



Thomas Sackville Crosbie. Capitão-de-Bandeira da Nau *Pedro I*. Óleo sobre tela de A. Earle, em exposição no Serviço de Documentação Geral da Marinha.

## OS OFICIAIS DE COCHRANE: AS MARINHAS BRITÂNICA E BRASILEIRA

DR. BRIAN VALE\*

Para a Marinha Imperial, 1823 foi um ano de vitória. O êxito da Independência alicerçou-se no Domínio do Mar e numa brilhante e incomparável campanha, em que a Esquadra, forjada pelo Ministro Luís da Cunha Moreira, fora comandada, com audácia e completo sucesso, pelo Primeiro-Almirante, Lorde Cochrane. Em operações que duraram apenas seis meses, Cochrane e

### APRESENTAÇÃO\*

O Doutor Brian Vale, funcionário do Conselho Britânico, serviu no Brasil durante quatro anos. Naquela ocasião, apaixonado que é por assuntos navais, aplicou os intervalos de seus múltiplos afazeres no importante órgão, à pesquisa histórica, relacionada com a Formação da Marinha Imperial Brasileira e os oficiais ingleses que ingressaram na nossa Armada. De tais pesquisas, resultou uma série de importantes

seus comandantes haviam, com sucesso, bloqueado e expulsado de Salvador Exército e Esquadra portugueses ali baseados, perseguindo os em águas brasileiras e na travessia do Atlântico; a seguir, com audaciosamente típica *ruse de guerre*, haviam livrado as Províncias do Pará e Maranhão das tropas inimigas. Graças a Cochrane e à Esquadra, no final de 1823, o Pavilhão Verde-Amarelo do Brasil tremulava, incontestemente, da floresta amazônica aos pampas do Rio da Prata.

Se 1823 foi ano de vitória, 1824 o foi de consolidação. A extensa costa brasileira e a distribuição dispersa da população davam ao Domínio do Mar papel essencial, tanto na defesa externa, quanto na manutenção da ordem interna. Em ambos os setores esteve ativa a Marinha, durante 1824: desdobrando-se para enfrentar um provável contra-ataque português e cooperando com o exército, para sufocar a Confederação do Equador. Em janeiro de 1823, o Brasil possuía apenas quinze navios de guerra de grande porte, totalizando 382 peças. Um ano mais tarde, mercê de presas e compras, eram já vinte e seis navios, com 620 canhões; sete outros estavam em construção nos estaleiros brasileiros, ingleses ou americanos. Em termos de material, a Marinha estava

forte; quanto ao moral e recursos humanos, seus oficiais e marujos haviam combatido juntos o suficiente para estabelecer as bases de uma tradição naval, alicerçada na disciplina e na confiança da vitória.

A História tem sido benévola com Cochrane. Sua grande contribuição para tornar a Marinha Imperial uma força de combate e o efeito decisivo de seu incomparável talento militar no curso da guerra são, com justiça, lembrados. Permitimo-nos esquecer que a energia que o fez gênio na guerra, fê-lo, igualmente, ameaça na paz — desconfiado de seus empregadores, impaciente e irascível, particularmente quando o dinheiro das presas ou o pagamento estavam em jogo. Mas Cochrane não poderia ter obtido sozinho suas vitórias. Os esquadrões que comandou tiveram que receber reforços, provisões militares, alimentação e pagamento e foram Luís da Cunha Moreira e, subsequentemente, Francisco Vilela Barbosa que providenciaram os serviços administrativos essenciais. Sem marinheiros de confiança, seus navios seriam inúteis à causa brasileira e foi Felisberto Caldeira Brant Pontes, em Londres, quem, por auto-iniciativa, recrutou o núcleo inicial deles. Finalmente, mas igualmente importante, Cochra-

---

artigos, publicados no *The Mariner's Mirror*, um dos mais importantes periódicos dedicados à História Marítima, e que foram o elo inicial da valiosa caçoeira de colaboração, que o Doutor Vale vem prestando ao SDGM, desde julho de 1972, quando a nosso convite, veio ao Rio de Janeiro pronunciar a conferência "Estratégia, Poder Marítimo e a Criação da Marinha Brasileira, 1822-1823", incluída no ciclo com que este Serviço comemorou a nossa emancipação política.

