

# A MARINHA E O BICENTENÁRIO DA INDEPENDÊNCIA\*

ARMANDO DE SENNA BITTENCOURT\*\*  
Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>-EN)

---

## SUMÁRIO

### Introdução

O marco inicial da Revolução Brasileira – 9 de janeiro de 1822 (O Dia do Fico)

A Independência – Grito do Ipiranga – 7 de setembro de 1822

Designação do Ministro da Nova Marinha – 28 de outubro de 1822

Partida da Esquadra para a Guerra da Independência – 1<sup>o</sup> de abril de 1823

Término da luta na Bahia – 2 de julho de 1823

Adesão do Maranhão à Independência – 28 de julho de 1823

Adesão do Pará à Independência – 15 de agosto de 1823

Considerações finais

Anexo – Os britânicos que se destacaram na Guerra da Independência

## INTRODUÇÃO

As comemorações do Bicentenário da Independência estão próximas. Para a Marinha do Brasil há muito o que comemorar e festejar. A Força foi essencial para que a Independência se propagasse para todo o território de colonização por-

tuguesa na América e para que o Brasil se tornasse um país de dimensões quase continentais, a maior herança que os brasileiros receberam de seus antepassados.

O Bicentenário poderá se estender a vários acontecimentos anteriores e posteriores ao 7 de setembro de 1822, que culminaram com a consumação, em 1823,

---

\* As principais fontes utilizadas para a parte histórica deste texto foram os capítulos do Professor Brian Valle no Terceiro Volume, Tomo1, da *História Naval Brasileira* (Referências 8 e 9).

\*\* M.Sc. em Naval Architecture (Universidade de Londres); membro efetivo do IHGB e membro da Academia de Marinha de Portugal e de outras instituições congêneres no País e no exterior. Na Marinha do Brasil, foi diretor de Engenharia Naval e, já na Reserva, diretor do Patrimônio Histórico e Documentação.

da Independência em todo o território nacional, o que ficou assegurado, mais tarde, com o reconhecimento por Portugal, em 1825. Neste artigo enfatizam-se os acontecimentos mais relevantes da participação da Marinha na Independência e sugerem-se datas para comemorá-los. Cabe destacar que foi em 1823 que ocorreram os feitos mais importantes da participação da Marinha.

A Independência do Brasil resultou de uma sequência incrível de acontecimentos. O primeiro deles foi a transmigração da administração do Reino de Portugal para o Brasil, durante as Guerras Napoleônicas, com o propósito de escapar da invasão francesa do território português europeu. Era um plano antigo, mas ousado, cuja realização com segurança, em 1807/1808, somente foi possível com a vitória do Almirante Nelson na Batalha de Trafalgar, em 1805, que deu aos aliados britânicos o domínio dos mares. A transmigração possibilitou a continuidade da existência, com soberania, de Portugal e de seu império colonial.

Quando o Príncipe Regente D. João chegou ao Brasil, em 1808, decretou a Abertura dos Portos a todas as nações amigas, iniciando um processo de independência econômica da colônia, que tirava de Portugal o monopólio do comércio com o Brasil.

O território brasileiro naquela época não podia ser considerado como contínuo, pois a maior parte das regiões em que houvera colonização portuguesa estava isolada por terra, por falta de estradas ou de boas estradas. A principal comunicação entre elas se fazia por mar ou pelos rios, daí se dizer que o Brasil assemelhava-se “a um arquipélago”. Foi a presença de um governo legítimo e forte, centralizado no Rio de Janeiro, detentor de um Poder

Marítimo, que garantiu, então, a coesão das províncias brasileiras e evitou que houvesse um desmembramento do território, semelhante ao que ocorreu nos vice-reinados espanhóis da América na mesma época. Pouco havia o que contribuísse para essa unidade: o Grande Norte, formado por Maranhão, Piauí, Pará e Amazonas, se comunicava mais facilmente com a Europa do que com o Rio de Janeiro, devido ao regime de ventos do Oceano Atlântico; o Nordeste, que tivera sua formação baseada na agroindústria açucareira, tinha fortes interesses e identidade regionais; e o Sul convivia com a proximidade de territórios de cultura espanhola, onde ocorriam frequentes disputas que nem sempre respeitavam fronteiras.

Depois da Abertura dos Portos, outros decretos de D. João foram progressivamente modificando a condição do Brasil, que passou de Colônia para Reino Unido em 1815. A situação de Reino Unido, com liberdade de comércio com o exterior, maior autonomia e segurança, era do agrado da maioria dos habitantes do Brasil. O que mais tarde trouxe insatisfação suficiente para criar uma revolta foram as iniciativas do Governo Liberal português, que se formou após a Revolução do Porto de 1820, para fazer com que o Brasil retornasse à condição de colônia. Esse retorno a uma condição anterior, restaurando o monopólio para compensar o empobrecimento do território português europeu com a guerra e as ocupações estrangeiras, como desejavam os que representavam esse Governo Liberal, era, de fato, totalmente inaceitável para a maioria dos brasileiros e portugueses que aqui viviam. Valia a pena assumir o elevado risco de uma “Revolução Brasileira”<sup>1</sup>, fosse por interesse próprio ou patriotismo, para tornar o Brasil independente.

1 Revolução Brasileira – termo adotado pela Referência 9.

Em 1821, o Rei D. João VI se viu obrigado a retornar à Europa. Deixou governando o Reino do Brasil o príncipe herdeiro do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, D. Pedro.

