

A MARINHA IMPERIAL E A PARTICIPAÇÃO DO ALMIRANTE COCHRANE E DE OFICIAIS ESTRANGEIROS NA CONSOLIDAÇÃO DA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL*

GEORGE ERMAKOFF**
Economista

SUMÁRIO

Introdução
A contratação de Cochrane
O recrutamento de militares britânicos
A campanha de Cochrane na Bahia
À caça do comboio português
A adesão do Maranhão ao Império
A vez do Grão-Pará e a tragédia do Brigue *Palhaço*
Desdobramentos

INTRODUÇÃO

Ao retornar a Lisboa por exigência das Cortes portuguesas, em 25 de abril de 1821, o rei Dom João VI deixou seu filho Dom Pedro no Brasil, nomeando-o Príncipe Regente. As cortes deliberaram

diversas outras medidas que, na prática, rebaixavam o Brasil novamente à condição de colônia.

Dom Pedro não se intimidou com as ameaças dos constituintes portugueses que exigiam seu retorno a Portugal e, incentivado pelos liberais do Partido

* Este artigo tem como base o capítulo “A consolidação da Independência do Brasil” do livro *Lorde Thomas Cochrane: um guerreiro escocês a serviço da Independência do Brasil – biografia*, deste autor e publicado em setembro de 2021.

**Editor da G. Ermakoff Casa Editorial Ltda. Autor de outras obras, entre elas: *Bibliotecas Brasileiras; Genevieve Naylor: uma fotógrafa norte-americana no Brasil, 1940-1942; Rio de Janeiro 1840-1900: uma crônica fotográfica; Paisagem do Rio de Janeiro: aquarelas, desenhos e gravuras dos artistas viajantes, 1790- 1890; e Theatro Municipal do Rio de Janeiro: 100 anos.*

Brasileiro que angariaram cerca de 8 mil assinaturas em manifesto que solicitava sua permanência no País, aquiesceu à vontade popular, anunciando seu intento em 9 de janeiro de 1822, data que ficou conhecida como Dia do Fico. Daí para diante, a proclamação da independência política seria só uma questão de tempo. Uma semana depois, nomeou um novo ministério, liderado por José Bonifácio.

Tendo em vista o distanciamento progressivo nas relações com as cortes portuguesas, induzindo à inevitabilidade da independência política do País e já pensando no reconhecimento do Brasil como nação independente no exterior, em 12 de agosto de 1822, José Bonifácio nomeou Felisberto Caldeira Brant Pontes como encarregado de Negócios na Corte de Londres e Manuel Rodrigues Gameiro Pessoa em Paris. Posteriormente, os dois foram muito importantes na tarefa de compra de suprimentos e apoio ao recrutamento de militares europeus engajados na Guerra da Independência.

O Conselho de Estado havia se reunido em 2 de setembro de 1822 sob a direção da Princesa Leopoldina, chefe de governo interina, em razão da ausência de Dom Pedro, em viagem a São Paulo. Foi decidido por aquele conselho que o Brasil deveria se separar de Portugal, e coube à princesa assinar o decreto correspondente. Faltava somente a proclamação da Independência pelo Príncipe Regente Dom Pedro, ocorrida às margens do Riacho Ipiranga, em São Paulo, em 7 de setembro do mesmo ano. Com a Independência, o Príncipe Regente tornou-se imperador do Brasil, com o título de Dom Pedro I.

A declaração unilateral de independência foi como uma declaração de guerra a Portugal. Grande parte do território setentrional brasileiro e, no Sul, a província da Cisplatina continuavam sob o domínio político e militar português, portanto, fazia-se necessário reincorporar essas províncias, buscando assegurar a unidade territorial do novo Império independente.

O tratamento dado ao Brasil pelos legisladores portugueses – apoiados por suas tropas estacionadas nas províncias do Norte, do Nordeste e da Cisplatina – criou um clima tão adverso a qualquer diálogo pacífico que a única maneira de se restabelecer a unidade territorial passou a ser pelo uso da força.

Após a coroação de Dom Pedro I, em 1º de dezembro de 1822, vários oficiais da Marinha portuguesa juraram fidelidade ao imperador, incluindo nove capitães de mar e guerra; 21 capitães de fragata; 18

A declaração unilateral de independência foi como uma declaração de guerra a Portugal

capitães-tenentes; 15 primeiros-tenentes e 28 segundos-tenentes (PEREIRA, 2005: 94). Porém o monarca não depositava total confiança nesses oficiais, especialmente para serem utilizados em combate contra seus conterrâneos, preferindo contar com um corpo de oficiais estrangeiros, a ser contratado.

Desse modo, foi preciso montar uma força militar confiável e capaz não apenas de desalojar os portugueses do controle dessas províncias, como também de manter a integridade territorial do novo Império. Tal necessidade resultou na contratação, em sua quase totalidade, de militares europeus. A princípio, o esforço de recrutamento de oficiais e praças estrangeiros se concentrou em marinheiros

britânicos, de preferência com experiência de combate, para que se tivesse uma Marinha em condições de enfrentar a congênera portuguesa, e foi nesse contexto que o Almirante Thomas Cochrane, herói de guerra britânico que, a serviço do Chile, havia recém-consolidado a independência daquele país e do Peru, foi convidado para comandar a Marinha brasileira.

A CONTRATAÇÃO DE COCHRANE

O convite foi feito por meio da carta datada de 4 de novembro de 1822, subscrita por Antônio Manoel Correa, cônsul brasileiro em Buenos Aires, e enfatizava que a solicitação era do próprio imperador.

A propósito do convite, cabe transcrever o historiador Francisco Adolfo de Varnhagen, em sua *História da Independência do Brasil*:

O aumento sucessivo de forças navais inimigas na Bahia convenceu ao governo do Rio da necessidade de aumentar muito a sua esquadra, à custa de quaisquer sacrifícios, e foi então que ocorreu o pensamento de engajar a Lord Cochrane. Sabia-se quanto este chefe era destemido e quanta confiança inspirava à maruja aventureira dos diferentes países, que o seu nome logo atrairia ao serviço. Eram sim também já conhecidas a sua insaciedade por dinheiro e o seu pouco espírito obediente, do que acabava de dar provas no Pacífico, onde se achava descontente. Mas os apuros da situação obrigavam o governo a convidá-lo ao serviço, certo de que a já reputação dos

seus passados feitos serviria como de terror e primeiro espantinho aos inimigos (VARNHAGEN, 1957: 273).

Naquele momento, Cochrane encontrava-se inativo em sua fazenda em Quintero, no Chile, depois de sua exitosa campanha que assegurou a independência daquele país e do Peru. Encantou-se com a ideia de voltar à ação, desta vez para servir ao novo Império, principalmente porque o autor do convite garantiu-lhe que estava devidamente autorizado a assegurar-lhe categoria e graduação de nenhuma sorte inferior àquela que tinha da República, referindo-se ao Chile, tendo Cochrane



FOTO 1 – Almirante Thomas Cochrane, herói de guerra britânico. Foi convidado para comandar a Marinha brasileira

lhe respondido afirmativamente em 29 de novembro de 1822.

Embarcou no Brigue *Colonel Allen*, que partiu em 18 de janeiro de 1823, acompanhado por seus companheiros das campanhas no Chile e no Peru: Thomas Sackville Crosbie, John Pascoe Grenfell, James Shepherd e Stephen Clewley, além de seu secretário particular, William Jackson, tendo chegado ao Rio de Janeiro no dia 13 de março de 1823.

Alguns oficiais estrangeiros já haviam sido contratados pelo governo brasileiro antes da chegada de Cochrane. O primeiro foi o norte-americano David Jewett, que trazia consigo uma extensa folha de serviços navais, tendo sido incorporado ao serviço com a patente de capitão de mar e guerra. Chegou ao Rio de Janeiro a bordo do navio de sua propriedade chamado *Maipu* (18 canhões), vendido pelo norte-americano ao Imperador Dom Pedro I, que pagou com seus próprios recursos, tendo sido então doado ao Brasil e rebatizado como *Caboclo*. Em seguida ofereceu seus serviços à Marinha do Brasil, sendo contratado e nomeado comandante da Fragata *União*, em 6 de outubro de 1822. Comandou a primeira força naval com a bandeira do Império – composta pelas fragatas *União* e *Real Carolina*, a Corveta *Liberal* e mais cinco navios mercantes –, a qual partiu do Rio de Janeiro em 13 de novembro de 1822, com a missão de ir a Montevideu buscar as sitiadas tropas do general português Álvaro de Macedo, que havia manifestado o desejo de se retirar de lá. Porém o comandante português recusou

embarcar suas tropas no comboio de Jewett, preferindo continuar em confronto com as forças do General Lecor, o que o obrigou a retornar sem passageiros ao Rio de Janeiro. Em 10 de novembro de 1822, os quadros da Marinha foram reforçados com a incorporação do Segundo-Tenente William Eyre e, dois dias depois, do também Segundo-Tenente George Manson, ambos britânicos.

A recém-nascida Marinha imperial fora formada por navios portugueses retidos, que foram sendo reformados no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, e outros que foram gradativamente adquiridos: a Nau *Martim de Freitas* (74 canhões), construída na Bahia em 1762 e reformada no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, renomeada *Pedro I*, em 14 de janeiro de 1823 e as fragatas *União*, depois *Piranga* (50 canhões), *Real Carolina*, depois *Paraguaçu* (44 canhões), *Sucesso*, depois *Niterói* (38 canhões), e *Tétis* (30 canhões), que ficou imobilizada em Montevideu. Havia também as corvetas *Maria da Glória* (26 canhões) e *Liberal* (20 canhões) e os brigues *Real Pedro* e *Reino Unido* (depois *Cacique*).

Após foram incorporados o Brigue *Caboclo* (18 canhões), em fevereiro de 1823; a Corveta *Maceió* (20 canhões), lançada ao mar em Alagoas em outubro de 1823; o Brigue *Guarani* (14 canhões), anteriormente *Nightingale*, navio mercante inglês, comprado em março de 1823; e os bergantins de dez canhões *Atalanta*, *Rio da Prata*, *Independência ou Morte*, *Leopoldina* e *Real*, além de sete escunas

A Marinha imperial foi inicialmente formada por navios portugueses retidos e que foram reformados no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro

estacionadas no Rio da Prata e mais cinco com base no Rio de Janeiro e Nordeste. Também havia mais 12 embarcações, entre transportes e canhoneiras.

Já a contratação do quarto oficial, o inglês John Taylor, então tenente, como capitão de fragata da Marinha imperial, em 9 de janeiro de 1823, criou uma séria questão diplomática com a Grã-Bretanha, porquanto o referido oficial continuava na ativa servindo seu país no HMS *Blossom*, no Rio de Janeiro, tendo sido designado, em dezembro de 1822, para assumir o vice-comando do HMS *Doris*, fundeado em Salvador. Ambos os navios faziam parte da esquadra britânica estacionada na América do Sul, sob o comando do então Comodoro Thomas Hardy.

Taylor também servira nas Guerras Napoleônicas, porém como guarda-marinha, e, posteriormente, ficara seis anos desempregado em terra. Fora novamente chamado, todavia tudo indicava que esta seria a sua última designação no serviço ativo. Solicitou seu desligamento da Marinha britânica, o que não foi aceito por Hardy, que, tendo comunicado o fato ao Almirantado em Londres, passou a considerá-lo desertor. Hardy recebeu instruções para envidar os maiores esforços para prendê-lo e submetê-lo a uma corte marcial, porém sem violar o território ou a bandeira brasileira.

Em 2 de março de 1823, 11 dias antes da chegada de Thomas Cochrane ao Rio de Janeiro, John Taylor foi nomeado comandante da Fragata *Niterói*. Impossibilitados de conseguir sua detenção, os britânicos passaram a pressionar o governo imperial no Rio de Janeiro por via diplomática, por meio do cônsul-geral Henry Chamberlain, que exigia a imediata demissão de Taylor, e, por outro lado, em Londres, pelo Foreign Office, que exigia o mesmo de Caldeira Brant.



Foto 2 – Almirante John Taylor. Servira nas Guerras Napoleônicas. Sua contratação criou séria questão diplomática com a Grã-Bretanha

Logo após o *Colonel Allen* ter atracado no Rio de Janeiro, Thomas Cochrane mandou entregar uma carta a José Bonifácio comunicando-lhe sua chegada à cidade. Em resposta, foi convidado a se encontrar com o imperador na casa do próprio Bonifácio, onde o aguardava com uma “cumprimenteira recepção” (COCHRANE, 1859: 10). Ele se encontrou pela primeira vez com o imperador, que discorreu sobre o estado da esquadra e assegurou-lhe que as embarcações em si estavam quase prontas para o mar, mas que faltavam bons oficiais e marinheiros. Finalizando, o imperador disse-lhe que, se estivesse disposto a assumir o comando, ele daria as necessárias ordens ao ministro da Marinha, que na ocasião era o Capitão de Mar e Guerra Luiz da Cunha Moreira, futuro Visconde de Cabo Frio. Este, nascido na Bahia, fez carreira na Marinha portuguesa, tendo participado das Guerras Napoleônicas; da vinda da família real ao Brasil; da ocupação de Caiena, em 1809;

e da anexação da Província Cisplatina, em 1817. Foi nomeado por decreto de 28 de outubro de 1822 e cabia-lhe a difícil missão de organizar a nova Marinha imperial.

No dia seguinte, Cochrane foi convidado pelo imperador a encontrar-se com ele no paço, a fim de acompanhá-lo em visita às embarcações de guerra, algumas das quais o agradaram, em particular a Nau *Pedro I*, que já estava provisionada com mantimentos para quatro meses, além da Fragata *Piranga*. Em relação à Corveta *Maria da Glória*, de construção norte-americana, chamou-a de vistosa, porém não muito adequada ao serviço. Sobre os tripulantes, a maruja dos vasos de guerra, na opinião de Cochrane, era da pior classe de portugueses, excetuando-se os da Corveta *Maria da Glória*, comandada por Teodoro de Beaurepaire, francês que estudou em Lisboa e veio como primeiro-tenente na esquadra que trouxe a família real para o Brasil, e em cujo navio havia mesclado tripulantes franceses e brasileiros.

Os marujos da Marinha Mercante recebiam proventos de 18 mil-réis, enquanto os da Marinha de Guerra recebiam como soldo somente 8 mil-réis. Por dedução, Cochrane achou ser esta a razão pela qual a Marinha de Guerra só conseguia recrutar a escória da marinhagem. Os fuzileiros navais embarcados eram outro problema: queriam privilégios e, como exemplo, não aceitavam cuidar da limpeza de seus próprios dormitórios, tendo conseguido serviços marinhos para os atenderem, além de só aceitarem ser castigados por faltas ou crimes por seus próprios oficiais. Em resumo, Cochrane constatou que havia um grave problema de disciplina a ser resolvido.