Continuou Brian Vale sua colaboração, auxiliando-nos a publicar, no NAVIGATOR nº 5, a importantíssima correspondência do Comodoro Sir Thomas M. Hardy com o Almirantado Britânico, trocada por ocasião da nossa Independência, quando Hardy comandava a Estação Naval Inglesa na América do Sul, sediada no Rio de Janeiro e na Bahia. A Introdução a essa correspondência, preparada por Brian Vale, esclareceu numerosas lacunas de História Naval e Diplomática do Brasil.

O notável conhecimento que demonstrou nessas oportunidades, levou a direção do Serviço a convidar o Doutor Vale para redigir, nada menos, de quatro capítulos da História Naval Brasileira — ora em fase de publicação, — relacionados com a Criação da Marinha Imperial, Lutas da Independência e Confederação do Equador.

Ao recebê-las, pelo alto gabarito do texto, patenteou-se o acerto da escolha.

Volta o Doutor Vale, ora servindo na Arábia Saudita, a prestar seu apoio às iniciativas do SDGM. O artigo será lido a seguir: *Os Oficiais de Cochrane: As Marinhas Britânica e Brasileira*, uma vez mais, demonstra a profundidade dos conhecimentos do autor sobre o transcendente período da História do Brasil em que Cochrane e seus oficiais, valorosamente, contribuíram para a garantia da unidade nacional.

MAX JUSTO GUEDES  
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

ne necessitou de oficiais leais e experientes, para tripular e conduzir os navios que ele levou à vitória. No Almanaque da Marinha Brasileira, em 1824, são relacionados 167 oficiais. Destes, nada menos de 46 são ingleses: um para 15 oficiais-generais, cinco dos 33 capitães-de-mar-e-guerra, cinco dos 19 fragatas e capitães-tenentes, 35 dos 100 primeiros e segundos-tenentes. Quem foram estes companheiros de Cochrane? Onde vieram? Qual o seu destino após a Guerra da Independência?

Esta conferência foi escrita para responder a estas perguntas e clarear este aspecto, relativamente pouco conhecido, da História Naval Brasileira.

Quando o Ministério de José Bonifácio de Andrada e Silva tomou a si a tarefa de forjar, nos últimos meses de 1822, uma nova Marinha para o Brasil, usufruiu de algumas vantagens. O Rio de Janeiro fora a sede da monarquia portuguesa, entre 1808 e 1821; destarte, foi herdada intacta, a máquina administrativa do Ministério da Marinha e a da Intendência, para não mencionar armazéns, munição, estaleiro e o mais defensável arsenal de Marinha da costa. Igualmente, encontrou seis navios de grande porte e 13 escunas da antiga Marinha Portuguesa, que passaram ao controle brasileiro, núcleo da nova Marinha. Para levantar fundos, organizou o Governo subscrição nacional, e um programa de reparos e aquisições acrescentou navios a este esquadrão. Em março de 1823, tinha o Brasil, à sua disposição, uma respeitável força de 15 navios de guerra, artilhados com 382 peças.

Com esta energia e determinação, foram enfrentados e superados, rapidamente, problemas de navios, dinheiro e suprimentos; permaneceu uma crucial deficiência: tripulações e, particularmente, oficiais. A princípio, pareceu não existir o último problema: havia, desde 1808, 160 oficiais embarcados ou servindo no Brasil; destes, 96 declararam sua lealdade à causa brasileira. Sua maioria era, entretanto, de elevada patente e havia necessidade de, pelo menos, 25 a 30 tenentes. Mas havia algo mais que meras cifras: sempre fora política portuguesa desencorajar a

presença de brasileiros nas forças armadas; isto, mais o fato de ter o Brasil pequena tradição marítima, fez com que, ao contrário do Exército, fosse a Marinha guarnecida e comandada por portugueses.