### O MARCO INICIAL DA REVOLUÇÃO BRASÍLICA – 9 DE JANEIRO DE 1822 (O DIA DO FICO)

O princípio do agravamento da crise com Portugal ocorreu quando, em 9 de janeiro de 1822, o Príncipe D. Pedro decidiu desobedecer à ordem que recebera das Cortes para retornar à Europa, permanecendo no Brasil. Esse episódio ficou conhecido como “O Dia do Fico”.

Fracassaram os esforços do governador das Armas do Rio de Janeiro, Tenente-General Jorge de Avellez de Souza Tavares, para que essas ordens fossem cumpridas. Avellez chegou a ocupar com suas tropas o Morro do Castelo, mas D. Pedro reagiu prontamente, obrigando-o a se retirar para a Praia Grande, do outro lado da Baía de Guanabara. Em seguida, em 8 de fevereiro, D. Pedro, a bordo da fragata *União*, intimou Avellez a deixar o Brasil, embarcando este e as tropas que eram fiéis aos interesses do Governo de Portugal em navios afretados pelo próprio Príncipe, com destino à Europa.

Para comboiar essa frota, o Príncipe designou dois navios de guerra – comandados por oficiais portugueses, seus leais aliados –, as Corvetas *Maria da Glória* (comandante Capitão de Mar e Guerra Diogo Jorge de Brito) e *Liberal* (comandante Capitão-Tenente José Ber-

nardino Correia de Campos). Dois dos transportes, porém, escaparam da escolta durante a viagem e rumaram para Salvador, reforçando as tropas fiéis às Cortes portuguesas, que lá permaneciam.

É importante observar que alguns dos comandantes de navios da Marinha de Portugal que estavam no Brasil decidiram apoiar o Príncipe D. Pedro e acatar prioritariamente suas ordens. Houve, portanto, uma fase anterior à Independência e à formação da Marinha do Brasil em que uma parcela da Marinha de Portugal aderiu à causa do Príncipe D. Pedro durante seu conflito com as Cortes portuguesas<sup>2</sup>. Configurava-se, portanto, uma revolução dentro do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, a Revolução Brasílica, em que o inimigo eram as Cortes, que detinham o poder e governavam, e não Portugal e seu rei<sup>3</sup>.

A tentativa seguinte de fazer D. Pedro regressar ocorreu em março de 1822, por meio da Força Naval comandada pelo Chefe de Divisão<sup>4</sup> Maximiliano de Sousa. Ao chegar ao Rio de Janeiro, os navios de Maximiliano foram mantidos sob a ameaça dos canhões das fortalezas e da fragata *União* e as tropas foram impedidas de desembarcar. Somente lhe restou a alternativa de obedecer ao Príncipe, partindo de volta. Deixou, no entanto, no Brasil uma fragata, a *Real Carolina*, que passou ao servir D. Pedro.

A presença do príncipe herdeiro no País, seu desentendimento com o governo de Portugal e sua concordância em assumir a liderança da revolta dos habitantes do Brasil, apesar dos riscos pessoais que corria, deu legitimidade ao movimento,

2 Da Marinha de Portugal, formou-se a Marinha do Brasil (Referência 1).

3 O próprio Cochrane estranhou essa peculiaridade, que percebeu ao chegar ao Brasil, em 1823.

4 Posto que atualmente corresponde ao de comodoro, existente em outras Marinhas (almirante “de uma estrela”), mas inexistente no Brasil.

pois não se tratava de um simples aventureiro, que pouco ou nada tinha a perder e, sem dúvida, sua legitimidade foi importante para manter a unidade do grande território nacional brasileiro.

Havia, porém, no Brasil comandantes e tropas leais ao Governo português, principalmente na Bahia e na Cisplatina, mas também nas províncias do Pará, Maranhão e Piauí. Na Bahia, havia luta desde fevereiro de 1822, resultante da reação violenta à substituição do governador das Armas, que era nascido no Brasil, pelo Brigadeiro Inácio Luís Madeira de Melo, fiel às Cortes portuguesas. As tropas de Madeira de Melo lograram consolidar, por meio da força, sua posição em Salvador, mas os rebeldes conseguiram dominar o interior da província, estabelecer um Governo Provisório em Cachoeira e organizar uma milícia de cerca de 10 mil homens, sem experiência nem liderança militar adequadas para enfrentar tropas profissionais.

No Rio de Janeiro, D. Pedro formou um governo chefiado por José Bonifácio de Andrada e Silva. Passou, em seguida, a enviar reforços para seus aliados baianos. Com essa finalidade, partiu do Rio para a Bahia, em julho de 1822, uma Força Naval sob o comando do Chefe de Divisão Rodrigo de Lamare. Compunham essa força a Fragata *União*, as Corvetas *Maria da Glória* e *Liberal* e o Brigue *Reino Unido*. Levava tropas leais ao Príncipe e ao General Pierre Labatut, que deveria assumir o comando das ações em terra na Bahia.

Para cumprir sua missão, a Força Naval brasileira teria que enfrentar a Força Naval portuguesa, comandada pelo Chefe de Divisão João Félix Pereira dos Campos. Prontamente, a Força portuguesa saiu da Baía de Todos os Santos, com o propósito de impedir o desembarque das tropas revoltosas. De Lamare, no entanto, antes do

combate foi surpreendido por uma revolta de marinheiros em seus navios. Eles se negavam a lutar contra seus compatriotas portugueses. Provavelmente, ninguém havia perguntado a esses marinheiros, em sua quase totalidade nascidos em Portugal, de que lado estavam. Eles faziam parte da tripulação dos navios e deviam obediência aos respectivos comandantes; era só o que importava. Porém os marinheiros, que efetivamente eram da Marinha de Portugal, viam com desgosto se envolver em uma situação em que estariam contra sua própria Marinha. Isso poderia lhes causar sérias punições no futuro, ou mesmo vinganças pessoais, por terem ferido ou matado patrícios seus. As razões políticas ou econômicas que motivavam os oficiais pouco lhes importavam.