Nesta inspeção, o almirante reparou que o imperador repetiu diversas vezes a expressão “atacar a força parlamentar

portuguesa”, ou seja, especificamente a autoridade das Cortes, e não indistintamente o poderio da nação. Deve-se lembrar que o rei de Portugal era o pai de Dom Pedro I e que o próprio imperador lá havia nascido, tendo ao seu redor conselheiros e criados vindos com ele de Portugal. Portanto, começava aqui uma distinção que futuramente traria muitos dissabores ao almirante, principalmente no tocante ao não pagamento dos prêmios relativos às presas portuguesas.

Quanto à efetivação da contratação de Cochrane, ficou evidente que o ajuste se tornou um jogo de negociações que envolveu diretamente Cunha Moreira e José Bonifácio. Apesar de as condições econômicas e hierárquicas consignadas no convite a Cochrane serem bastante claras e avalizadas pelo imperador, os ministros tentaram fazer algumas economias para o combalido cofre do Império, usando alguns subterfúgios. Inicialmente, no dia 17 de março, Cunha Moreira fez uma visita a Cochrane e ofereceu-lhe 400 mil-réis ao mês, equivalentes a 80 libras, o salário de um almirante português, que, segundo Cochrane, era notoriamente o pior do mundo, equivalendo à metade do que ele recebia no Chile. Recusada a proposta, então o ministro aquiesceu em pagar o anteriormente combinado, seus proventos no Chile, em duros, moeda espanhola, porém pela equivalência de 800 réis, o que representava uma considerável perda para Cochrane, visto que a equivalência praticada pelo mercado era de 960 réis. Como a oferta novamente não foi aceita, prevaleceu a conversão do câmbio pela cotação do mercado. Ao fim e ao cabo, Cochrane passou a receber anualmente o que recebia no Chile, a quantia de 11.520 mil-réis, equivalente a 2.304 libras, mais 5.770 mil-réis quando embarcado, equivalente a 1.154 libras.

Tal procedimento de equiparação aos ganhos no Chile também foi aplicado ao soldo dos oficiais que o acompanhavam, tendo Crosbie recebido a patente de capitão de fragata, enquanto Grenfell, Shepherd e Clewley receberam a patente de primeiros-tenentes.

Cochrane recebeu de Cunha Moreira a patente de almirante e levantou um novo problema. A Marinha havia herdado dois almirantes portugueses que eram membros do Imperial Conselho Supremo Militar e de Justiça, órgão antecessor do atual Superior Tribunal Militar, portanto seria considerado o almirante mais moderno. Explicou ao ministro Cunha Moreira que não poderia aceitar uma nomeação feita de maneira tão vaga que poderia dar aos almirantes colocados acima dele não só autoridade de o controlar, mas até um modo fácil e cômodo de ele ser descartado quando já tivesse executado a obra que a eles competia fazer. Disse também que sua experiência como oficial marítimo com muitos anos de observação tinha lhe ensinado que em ajustes dessa natureza era necessário ser claro e explícito em todos os arranjos. Para resolver o impasse, José Bonifácio aprovou em reunião do gabinete a criação da patente de Primeiro Almirante do Brasil, especialmente para Cochrane, e, no Decreto Imperial de 21 de março, que estabelecia sua patente e honorários, constava a seguinte ressalva:

[...] não devendo porém considerar-se almirante algum da Armada com direito a ter acesso a este posto de Primeiro Almirante, que sou servido criar unicamente nesta ocasião pelos expendidos motivos, e particular consideração, que merece o mencionado Lord Cochrane (COCHRANE, 1859: 24).

O RECRUTAMENTO DE MILITARES BRITÂNICOS

Em Londres, Brant incumbiu Antônio Meirelles Sobrinho, vice-cônsul em Liverpool, de proceder, confidencialmente, a um recrutamento naquela cidade, assim como incumbiu James Thompson, um ex-oficial da Marinha britânica, ele próprio contratado como capitão de fragata, de indicar outros oficiais. Aos oficiais era oferecido, nas respectivas patentes, um soldo equivalente a dois terços do que era pago na Marinha britânica, com contrato de cinco anos e, após esse período, aumento de 50%, inclusive prevendo pensão vitalícia de meio soldo após o retorno ao Reino Unido. Já aos praças, foi autorizado oferecer até £ 2.60 (13 mil-réis), valor bem acima da £ 1.60 que era paga pelos britânicos aos seus marinheiros. O recrutamento em Londres obedeceu às instruções recebidas, e os marujos foram contratados com um soldo mensal de £ 2.00. Já em Liverpool, o vice-cônsul Meirelles simplesmente ignorou suas instruções e, no afã de recrutar no menor tempo possível, passou a oferecer £ 5.50 de soldo mensal, inclusive assinando um acordo por escrito. Questionado por Brant a propósito do pagamento excessivo oferecido por ele, simplesmente respondeu que, quando os homens já estivessem no Rio de Janeiro, o governo poderia pagar a eles o que quisesse. Portanto, não é de se admirar terem emergido, posteriormente, muitos problemas relativos à remuneração daqueles militares, que depois foram obrigados a aceitar o soldo dos demais, sob pena de desligamento.

Em termos de suprimentos militares, partiu no navio *Nancy*, em 23 de janeiro de 1823, via Gibraltar, um carregamento de canhões, mosquetes, pólvora e outras provisões navais que chegou ao Rio de Janeiro em 22 de abril.

Em 27 de janeiro do mesmo ano, o Navio Mercante *Lindsey* partiu de Liverpool com o primeiro grupo de 125 marinheiros e seis oficiais, todos classificados como trabalhadores, um disfarce para não desrespeitar ostensivamente uma lei britânica de 1819, o Foreign Enlistment Act, que não permitia que cidadãos britânicos servissem nas Forças Armadas de países em guerra contra países que estavam em paz com o Reino Unido. Três dias depois, o navio *Lapwing* partiu de Londres com um grupo de 45 homens, chegando ao Rio de Janeiro em 18 de março. O *Lindsey* aportou uma semana depois. Dos 170 marinheiros recém-chegados, 80 foram para a Nau *Pedro I*, 33 para a Fragata *Piranga*, 24 para a Fragata *Niterói* e o resto para a Fragata *Real Carolina* e outros navios menores. Dos oficiais, James Thompson recebeu o comando da *Real Carolina*, tendo Benjamin Kelmare como seu imediato. Os tenentes Samuel Chester e Francis Clare foram para a Fragata *Niterói*, sob o comando de John Taylor; o Tenente Vincent Crofton foi destinado para o *Luiza* e depois para o *Guarani*. O oficial Richard Phibbs chegou doente, sendo substituído pelo Tenente James Nicholl, designado para a Fragata *Piranga*, e William Parker – sobrinho do homônimo comandante e proprietário do *Lindsey* e piloto daquele navio – apresentou-se como voluntário e foi alocado como aspirante na *Pedro I*, sendo pouco tempo depois promovido a segundo-tenente por Cochrane.

Entre março e abril, Felisberto Caldeira Brant Pontes fez novo recrutamento, cabendo ao Comandante James Norton, 34 anos, agenciar novos oficiais. Em 12 de abril de 1823, 102 marinheiros e dois oficiais partiram de Liverpool no navio *Alice*. Outros dois oficiais embarcaram no *Montague* e seis no *Alexander*, que

partiu de Londres em 20 de abril, também transportando componentes de mastreação. Por fim, sob o comando de James Norton, embarcou um grupo de 145 homens, partindo de Liverpool no navio *Mary*, em 4 de maio. Por decreto de 23 de agosto de 1823, Norton recebeu a patente de capitão de fragata.

Três outros navios seguiram para o Rio de Janeiro transportando provisões navais, especialmente cabos e cordames. O *Elrick* partiu em abril; o *Leghorn*, em maio; e o *George IV*, em junho.

Em 14 de março, portanto antes da efetiva contratação de Cochrane, foi decretado um embargo proibindo saídas de quaisquer navios fundeados na Baía de Guanabara, que ficou congestionada, para que nenhum deles chegasse em Salvador antes da esquadra e alertasse ao inimigo de quem estava no comando da mesma.

Em suas memórias, escreveu o jornalista, político e diplomata Antônio de Menezes Vasconcelos de Drummond (1794-1865) sobre a divergência entre o imperador e José Bonifácio em relação à missão de Cochrane na Bahia:

Já em fins de março ou 1º de abril de 1823 se queixava José Bonifácio da tibieza do Imperador a respeito dos negócios da Bahia, pondo obstáculos à amplitude das instruções que José Bonifácio dava a Lorde Cochrane para fazer a guerra a Portugal. O Imperador queria expulsar os soldados portugueses da Bahia e de todo o Brasil, mas não queria mais do que isto, enquanto que José Bonifácio estendia as suas vistas a tirar a Portugal de poder este hostilizar ao Brasil. Neste ponto a discussão entre o Imperador e José Bonifácio foi violenta e acabou por o Imperador ceder à vontade do ministro (DRUMMOND, 2012: 128).

Os reforços – tanto de oficiais e marinheiros britânicos como de armamento, cabos e velames que chegaram ao Rio de Janeiro após a partida da esquadra no 1º de abril – foram sendo despachados para a Bahia, sendo então imediatamente distribuídos entre os navios mais necessitados. Entre eles, foram os dois oficiais e os 102 marinheiros chegados em 13 de junho, a bordo do *Alice*, prontamente transbordados para o *Coronel Allen*, o brigue que havia trazido Cochrane do Chile e que, na chegada a Morro de São Paulo, foi incorporado à Marinha brasileira com o nome de *Bahia*, mantendo-se no comando seu proprietário, Bartholomew Hayden, irlandês, ex-oficial da Marinha britânica, na ocasião comissionado como capitão-tenente. Do *Mary*, 50 homens ficaram no Rio de Janeiro e foram alocados ao *Atlanta* e ao *Cacique*. Os demais partiram para a Bahia no próprio *Mary*.

A guarnição portuguesa na Bahia – comandada por Madeira de Melo e derrotada na Batalha de Pirajá, em 8 de novembro do ano anterior, pelo Exército do General Pierre Labatut – havia sido reforçada com 1.800 soldados chegados no dia 29 de março a bordo da Fragata *Pérola*. Também chegaram instruções ao governador das Armas para que enviasse a esquadra comandada pelo Comodoro João Félix Pereira de Campos – composta pela Nau *D. João VI* e por duas fragatas e quatro corvetas, além de mais oito navios de guerra, totalizando 380 bocas de fogo – à Cisplatina para resgatar as forças sitiadas do General Álvaro Costa de Sousa Macedo, transportando-as para Salvador e, na passagem, bloquear o porto do Rio de Janeiro.

Tendo recebido as ordens, o Comodoro João Félix se reuniu com sua oficialidade e contrapropôs por carta a Madeira de Melo, em 4 de abril, primeiro atacar o Rio de Janeiro com a quase totalidade da frota,

dispondo de dois navios para evacuar as tropas na Cisplatina, porém, já no dia seguinte, havia mudado de ideia, propondo ficar onde estava, com alegações de que seria perigoso deixar Salvador à mercê de um possível ataque da esquadra brasileira. Madeira de Melo manteve-se obediente às ordens originais, determinando o imediato suprimento dos navios da frota para cumprirem sua missão.

Entretanto a partida da esquadra brasileira em direção à Bahia abortou os planos dos comandantes portugueses, a quem o retrospecto militar de Cochrane intimidava, apesar da imprensa local achincalhar e menosprezá-la, por ser bastante inferior na qualidade dos navios e na quantidade de bocas de fogo. Mesmo com o cuidado do governo em manter o segredo, as notícias da partida da esquadra brasileira e da presença do Almirante Thomas Cochrane no seu comando chegaram a Salvador por meio da fragata inglesa HMS *Tartar*, que lá aportou no dia 19 de abril. Agora a esquadra portuguesa se tornara indispensável para a defesa de Salvador.

Um interessante relato da viagem da esquadra imperial foi escrito pelo capelão Frei Manoel Moreira da Paixão e Doreis, que relatou o dia a dia da Nau *Pedro I*, desde a saída do Rio de Janeiro até 9 de novembro daquele ano, quando retornou à cidade de partida. O religioso fora capelão a bordo de navios da armada por 17 anos, tendo participado da expedição comandada pelo Almirante Rodrigo Lobo que deu fim à Revolução Republicana de 1817, em Pernambuco, de onde voltou enfermo, ficando afastado, reassumindo o ofício de capelão somente em 3 de março de 1823. Em seu relato, ele sempre se refere a Lorde Cochrane com muito respeito e admiração, fazendo questão de exaltar seus predicados de comandante em chefe e de cavalheiro.

A CAMPANHA DE COCHRANE NA BAHIA

Conta o cronista que, no dia da partida, os preparativos da tripulação iniciaram-se às 4 horas da manhã, tendo Cochrane subido a bordo às 5h30. O almirante recebeu a visita do imperador e da imperatriz, que chegaram meia hora depois. Os navios partiram às 7h30, e os monarcas permaneceram a bordo da nau capitânia até a saída da barra, perto da Ilha Redonda, quando se transferiram para uma galeota que os levou de volta à cidade, por volta das 10 horas.

Porém a pressa em partir deixou dois oficiais ingleses para trás, Shepherd e Grenfell, que ficaram em terra resolvendo questões burocráticas relativas às suas patentes, tendo ficado o Brigue *Guarani* aguardando os oficiais ao pé do Forte de Santa Cruz. Fundeado perto das Ilhas Maricá, Cochrane ficou esperando os companheiros, que se reuniram à esquadra somente às 23h30 do dia 3 de abril, quando então seguiram adiante em direção à Bahia.

A esquadra era formada pela Nau *Pedro I*, capitânia de Cochrane, sob o comando do capitão de fragata irlandês Thomas Sackville Crosbie, com 74 canhões e cerca de 600 tripulantes; a Fragata *Piranga*, comandada pelo Capitão de Mar e Guerra David Jewett, com 50 canhões e cerca de 360 tripulantes; a Corveta *Maria da Glória*, comandada pelo Capitão-Tenente Theodoro de Beaurepaire, com 28 canhões e cerca de 200 tripulantes; a Corveta *Liberal*, comandada pelo Capitão-Tenente Antônio Salema Garção, com 24 canhões e cerca de 200 praças; o Brigue *Guarani*, comandado por Antônio Joaquim do Couto, com 16 canhões e cerca de 150 tripulantes; e o Brigue *Escuna*, comandado por Justino Xavier, com 14 canhões e cerca de 150 tripulantes.

Para trás ficaram: a Fragata *Niterói*, sob o comando do Capitão de Fragata John Taylor, com 28 canhões e cerca de 300 tripulantes, por estar com equipamentos incompletos (depois de equipada, partiu em 12 de abril, também levando material bélico para distribuir aos demais navios, tendo se juntado à esquadra em 29 de abril); a Escuna *Leopoldina*, comandada pelo Segundo-Tenente Francisco de Sá Lobão, com 16 canhões e cerca de 150 tripulantes, que partiu pouco depois, escoltando os brulotes *Luiza* e *Catarina*; e, em 12 de maio, a Fragata *Real Carolina*, sob o comando do Capitão de Fragata Manoel Gonçalves Lima, com 28 canhões e cerca de 300 tripulantes, comboiando dois navios com suprimentos para a frota.

