada. As portas externas tinham um comutador na dobradiça, de maneira que a luz do compartimento era desligada automaticamente quando a porta se abria.

Os navios da escolta navegavam um pouco distante do conjunto dos mercantes, cerca de duas a três milhas, à semelhança de cães pastores, protegendo o seu rebanho de navios. Também enfrentavam problemas que não eram fáceis: cuidado constante com os zigue-zagues, para que o navio não saísse do setor cuja vigilância e defesa lhe fora atribuída, além da atenção para oferecer adequada proteção contra ataque submarino aos mercantes, razão de ser da sua presença. Em todo comboio, havia sempre um *Comodoro*, geralmente um experimentado oficial da Marinha Mercante, responsável pela coordenação do movimento dos navios comboiados, e embarcado num deles. O *Comandante da Escolta*, sempre um oficial da Marinha de Guerra, tinha o comando geral e deveria resolver todos os casos de emergência.

Na véspera da partida dos comboios, realizava-se sempre uma reunião com todos os comandantes e oficiais de comunicações tanto dos navios mercantes comboiados como dos navios da escolta. Um plano de operações, preparado com a devida antecedência pelo Comando Naval, era então distribuído. Tudo estava ali meticulosamente previsto: a posição de cada navio no comboio e na escolta; o setor de vigilância e o de procura-sonar de cada navio da escolta; os procedimentos a seguir nos casos de ataque; plano de comunicações; enfim, tudo planejado nos menores detalhes. Os navios da escolta saíam sempre três a quatro horas antes dos mercantes e ficavam aguardando, fora do porto, a formação do comboio. Os navios mercantes, saíam em coluna e na ordem conveniente — prevista no plano — de maneira a facilitar a tomada de posição no dispositivo de cruzei-ro. Normalmente, os comboios saíam pela manhã, para dar tempo a cada navio de ocupar sua posição, ainda com luz do dia. Embora tudo estivesse pre-

visto e discutido na reunião preparatória, eram frequentes, erros ou atrasos; nesses casos os escoltas deveriam aproximar-se e dar as ordens necessárias.

Nem sempre as derrotas dos comboios eram os caminhos mais curtos entre os portos de partida e de chegada. Muito ao contrário, elas eram planejadas, depois de muito estudo, evitando-se as zonas de mais provável ataque e as rotas dos comboios que se movimentavam em sentido contrário, pela natural complicação e perigo de ataque em tal concentração.

Apesar desses cuidados, lembro-me que certa vez dois comboios se cruzaram tão próximos que um dos escoltas quase trocou de comboio.

Os caças do tipo *Goiana*, geralmente, faziam a escolta dos comboios entre Recife e Trinidad. Eventualmente nos tocava um comboio Recife—Rio, para grande satisfação da tripulação que tinha então oportunidade de rever a família e amigos, embora por poucos dias.

Enquanto aguardavam novo comboio, os caças ficavam na Base Naval de Natal, comandada pelo ilustre Almirante Ary Parreiras e onde oficiais como Arnaldo Jannuzzi, Paulo Jardim, Jair Toscano de Brito faziam milagres na manutenção dos navios.

Acostumados com a clássica *avareza* dos nossos depósitos de suprimentos, descontávamos *nosso complexo* em Trinidad, onde, com toda facilidade, o navio era abastecido completamente, inclusive com muitos produtos ainda não existentes em nosso comércio. Tudo era muito apreciado, mas os quinze dias de volta, com vento e mar pela proa talvez fossem um preço um tanto exagerado para essas pequenas facilidades.

O APARELHO DE SOM

O principal equipamento do caça para a detecção de submarino era o aparelho de som, mais comumente conhecido como sonar, e que por isso merece uma referência especial. Compunha-se o sonar de um projetor insta-

lado por fora do casco, próximo da proa, junto à quilha e preso a uma haste que o içava e arriava. Dentro do projetor um dispositivo especial, ao receber uma carga elétrica, emitia um sinal de alta frequência, muito parecido com o pio da araponga. Esse sinal era concentrado num feixe sonoro que se propagava no meio líquido. No passadiço ficava o receptor de ecos e o mecanismo que dava movimento de conreira ao projetor. Assim o marinheiro de serviço, através de um volante, ia girando o projetor, dando um *ping* (sinal de emissão) a cada cinco graus de conreira, realizando dessa forma uma espécie de *varredura* sonora. Se as ondas emitidas encontrassem em seu caminho, um obstáculo, (fosse um submarino, um alto fundo, um peixe de grande porte ou mesmo a turbulência provocada pela explosão de bombas de profundidade), elas se refletiam e voltavam ao projetor como se fosse um eco. Pela análise das características de uma série de ecos, podia-se concluir qual a natureza do obstáculo: se era ou não um submarino e portanto da conveniência de atacá-lo ou não. Não era tarefa fácil fazer essa distinção devido a muitos outros ruídos parasitas que eram também recebidos juntamente com o eco do obstáculo. Quanto menos perturbadas estivessem as águas melhor seria a recepção. Por esse motivo, era tática recomendada atacar inicialmente com os foguetes de proa, pois esses só explodiam por percussão direta, não provocando nenhuma alteração no meio líquido, caso não atingissem o alvo.

Os navios de escolta, de acordo com o número de navios comboiados e o valor das respectivas cargas, recebiam um setor de vigilância mais amplo ou mais restrito. Os navios ziguezagueavam segundo planos preestabelecidos, mas sempre dentro dos correspondentes setores. As comunicações entre os escoltas, por natural precaução, eram feitas de preferência por rádio em ondas VHF, de pequeno alcance, ou por

holofotes, com luz dirigida de maneira que só o navio receptor poderia vê-la.

É interessante ressaltar aqui como a natureza humana se adapta às piores circunstâncias, por mais desconfortáveis que sejam. Nada havia mais incômodo na vida de bordo do que aquele *ping* emitido praticamente a cada dez segundos. Aparentemente ninguém mais o ouvia. Entretanto, quando por qualquer razão o *ping* não saía na cadência habitual da varredura, todos imediatamente se alertavam e ficavam na expectativa de alguma emergência.

O mesmo acontecia quando se recebia um eco. No mesmo instante a tripulação, tensa, esperava que outros *pings*, emitidos na mesma direção identificassem o alvo como submarino ou não. Se houvesse qualquer dúvida soava imediatamente o sinal de *postos de combate*.

Muitos poderão achar que foram poucos os submarinos detectados e afundados, mas ninguém será capaz de avaliar quantas vidas e cargas preciosas foram poupadas devido à vigilância dos nossos caças. A história registra que foram perdidos apenas dois navios entre os 3 164 mercantes comboiados, e não foram poucas as vezes em que, pouco antes da partida, recebíamos informação de que submarinos tinham sido plotados em nossa derrota.

Apesar das viagens e exercícios contínuos — muitas vezes fazíamos 25 dias de mar em um mês — era muito elevado o moral das tripulações. Havia um sadio espírito de competição e um senso ainda maior de ajuda mútua.

Ao escrever estas notas, vem-me à lembrança a soma enorme de sacrifícios sofridos naquelas longas travessias, mas, se pudesse voltar à juventude, embarcaria novamente, com muita satisfação, no saudoso Caça-Submarino *Goiana*.

E tenho certeza de que assim o fariam todos os colegas com quem convivi naqueles distantes tempos.