Devido à desconfiança que passou a depositar nas guarnições de seus navios, De Lamare evitou o combate e desembarcou Labatut, e os reforços que transportava em Alagoas, de onde tiveram que alcançar a Bahia caminhando por terra. Decidiu, em seguida, retornar ao Rio de Janeiro com sua Força Naval.

## A INDEPENDÊNCIA – GRITO DO IPIRANGA – 7 DE SETEMBRO DE 1822

Em 7 de setembro de 1822, D. Pedro proclamou a Independência, formalizando sua intenção de separar o Brasil de Portugal. Mas o Grito do Ipiranga, tal como ocorreu, foi somente um marco histórico; era necessário propagá-lo por meio de uma guerra de independência, que foi tão sangrenta quanto as de vizinhos sul-americanos.

Tornou-se óbvia a necessidade de formar uma Marinha forte e aguerrida, que fosse capaz de projetar poder em todo o território de colonização portuguesa na

América, transportando tropas e suprimentos, evitando que o inimigo recebesse reforços, principalmente por meio de bloqueio dos locais onde houvesse resistência, e mostrando frequentemente sua presença para manter o ânimo em terra elevado.

## **DESIGNAÇÃO DO MINISTRO DA NOVA MARINHA – 28 DE OUTUBRO DE 1822**

O Capitão de Mar e Guerra Luís da Cunha Moreira, nascido no Brasil, foi nomeado, por decreto de 28 de outubro de 1822, assinado por D. Pedro, ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha. Era um bom oficial, que ganhara sua experiência na Marinha portuguesa, combatendo nas Guerras Napoleônicas, no Hemisfério Norte. Ele também participara, após a chegada da Família Real ao Brasil, da ocupação de Caiena (1809) e da anexação da Província Cisplatina (1817). Tinha pela frente, no entanto, a administração da nova Marinha, onde se destacava a tarefa logística de organizar o abastecimento e a manutenção de uma Esquadra, dando-lhe condições para cumprir sua importante missão. Contava, porém, com recursos financeiros muito precários para isso.

Após a aclamação de D. Pedro I como Imperador do Brasil, em 1º de dezembro de 1822, juraram fidelidade a ele vários oficiais que serviam à Marinha de Portugal, dos quais nove capitães de mar e guerra, 21 capitães de fragata, 18 capitães-tenentes, 15 primeiros-tenentes e 28 segundos-tenentes. Dos 22 guardas-marinha, regressaram oito para Portugal, e dos 39 aspirantes, regressaram 22 (6:94).

Estabeleceu-se, assim, o núcleo inicial da oficialidade da Marinha do Brasil. Diversos desses oficiais se destacaram, mais tarde, na História Naval brasileira, independentemente de terem nascido no Brasil ou em Portugal.

A Marinha que então se formou também herdou navios e várias das instituições criadas pela Marinha de Portugal<sup>5</sup>. Destacam-se: a Academia Real de Guardas-Marinha, fundada em 1782 como Companhia Real de Guardas-Marinha, futura Escola Naval brasileira, que veio em 1808 e permaneceu no País após o regresso de D. João VI; parte da Brigada Real de Marinha, atual Corpo de Fuzileiros Navais, que comemora sua criação em 1808, estabelecendo simbolicamente como seu início no Brasil a data em que desembarcou; e os arsenais já existentes antes da Independência, capazes de realizar a manutenção dos navios, e alguns deles com capacidade para construir novos – a maior parcela, portanto, do apoio logístico essencial para que se mantivesse a Esquadra operando.

Adquiriram-se navios para reforçar o Poder Naval brasileiro, inclusive com a ajuda de uma subscrição nacional, e se repararam os navios existentes, o que contou com grande empenho de D. Pedro, que frequentemente visitava o Arsenal da Corte, no Rio de Janeiro.

O recrutamento de pessoal para a Marinha no Brasil – que tinha uma população de aproximadamente 4,5 milhões de habitantes, nessa época – dificilmente poderia obter bons resultados a curto prazo, pois havia pouquíssimas pessoas experientes no País para serem recrutadas como marinheiros. Maria Graham, uma

---

5 Além de tudo isso, o Brasil considera, oficialmente, que o seu Comando da Marinha teve como origem o Alvará de 28 de julho de 1736, do Rei D. João V, que instituiu, entre outras, a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos.

famosa viajante que passou a morar no Rio de Janeiro em 1823, viúva de um oficial da Marinha Real britânica e filha de um almirante (Lorde Dundas), tornou-se uma valiosa testemunha dos acontecimentos dessa época no Brasil. Havia, conforme ela relata em seu diário, uma grande dificuldade para recrutar tripulantes para a nova Marinha (5:263, 264). Não se confiava, portanto, nos portugueses (inclusive nos oficiais), porque alguns permaneceram no Brasil por conveniência e tinham reservas quanto a lutar contra seus compatriotas. Era preciso, portanto, contratar estrangeiros experientes, que dessem profissionalismo e agressividade à Marinha, mesmo que por ganância.