A bordo da nau capitânia, além dos britânicos e brasileiros, havia um oficial alemão, Johann Bloem, e dois franceses, Pierre Broutonelle e Victor Subrá.

A partir do oitavo dia de viagem, começaram os exercícios de artilharia, que passaram a fazer parte da rotina da esquadra. Quanto à disciplina, o religioso registrou que, em 20 de abril, dois marinheiros ingleses foram punidos por roubarem certa quantia de um colega português. Formada a tripulação no convés, o comandante leu o artigo do regulamento naval inglês que punia com a pena de morte delitos semelhantes, porém, como era a primeira vez de crime similar cometido naquela nau, comutaria a pena para 50 açoites nas costas nuas. O castigo foi efetivado com:

[...] miúdas farpas de arame retorcido nas pontas, a cujos golpes ficavam impressos riscos e sanguíneos vergões, que deixando ver o muito que padeciam os criminosos, faziam ao mesmo tempo a todos os circunstantes o maior horror e espanto (DORES, 1940: 24).

O treinamento da tripulação e os preparativos bélicos concluíram-se no dia 3 de maio, e o batismo de fogo já se deu no dia seguinte, quando as esquadras se avistaram ao amanhecer. A portuguesa navegava para o norte, a 30 milhas a sudeste de Salvador. Eram 11 navios em duas colunas que se posicionaram para batalha em fila indiana, tendo à frente a Fragata *Pérola* (46 canhões), seguida das charruas *Activa* (22 canhões), *Restauração* (22 canhões) e *São Gualter* (22 canhões); a Corveta *Regeneração* (18 canhões); a Nau *D. João VI* (74 canhões); a Fragata *Constituição* (50 canhões); a Charrua *Princesa Real* (22 canhões) e as corvetas *Príncipe Real* (22 canhões), *Dez de Fevereiro* (24 canhões) e *Calipso* (22 canhões).

A esquadra brasileira – composta da Nau *Pedro I*; das fragatas *Piranga*, *Niterói* e *Real Carolina*; das corvetas *Maria da Glória* e *Liberal* e do Brigue *Guarani* – navegava vinda do leste, com vento de popa, em rota perpendicular e convergente à frota portuguesa, tendo os navios recebido instruções para cruzar a toda vela e colocarem-se em linha, com exceção da Fragata *Real Carolina*, que se posicionou a bombordo da esquadra, e do Brigue *Guarani*, a boreste, que deveriam fazer o mesmo movimento da nau capitânia, aproximando-se dela o mais possível, para entrarem em ação quando esta fizesse fogo, o que se deu por volta das 11 horas da manhã.

Durante a perseguição ao inimigo, conta-nos o diário do capelão:

Não posso deixar de notar o intrépido entusiasmo em que a tripulação estava, por ver a heroicidade do Lord se querer bater com as superiores forças inimigas. O Lord e mais oficiais não estariam mais satisfeitos se fossem entrar num aparatoso baile do que estavam

por ir em vantajosa vitória. Os repetidos vivas que todos davam à futura vitória sobremaneira convenceram ao almirante da valorosa disposição em que todos se achavam para o combate (DORES, 1940: 30).

Antes de iniciar o combate, quando ainda navegavam a meia légua do inimigo, Cochrane, que observava a esquadra portuguesa, confidenciou ao capelão: “Metad de la escuadra inimiga és nuestra, por me voi cortar su linea” (DORES, 1940: 30)

A intenção do almirante era romper a linha inimiga entre a Fragata *Constituição* e a Charrua *Princesa Real*, envolvendo os quatro últimos navios portugueses com o concurso dos demais navios de sua esquadra. Chegado o momento do embate, a nau capitânia teve de romper sozinha a linha contrária, porque as fragatas brasileiras não conseguiram acompanhar-lhe em velocidade, ficando para trás. Pouco antes do entrevero, Cochrane gritou: “Português, rende já sua bandeira”, ao que os portugueses responderam com o fogo de sua artilharia. Receberam em resposta um canhão da *Pedro I*, que avariou consideravelmente a *Princesa Real*, deixando dois mortos e 15 feridos, três dos quais em estado desesperador. Rompida a linha sem a presença dos outros navios, viu-se a nau sem munição, porquanto dois marinheiros (fiéis a Portugal) impediam que outros marinheiros retirassem pólvora do paiol, o que obrigou a intervenção do então Tenente Grenfell, que os desarmou e os arrastou à força pelo convés. Rebeliões de marinheiros portugueses também ocorreram na *Liberal*, no *Guarani* e na *Princesa Real*, sendo que esta última por pouco não se entregou ao inimigo. A Nau *Pedro I*, destacada dos demais navios da frota, ficou à mercê da Nau *D. João VI*: a vanguarda da esquadra portuguesa, que

retornara ameaçando cercar-lhe, foi surpreendida pelo movimento de esquiva da *Pedro I*, que, então, recebeu o reforço da *Niterói*, da *Maria da Glória* e da *Piranga*. Estas confrontaram as embarcações inimigas, que, mesmo em número bastante superior e com tripulação mais disciplinada, se retiraram, em demonstração clara de receio em se bater com Cochrane, perdendo assim uma oportunidade de ouro para infringir pesadas baixas à esquadra brasileira. O combate propriamente dito durou cerca de 45 minutos, tendo terminado debaixo de forte temporal. Porém o contato visual durou até às 4 horas da tarde, quando os portugueses sumiram no horizonte, beneficiados por ventos mais favoráveis. Cochrane só não lhes deu caça pela lerdeza de alguns de seus navios e pela completa falta de confiança nos marinheiros portugueses de sua esquadra. De noite, desabou outro temporal, e, na manhã do dia seguinte, procurou-os, porém sem sucesso. A esquadra portuguesa já tinha se recolhido à segurança do interior da Baía de Todos os Santos. Na ação, o Capitão de Bandeira Crosbie, o Tenente Shepherd e outros 11 tripulantes da esquadra brasileira foram feridos, não tendo ocorrido nenhuma fatalidade.

Em sua narrativa sobre seus serviços no Brasil, Cochrane classificou aquela tripulação da Nau *Pedro I* como indisciplinada e desafeta entre si. Fora os 160 marinheiros ingleses e norte-americanos, os únicos com os quais contava, havia 130 negros recém-emancipados, portanto, sem nenhuma experiência militar, compondo-se o resto de elementos retirados da escócia da capital. Em carta a José Bonifácio, escrita já no dia seguinte ao embate, relata que, excetuando os marujos estrangeiros, os demais são não somente sem prática da profissão naval, mas velhos demais para aprender. Aproveitou ainda para tecer um

rosário de reclamações, também a respeito dos equipamentos de bordo, das quais reproduzimos algumas passagens:

As velas desta nau estão todas podres – havendo as aragens ligeiras e frouxas, em nossa vinda para aqui, esfrangalhado um jogo delas, e as outras a cada instante rasgando-se com a mais leve brisa de tempo.

O reparo do morteiro que recebi a bordo desta nau escangalhou-se ao primeiro tiro – estando todo podre; as espoletas para as bombas são feitas de tão miserável composição que não pegam fogo com a descarga do morteiro, e são portanto incapazes de usar-se a bordo de um navio [...] (COCHRANE, 1859: 32).

A esquadra de Cochrane se abrigou na enseada do Morro de São Paulo em 8 de maio, na paradisíaca Ilha de Tinharé, cerca de 34 milhas náuticas ao sul de Salvador, onde a Fragata *Niterói* teve de ser reparada devido a múltiplas avarias, não pelo fogo do inimigo, mas pelas precárias condições de navegabilidade em que já se encontrava anteriormente.

Lá havia um conjunto de fortificações construídas a partir do século XVII e ampliadas no século XVIII. Porém, já naquela época, encontrava-se em situação de ruína, tanto pela força contínua das vigorosas marés que violentavam sua estrutura de pedra quanto por falta de manutenção regular por parte do governo colonial. Sua pequena guarnição era leal ao imperador, e por isso a fortaleza foi reequipada por Cochrane com novas peças de artilharia e munição, além de um destacamento de fuzileiros navais.

Na sua nova base de operações, o almirante tomou as providências que achou necessárias, como a de realocar 180 oficiais e marujos britânicos para a *Pedro*

I e substituir todos os que não fossem de confiança, tanto da nau capitânia como os da *Maria da Glória*. Trocou algumas peças de artilharia, como os canhões de 24 libras da Fragata *Piranga* e as caronadas de 32 libras (canhões de ferro fundido fabricados pela empresa escocesa Carron Company) transferidos para a Nau *Pedro I*, em substituição aos canhões de 18 libras do convés principal. Também organizou um arsenal em Valença, na Bahia, e cuidou do abastecimento de água potável para a esquadra.

Considerando que a esquadra portuguesa era superior em navios e bocas de fogo e que havia se entocado no interior da Baía de Todos os Santos, onde tinha cobertura da artilharia dos fortes, Cochrane decidiu instituir um bloqueio naval a Salvador. Partiu de Morro de São Paulo em 13 de maio, com a Nau *Pedro I* e a Corveta *Maria da Glória*, impedindo assim o trânsito de embarcações que levavam suprimentos para os moradores e para as tropas de Madeira de Melo, o que haveria de minar os ânimos dos portugueses, igualmente sitiados pelas tropas terrestres de Labatut já fazia quase um ano. A escassez de alimentos fez com que muitos moradores abandonassem a cidade e, já em 9 de maio, foi proclamado estado de sítio, com todos os poderes concentrados nas mãos do governador das Armas.

Em 19 de maio, Madeira de Melo escreveu um ofício a João Félix, comandante da esquadra portuguesa, em que dava parte das dificuldades no provisionamento de alimentos e, em crítica direta à sua falta de ação, reclamava da desgraça de estarem de fato bloqueados, mesmo tendo uma esquadra maior que a inimiga. Prosseguia Madeira de Melo:

E o pior é que se o inimigo achar uma ocasião favorável estou persuadido que entrará neste porto, e se

conseguir queimar alguns dos nossos navios, muito mal nos resultará disto para o diante (AMARAL, 1957: 363).

A *Piranga*, a *Niterói* e a *Liberal* se mantiveram fundeadas em Morro de São Paulo, enquanto o *Guarani* ficou patrulhando as águas adjacentes ao Morro.

No período de uma semana, a *Pedro I* e a *Maria da Glória* já haviam capturado cinco navios: o Negreiro *Vigilante Guerreiro*; as escunas *John Thomas* e *Conceição*; o Brigue *Amazonas* e mais um pequeno barco de dois mastros que havia partido de Salvador para comprar víveres. Na mesma época, o *Guarani* apresou o navio *União*.

Esse período foi bastante alvissareiro para o imperador. Pernambuco havia se declarado a favor do Império, que, depois, recebeu a adesão das províncias do Ceará e do Piauí.

Além da Fragata *Real Carolina*, que havia partido do Rio de Janeiro comboiando dois navios que transportavam víveres para a esquadra, a base de operações recebeu mais provisões pelo navio holandês *Camillus*, seguido pelo Brigue-Escuna *Rio da Prata* e pelo transporte *Lucônia*.

A inércia do chefe de divisão Félix de Campos, comandante da esquadra portuguesa, revoltou os comerciantes de Salvador, que já não tinham o que comprar e vender. Em petição a Madeira de Melo, estes exigiram sua substituição – que foi atendida prontamente –, entretanto os oficiais da esquadra se recusaram a partir para atacar a base de Cochrane em Morro de São Paulo sem o seu comandante, o que exigiu reconduzi-lo ao posto. Félix de Campos partiu para atacar a esquadra brasileira em 25 de maio e, em vez de executar o ataque, ficou fazendo um reconhecimento, navegando à vista, e, por um erro de avaliação, interpretou que

a base estava fortemente armada, tendo então se retirado de volta a Salvador. A verdade é que a posição de Cochrane era bastante frágil, pois, quando a esquadra portuguesa apareceu no horizonte, a Nau *Pedro I* estava se abastecendo de água, enquanto os demais navios ancorados estavam sem condições de tomar uma iniciativa de combate diante de uma esquadra tão poderosa. Cochrane tomou as providências já esperando o pior, porém a retirada da esquadra inimiga permitiu-lhe que terminasse seu abastecimento e partisse para se juntar à Corveta *Maria da Glória* e à Fragata *Real Carolina*, que mantinham o bloqueio a Salvador.

A falta de agressividade do comandante português fechou a última porta que lhe restava, pois, além de faltar dinheiro para pagar as tropas, o estoque de comida só daria para alimentá-los por mais 50 dias.

Em 10 de junho, em dramático relatório ao rei D. João VI, Madeira de Melo expressa seu desalento:

No Rio de Janeiro está se consertando outra nau; o Governo ali estabelecido, bem convencido de que a Força Naval é que deve decidir da sorte do Brasil, esmera-se em fazer progredir este ramo, e tem mandado comprar fragatas à América Inglesa que brevemente espera. Se ganharem sobre nós a superioridade marítima, tudo está perdido (AMARAL, 1957: 365).

Dois dias depois, portanto em 12 de junho, a ousadia de Cochrane mais uma vez se fez presente. Acobertados pela es-

curidão da noite, os três navios que faziam o bloqueio naval, fazendo-se passar por uma força britânica chegando do Rio de Janeiro, penetraram no interior da Baía de Todos os Santos e navegaram entre os navios fundeados da esquadra portuguesa, com o intuito de atacar-lhes de surpresa. Entretanto, faltou-lhes o vento para que pudessem fugir, em meio à confusão que criariam depois que destruíssem boa parte da esquadra inimiga. Entraram sem ser reconhecidos, porém, no momento de desferir o ataque, o vento ficou calmo e logo depois a maré começou a virar, impedindo-os de prosseguirem com o plano. Na fuga, foram reconhecidos,

porém a confusão que se instalou e a falta de oficiais nos navios (que naquele instante estavam se divertindo em um baile em terra) permitiram que as três naves saíssem ilesas. Escreveu Cochrane que, no momento em que

Félix de Campos foi avisado, em meio ao baile, o comandante português teria exclamado: “O quê? A nau de linha de Lord Cochrane no meio mesmo da nossa esquadra! É impossível – nenhum grosso navio podia ter vindo rio acima às escuras” (COCHRANE, 1859: 48).

O atrevimento de Cochrane em navegar em meio à esquadra inimiga fundeada se transformou em um considerável estrago para a moral dos militares portugueses, e, já no dia 20 de junho, o comando luso tomou a decisão de evacuar a praça. Porém, para que não fossem fustigados pelo Exército Pacificador, na ocasião com um efetivo de cerca 13 mil homens, a data exata se manteve em segredo.

**A Força Naval é que deve
decidir da sorte do Brasil...
Se ganharem sobre nós a
superioridade marítima,
tudo está perdido**

Madeira de Melo

Em 21 de maio de 1823, por um ato de insubordinação de seus oficiais, Labatut foi deposto, preso e encaminhado ao Rio de Janeiro, sendo substituído no comando pelo Coronel José Joaquim de Lima e Silva, comandante do Batalhão do Imperador. Posteriormente foi submetido a um Conselho de Guerra e absolvido.