Ao encerrar-se o ano de 1822, quando já havia ocorrido o rompimento entre o Rio e Lisboa e a guerra, no mar e em terra, tornara-se inevitável, muitos patriotas brasileiros mostraram-se apreensivos, ante o fato de sua Marinha estar sob o comando de oficiais portugueses. Todos haviam jurado fidelidade ao Brasil, mas suas reações, se fossem efetivamente ordenados a fazer fogo contra seus patrícos e antigos camaradas, não poderia ser prevista. A fidelidade da Esquadra do Prata era, particularmente, posta em dúvida, e esses augúrios tornaram-se sinistros, em janeiro de 1823, quando o imediato e a tripulação de uma escuna brasileira, que escoltava um comboio de artilharia, prenderam seu comandante, entregando o barco e o valioso comboio aos portugueses, que estavam sitiados em Montevidéu e que ficaram exultantes. O agente do Brasil em Londres, Felisberto Caldeira Brant Pontes, expressou o pensamento de muitos, quando insistiu junto ao Governo, no sentido de recrutar ingleses e norte-americanos, nos quais poderia ser depositada confiança, para servirem na Marinha. Declarou ele não depositar a menor confiança numa força armada, cujos oficiais e tropa eram portugueses.

As autoridades imperiais já estavam, sem dúvida, considerando esse método de preencher o posto-chave de Comandante-em-Chefe. Todos os oficiais-generais da Armada disponíveis eram portugueses natos, e nenhum deles desfrutava de fama, capaz de infundir terror ao inimigo.

Uma vez mais, foi Caldeira Brant quem sugeriu, no começo de maio de 1822, o nome de Lorde Cochrane, como aquele que deveria ser objeto de escolha. E, no dia 13 de setembro, transcorrida uma semana da Declaração da Independência por Dom Pedro, nas margens do Ipiranga, José Bonifácio baixou instruções, no sentido de ser

Cochrane convidado a exercer o Comando da Marinha Imperial.

Enquanto Lorde Cochrane esteve ocupado em considerar esse convite, o Governo recrutou o primeiro grupo de oficiais estrangeiros, isso, na própria Cidade do Rio de Janeiro. O primeiro deles foi um Comandante norte-americano, David Jewett, mas a honra de terem sido os primeiros ingleses, que se apresentaram como voluntários para lutar pelo Brasil, é compartilhada por William Eyre e George Manson. Ambos eram muito jovens e foram admitido no posto de segundo-tenente. Um e outro, porém, participaram de ações bélicas durante toda a luta pela Independência do Brasil, combateram contra a Confederação do Equador e



David Jewett

tornaram-se eminente comandantes de fragatas, durante a guerra travada contra Buenos Aires, de 1825 a 1828. Permaneceram esses dois oficiais nos quadros da Marinha Brasileira. Eyre reformou-se, no posto de chefe-de-divisão, e Manson, no de capitão-de-fragata. O terceiro membro desse grupo, cujo recrutamento foi realizado, sem dúvida, em circunstâncias as mais dramáticas,