Prevedo a necessidade de realizar esse recrutamento e adquirir armas e materiais no exterior, já em 12 de agosto de 1822, antes da Independência, um decreto assinado por José Bonifácio e rubricado por D. Pedro designou Felisberto Caldeira Brandt, futuro Marquês de Barbacena, como o encarregado de Negócios do Brasil junto à Sua Majestade britânica. Esse foi um ato transgressor da formalidade diplomática, pois o Brasil ainda era, oficialmente, um dos componentes do Reino Unido com Portugal nessa data. Surtiu efeito, no entanto, e se manteve após o 7 de setembro, apesar de o Governo britânico ser um tradicional aliado de Portugal, pelo elevado prestígio social de que gozava Caldeira Brandt na Inglaterra, por sua amizade pessoal com o Primeiro-Ministro britânico Canning e pelo lado pragmático dos britânicos, pois havia vantagens econômicas para continuar comerciando diretamente com o Brasil. Caldeira Brandt pôde, então, adquirir

armamento e materiais na Inglaterra e também contratar, por ordem do governo brasileiro, oficiais e marinheiros europeus para a Marinha do Brasil, principalmente britânicos que estavam a “meio soldo” com o término das Guerras Napoleônicas. A perspectiva de uma longa paz, que já se vislumbrava para o futuro, não lhes trazia boas oportunidades de aventuras lucrativas<sup>6</sup>. Outras possíveis fontes de pessoal foram as Marinhas mercantes europeias. Deu-se um “jeito” nos contratos, constando neles que os marinheiros seriam agricultores e os oficiais, feitores.

Não foi possível enviar recursos financeiros para Caldeira Brandt, mas isso não o impediu de agir, usando seu próprio dinheiro, o de amigos e o crédito que era capaz de obter no exterior. Recrutou um total de cerca de 550 estrangeiros para a Marinha brasileira, a maioria britânicos. Alguns deles, após a Guerra da Independência, ficaram, fizeram carreira na Marinha do Brasil e prestaram serviços relevantes. Uns até chegaram, por merecimento, a postos de oficiais gerais no serviço ativo.

Em 10 de novembro de 1822, partiram do Rio de Janeiro para Montevidéu sete navios brasileiros sob o comando de David Jewett – oficial norte-americano contratado –, para retirar as tropas portuguesas que mantinham a Província Cisplatina leal a Portugal. Quando lá chegaram, essas tropas se negaram a embarcar, preferindo manter a posição contrária à Independência do Brasil.

Depois de regressar ao Rio de Janeiro, no início de 1823, os navios de Jewett seguiram para Alagoas com mais reforços para as forças brasileiras que combatiam os portugueses na Bahia. Esses primeiros

6 Na época, a legislação previa o direito da participação dos comandantes de navios e das tripulações no valor das presas feitas nas guerras. Essa possibilidade de vantagens financeiras também servia como propaganda para o recrutamento de voluntários para as tripulações.

navios em condições operativas<sup>7</sup> da Marinha do Brasil eram: as Fragatas *União* (depois rebatizada com o nome de *Piranga*) e *Real Carolina* (depois *Paraguçu*); as Corvetas *Maria da Glória*, *Liberal* (ex-*Gaivota*) e *Caboclo* (ex-*Maipu*, adquirida por D. Pedro de David Jewett); e os Brigues-Escuna *Real Pedro* (manteve o nome que tinha na Marinha de Portugal) e *Leopoldina* (ex-*Reino Unido*, depois *Cacique*). Mais tarde, a eles se juntaram a Nau *Pedro I* (ex-*Martins de Freitas*); a Fragata *Niterói* (ex-*Sucesso*); o Brigue *Guarani* (ex-*Nightingale*, adquirido em 1823 de Brown Watson); e as Escunas *Atalanta* (adquirida por Labatut em Salvador), *Real* e *Rio da Prata* (adquirida em Montevidéu pelo Barão de Laguna). Havia também mais oito escunas no Rio da Prata, quatro no Rio de Janeiro (*Leopoldina*, *Independência ou Morte*, *Carlota* e *Catarina*) e 12 transportes e canhoneiras.

D. Pedro e José Bonifácio sabiam que guerras precisavam ser resolvidas no menor período de tempo possível. Conflitos que se prolongam podem levar a resultados indesejáveis. Era preciso designar para comandar a Esquadra brasileira alguém capaz de prover à Marinha agressividade e eficácia. Convidou-se, então, Alexander Thomas Cochrane (1775-1860), por sugestão de Caldeira Brandt em carta para José Bonifácio.

Cochrane ficara famoso por seus feitos nas Guerras Napoleônicas, servindo como comandante de pequenos navios e fragatas na Marinha Real britânica; sua fama chegou ao conhecimento do próprio Napoleão. Era brilhante no mar, um grande tático, criativo e destemido. Alguns de seus feitos, nessa fase de sua vida, constam da historiografia naval britânica

e até passaram para a ficção nos romances de Patrick O'Brian. Um dos livros de O'Brian que foi adaptado para o cinema em 2003 resultou no filme *Mestre dos Mares – o lado mais distante do mundo*.

Existe uma farta documentação primária e secundária que comprova as boas qualidades de Cochrane e também suas ações criticáveis. Uma fonte interessante é o livro *The Royal Navy day by day*, de A. B. Sainsbury, publicado na Inglaterra, que relaciona as efemérides da Marinha Real britânica, apontando os acontecimentos importantes do passado dia a dia. O destaque referente ao Almirante Cochrane chama a atenção para seus feitos notáveis e também para fatos desabonadores de sua conduta, como o hábito de frequentemente criticar o governo de seu país e a ocasião em que, sendo membro do Parlamento, se opôs ao voto de agradecimento ao comandante da Força Naval da qual seu navio fizera parte, por ele não ter sabido aproveitar as vantagens obtidas com a vitória no combate, para perseguir o inimigo. Cita também a multa e a prisão resultante de seus negócios na Bolsa de Valores. O livro *The Command of the Ocean – A naval history of Britain, 1649-1815*, escrito por um importante historiador naval britânico atual, o professor N. A. M. Rodger, é ainda mais contundente, apontando Lord Cochrane não somente como obsessivo com relação à discussão do valor das presas, mas também como tendo uma má reputação, que, segundo esse autor, culminou, em 1815, com suas já citadas condenação e prisão por ter participado de fraude na Bolsa da Valores, o que acabou com a primeira parte de sua carreira na Marinha Real britânica. Existem, no entanto, autores que o inocentam no caso da Bolsa

7 Outros estavam em manutenção, inclusive passando por reparações. Não estavam prontos ainda para sair ao mar e combater.

de Valores, embora ele tenha lucrado negociando ações na ocasião dessa fraude.