Lima e Silva exigia uma rendição formal para enriquecer a sua folha de serviços, e Madeira de Melo, ao contrário, não queria capitular, preferindo se retirar, para desabonar o menos possível sua folha.

A decisão de Cochrane de atacar a esquadra portuguesa em Salvador, apesar de não ter sido bem-sucedida, pelo menos serviu-lhe para o reconhecimento do posicionamento dos navios contrários. De volta a Morro de São Paulo, tratou de mandar preparar os brulotes, com os quais pretendia lançar um novo ataque e incendiar grande parte da esquadra inimiga.

Durante os preparativos para um novo ataque, em 20 de junho irrompeu um grande incêndio no depósito de álcool da nau capitânia *D. Pedro I* e quase se perdeu o melhor navio da esquadra. Uma grande parte da tripulação o abandonou, jogando-se no mar, incluindo alguns oficiais, e os que ficaram a bordo estavam num tal estado de confusão que de nada serviram para debelar o incêndio. Com demonstração de grande empenho e coragem, o fogo foi combatido pessoalmente por Cochrane, auxiliado por Shepherd, até que as chamas fossem totalmente extintas.

A notícia de que as tropas portuguesas seriam evacuadas de Salvador chegou aos ouvidos de Cochrane, que se apressou em enviar uma correspondência para a Junta da Bahia, outra ao General Madeira e uma terceira para Félix de Campos, comandante da esquadra. Apesar de serem todas diferentes, o assunto era comum: de modo cavalheiresco, o almirante alertava sobre

os perigos de uma retirada da esquadra inimiga sem a promessa de os portugueses não empreenderem novas hostilidades contra o Império. Participava que dispunha de vantagens que poderiam ser fatais aos adversários e que por humanidade acautelava-os, e, caso não satisfizessem seu pedido, não poderiam lhe imputar culpa pela morte de passageiros, “porquanto no escuro da noite é impraticável diferenciar os navios em que possam haver embarcado” (COCHRANE, 1859: 51). Também garantia que sempre desejou que os perigos da guerra se limitassem à profissão militar e naval e não fossem estendidos a civis.

Na carta a Madeira de Melo, convencido de que este transferiria suas tropas para alguma província do Norte, alertava-o:

[...] obriga-me a humanidade a declarar-lhe o meu dever, bem que penoso, de tomar todas as medidas a meu alcance para desmantelar quaisquer transportes que tentem dar à vela da Bahia no comboio dos vasos de guerra (COCHRANE, 1859: 52).

Os alertas ou ameaças de Cochrane não surtiram efeito, pois Madeira de Melo conseguiu manter o segredo sobre a data da retirada, tendo tido a proeza de organizar o embarque de cerca de 12 mil pessoas – 4 mil marinheiros, 6 mil soldados, 1.400 empregados e outros portugueses que lá habitavam – sem que o inimigo soubesse com antecedência, não deixando para trás nenhum soldado, inclusive levando todos os doentes e feridos. Além dos 14 navios de guerra estacionados em Salvador, foram requisitados todos os navios mercantes em estado de poder navegar até Portugal, inclusive os estrangeiros. Ao todo eram cerca de 83 navios, contados pelo capelão da nau capitânia (DORES, 1940: 56).

Às 4 horas da manhã do dia 2 de julho, desferiu-se um tiro do fortezinho de Santo Alberto, que era o sinal para que as tropas já de prontidão embarcassem com seu equipamento nas lanchas que as transportaram para os navios fundeados ao largo. Cerca de 800 espingardas e muita munição, além de alguma comida, foram deixadas para trás, em razão da confusão causada pelo embarque simultâneo em tantos navios.

Ainda na madrugada de 2 de julho, quando as tropas portuguesas começaram o embarque, um informante foi a Pirajá comunicar ao comando do Exército Libertador o que estava acontecendo, precipitando assim a ofensiva das tropas terrestres comandadas pelo Coronel José Joaquim de Lima e Silva. Estas entraram no mesmo dia na cidade já desguarnecida. Por volta do meio-dia, haviam ocupado os fortes e, antes do anoitecer, toda a cidade de Salvador.

No mesmo dia, de manhã cedo, a *Pedro I* interceptou o navio *Crioula*, que viajava com bandeira inglesa, transportando víveres para os navios ingleses ancorados em Salvador. Seu comandante trazia correspondência para Cochrane, informando que Katherine, sua esposa, estava gozando de ótima saúde e, acompanhada de familiares e empregados, havia desembarcado no Rio de Janeiro em 13 de junho, vinda da Inglaterra, no navio *Sesostris*, em direção a Valparaíso, para encontrar o marido.

À CAÇA DO COMBOIO PORTUGUÊS

Por volta do meio-dia, todo o comboio português já navegava barra afora, entrando em mar aberto. Na ocasião, a *Piranga* estava ausente, pois havia seguido para o Rio de Janeiro, estando as fragatas *Real Carolina* e *Niterói* e o Brigue *Bahia* an-

corados no Morro de São Paulo. A saída da frota portuguesa fora avistada pela Nau *Pedro I* e pela Corveta *Maria da Glória*, que patrulhavam a região com uma escuna que recebeu ordens de imediatamente avisar o que estava acontecendo e chamar os navios estacionados no Morro (que deveriam partir no estado em que estivessem). Ao brulote Brigue *Escuna*, que também os acompanhava, deu instruções para que seguissem a frota inimiga até que recebessem sinais para incendiar a nau portuguesa. À Corveta *Maria da Glória* foram dadas ordens para atacar a retaguarda do comboio, aprisionando o máximo de navios, enquanto a *Pedro I* atacaria pelo centro. O almirante havia mandado preparar algumas pequenas jangadas incendiárias com lenha e alcatrão, que pretendia soltar em meio aos navios inimigos, unicamente para causar confusão, enquanto os atacasse na escuridão da noite.

Já no dia seguinte, receberam o reforço das fragatas *Real Carolina* e *Niterói* e do Brigue *Bahia*, porém um forte temporal, que adveio com a noite, impediu qualquer ação até a manhã de 4 de julho. A tormenta havia espalhado os navios do comboio, e, durante a noite, muitos deles passaram perto da *Pedro I*, que não os capturou por serem pequenos.

Saíram todos à caça de presas e, quando alcançaram o comboio, partiram imediatamente à ação. A nau capitânia *Pedro I* capturou o navio *Bizarria*, com 174 soldados da Legião Lusitana, 32 soldados do 4º Regimento de Milícias, 24 soldados do 1º Batalhão de Caçadores da Corte e seis escravos dos oficiais, além de alguns passageiros. Outros dois, o Brigue *Vinagre* e a Charrua *Orestes*, receberam ordens de seguir a popa da capitânia, porém foram ficando para trás, conseguindo fugir e se juntar à sua frota. As capturas estavam sendo feitas às vistas dos navios de guerra

portugueses, e, contrariada pelos ataques que o comboio vinha sofrendo, a escolta armada lusitana saiu no encalço da *Pedro I*, tentando cercar-lhe, porém sem sucesso. A velocidade e as manobras evasivas da *Pedro I*, mais uma vez, foram capazes de tirá-la da linha de tiro do inimigo e, tão logo os mesmos desistiram da perseguição, a nau capitânia voltou ao afã anterior de dar caça às embarcações do comboio. Em 5 de julho, foi capturado o *Meteor*, navio russo fretado, com 280 soldados e muitos passageiros, que também tentou fugir, mas teve o mastro grande, o da mezena e os respectivos cabos cortados, o impedindo de navegar com facilidade, a não ser com o vento de popa que soprava em direção à costa. Também passaram a reduzir o estoque de água potável, furando todas as pipas adicionais e deixando somente o suficiente para que voltassem à costa brasileira, sem condições para enfrentarem a longa travessia do Atlântico. O capelão cronista, que deixou registrado o que acontecia nas páginas de seu diário, comentou as diferenças entre Cochrane e João Félix de Campos:

Vejo a esquadra inimiga composta de 14 navios de guerra, que encontrando-se com nossa pequena esquadra, se deixa cortar na linha que formava, e em vez de atacar a nossa esquadra, apenas se defende das embarcações por nós atacadas, e reunindo-se todas nos fogem, sendo por nós corridas! Nesse primeiro encontro se conhecem os dois comandantes um ao outro; vê-se João Félix fugir do lord, e este atacando com desprezo da superioridade das forças contrárias (DORES, 1940: 59).

Em 7 de julho foi a vez da captura do transporte *Grão-Pará*, também abarrotado, com cerca de 270 soldados

e grande número de passageiros. Neste navio, descobriu-se, pelo interrogatório de seu comandante, que a instrução era transportar a tropa para reforçar o destacamento do Maranhão. Entretanto, mesmo desmastroado e com instruções de retornar à Bahia, conseguiu se evadir, sendo visto posteriormente pela Nau *Pedro I* navegando com a esquadra portuguesa, já na altura de Fernando de Noronha, com os mastros restabelecidos e com armamento, possivelmente obtido de algum outro navio.

Foram apreendidos pelo *Bahia* o *Canoa*, navio do mesmo dono do *Grão-Pará*, transportando cerca de 300 soldados e alguns passageiros, e o transporte de tropas *Ulisses*. A *Maria da Glória* capturou o *Conde do Peniche*, com 135 soldados do 3º Batalhão de Infantaria e passageiros; a *Real Carolina* apresou o *Leal Português* e o Brigue *Promptidão*, que transportavam soldados de infantaria, escoltando-os de volta à Bahia; a *Niterói* apreendeu o mercante *São José Triunfo*.

Também em 7 de julho, foram capturados pela *Pedro I* os transportes *Caridade*, *Harmonia*, *Princesa Real* e *Fragatinha de Macao*, todos despachados para o Recife escoltados pelo Brigue *Bahia*, comandado por Bartolomeu Hayden, que recebeu instruções de aprisionar qualquer navio que lhe cruzasse o caminho portando a bandeira de Portugal. A guarnição, que foi a bordo das presas para cortar os mastros e desarmar os tripulantes, estimou que neles havia cerca de 600 soldados, além de muitos passageiros de ambos os sexos.

Cochrane dirigiu correspondência, levada pelo *Bahia*, ao ministro da Marinha, comunicando que metade do Exército inimigo, suas bandeiras, artilharia, munições e seus apetrechos tinham sido capturados e que, dali por diante, trataria de interceptar o resto das tropas e os vasos de guerra. Aproveitou também para pedir reforço

de marinheiros para acabar logo com a guerra, sugerindo um prêmio de 24 duros para cada um, porém deixando claro que preferia os britânicos a quaisquer outros.

O conteúdo da carta vazou para os jornais, causando grande inquietação nos comerciantes ingleses com a possível debandada de tripulantes dos seus mercantes em trânsito pelos portos brasileiros. A notícia também causou reações de Henry Chamberlain, côsul-geral britânico no Rio de Janeiro, e do comodoro Sir Thomas Hardy, que determinou um alerta a seus comandados diante de possíveis deserções de membros de sua marinagem.

Voltando à caçada empreendida por Cochrane ao comboio português, a Nau *Pedro I* e a Corveta *Maria da Glória* continuavam no encalço do inimigo: a primeira, apreendendo o brigue de guerra *Triunfo da Inveja* em 9 de julho, e a segunda, o também navio armado *Diana*, com cerca de 200 soldados. Os dois navios foram escoltados pela *Maria da Glória* até perto do Recife e depois levados na companhia de todos os demais navios apreendidos para o Rio de Janeiro.

A viagem de escolta da *Maria da Glória* deixou a *Pedro I* sozinha. Esta, no amanhecer de 11 de julho, viu ao longe a Ilha de Fernando de Noronha e, cruzando ao sul da mesma, depois de um aguaceiro, às 4 horas da tarde, avistou 20 navios da frota portuguesa a uma distância de cerca de 6 a 7 milhas, sendo um deles o fugido *Grão-Pará*, que, posteriormente, seria novamente capturado pela Fragata *Niterói*.

A *Pedro I* partiu no encalço daqueles navios, porém, no dia 14, foram avisados os navios de guerra portugueses que navegavam juntos, e, por essa razão, Cochrane achou não ser prudente empreender um ataque com um único navio. O almirante mantinha-se como um predador

à espreita, aguardando que algum deles se dispersasse do comboio. Nesta altura, já haviam ultrapassado a Linha do Equador. Impaciente, no dia 16, às 3 da manhã, quando navegavam na latitude de 5° N, a *Pedro I* se pôs a toda vela de encontro a uma fragata inimiga, acertando-lhe uma descarga de artilharia e deixando-a bastante danificada, mas, ao fazer uma manobra radical para lhe dar a outra banda, a vela grande rasgou-se em duas, obrigando-a a desistir do ataque.

Como o comboio estava claramente se dirigindo a Portugal, nada indicando que retornasse ao Brasil, Cochrane então decidiu voltar, dando prioridade a expulsar os portugueses que ainda ocupavam as províncias do Maranhão e do Pará, tomando assim a proa da cidade de São Luís.

A caça à frota portuguesa continuaria com a Fragata *Niterói*, a quem Cochrane incumbira de segui-los. A epopeia desta perseguição foi registrada pelo imediato daquela fragata com o título de “A relação náutica militar da Fragata do Império, a *Niterói*, a cargo do capitão de mar e guerra John Taylor, comandante; sendo oficial imediato o capitão de fragata Luís Barroso Pereira – compreendendo o período de sua saída do Morro de S. Paulo em 2 de julho, até 9 de novembro, dia em que se aferrou no porto da Bahia, 1823”, cujo texto foi transcrito em partes, na biografia de Taylor, por Théo Filho.

A *Niterói*, que fazia uma perseguição paralela, também seguia no encalço da frota portuguesa e avistou a Nau *D. João VI* em companhia de cerca de 15 navios, visto que os demais haviam se dispersado. Ficou a dúvida para onde os navios que se afastaram teriam ido. Depois de apresar a sumaca *S. José Triunfo*, teve a convicção de que parte da frota portuguesa se dirigia ao Maranhão.

Assim nos conta Barroso Pereira:

Atendendo ao informe do mestre da sumaca, mesmo não sendo certo, era de razão, e como tal julgou o comandante acertado ir ao Maranhão, logo que a esquadra inimiga se fizesse na volta da Europa, mas enquanto isto não tinha execução quis o comandante a todo risco tentar algum golpe atrevido, mesmo que não tivesse muito fruto (THÉO FILHO, 1953: 98).

Mais adiante, descreve o confronto que tiveram com a escolta portuguesa em 7 de julho, quando estiveram muito próximos da nau portuguesa:

Achava-se a fragata na latitude de nove para dez graus, dia 7, entrou de noite no comboio que navegava em linha, passou a tiro de fuzil da vanguarda e correndo para a retaguarda sempre à distância de fogo despejou toda a banda de estibordo sobre o último navio, que depois se soube ser o S. Gualter (THÉO FILHO, 1953: 98).