Expulso da Marinha Real britânica, Cochrane tornou-se um aventureiro internacional. No momento do convite brasileiro, ele estava no Chile, onde comandara com êxito as forças navais chilenas contra os espanhóis nas lutas da independência daquele país. Era muito competente, tinha grandes qualidades, e sua escolha, sem dúvida, gerou bons resultados, pois em oito meses resolveu satisfatoriamente para o Brasil o conflito no mar. Ele exerceu inclusive uma influência positiva, inculcando agressividade em combate nos jovens oficiais brasileiros que iniciavam suas carreiras na Marinha e que, mais tarde, foram importantes para garantir os interesses nacionais, durante o período do Império.

Cochrane chegou ao Rio de Janeiro no dia 13 de março de 1823, a bordo do *Brigue Colonel Allen*. Trouxe do Chile quatro de seus oficiais, entre eles John Pascoe Grenfell, que, depois da Guerra da Independência, permaneceu na Marinha do Brasil. Veio também no mesmo navio Maria Graham, que era amiga de Cochrane e tinha por ele uma grande admiração. Em seu diário, Maria registrou que, nesse dia em que chegou ao Rio, continuava na Bahia a luta contra as tropas portuguesas comandadas pelo General Madeira de Mello. Relatou também que: a *Nau Pedro I*, que ela diz estar armada com 73 peças<sup>8</sup>, havia terminado seus reparos no dia anterior; a *Fragata Real Carolina* estava com a tripulação incompleta; a *Fragata Piranga*, comandada por David Jewett, precisava

reparar o revestimento de cobre do casco; a *Fragata Niterói*, comandada pelo inglês John Taylor (de quem ela não gostava), era “pesada” (lenta); e a *Maria da Glória*, comandada por Teodoro Beaurepaire<sup>9</sup>, era uma “bela corveta” (4:263).

Cochrane assumiu o comando da Esquadra em 21 de março, como primeiro-almirante da Marinha do Brasil, o que lhe dava precedência sobre todos os outros, e içou seu pavilhão na *Nau Pedro I*. O cargo de primeiro-almirante, evidentemente, fora inventado para resolver um impasse na negociação de sua contratação<sup>10</sup>.

### **PARTIDA DA ESQUADRA PARA A GUERRA DA INDEPENDÊNCIA – 1º DE ABRIL DE 1823**

No dia 1º de abril de 1823, de sua casa no Outeiro da Glória, Maria Graham viu navios da Força Naval comandada pelo Almirante Cochrane – a *Nau Pedro I*, a *Fragata Piranga*, as *Corvetas Liberal* e *Maria da Glória* e os *Brigues Real Pedro* e *Guarani* – saírem a barra do Rio de Janeiro, com a Fortaleza de Santa Cruz salvando, tendo como destino a Bahia. Era o amanhecer, após uma noite chuvosa. O imperador e a imperatriz estavam a bordo para participar da saída e somente desembarcaram fora da barra. Ela nos descreve a cena: “... o Sol rompeu por detrás de uma nuvem, e o jorro de luz amarela e brilhante desceu sobre o mar por trás dos navios. Parecia então que eles flutuavam

8 A *Pedro I*, originalmente a *Martins de Freitas*, da Marinha de Portugal, construída na Bahia, foi a primeira nau que saiu do Rio Tejo na frota da transmigração, em 1807. Era, em seu projeto, armada com 64 canhões. Dos 73 relatados por Maria, provavelmente alguns adicionais eram *caronades*, canhões de cano curto e pequeno alcance, mas de calibre respeitável, muito útil naquela época para artilhar navios mercantes e suplementar a artilharia de navios de guerra.

9 Francês que servia anteriormente na Marinha de Portugal e veio em 1808. Fez carreira na Marinha do Brasil. 10 Não queria almirantes hierarquicamente superiores a ele, mas um dos impasses era o soldo que lhe seria pago, que negociara superior ao que os outros almirantes recebiam.



na glória...” (4:267). Ela assistiu a um dos acontecimentos fundamentais da história do Brasil, a partida da Força que garantiria a unidade nacional de todo o território de colonização portuguesa na América – que ela, Maria, como a maioria dos estrangeiros, não acreditava ser duradoura, mas que, apesar de tantas vezes ameaçada na história do Brasil, persiste até os dias de hoje.

Durante a viagem para a Bahia, Cochrane aproveitou o tempo para exercitar as tripulações em exercícios de tiro, manobras e outros afazeres de bordo. Procurou também conhecer melhor a oficialidade e comandantes dos outros navios, convidando-os inclusive para jantar na *Pedro I*. O exemplo de Nelson, que conhecera na Marinha britânica, deve ter lhe ensinado que era importante criar em seus oficiais um sentimento de irmandade, transformando-os em um *band of brothers*.

Sua fama precedeu sua chegada à Bahia, e a Força Naval portuguesa, abandonando os planos de um bloqueio que pretendia fazer ao Rio de Janeiro, saiu ao mar para encontrá-lo. Na manhã de 4 de maio de 1823, as forças navais se avistaram. Cochrane investiu com a *Pedro I*, procurando “cortar a linha de batalha” inimiga. Obteve sucesso inicialmente, mas os marinheiros portugueses que guarneciam os navios brasileiros se amotinaram<sup>11</sup>, não abastecendo de pólvora a artilharia. Os outros navios brasileiros, com esse mesmo problema a bordo, evitaram engajar em combate o inimigo. Cochrane viu-se obrigado a bater em retirada, sinalizando à sua Força Naval que rumasse para o Sul.

Os portugueses não aproveitaram essa vitória e logo desistiram de perseguir os brasileiros. Perderam a oportunidade de ao menos apresarem os navios mais lentos.

Avizinhava-se uma forte tempestade, que caiu durante a noite.

Cochrane rumou para Morro de São Paulo, onde, em uma enseada, estabeleceu sua base de operações. O conceito que formou do estado de aprestamento dos navios, de seus oficiais originários de Portugal, à exceção dos “de caráter conhecido”, e de seus marinheiros portugueses foi péssimo. Mas não desistiu, substituiu os marinheiros pouco confiáveis da *Pedro I* e da *Maria da Glória*, que seguiram presos para o Rio de Janeiro; transferiu artilharia adicional para seu navio e partiu com esses dois navios para bloquear Salvador e apresarem navios mercantes que demandavam o porto. Com isso, começou a prejudicar o abastecimento por mar dos inimigos.

Por terra, as tropas brasileiras já haviam cercado Salvador. Na Baía de Todos os Santos, uma flotilha de saveiros e outras embarcações, a Flotilha Itaparicana, organizada pelo capitão dos Portos, João de Oliveira Bottas, também impedia que os portugueses recebessem mantimentos. A situação das forças de Madeira de Melo foi se tornando muito difícil.

Enquanto isso, o Ministro Cunha Moreira providenciou para que a base da Força Naval brasileira, em Morro de São Paulo, fosse abastecida por mar e enviou também para lá os marinheiros e oficiais recém-recrutados na Europa e novos navios. Isso possibilitou que se fosse intensificando o bloqueio naval de Salvador, que acabou impedindo totalmente o recebimento de recursos.

## **TÉRMINO DA LUTA NA BAHIA – 2 DE JULHO DE 1823**

Em 2 de julho de 1823, a Força Naval portuguesa, com 17 navios de guerra e

<sup>11</sup> Novamente, eles se negavam a combater a Marinha de Portugal.

comboiando mais de 70 navios mercantes, transportando as tropas, deixou Salvador. O Exército brasileiro comandado pelo Coronel José Joaquim de Lima e Silva – tio do futuro Duque de Caxias – ocupou os fortes e a cidade. A Bahia comemora, desde então, o 2 de julho como a data de sua independência.

Iniciou-se a perseguição pelos navios brasileiros. Fazendo investidas à noite, para manter o inimigo acossado, apresavam os navios portugueses que se separavam do comboio. Capturaram assim 16 navios e 2 mil soldados.

Percebendo que o inimigo permanecia rumando para a Europa, Cochrane resolveu voltar sua atenção para o Maranhão, que ainda não aderira à Independência. Deu ordens para que somente a Fragata *Niterói*, comandada por John Taylor, prosseguisse acompanhando o inimigo, para garantir que ele não retornasse, de surpresa, para qualquer parte do Brasil. Decidiu, em seguida, rumar só com a *Pedro I* para São Luís.

Em linguagem marinheira, a *Niterói* passou a “fazer sombra” à Força inimiga. Exerceu essa tarefa, que é típica de uma fragata, até avistar a costa de Portugal e somente regressou ao Brasil em 9 de novembro de 1823. Durante sua missão, apresou 18 navios portugueses que se atrasaram. É interessante observar que o jovem Joaquim Marques Lisboa, futuro Almirante Tamandaré, que recentemente ingressara na Marinha como voluntário, participou dessa aventura, exercendo a função de ajudante de navegação.

## **ADESÃO DO MARANHÃO À INDEPENDÊNCIA – 28 DE JULHO DE 1823**

No Maranhão, as forças terrestres brasileiras já dominavam o interior da

província. Permaneciam sob o controle de Portugal apenas as cidades de São Luís e Caxias e os distritos de Alcântara e Guimarães. O comandante de Armas português, General Agostinho Antonio de Faria, insistia em permanecer.

No dia 26 de julho, a *Pedro I* aproximou-se de São Luís com a bandeira britânica hasteada. Quando o Brigue *Infante D. Miguel*, da Marinha de Portugal, chegou próximo, Cochrane mandou trocar a bandeira pela brasileira. Ameaçado pelos canhões da nau, só restou a esse brigue se render.

Em seguida, Cochrane utilizou o comandante português do *Infante D. Miguel* para levar suas mensagens para a Junta Governante e para o comandante de Armas de São Luís. As mensagens informavam basicamente que as forças do imperador do Brasil haviam libertado a Bahia e que agora seria a vez de o Maranhão “gozar igual liberdade”, que as forças de Sua Majestade estavam prontas para “desembainhar suas espadas pela mesma justa causa” no Maranhão e que ele, Cochrane, tinha sob seu comando, fora da vista, navios e tropas que tornavam a resistência inútil. Diante dessa ameaça, a Junta e os comandantes militares reuniram-se em 27 de julho, concluindo que, diante do bloqueio naval e de forças superiores às suas, resolviam aderir à Independência. A independência no Maranhão foi então proclamada formalmente pela Junta e pela Câmara da cidade no dia seguinte, 28 de julho de 1823.