Em 10 de julho, Taylor prosseguiu em direção ao Maranhão, tendo apresado uma sumaca no dia 11 e avistado a costa do Ceará no dia seguinte. Ficou patrulhando as rotas marítimas que davam acesso ao Maranhão, e, como até o dia 14 nenhum navio havia aparecido, o comandante concluiu que se algum deles tivesse se dirigido àquela província, já estaria no porto de São Luís e que a espera se fazia inútil. Partiu novamente atrás do comboio português e, no dia 21, encontrou-se com um bergantim que ia do Recife para Gibraltar e que lhe deu a notícia de terem entrado naquele porto pernambucano vários transportes apresados por Lorde Cochrane. Três dias depois, recebeu a notícia de uma galera com a qual cruzaram de que uma contrarrevolução

em Portugal havia derrubado as Cortes, restituindo o poder ao monarca.

Em 7 de agosto, já navegando na latitude 31º N, ainda na costa da África, porém já perto da Europa, avistou o que imaginava ser uma fragata portuguesa e, quando a *Niterói* chegou perto, já preparada para o confronto, descobriu ser o transporte *Grão-Pará* – aquele navio que havia fugido depois de ter sido capturado por Cochrane e ter o mastro cortado – apinhado de tropas. Por uma atitude suspeita, quando se imaginou que alguns de seus tripulantes apontavam armas para a *Niterói*, esta desfechou uma carga de artilharia que causou algumas mortes. Como não reagiram, foram abordados, tendo Taylor mandado jogar sua artilharia ao mar, tomado posse da pólvora e feito com que todos os soldados assinassem um termo como prisioneiros de guerra, já que, como tais, não poderiam tomar armas contra o Brasil. Depois os liberou, mandando que seguissem o caminho para Portugal.

Para se reabastecer de água, a *Niterói* teve de parar em Santa Cruz das Flores, no arquipélago dos Açores. Protegidos por uma bandeira inglesa que tremulava no mastro e somente permitindo que tripulantes britânicos transitassem no convés, enganaram assim os portugueses da ilha, onde permaneceram entre 19 e 24 de agosto.

No dia 26, apresaram o iate português *Alegre*, que, apesar do pouco valor, foi útil: mandaram-no para o Brasil com um oficial levando despachos para Cochrane e para o ministério. Foram também apresados os iates *Correio de São Miguel*, em 29 de agosto, e *Esperança*, dois dias depois, igualmente enviados para o Rio de Janeiro. Naquele 29 de agosto, a *Niterói* se encontrou com o bergantim inglês *Elisabeth*, que tinha Gibraltar como destino e que, mediante pagamento, recebeu 25

prisioneiros que iam na fragata brasileira. A *Niterói* continuou apresando navios portugueses, tendo capturado os iates *Vigilante* e *Bom Sucesso* e o Bergantim *União*. O primeiro foi bem guarnecido e despachado para o Rio de Janeiro. Quanto aos outros dois, depois de ter sido retirado tudo que havia de valor a bordo, foram ambos postos a pique, à vista de três corvetas e duas charruas do comboio inimigo.

Em 8 de setembro foi apreendido o navio *Prazeres e Alegria*, que, vindo do Pará, inadvertidamente cruzou o caminho da *Niterói*.

No fundo, John Taylor queria se bater com um dos navios da escolta e, na escuridão da noite, imaginando ter visto um navio que vinha atrás das fragatas, o comandante partiu em direção a ele, porém deu de cara com a *D. João VI* à pequena distância. Como esta andava sempre com uma fragata a lhe dar cobertura, decidiu Taylor não lhe dar combate por estar em clara desvantagem. Por três vezes a nau portuguesa lhe exigiu a identificação em português, sem obter resposta. Tentou então em inglês, recebendo, desta vez, o retorno de Taylor, que, num inglês impecável, identificou-se como fragata inglesa, comandante fulano..., e, assim, lhe foi dada passagem sem nenhuma outra exigência. Esse artifício, conhecido como *ruse de guerre*, ou astúcia de guerra, comumente utilizado na época, com uso de bandeiras ou insígnias falsas, foi posteriormente proibido pela Convenção de Haia, de 1907.

Ainda a caminho de Lisboa, apresaram o Iate *São José* e, à tarde, avistaram o Cabo da Roca, mantendo-se a uma distância de cerca de 24 milhas da costa portuguesa. Em 10 de setembro apresaram o Iate *Providência* e a Galera *Nova Amazona*, que tinham acabado de sair de Lisboa e que foram imediatamente mandados para o

Rio de Janeiro. Taylor foi informado pelo comandante da *Nova Amazona* de que todo o comboio já tinha entrado pela foz do Tejo, portanto daria sua perseguição como encerrada, devendo retornar imediatamente ao Brasil. Mas antes encontraram um bergantim inglês que ia em direção ao Faro, e nele descarregaram parte de seus prisioneiros. Depois, no dia 11, chegaram muito perto da costa e, em ato de extrema ousadia, passearam pelo interior da foz do Tejo, em franco desafio aos portugueses. Em 12 de setembro, capturaram o Iate *Paquete de Setúbal*, no qual Taylor acomodou todos os demais prisioneiros que ainda mantinha, com ordens de levá-los a Figueira da Foz, mais ao norte, perto de Coimbra. Para tal, foi assinado um termo de compromisso firmado por todos; o comando da embarcação foi dado a dois mestres prisioneiros e, por intermédio de um deles, uma correspondência foi encaminhada ao ministro de Relações Exteriores de Portugal. Nesta, Taylor fez severas críticas às atitudes das Cortes, que obrigaram o Brasil a ir à guerra, fazendo questão de deixar consignado que todos os seus prisioneiros de guerra foram tratados com dignidade, não se valendo os súditos de Sua Majestade Imperial da vingança ou do rancor, apesar de terem altos queixumes pelo infame comportamento de parte das tropas lusitanas na Bahia.

Neste mesmo dia, Taylor determinou o regresso da fragata ao Brasil e tomou a direção dos Açores, apresando sucessivamente os iates *Santo Antônio*, *Triunfo* e *Harmonia* e a Escuna *Emília*. Daí meteu a proa em direção às Canárias e, no caminho, apresou o Bergantim *S. Manuel Augusto*. Em decorrência da calma reinante, seu estoque de água começou a ficar escasso, obrigando-o a fazer uma nova escala de reabastecimento, desta vez no Abrigo de São Nicolau, no Arquipélago

de Cabo Verde, de onde saíam, no dia 7 de outubro, providos de dez tonéis de água fresca. Na data marcada, depois de tudo pronto, uma terrível tormenta se abateu sobre o arquipélago. Tão violento foi o vento que tiveram de soltar as amarras e sair ao largo, para que não fossem jogados em cima das rochas, tal era a força do sopro que rasgou a vela do mastro da proa, enquanto as vagas passavam por cima do convés. Para compensar, cortaram-se os cabos da mezena e o vento se incumbiu de pôr o mastro abaixo. Tanto balançou a embarcação que parte da carga nos porões se soltou e escorregou para estibordo, inclinando a nave perigosamente, sendo necessário restabelecer o centro de gravidade da embarcação desfazendo-se de algumas peças de artilharia e atirando-as ao mar. A tempestade durou 12 horas, finda a qual começaram os reparos, e, por sorte, o vento soprava-lhes de popa, até que atingiram 7º N de latitude e 26º W de longitude, em 16 de outubro, quando enfrentaram nova calmaria. A falta de ventos se manteve até o 31 daquele mês, quando então começou a soprar uma brisa que permitiu que chegassem a Salvador, em 9 de novembro de 1823, com seus estoques de víveres e de água perigosamente empobrecidos, suficientes somente para mais quatro dias de viagem. Taylor e a tripulação foram recepcionados na Bahia como heróis e, depois de abastecidos, fizeram vela para o Rio de Janeiro, onde receberam os agradecimentos do imperador, com direito a desfile militar sob os aplausos do povo. A *Niterói* chegou com o velame em petição de miséria, com somente 2/3 de sua artilharia e com uma tripulação exausta por causa da longa jornada e das peripécias pelas quais passou. A saga da fragata havia durado mais de quatro meses. Além de John Taylor e seu imediato, Capitão de Fragata Luís Barroso

Pereira, seu corpo de oficiais era composto pelos primeiros-tenentes Justino Xavier de Castro e Samuel Chester e pelos segundos-tenentes Francis Drummond, James Wallace e João Pinto Drummond, o escrevente de bordo. Outro que compunha a tripulação era Joaquim Marques Lisboa, futuro Marquês de Tamandaré e Patrono da Marinha de Guerra do Brasil, então com 15 anos.

A ADESÃO DO MARANHÃO AO IMPÉRIO

Cochrane chegou a São Luís a bordo da *Pedro I*, em 26 de julho de 1823, acompanhado de um brigue inglês vindo de Liverpool, que fora saqueado na altura de Cabo Verde por uma escuna corsária do Rio da Prata. Esta escuna operava com a bandeira norte-americana e aliviara o brigue de quase toda a carga de mercadorias que ele levava para São Luís. A nau chegou ostentando arditosamente a bandeira inglesa (DORES, 1940: 71) para ludibriar as autoridades locais, tendo sido recepcionada pelo Brigue *Infante D. Miguel*, sob o comando de Francisco Garção. Quando este chegou perto da *Pedro I*, já ao alcance de sua poderosa artilharia, descobriram a artimanha, porém nada puderam fazer. A cena foi assim descrita pelo capelão cronista da Nau *Pedro I*:

[...] mas pela demora desta última manobra, descobriu-se que o brigue já havia conhecido a nau, e por isso, deixando-se descair, projetava talvez a fuga.

Entretanto, desconfiado disso o Lord, fez largar o pano e marear a nau, à cuja vista embarcou logo o comandante do brigue, e veio a nosso bordo. Ao entrar na nau conheceu-se que ele vinha muito desconfiado, por ter

caído no logro sem o poder remediar, deixando-se maquinalmente conduzir para a câmara, aí foi falar com o Lord.

Demorar-se-ia com S. Ex. pouco mais de uma hora, depois do que, mandando S. Ex. que desse fundo ao brigue ao pé da nau, o despediu com ofício ao governo, em resposta ao que dele havia recebido. Neste ofício disse S. Ex. ter declarado quem era, que a nau em que se achava pertencia ao Império do Brasil e não à Grã-Bretanha, como havia dito, e que seus fins eram fazer ali aclamar ao imperador e Independência, e que, quando o governo deixasse de aderir a estas condições, veria romper toda espécie de hostilidade por mar e por terra, até que finalmente se conseguisse o desejado fim de unir aquela amena província ao grande todo do vasto Império do Brasil (DORES, 1940: 73).

O Comandante Garção fora feito prisioneiro, porém ficou surpreso com a proposta de Cochrane de lhe restituir a liberdade a si e a seu navio, desde que se propusesse a levar correspondência fechada à Junta do Maranhão e ao governador das Armas, condição esta que foi prontamente aceita por ele. Na conversa que tiveram, Cochrane usou de mais um ardil, fantasiando que a esquadra imperial de guerra estava ao largo pronta para entrar em ação, acompanhada de navios de transporte carregados de tropas. Tal blefe teve efeito imediato, pois a Junta foi convocada de emergência, quando se deu ciência das ameaças contidas nas correspondências de Cochrane. A primeira, endereçada a Agostinho de Faria, governador de Armas do Maranhão, trazia em seu segundo parágrafo o seguinte conteúdo:

Ansiosamente desejo evitar o ter de deixar cair desenfreadas sobre o Maranhão as tropas imperiais da Bahia,

exasperadas como estão pelos prejuízos e crueldades exercidos contra elas e contra seus compatriotas, assim como pelo saqueio do povo e das igrejas na Bahia. Fica a V. Ex. o decidir se convirá exasperar ainda mais os habitantes destas províncias por uma resistência que me parece inútil, e prejudicial ao mesmo tempo aos melhores interesses de Portugal e do Brasil (COCHRANE, 1859: 66).

Em outro ofício, endereçado à própria Junta, mais uma ameaça, também no segundo parágrafo:

Se houvesse, todavia, alguns que – por motivos interessados – se opusessem ao regate de sua pátria, fiquem certos que as forças navais e militares que expulsaram do Sul os portugueses estão prontas a desembainhar de novo a espada na mesma justa causa – e uma vez desembainhada, o resultado não pode ficar por muito tempo duvidoso (COCHRANE, 1859: 67).

Diante das convincentes ameaças de Cochrane, resolveu a Junta, por unanimidade, aderir ao Império, e ofícios comunicando a decisão foram expedidos e entregues ao Primeiro Almirante. O General Agostinho, em carta separada, prometeu não obstruir a união do Maranhão ao resto do Brasil, porém levantou a preocupação de que a ausência de seus comandados poderia levar a cidade ao caos e à anarquia e impunha algumas exigências para a retirada das tropas para Portugal. Às exigências se opôs Cochrane, tendo por fim prevalecido a rendição incondicional. Dessa forma, o almirante assegurou ao General Agostinho:

[...] tenho a assegurar-lhe, primeiro, que farei todos os meus esforços para proteger as pessoas e a propriedade

dos cidadãos do Maranhão – à exceção de tais espécies de propriedade que, provando-se pertencer a parte hostil, ficarão, segundo as leis de guerra, sujeitas à decisão dos tribunais de Sua Majestade Imperial; que a mesma indulgência se observará respectivamente a todas opiniões políticas passadas qual foi praticada sob o governo constitucional de Sua Majestade Fidelíssima D. João VI; e que todas as pessoas que desejarem ausentar-se serão livres de fazê-lo com as formalidades usuais (COCHRANE, 1859: 70-71).

Preocupado de que os portugueses pudessem descobrir seu blefe, quis o almirante que suas tropas embarcassem o mais rápido possível para Portugal.

Portanto, já no dia seguinte à sua chegada, Cochrane recebeu a bordo da *Pedro I* os membros da Junta e um representante do governador das Armas, que, acompanhados do bispo local, foram lhe cumprimentar e confirmar que a província do Maranhão se uniria ao Império do Brasil. Neste mesmo dia, a bandeira portuguesa foi arriada pelo Tenente Grenfell e em seu lugar hasteada a brasileira. Os 21 presos políticos que se encontravam detidos em uma presinganga foram imediatamente libertados.

No dia 28 de julho de 1823, foi proclamada a Independência da província em solenidade realizada às 11 horas no Palácio do Governo, sem a presença de Cochrane, que não desembarcou alegando estar enfermo, porém com a participação dos membros da Junta, do Senado da Câmara, da oficialidade da *Pedro I* e demais corporações civis, militares e eclesiásticas. Com acompanhamento de salvas de canhão e repicar dos sinos das igrejas, foram dados diversos vivas à religião católica, ao imperador, à Independência e à Constituição

Brasileira, repetidos na varanda do palácio pelo presidente da Câmara e respondidos pelo povo com muito entusiasmo. A festa continuou durante a noite, quando se iluminou a cidade, e foi oferecido no palácio do governo um jantar para a oficialidade da nau e demais corporações.