Logo Cochrane tratou de embarcar as tropas portuguesas nos navios-transporte que estavam em São Luís e fez com que partissem imediatamente para a Europa, antes que os portugueses suspeitassem que haviam sido enganados.

Aproveitando que tinha a posse do Brigue *Infante D. Miguel*, rebatizou-o

com o nome de *Maranhão*, substituiu sua tripulação, designou como seu comandante o Capitão-Tenente John Pascoe Grenfell e deu-lhe a missão de seguir para Belém do Pará, a fim de repetir o feito da *Pedro I* em São Luís, fazendo com que o Pará – e consequentemente toda a Amazônia – aderisse à Independência do Brasil.

Seguiram-se as eleições para a Junta Provincial do Maranhão e dificuldades políticas e hostilidades contra os comerciantes e funcionários de origem portuguesa. Cochrane procurou apaziguar, mas sem grande êxito. Por outro lado, apossou-se, como presas, dos navios inimigos que estavam no porto, inclusive de 16 mercantes e suas cargas, e fez muitas outras exigências. Em sua interpretação, todas as mercadorias e o dinheiro referente à administração anterior, portuguesa, também pertenciam à tripulação da *Pedro I*, como presa de guerra. Estava, sem dúvida, exagerando, mas, segundo a legislação vigente à época, “as presas legítimas, conquistadas por belonaves, em tempos de guerra são propriedades de seus captores” (7: 110). Cabe observar que a motivação de Cochrane e dos estrangeiros contratados não era patriotismo ou fidelidade à causa de D. Pedro.

Evidentemente, as reivindicações causaram repulsa aos maranhenses. Cochrane não havia conquistado São Luís e quase toda a província já estava nas mãos de revoltosos; sua chegada e seu estrategema permitiram expulsar as tropas portuguesas que impediam que os patriotas aderissem à Independência, o que, em seguida, fizeram voluntariamente. Assim, ele não é festejado no Maranhão.

Por ter conseguido a adesão da província, Cochrane recebeu, mais tarde, de D. Pedro I o título de Marquês do Maranhão.

## ADESÃO DO PARÁ À INDEPENDÊNCIA – 15 DE AGOSTO DE 1823

No Pará, o comandante das Armas portuguesas, Brigadeiro José Maria de Moura, com suas tropas, mantinha a província fiel às Cortes. Contava com o apoio dos comerciantes portugueses de Belém e de outras cidades da província. Havia, porém, brasileiros que tinham conhecimento da propagação da Independência, e se manifestavam favoravelmente a ela por panfletos, pelo jornal *O Paraense* e por outros meios de comunicação. Reagindo, os portugueses dissolveram a Junta Provincial e a Câmara Municipal de Belém, fecharam o jornal e prenderam várias pessoas. Ocorreu, em seguida, uma revolta de brasileiros, que foi derrotada, sendo seus participantes presos, julgados e deportados para Lisboa. Havia, portanto, uma situação tensa no Pará em 1823, embora as forças portuguesas mantivessem o domínio da província, mesmo depois de chegarem as notícias da restauração do poder do rei em Portugal e da adesão do Maranhão à Independência do Brasil, no princípio de agosto de 1823.

Nesse mesmo mês, no dia 10 à noite, chegou o Brigue *Maranhão*. Na manhã do dia 11, içou a bandeira brasileira, e em seguida Grenfell enviou as cartas redigidas por Cochrane informando a presença de numerosas forças brasileiras, que haviam efetivado o bloqueio de Belém, e incitando o Pará a aderir à Independência, como fizera o Maranhão. A Junta decidiu, por maioria, aceitar essas condições, que, inclusive, garantiam as vidas e os bens de todos os portugueses que se declarassem fiéis a D. Pedro. Houve um voto contrário, o do Brigadeiro José Maria de Moura, que suspeitou que o Brigue *Maranhão* estava sozinho. Alguns dias depois, foi preso por precaução.

Em 15 de agosto de 1823, o Pará aderiu à Independência, estando, portanto, consumada a adesão de todo o território de colonização portuguesa na América à Independência.

A situação política na região não estava, no entanto, resolvida. Dois grupos de brasileiros, com interesses políticos antagônicos, disputavam o poder: o dos “moderados” e o dos “extremistas”. Seguiu-se, em outubro, uma revolta do grupo extremista, que redundou em violência, com mortes e incêndios e saques a propriedades particulares. A Junta solicitou a ajuda de Greenfell, que desembarcou com sua tripulação e com auxílio das tropas de terra que não se revoltaram e prendeu os desordeiros. Cerca de 300 pessoas foram presas e os cinco cabeças do motim foram julgados, condenados e fuzilados.

As prisões de Belém ficaram lotadas. Como eram inseguras, a Junta moderada, que estava no poder, solicitou a Grenfell que um dos navios que estavam no porto, o Brigue *Diligente*, fosse usado como navio-prisão e mantido sob sua guarda. Grenfell concordou, e 254 prisioneiros foram transferidos para o porão do navio. Na mesma noite, a pequena guarda de militares do brigue percebeu uma agitação anormal, com batidas e outros ruídos vindos do porão. O oficial mandou fechar as escotilhas, com temor de um levante. Quando, depois, abriram as escotilhas, constataram que 250 prisioneiros haviam morrido, sufocados ou pisoteados pelos que entraram em pânico.

O ocorrido reacendeu a revolta dos extremistas contra a Junta, alastrando-se para outras cidades. Novamente foi solicitado o auxílio de Grenfell, que já havia improvisado uma pequena Força Naval com navios apresados. O problema da disputa política entre os dois grupos locais, no entanto, não terminou.