Terminada a cerimônia da Independência, fez-se necessário organizar um novo governo. A esse respeito, escreveu o almirante:

O meu seguinte passo foi prover a devida administração de governo, e isto por causa das facções que depois se achou existirem – foi obra de infinitamente mais dificuldade do que tinha sido a aquisição da cidade (COCHRANE, 1859: 72-73).

No dia 1º de agosto se deu o juramento de fidelidade ao imperador, tanto por brasileiros como por portugueses que desejassem continuar vivendo no Brasil.

Com o fim das cerimônias, Cochrane expediu ofícios a todos os comandantes de tropas, tanto brasileiras como portuguesas, comunicando a adesão do Maranhão ao Império do Brasil, exigindo um imediato cessar fogo e determinando que as tropas ficassem onde estivessem, até que recebessem novas ordens.

Em 31 de julho, quando os soldados que retornariam a Portugal embarcavam nos navios-transporte *Conde de Cavaleiros* e *Constitucional*, houve uma sedição de milicianos portugueses que tentavam impedir o embarque da tropa sob o argumento de que eles seriam necessários em terra para garantir uma eleição justa e ameaçavam pôr a pique a Nau *Pedro I*. Cochrane agiu prontamente, desembarcando um grande contingente de marinheiros comandado pelo Capitão de Bandeira Thomas Crosbie, que conseguiu

desarmar os milicianos portugueses sem derramar nenhuma gota de sangue.

Assim, o embarque prosseguiu, permitindo que, acompanhados de suas famílias, 420 soldados, armas e bandeiras partissem já no dia seguinte para Lisboa, tendo ficado em São Luís o governador das Armas, General Agostinho Antônio de Faria, a quem Cochrane, em correspondência de 27 de julho, dera a opção de se retirar ou permanecer no País, tendo o mesmo inicialmente exercido a segunda.

Totalmente vitorioso, e já sem nenhum perigo de uma reação militar, Cochrane passou então a se dedicar a apoderar-se de suas presas de guerra, das quais dependia parte de sua remuneração e das de seus comandados. Considerou o Maranhão um território inimigo conquistado, o que lhe dava o direito de apossar-se de tudo que estivesse no tesouro da província, inclusive das dívidas a receber. Também incluiu no confisco os navios e as propriedades de portugueses não residentes, com base no Decreto de 11 de dezembro de 1822. Inicialmente apreendeu o *Brigue Infante D. Miguel*, imediatamente rebatizado de *Maranhão*, cujo comando foi repassado a John Pascoe Grenfell, um dos oficiais ingleses que trouxera consigo do Chile, mandando executar com aquele navio, desta vez no Pará, a mesma artimanha que tinha dado certo em São Luís. Apoderou-se também da Escuna *Emília*, de oito canhoneiras, com os escravos que faziam parte das tripulações, e de 16 navios mercantes com suas cargas. Os referidos escravos haviam sido requisitados compulsoriamente pelas autoridades portuguesas aos comerciantes e fazendeiros da região para compor as tripulações das canhoneiras.

Também apreendeu 2.970 arrobas de pólvora, que, por falta de um galpão apropriado em terra, haviam sido armazenadas na Sumaca *Espadarte*.

Para resguardar seus interesses, Cochrane indicou o inglês Henry Dean para vistoriar e avaliar as mercadorias apreendidas, enquanto criava uma Junta para fiscalizar os bens e direitos apresados. Seus membros iniciaram os trabalhos como meros executores de suas ordens, porém, posteriormente, passaram a questionar algumas presas, considerando que, pela natureza das mesmas, seus valores deveriam ser revertidos para a Coroa e não para Cochrane e seus subordinados.

Pelos cálculos do almirante, o valor total do que fora apreendido ultrapassava 500 contos de réis, assim discriminados: 62.560 mil-réis em moeda depositados no tesouro da província; 54.167 mil-réis em moeda na alfândega; 147.316 mil-réis em cartas de crédito; 65.000 mil-réis correspondentes ao valor dos navios e canhoneiras apreendidos; e 170.196 mil-réis correspondentes aos outros bens particulares de cidadãos portugueses não residentes, além do valor da pólvora. Grande parte da mercadoria apreendida foi remetida ao Rio de Janeiro para adjudicação.

Quanto ao numerário apreendido, com o qual desejava receber a sua parte e a de seus tripulantes, determinou que se desse a ele outro destino, porquanto um sério problema se apresentou, exigindo uma solução imediata. As tropas que sitiavam Caxias aceitaram a rendição de seus defensores em 31 de junho de 1823 e, posteriormente, receberam a notícia da tomada de São Luís por Cochrane. A partir de então, apressaram-se em mandar emissários com uma lista de exigências, entre as quais a de realizar novas eleições para substituir a Junta Provisória do Maranhão. Uma nova eleição também foi exigida por Cochrane, porém esta somente se realizou em 25 de dezembro, após sua partida para o Rio de Janeiro, com a reeleição do presidente Bruce. Outro plei-

to atendido foi o pagamento dos soldos atrasados às tropas do Piauí e do Ceará. Naquela ocasião, os soldados – fatigados, famintos e maltrapilhos – estavam havia seis ou mais meses de campanha sem receber. Considerando que esse grande contingente de mais de 8 mil homens, no estado em que se encontrava, poderia se tornar um grande perigo para a manutenção da ordem pública na província – uma vez que poderia se deslocar para São Luís e cobrar *in loco* o que pleiteava –, foi decidido por Cochrane, em conjunto com a Junta do Maranhão, pagar-lhe 116.727 mil-réis em moeda e 147.316 mil-réis em cartas de crédito confiscadas aos portugueses, além de fornecer-lhe roupas e outras mercadorias, para que a tropa pudesse se dispersar, com os soldados retornando a seus lares, após o propósito da expedição já ter sido alcançado. Destes soldados, remanesceu um corpo formado por 200 homens, que foi mantido para guarnecer a vila de Caxias.

O cenário político do Maranhão emancipado de Portugal, mesmo no período de transição, era composto por diversas facções que desejavam o poder e queriam exercê-lo da pior forma possível: por meio da corrupção, da perseguição aos inimigos (principalmente portugueses) e da demissão de funcionários públicos (com a finalidade de distribuir seus cargos para apaniguados).

Assim, a *Pedro I* partiu no dia 20 de setembro de 1823, acompanhada da Corveta *Pombinha* e da Escuna *Bela Elisa*, atracando no início da noite de 9 de novembro, sendo recebida pelo próprio imperador, de quem Cochrane beijou as

mãos ainda no escaler. Na recepção que se seguiu, o Primeiro Almirante recebeu das mãos do monarca a insígnia da Grã-Cruz da Imperial Ordem do Cruzeiro. Ainda antes de sua chegada ao Rio de Janeiro, Cochrane tomou conhecimento da intenção do imperador conceder-lhe o título de Marquês do Maranhão, assim como recebeu um ofício de agradecimento da Assembleia Geral, Constituinte e Legislativa, de 3 de outubro de 1823, documento assinado por Martim Francisco de Andrada, João Severiano Maciel da Costa e Miguel Calmon Du Pin e Almeida e recheado de elogios às suas ações no norte do País. Comunicava que a dita Assembleia, “reconhecendo a importância de tão relevante serviço, decretou em

sessão de ontem [2 de outubro], que se desse a V. Ex^a., em nome da nação, que representa, o devido agradecimento” (COCHRANE, 1859: 95).

O Primeiro Almirante recebeu das mãos do Imperador a insígnia da Grã-Cruz da Imperial Ordem do Cruzeiro

A VEZ DO

GRÃO-PARÁ E A TRAGÉDIA DO BRIGUE PALHAÇO

Concomitantemente às ações de Cochrane no Maranhão, acontecia a adesão da província do Grão-Pará ao Império. O Capitão-Tenente John Pascoe Grenfell, na época com 23 anos, assumiu o comando do Brigue *Infante D. Miguel*, confiscado em São Luís e rebatizado de *Maranhão*, e foi incumbido por Cochrane de seguir para Belém, com ordens escritas datadas de 5 de agosto de 1823, para aplicar o mesmo golpe de audácia que havia dado certo no Maranhão.

Grenfell partiu de São Luís no dia 6 de agosto, com uma tripulação composta por

dois oficiais, os segundos-tenentes Victor James Subrá e James Watson, além de 90 homens, sendo 60 ingleses. Foi navegando pela costa até que fundeou em Salinas em busca de um práctico para entrar nas águas barrentas em direção à Baía de Guajará. Lá havia uma pequena guarnição militar, comandada por um sargento, que foi posta pelo governador de Armas José Maria de Moura com o intuito de impedir a entrada de navios suspeitos no rio. O comandante do *Maranhão* tentou conseguir um práctico entre os próprios militares, porém sem sucesso. Meira Filho nos conta o que então ocorreu:

Grenfell, diante da recusa, resolve substituir o pavilhão do império pela bandeira portuguesa, hasteando-o ao amanhecer do dia. Em face disso, o práctico Fortunato Martins, pela madrugada, vai à procura do barco, des-



Foto 3 – Almirante John Pascoe Grenfell.
Participou da adesão da província do Grão-Pará
ao Império

confiando de sua presença ali e a sua insistência para entrar, desobedecendo as ordens do sargento que dirigia a força, em nome do comando das armas em Belém. Esse práctico alcança o navio de guerra de Grenfell à 1 hora da madrugada do dia 9 (MEIRA FILHO, 1976: 837-838).

O comandante inglês recebeu a ajuda de outro paraense, o escrivão do Arsenal de Guerra e tenente da milícia José Quaresma, este já fervoroso adepto do Império, visto ter se apresentado a bordo com uma farda adornada com fitas verdes e amarelas, cores da bandeira imperial brasileira (CORRÊA, 2003: 52), que havia sido recém-criada no ano anterior por Debret.

Grenfell chegou ao Pará no dia 11 de agosto de 1823, tendo incumbido José Quaresma de levar as correspondências de Cochrane à Junta, exigindo a adesão ao Império em nome de Sua Majestade Dom Pedro I e ameaçando estar a esquadra do Almirante Cochrane aguardando em frente à entrada do rio para entrar em ação caso necessário. Fora as ameaças, também deu ciência aos administradores do Pará de que as províncias da Bahia e do Maranhão já haviam aderido ao Império brasileiro. Reuniram-se as autoridades locais na noite do mesmo dia para decidir o que fariam, ocasião em que o local foi invadido pelo povo, que freneticamente dava vivas ao imperador e à Independência. José Maria de Moura, o governador das Armas, foi contra a adesão à Independência, por desconfiar da não existência da esquadra, dizendo que somente concordaria se fosse feita uma comprovação, porém foi voto vencido e não teve outra alternativa a não ser pedir demissão do cargo, tendo a Junta imediatamente nomeado para substituí-lo o Marechal de Campo Manuel Marques

de Elvas Portugal, que comandara as tropas brasileiras na Tomada de Caiena. Em seguida, a Junta mandou um ofício a Grenfell, comunicando a adesão do Pará à Independência e convidando-o a atracar seu navio no ancoradouro da cidade, o que aconteceu na manhã do dia seguinte.

Fundou seu navio em frente a Belém, próximo à Ilha dos Periquitos. Na época, Belém tinha cerca de 13 mil habitantes, e a população de toda a Amazônia, por volta de 100 mil. No dia 15 de agosto, em cerimônia realizada no Palácio do Governo, foi oficialmente proclamada a adesão da província do Pará ao Império, com o juramento de obediência e fidelidade ao imperador.

Além da adesão do Pará, Grenfell vinha com outra missão: a de apresar todos os navios pertencentes a portugueses não residentes que estivessem no porto, assim como suas mercadorias. Estavam lá ancorados os navios portugueses *Astrea*, *Diligente*, *General Rego*, *Nova Iphigenia* e as escunas *Lucrécia* e *Andorinha*, e logo, inadvertidamente, pois desconheciam a mudança política ocorrida, entraram no porto a *Emilinha*, o *Confidente*, a *Flor de Despique*, o negreiro *Maria de Luanda* e o *General Noronha*, que trazia um carregamento de pólvora, todos convertidos em presas. Foram tantas as presas que Grenfell não conseguiria levá-las para o Rio de Janeiro e, por essa razão, convenceu aos membros da Junta a instituir um tribunal de presas local, que deliberou favoravelmente como boas presas, tendo então Grenfell nomeado um comerciante inglês de nome James Campbell, domiciliado naquela cidade, para vender localmente tudo que fora apresado, o que rendeu um saldo de 49.850 mil-réis. Parte dessa quantia foi distribuída como prêmio entre os seus tripulantes.

O principal alvo de Grenfell era a Fragata *Leopoldina*, que se encontrava no

estaleiro em Belém, rebatizada por ele de *Imperatriz* e imediatamente incorporada à Marinha imperial. Para que a fragata se tornasse operacional, teve de reconstruí-la, mastreá-la e equipá-la, dedicando-se com especial empenho também a essas tarefas, em paralelo aos seus outros afazeres políticos, militares e mercantis.

Assim como ocorreu na província do Maranhão, a adesão do Pará ao Império aconteceu no primeiro momento sem nenhum derramamento de sangue, porém a rivalidade entre os brasileiros e os portugueses que moravam na capital foi criando um dissenso entre os próprios membros da Junta, o que levou Belém a um estado de anarquia que exigiu a intervenção do oficial inglês.

Na noite de 15 de outubro de 1823, iniciou-se uma grande revolta entre a soldadesca que exigia a demissão de uma lista de oficiais. Antes, os representantes desses militares insatisfeitos solicitaram, a bordo do *Maranhão*, essas demissões ao próprio Grenfell, que não só não os atendeu, como os manteve retidos a bordo por motim, somente liberando-os a pedido da própria Junta para evitar uma confusão maior, o que, por fim, acabou acontecendo.

O motim começou por volta das 10 horas da noite, quando elementos do primeiro e do segundo regimentos do Esquadrão de Cavalaria e muitos populares marcharam em direção ao Trem de Guerra (arsenal em que se guardavam as armas e munições), onde já se encontravam membros do terceiro regimento. A intenção deles era penetrar no arsenal e armar todos os sublevados. Tentaram, mas foram impedidos pela guarda do Trem, chefiada pelo Major Inácio Pereira. Não arriscaram arrombar o portão à força, receosos de que, se iniciassem um confronto, poderiam levar a explodir toda a munição que estava armazenada. Então, um grupo de

soldados de infantaria foi à casa do cônego, na Rua de São Vicente, e obrigaram-no a acompanhá-los até o Trem. Assim, foram trazidos todos os membros da Junta, exceto seu presidente, que não fora encontrado. Ameaçados pela multidão, os membros da Junta deliberaram que se abrisse o portão do paiol e que se fizesse a distribuição de armas e munições.

Em seguida, a turba de cerca de 3 mil pessoas entre militares e civis, em grande parte armada, se dirigiu ao Palácio do Governo, onde exigiu a demissão do presidente da Junta, Geraldo José de Abreu, colocando em seu lugar o cônego Batista Campos. Exigiram também a demissão dos oficiais militares e funcionários públicos que consideravam terem sido contra a emancipação política do Brasil e suas deportações para Portugal. Somente depois da promessa pelos membros da Junta de que seriam atendidos, conseguiu-se a dispersão da multidão, tendo os soldados se recolhido aos quartéis. Entretanto alguns deles, tanto soldados como civis, em grande parte bêbados, desandaram a saquear o comércio dos portugueses, depredando suas instalações, cometendo uma série de violências contra suas famílias e domicílios, causando ferimentos e mortes, alguns atirando aos gritos de vivas ao imperador. Nesta noite, muitas famílias portuguesas procuraram abrigo nos navios ancorados no porto.

A Junta Provisória de Governo, agora presidida por Batista Campos, se reuniu na manhã seguinte, atendendo às reivindicações dos amotinados, porém o quebra-quebra continuou na noite do dia 16, o que obrigou a Junta a pedir ajuda a Grenfell para que seu efetivo de marinheiros fosse cedido para reforçar a milícia. Este recusou, sob o argumento de que os marinheiros ingleses só poderiam ser comandados por oficiais ingleses. Pouco

depois da recusa, o Capitão de Artilharia João Henrique de Matos, membro da Junta, foi a bordo e implorou, em nome de seus companheiros, que Grenfell descesse à terra para sustentar a autoridade da Junta e preservar a ordem, ao que ele aquiesceu, assumindo o comando da operação. Grenfell calculou serem os desordeiros em número de 700 homens e, como não tinha efetivo para enfrentá-los, armou seus marinheiros e os disponíveis dos navios mercantes atracados no porto, descendo em terra com um efetivo de cerca de 150 combatentes, desembarcados atrás do Trem de Guerra, garantindo a segurança de sua guarda e do estoque de armas individuais, munições e principais peças de artilharia. Com o nascer do dia, Grenfell recebeu reforços providenciados pelos membros da Junta, e a eles se uniram milicianos e cidadãos comuns armados, totalizando uma força de cerca de 500 homens. Saíram e passaram a abordar e desarmar todos os soldados e civis que encontraram, recolhendo o armamento ao Trem de Guerra. Dirigiram-se então para o palácio, determinando que toda a tropa se reunisse desarmada, no que foi obedecido, exceto por cerca de 60 cavalarianos que inicialmente não atenderam às suas ordens, mas que desceram imediatamente de seus cavalos tão logo Grenfell dera ordens para que se abrisse fogo contra eles. Pronta e docilmente entregaram as armas e os cavalos, se juntando aos soldados da infantaria, já anteriormente enquadrados e colocados em forma na praça. Neste ponto, segundo Grenfell, tendo considerado que o objeto de sua missão de restauração da ordem já havia sido cumprido, solicitou aos membros da Junta que assumissem sua autoridade, colocando-se sob suas ordens. Ainda segundo o militar inglês, foi feita uma reunião com os membros

daquele colegiado, quando decidiram pela necessidade de se dar um exemplo aos amotinados aplicando a pena capital aos cinco principais líderes da baderna, que foram de pronto fuzilados no meio da praça¹. Foram executados sumariamente os sargentos Manuel Raimundo e Felipe, os soldados Antônio e Maximiano (músico e arruaceiro que fora preso por ordem do próprio Batista Campos) e o civil Custódio, guarda-portão do Arsenal de Marinha. Os demais baderneiros foram todos encarcerados. A participação da Junta no episódio do fuzilamento dos cinco arruaceiros foi corroborada pela proclamação divulgada em 18 de outubro:

Cidadãos: A pátria está em perigo!

Uns poucos de celerados conseguiram iludir uma grande parte da força armada e a conduziram à uma rebelião; vós sois testemunhas dos horrorosos atentados cometidos nos dias 15 e 16 do corrente nessas casas invadidas, saqueadas e roubadas; nossa existência esteve em perigo, e talvez tivesse já tocado o último termo, se a providência não houvesse conduzido a este porto o brigue de guerra Maranhão, a cujo ilustre comandante devemos a maior gratidão pelos enérgicos esforços, com que protegeu a causa do Império Brasileiro, a nossa Independência e a conservação desta cidade, que talvez a esta hora tivesse sido presa das chamas [...].

[...] Alguns dos principais chefes dos salteadores inimigos da religião já expiaram com a vida seus horrorosos crimes; e as mais enérgicas providências se tem dado para restabelecer a tranquilidade e sossego público [...] (RAIOL, 1865: 81-82).

Depois, em 23 de outubro de 1823, oficiaram ao ministro José Bonifácio correspondência subscrita pelos seus componentes, inclusive pelo exaltado Clemente Malcher, aliado de Batista Campos, onde se lê:

[...] Fizeram-se comparecer os principais e reconhecidos chefes da quadrilha, e da revolta, e ali em Conselho verbal foram condenados à morte, e cinco foram fuzilados [...] (MUNIZ, 1926: 119).

O cônego Batista Campos havia sido preso em casa e responsabilizado como um dos líderes do movimento, mas tudo leva a crer que, apesar de ter apoiado as reivindicações dos amotinados relativas à demissão dos portugueses, seu mal foi perder o controle sobre os insurretos, não tendo responsabilidade direta pelos desvarios cometidos. Mesmo assim, foi transferido da prisão domiciliar para o navio *Maranhão* e depois mandado para o Rio de Janeiro e preso na Fortaleza de Santa Cruz, em Niterói. Conta Domingos Raiol, seguido por diversos historiadores pósteros, que Batista Campos teria sido trazido de casa, onde estava preso por incitação à revolta, para o largo do Palácio do Governo e aí colocado preso à boca de um canhão com o estopim aceso, para que confessasse sua liderança no levante. Os membros da Junta e alguns cidadãos condoídos com a situação imploraram pela vida do sacerdote, que, finalmente, foi poupada por Grenfell (RAIOL, 1865: 80).

Não temos como assegurar se esse episódio realmente existiu, porque em nenhum momento foi mencionado no folheto de defesa intitulado *Apologia de João Batista Gonçalves Campos, cônego*

1 Ref. Grenfell 4; John Pascoe Grenfell Papers; Special Collections and Archives; University of Liverpool.

da catedral do Pará, atualmente preso no Rio de Janeiro; para servir de refutação às grosseiras calúnias com que se tem esforçado os inimigos do imperador e do Brasil a deprimir o bem merecido conceito daquele varão.

Como bem mostra o título daquele libelo impresso, em 1824, na Tipografia do Diário (Rio de Janeiro) – apesar de ser anônimo, escrito por um tal amante da verdade, quiçá de autoria do próprio réu, pois trata-se de uma detalhada defesa do cônego, com diversos anexos de depoimentos de várias testemunhas, e narra todas as provações a que o mesmo fora submetido por ter se engajado na causa da Independência –, seria um despropósito o autor daquela alentada defesa e diversos depoentes que o defenderam às claras, assinando seus nomes, terem omitido uma ocorrência dessa magnitude.

Também Grenfell não se referiu ao fato em sua defesa escrita perante a corte marcial a que foi submetido no Rio de Janeiro por conta dos episódios de Belém, datada de julho de 1824, na qual foi absolvido.²

Voltando aos acontecimentos de 15, 16 e 17 de outubro de 1823, os demais 256 presos acusados de mortes, roubo e vandalismo foram recolhidos à cadeia pública, que não os comportava. Alegando falta de espaço e que sua guarda exigia um grande número de milicianos, já que havia grandes chances de fuga, os membros da Junta oficiaram a Grenfell, em 18 de outubro, para que os referidos prisioneiros fossem transferidos para o Brigue *Diligente*, que seria utilizado como presiganga. Dois dias depois foram todos transferidos para o porão daquele navio (que depois recebeu o nome de *Palhaço*), um antigo negreiro que, segundo Grenfell, recentemente havia

transportado cerca de 600 escravos e que foi guarnecido com uma escolta de 15 marujos armados, comandados pelo Tenente Joaquim Lúcio de Araújo.

Começa aí uma misteriosa história que, contada em diferentes versões, resultou no fato histórico conhecido como “A tragédia do Brigue *Palhaço*”, com a morte de 252 presos, saindo com vida somente quatro deles, dos quais três morreram pouco tempo depois e somente um sobreviveu por mais tempo, porém com grandes sequelas físicas.

As versões divergem entre si, e a investigação requerida pela Junta Provisória de Governo ao ouvidor Vieira de Mello, assistido pelo escrivão Thomas Locatelli, nunca foi encontrada pelos pesquisadores:

Em relação a devassa e corpo de delito acima referidos, não conseguimos encontrar o processo judiciário respectivo, que aliás viria esclarecer este caso malfadado da história do Pará, não só em seus pormenores, como na parte atinente às responsabilidades (MUNIZ, 1926: 109).

Uma das versões – a mais difundida, transcrita por Raiol em *Motins Políticos*, utilizando texto de terceiro – não nos parece inteiramente verossímil, porquanto afirma que os 256 prisioneiros foram acomodados no exíguo espaço de 30 palmos de comprimento, 20 de largura e 12 de alto, o que equivale a 6,86 m de comprimento x 4,57 m de largura x 2,74 m de altura, tendo os 256 prisioneiros ficado confinados em 31 m², ou que em média mais de oito prisioneiros teriam sido acomodados em cada m² disponível do porão, quando no dito porão ainda havia barricadas, uma grande tina de água, redes, cordas etc.

2 Ref: Grenfell 4; John Pascoe Grenfell Papers; Special Collections and Archives; University of Liverpool.

Raiol continuou descrevendo a tragédia dizendo que o calor era insuportável, que faltava ar – visto que a tripulação havia fechado as escotilhas e o ar entrava somente por uma pequena fresta –, que os prisioneiros se lamentavam de sede, que eram acometidos de violentas dores de cabeça e suor copioso e que lhes foi fornecida água do rio, salgada e turva, colocada em uma tina que havia no porão, amontoando-se os prisioneiros uns sobre os outros com violência, tudo na maior sofreguidão e desordem. Alguns caíram sem sentidos logo depois de beberem a água, e a outros exacerbaram-se as dores, os lamentos, os gritos e as vociferações. Sobre a qualidade da água, Raiol escreveu uma nota de rodapé dizendo: “Há quem diga que a água dada a esses infelizes fora envenenada, sendo o veneno preparado pelo boticário João José Calamopim e por José Carneiro” (RAIOL, 1865: 86).

Aquele autor continuou a narrativa descrevendo que a guarnição do navio não apenas comprazia-se de ver aquela horrorosa cena, como também dirigiu alguns tiros de fuzil ao porão e derramou dentro dele uma grande porção de cal, cerrando-se logo a escotilha, ficando o porão hermeticamente fechado, a pretexto de que se aplacaria o motim por este meio atroz. Por espaço de duas horas ainda se ouviu um rumor surdo e agonizante que se foi extinguindo aos poucos, e às três horas de encerramento completo, que foi ao escurecer, reinou no porão o silêncio dos túmulos (RAIOL, 1865: 85).

Sobre a versão daquela tragédia transcrita por Raiol, escreveu Palma Muniz:

[...] a narrativa da catástrofe daquele brigue escrita pelo Tenente-Coronel José Joaquim Machado de Oliveira, justamente por ser a divulgada por Domingos Antônio Raiol nos Motins

Políticos e que tem servido a quantos, sem mais estudos, têm escrito sobre fastos paraenses, e, por conseguinte, por constituir um momento histórico já consagrado.

Este monumento infelizmente não possui estabilidade, por ter suas fundações carcomidas pela inverdade histórica [...] (MUNIZ, 1926: 110).

Palma Muniz se refere ao paulista José Joaquim Machado de Oliveira – governador da província do Pará durante 1832 e 1833, de Alagoas em 1834 e 1835, de Santa Catarina em 1837 e do Espírito Santo em 1840 e 1841 –, que, não sendo da terra e não estando lá presente à época do ocorrido, teria supostamente se utilizado de fonte não confiável para escrever parte da sua narrativa do episódio.

Quanto a Grenfell, este escreveu sua versão endereçada diretamente ao imperador Dom Pedro I, em julho de 1824, em forma de defesa à Corte Marcial a que foi submetido no Rio de Janeiro. Grenfell contou que visitou o navio *Diligente* pessoalmente e que, pelo fato de o mesmo não ter grades nas escotilhas, determinou que se removesse cada segunda prancha da tampa da escotilha, para que a luz e o ar pudessem entrar no porão, serviço que foi feito na sua presença. Mandou que uma bomba d’água fosse mantida funcionando, fornecendo um fluxo de água por meio da escotilha, e instalou uma vela que fazia o papel de ventilador (*windsail*) jogando o ar da brisa para baixo, também pela escotilha.

Às 9 horas da noite se alarmou quando ouviu dois ou três tiros de mosquete, sendo informado por seus oficiais sobre um rápido reforço de marinheiros ao *Diligente*, porque os prisioneiros estavam tentando subir ao convés do navio. Soube também que um dos detentos havia con-

seguido ultrapassar parcialmente a tampa da escotilha, sendo morto pela guarnição a golpes de sabre. Relataram-lhe que o grupo de prisioneiros era composto de brasileiros, portugueses e negros e que o total perfazia 256 homens. Disse, ainda, que em um espaço de meia hora escutou gritos de “morram os europeus” e “não me mate, eu sou brasileiro”, repetidos por vítimas na agonia da morte.

Um grupo tentava forçar as escotilhas, e Grenfell admoestava-o, porém recebia como resposta ameaças e maldizeres. Os prisioneiros persistiram na tentativa, enquanto todos os que guarneciam o convés já estavam convencidos de que os autores de todo o mal que havia sido feito no porão eram os mesmos que estavam tentando fugir. Quando a escotilha estava a ponto de ser forçada, Grenfell determinou à guarda que abrisse fogo. Argumentou que, caso eles tivessem conseguido chegar ao convés, a guarda teria que os matar para preservar a sua própria segurança, o que poderia causar ferimentos entre eles próprios, levando-se em conta a escuridão da noite. Não houve mais do que 20 descargas de mosquete. A partir de então, a desordem logo diminuiu, porém somente com a luz do dia souberam do resultado do tumulto. Dos 256 prisioneiros, somente quatro sobreviveram ao horror daquela noite, tendo um confessado que só sobreviveu por ter se escondido atrás de uma barrica. O comandante inglês então tomou as medidas para averiguar a causa da terrível catástrofe. Os quatro sobreviventes foram mandados para terra, e, depois de terem sido colhidos seus testemunhos, foi franqueado a eles se comunicarem com todos os que deveriam inquiri-los. Os sobreviventes disseram que o começo e a causa da tragédia teriam sido uma disputa entre alguns brasileiros e portugueses, que, ficando cada vez mais violenta, levou

ao ataque entre os dois lados, que se enforcaram mutuamente com as mãos, com os dentes e com as cordas das redes. Também relataram que a maior parte das mortes ocorreu antes de os guardas começarem a atirar e que foram os que tentaram forçar a escotilha os que caíram pelos disparos.