No início de 1824, Grenfell comunicou à Junta que retornaria para o Rio de Janeiro. Partiu em março, apesar dos protestos da Junta, que depois enviou uma carta ao Imperador em que denunciava Grenfell por ter abandonado Belém e por sua intromissão na política local. Greenfell, portanto, tornou-se uma pessoa malquista para os paraenses.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A tempestiva criação de uma Marinha do Brasil em 1822 logrou dissuadir Portugal de enviar uma Força Naval capaz de reverter a situação antes do reconhecimento da Independência. A ação eficaz dessa Marinha, em 1823, foi fundamental para que a Independência se propagasse para a Bahia, o Maranhão e o Pará.

Deixou-se de comentar a adesão da Província Cisplatina, atual Uruguai, à Independência, porque, além de não ser de colonização e cultura portuguesas, deixou de fazer parte do território nacional brasileiro ainda na primeira metade do século XIX.

No texto, mostrou-se a relevância de diversas datas para as comemorações do Bicentenário. Algumas são de importância nacional, outras não, embora devam ser lembradas pela própria Marinha.

Durante as comemorações referentes à atuação da Marinha na propagação da Independência, será importante a presença da instituição em Salvador, São Luís e Belém, nas datas em que essas capitais comemoram suas adesões. Será necessário avaliar e planejar cuidadosamente como se inserir nestas comemorações, considerando o que é importante em cada cultura local, participando inclusive das festividades já tradicionais nesses lugares. Na Bahia, por exemplo, costumam ocorrer várias competições esportivas no dia 2 de julho, e a Marinha tem atletas que poderiam participar.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>; História do Brasil; Independência do Brasil; Guerra da Independência;

## ANEXO

### OS BRITÂNICOS QUE SE DESTACARAM NA GUERRA DA INDEPENDÊNCIA

Quanto aos estrangeiros que mais se destacaram na Independência, Cochrane voltou a atuar, desta vez contra a Confederação do Equador, revolta que ocorreu em Pernambuco, em 1824.

O Maranhão não participou da Confederação, mas na Província ocorria uma luta política que levava a sérias desordens. Lá, Cochrane assumiu o posto de comandante das Armas, pacificando habilmente a situação local. Porém ele estava desgostoso por ainda não ter recebido o pagamento que julgava que lhe era devido pelas presas que fizera durante a Guerra da Independência. Estava também exausto pela constante anarquia política no Brasil. Ele tinha justo direito a uma parte do que reivindicava quanto às presas, mas o País vivia em crise econômica permanente e adiam a solução. Aproveitando que estava no Maranhão, exigiu que o governo da província lhe pagasse pelo menos uma parte do que julgava ter direito, o que acabou sendo feito.

Conhecendo as intrigas que havia contra ele no Rio de Janeiro, por meio principalmente de sua correspondência com Maria Graham, e com a convicção de que

sofria perseguições, Cochrane embarcou na Fragata *Piranga* e ordenou, como comandante em chefe da Esquadra, que o navio partisse. Seguiu para Portsmouth e nunca mais regressou ao Brasil. A Bandeira Nacional verde-amarela do Império, ao chegar à Inglaterra, recebeu suas primeiras salvas no exterior. Depois de desembarcar os britânicos que estavam a bordo, e mais tarde, a *Piranga* regressou ao Brasil.

Mais tarde, Cochrane participou também da Guerra de Independência da Grécia, contra a Turquia. Foi uma longa vida de aventuras, recompensada pelo perdão que mais tarde obteve do governo britânico, graças principalmente aos novos tempos românticos, retornando à Marinha Real. Atualmente, seu túmulo está na Abadia de Westminster, próximo aos de outros heróis britânicos.

O pagamento do que lhe era devido somente foi resolvido depois de seu falecimento, por arbitragem internacional. Seu filho recebeu a parcela julgada justa do total que era reivindicado.

Grenfell continuou na Marinha do Brasil e comandou a Força Naval brasileira na Passagem de Tonelero, no Rio Paraná, na Guerra contra Rosas. Ao passar para a Reserva, retirou-se para a Europa. Taylor permaneceu no Brasil e aqui constituiu família, casando-se com brasileira.

## REFERÊNCIAS

1. BITTENCOURT, Armando de Senna. “Da Marinha de Portugal forma-se uma Marinha para o Brasil”, in *Revista Marítima Brasileira*, out/dez. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2007.
2. COSTA E SILVA, Alberto da. “As marcas do período”, in *Crise Colonial e Independência – 1808-1830*, Vol. 1, Coordenação Alberto da Costa e Silva. Rio de Janeiro: Objetiva, 2011.

3. DIÉGUES, Fernando Manoel Fontes. “A Estratégia da Independência”, *Revista Marítima Brasileira*, v. 133, n. 01/03, Rio de Janeiro, jan./mar. 2013.
4. ESPARTEIRO, Antônio Marques. “Transmigração da Família Real para o Brasil – A Viagem”, in *História Naval Brasileira*, Segundo Volume, Tomo II. Marinha do Brasil. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1979.
5. GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1990.
6. MARTINS, Helio Leoncio. *Almirante Lorde Cochrane – uma figura polêmica*. Rio de Janeiro: Clube Naval, Editora Arpepp, 1997.
7. PEREIRA, José Rodrigues. *Campanhas Navais 1807-1823, Volume II – A Armada e o Brasil – A Marinha Portuguesa no Tempo de Napoleão*. Lisboa: Tribuna da História, 2005.
8. VALLE, Brian. “A Formação da Marinha do Brasil”, in *História Naval Brasileira*, Terceiro Volume, Tomo I. Marinha do Brasil. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002.
9. VALLE, Brian. *Ação da Marinha nas Guerras da Independência*. Idem.