Portanto, a versão de Grenfell difere bastante da de Rayol. A versão do oficial inglês, além de não mencionar ter se jogado cal no interior do porão, confirma que ele esteve presente e que comandou pessoalmente a guarda dos prisioneiros; que os presos morreram em luta entre eles próprios e não por falta de ar ou de água; e que, dos que tentaram forçar a escotilha, menos de 20 morreram vitimados por disparos de mosquete e um morreu a golpe de sabre.

Os corpos foram transportados por escravos para a margem do rio na Balsa *São João Magnânimo* e enterrados em vala comum num sítio chamado Penacova.

A razão de Grenfell ter especificado a presença de prisioneiros negros em seu documento tem a ver com a representatividade dos mesmos na composição da população local. Segundo o censo de Belém de 1822, de uma população total de 12.471 habitantes, os escravos perfaziam 45,9%, os brancos 45,2%, e os índios, pretos e mestiços livres 8,9% (BAENA, 1969: 373). Havia uma grande mágoa dos escravos tanto em relação aos portugueses quanto aos brasileiros brancos, em razão do tratamento que recebiam de ambos.

A preocupação quanto a uma revolta por parte da gente de cor é manifestada no ofício endereçado a José Bonifácio datado de 23 de outubro de 1823, em que os membros da Junta do Pará registraram:

[...] sentimos não poder afirmar que a tranquilidade esteja inteiramente restabelecida, porque ainda temos a temer principalmente a gente de cor, pois que

muitos negros e mulatos foram vistos nos saques de envolta com os soldados, e os infelizes que se mataram a bordo do navio, entre outras vozes sediciosas deram vivas ao rei Congo, o que faz supor uma combinação entre soldados e negros [...] (RAIOL, 1865: 325).

Finda a revolta, Grenfell retornou ao trabalho de reconstruir, mastrear e equipar a Fragata *Imperatriz*, além de contabilizar suas presas.

A tragédia teve grande repercussão na população de Belém e das vilas do interior. A ala dos mais exaltados acusava a Junta de ser conivente com a tragédia e benevolente com os portugueses, que continuavam ocupando cargos na administração pública. O sentimento de revolta levou à instalação de uma administração rebelde em Cameté, vila situada às margens do Tocantins, cerca de 150 km de Belém, tendo a insatisfação se disseminado pelo interior, com a adesão à rebeldia de Oeiras, Baião, Melgaço, Marajó e Conde.

A Junta em Belém recorreu aos préstimos de Grenfell para enviar uma expedição contra os rebeldes em Cameté. Este designou a Escuna *Andorinha* e um barco armado levando um contingente de 40 marinheiros e 30 policiais, sob o comando do Segundo-Tenente Victor Subrá, que submeteu Cameté a fogo de artilharia, porém sem nenhum resultado prático e, muito ao contrário, exaltando ainda mais os ânimos dos rebeldes.

Em 3 de novembro de 1823, Grenfell escreveu a Cochrane fazendo um relato de suas atividades, reiterando a solicitação para que o governo imperial mandasse pessoas de sua confiança para servirem de mediadores entre as facções rivais, além de pedir reforços.³

No início de 1824, como persistia a desobediência em Cameté, a Junta resolveu rearmar os soldados que haviam sido desarmados durante a revolta de outubro de 1823. Canhoneiras passaram a dar proteção às canoas e aos pequenos barcos que transportavam mercadorias, para evitar que rebeldes delas se apoderassem. No fim de janeiro, os boatos de que estava sendo gestada uma nova conspiração contra a Junta fizeram com que seus membros se apressassem em demitir os portugueses e os brasileiros suspeitos de terem sido contra a Independência. Uma grande leva deles foi deportada para Portugal sob os protestos de Grenfell, que lhes tinha assegurado condições de permanência por ocasião da adesão do Grão-Pará ao Império. Como aquela medida tomada pela Junta contribuía para pacificar a província, não teve maiores consequências.

O governo local resolveu desfechar uma grande ofensiva contra Cameté. Para isso, em 14 de fevereiro, foi convocado um Conselho de Guerra, reunindo as principais autoridades civis e militares da província, tendo se decidido planejar contra os insurretos uma expedição que deveria contar com uma força superior a 300 soldados. Coube a Grenfell providenciar os navios de combate, além da logística fluvial. No dia 23 daquele mês, Grenfell informou à Junta que já estavam prontos para o embarque da força expedicionária um total de três transportes, dois navios e três escunas, armados com 26 canhões. Porém, na mesma carta, comunicou que sua comissão em Belém estava finalizada e que, por ordens do Almirante Cochrane, estaria deixando a cidade para se juntar à Esquadra imperial no Rio de Janeiro. O que verdadeiramente prendia Grenfell a Belém era o término dos serviços na Fragata *Imperatriz*. Quando

3 Grenfell para Cochrane, NRS GD233/20/452, nº 7.

finalmente conseguiu equipá-la, recebeu de Cochrane o aval para partir, visto que ambos tinham plena consciência de que a conturbada situação política da província perduraria ainda por muito tempo.

Houve pronta reação da Câmara de Belém, que oficiou à Junta, em 26 de fevereiro, sua contrariedade pela inoportuna partida de Grenfell, o que deixaria a cidade desprotegida em momento de conflito com os rebeldes. Dois dias depois, foi a vez da Junta oficial a Grenfell, lembrando-lhe a imperiosa necessidade de sua permanência até que a rebelião fosse vencida ou então até que chegassem os reforços solicitados ao imperador e, ao fim, determinando-lhe que ficasse para defender Belém enquanto durasse o ataque a Cametá, pois o referido ataque teria de ser cancelado caso ele não permanecesse na província.

Tanto os protestos como a ordem da Junta não convenceram Grenfell a permanecer em Belém, e, no dia 3 de março de 1824, a *Imperatriz* e o *Maranhão* levantaram ferros e fizeram vela em direção ao Rio de Janeiro, onde iriam se juntar a Cochrane.

DESDOBRAMENTOS

A necessidade de o governo brasileiro manter Cochrane no comando da Marinha era imperiosa. Dois fatos colocavam novamente em risco a integridade do Império. O primeiro foi a reação negativa dos políticos de algumas províncias do norte à dissolução da Constituinte. Quando a notícia chegou naquelas províncias por meio dos deputados dispensados e mandados de volta para casa, criou-se um clima de confronto ao monarca, que se transformou rapidamente em uma revolta de cunho separatista e republicano, que irrompeu inicialmente em Pernambu-

co e, posteriormente, se espalhou, dando origem à Confederação do Equador. O segundo foram as notícias preocupantes que chegavam da Europa, informando que Portugal estava preparando uma poderosa força expedicionária para retomar a antiga colônia.

O navio inglês *Lord Herbert*, que chegara em 4 de abril de 1824, trazia cópias de decretos detalhando a operação. Ao final daquele mesmo mês, foi a vez do *Princess Elisabeth* trazer notícias que confirmavam as informações anteriores. Em 4 de julho, chegou o navio *Cygnnet*, trazendo informes mandados pelos representantes brasileiros em Londres, Caldeira Brant e Gameiro Pessoa, dando conta dos preparativos portugueses.

Cochrane estava desgostoso com a atuação do Tribunal de Presas, que, por artifícios processuais, deixava de julgar as presas que a esquadra havia apreendido e que, pelas leis navais vigentes no século XIX, deveriam ser leiloadas, sendo os valores divididos entre a tripulação.

Essa incômoda situação obrigou o gabinete a transigir, e tornou-se necessário fazer-lhe algumas concessões. A todos preocupava a possibilidade de Cochrane deixar o cargo, porque contavam com a sua perícia militar para contrapor os esperados perigos, assim como, em virtude de seu estado de descontentamento com a questão das presas, inquietava ao gabinete a simples possibilidade de o almirante passar a servir ao inimigo.⁴

Anteriormente, já havia sido autorizado o pagamento de 40 contos de réis pelo apresamento da Fragata *Imperatriz*, apesar da decisão contrária do Tribunal de Presas. Entretanto essa quantia não foi paga ao almirante ou a quaisquer de seus

4 Atos do Conselho de Estado, Sessões de 12 e 14 de fevereiro de 1824, Documentos da Independência, Biblioteca Nacional, RJ, 1923, vol. 1, p. 457-8.

subordinados. Em 27 de fevereiro, Vilela Barbosa escreveu a Cochrane propondo adiar o pagamento, o que não foi aceito, até porque aquela oferta havia sido escrita de próprio punho pelo imperador. Mesmo assim, a quantia não foi paga, o que só ocorreu em 1873, portanto 50 anos depois, no acerto de contas do Brasil com os herdeiros de Cochrane.

Depois de receber 200 contos de réis negociados diretamente com o imperador a título de adiantamento pelas presas de guerra, Cochrane partiu, em 2 de agosto de 1824, para combater a Confederação do Equador em Pernambuco e, em 10 de outubro, seguiu para o Ceará, tendo feito uma escala no Rio Grande do Norte dois dias depois, chegando a Fortaleza em 18 de outubro. Nos primeiros dias do mês seguinte, partiu para São Luís, depois de debelar a insurreição no Ceará, e, em janeiro de 1825, Cochrane resolveu

cobrar a dívida que a província tinha com ele: obrigou *manu militari* que a Junta do Maranhão lhe ressarcisse 106 contos de réis, parte do que ele havia confiscado dos portugueses, e, quando recebeu aquele valor, se retirou para a Inglaterra, em 18 de maio de 1825, a bordo da Fragata *Piranga*, tendo passado o comando da *Pedro I* para Jewett. Lá, Cochrane se manteve no cargo de comandante em chefe da Marinha brasileira até o reconhecimento da Independência por Portugal pelo Tratado de Paz e Amizade, assinado em 29 de agosto de 1825. Após esse fato, enviou ao imperador, em 10 de novembro daquele ano, sua carta de exoneração, que só foi efetivada um ano e cinco meses depois.

Difícil especular o que aconteceria se Cochrane não ajudasse a consolidar a Independência. Sua aura de guerreiro paralisou as iniciativas portuguesas

Thomas Crosbie, o capitão de bandeira de Cochrane e seu homem de confiança, pediu demissão do serviço pouco tempo depois da chegada em Portsmouth, passando o comando da Fragata *Piranga* para James Shepherd, que permaneceu a serviço do Brasil até 1827, quando morreu liderando um ataque a uma base de corsários na Patagônia, em 7 de março. Outros oficiais estrangeiros que morreram a serviço do Brasil foram: Ambrose Charles, que faleceu como oficial da Fragata *Niterói*, em 19 de junho de 1825; Samuel Chester, que morreu afogado em Maceió, em 20 de junho de 1825, quando servia na Fragata *Paraguassu*; John Rogers Gleddon,

morto na Batalha de Corales, Guerra da Cisplatina, em 23 de março de 1826, no comando do Brigue *29 de agosto*; James Nichol, que morreu em hospital militar em 1º de outubro de 1827; Charles Yell, imediato do Brigue *Cacique*, morto em

combate em 9 de setembro de 1827, quando o navio foi capturado defronte a Pernambuco pelo Brigue *General Branzden*, corsário argentino comandado pelo norte-americano George Kay; James Inglis, aprisionado em 7 de janeiro de 1835, no Pará, por ocasião da Revolta dos Cabanos, e posteriormente morto; e Richard Murphy, morto quando combatia a Revolta dos Cabanos, em 11 de agosto de 1835.

Foram cerca de 60 oficiais estrangeiros que vieram servir na Marinha imperial sob as ordens de Cochrane, na sua quase totalidade contratados em 1823, mesmo ano de sua chegada. Muitos desses oficiais permaneceram no Brasil comissionados pela Marinha, alcançando as patentes su-

periores, como os almirantes John Pascoe Grenfell e William Parker (britânicos), o Vice-Almirante John Taylor (britânico), o chefe de Esquadra Teodoro de Beaurepaire (francês), o chefe de Divisão David Jewett (norte-americano), o chefe de Divisão Bartolomew Hayden (irlandês) e os chefes de Divisão William Eyre e James Norton (britânicos).

É muito difícil especular o que teria acontecido se Cochrane e seus experientes oficiais estrangeiros não tivessem vindo ajudar a consolidar a Independência do

País. Certamente que sua aura de guerreiro intrépido e invencível praticamente paralisou as iniciativas da frota portuguesa, que, mais numerosa e com maior poder de fogo, por medo, sempre se esquivou de um combate aberto. Qual seria o epílogo dessa história se fosse um outro que estivesse naquele comando, tendo de enfrentar um inimigo mais forte e sem medo? Como não temos a resposta, resta-nos deixar registrada a importância da contratação de Cochrane e de toda a sua oficialidade estrangeira naquele momento crucial de nossa história.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

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

BIBLIOGRAFIA

- AMARAL, Braz. *História da Independência da Bahia*, Salvador: Prefeitura do Município de Salvador, 1957.
- COCHRANE, Thomas. *Narrativa de serviços no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa prestado pelo Almirante Conde de Dundonald*. Londres: James Ridgway, 1859.
- CORRÊA, Antônio Eutálio. *A Fragata Leopoldina e a missão Grenfell no Pará*. Belém: Unamaz, 2003.
- DORES, Frei Manoel Moreira da Paixão e. *Diário do capelão da esquadra imperial comandada por Lord Cochrane (1ª de abril a 9 de novembro de 1823)*. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1940.
- DRUMMOND, Antônio de Menezes Vasconcelos de. *Anotações de Vasconcelos de Drummond à sua biografia*. Brasília: Edições do Senado Federal, 2012.
- ERMAKOFF, George. *Lord Thomas Cochrane: um guerreiro escocês a serviço da Independência do Brasil – biografia*. Rio de Janeiro: G. Ermakoff Casa Editorial, 2021.
- FREIRE FILHO, Theotônio de Lacerda (Théo Filho). *Taylor*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Americana & Biblioteca do Exército Editora, 1953.
- MEIRA FILHO, Augusto. *O bi secular palácio de Landi*. Belém: Globo, 1974.
- MUNIZ, João de Palma. *Grenfell na história do Pará: 1823-1824*. Belém: Instituto Lauro Sodré, 1926 (Annaes da Biblioteca e Archivo Público do Pará, t. 10).
- PEREIRA, José Rodrigues. *Campanhas navais 1807-1823: A Armada e o Brasil – A Marinha portuguesa no tempo de Napoleão*, vol. II. Lisboa: Tribuna da História, 2005.
- RAIOL, Domingos Antônio. *Motins políticos ou história dos principais acontecimentos políticos da Província do Pará desde o ano de 1821 até 1835*. Rio de Janeiro: Tipografia do Imperial Instituto Artístico, 1865.
- VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. *História da Independência do Brasil até o reconhecimento pela antiga metrópole, compreendendo, separadamente, a dos sucessos ocorridos em algumas províncias até essa data* (4ª edição). São Paulo: Melhoramentos, 1957.