foi o Tenente John Taylor, um oficial que contava trinta anos de idade, pertencente à Marinha Real Britânica e que servia, então, na Esquadra Britânica da América do Sul. Taylor se encontrava no Rio de Janeiro, em dezembro de 1822, aguardando transporte que o levasse a Salvador, onde deveria ser o imediato da Fragata *HMS Doris*, à época o navio-capitânia do Comandante-em-Chefe britânico, Sir Thomas Hardy. Subitamente, porém, no dia 9 de janeiro, após uma série de reuniões secretas com José Bonifácio, foi publicado um decreto, nomeando Taylor Capitão-de-Fragata da Marinha Imperial. Ele renunciou ao seu posto na Marinha Real Britânica, logo no dia seguinte, mas Hardy recusou-se a aceitar-lhe a renúncia, increveu-lhe o nome nos livros de bordo, como desertor e apresentou relatório ao Almirantado a esse respeito, recomendando que a questão fosse tratada de maneira moderada, no propósito de evitar dificuldades junto às autoridades brasileiras. Em Londres, porém, o caso foi considerado grave e uma minuta do Almirantado, com data de 1º de abril, registrou o seguinte: "Os Lordes desejam que Sir Thomas Hardy se valha de qualquer oportunidade que possa surgir, sem violar o território ou a Bandeira do Brasil, para procurar o desertor... e submetê-lo a julgamento, perante uma corte marcial." O Almirantado mostrou-se, positivamente preocupado, ante a possibilidade de futuras deserções de oficiais e marinheiros, que buscassem ingressar na Marinha Imperial. Assim, a despeito da recomendação de Hardy, sentiu-se inclinado a adotar uma linha dura. O problema foi, em seguida, levado à alçada do Ministério do Exterior britânico (The British Foreign Office), o qual protestou energicamente contra o recrutamento de um oficial em serviço ativo e exigiu fosse demitido da Marinha Brasileira. O Governo Imperial respondeu a esse protesto numa linguagem evasiva e cortês, e polido mal-entendido. Assim, transcorreram 18 meses, até que esse governo se viu, finalmente, compelido a concordar com a baixa de Taylor. Quando, porém, em dezembro de 1825, ele adotou a nacio-

nalidade brasileira, foi reintegrado na Marinha, no posto de Chefe-de-Divisão. A carreira de Taylor foi notável. Durante seu tempo de serviço na Marinha Britânica, toda sua experiência ocorrera a bordo de fragatas, na qualidade de aspirante de Marinha e de segundo-tenente. No Brasil, teve oportunidade de bem aplicar essa experiência. Sendo-lhe confiado o comando da Fragata *Niterói*, que fora reparada, tornou-se figura proeminente no bloqueio da Bahia, havendo sido confiada ao seu barco a missão de perseguir a esquadra e o comboio portugueses que se retiraram para a Europa, através do Atlântico. Ele se desempenhou dessa missão com uma habilidade consumada e, depois de havê-la concluído, regressou a Salvador no dia 9 de novembro, após um cruzeiro épico, de quatro meses, durante o qual apresou 18 navios, havendo a Bandeira do Brasil tremulado à vista, até mesmo, de Portugal. Tido em alta conta pelo Imperador, Taylor comandou, com êxito, o bloqueio de Recife, durante a primeira fase da Confederação do Equador, e sua carreira não foi afetada, por causa de seu afastamento temporário dos quadros da Marinha, ocorrido em 1825. Em 1831, era ajudante-de-ordens do Ministro da Marinha; no ano seguinte, foi nomeado capitão do Porto do Rio de Janeiro; e de 1835 a 1836 comandou as Forças Navais Brasileiras, que lutaram contra os cabanos, no Pará. Faleceu em 1855, no posto de vice-almirante. Os nomes de Taylor e da Fragata *Niterói* jamais serão esquecidos, na História Naval do Brasil.

O segundo e o maior grupo de oficiais ingleses a ingressarem na Marinha do Brasil foram recrutados na Inglaterra, em circunstâncias dramáticas e históricas. Todo o mérito desse recrutamento deve ser atribuído ao bravo baiano, homem de visão, o General Felisberto Caldeira Brant Pontes, que exerceu as funções de agente do Brasil em Londres, durante todos aqueles anos críticos da Independência. O general se dirigira à Inglaterra, em viagem de caráter particular, em 1821, encontrando-se em Londres, no subsequente mês de abril, quando aí chega-

ram notícias da crescente tensão entre o Rio e Lisboa e da nomeação do governo patriota de José Bonifácio. Brant logo se apercebeu da importância desses fatos e, compreendendo o valor que teria, para a nova administração, a existência de um agente em Londres, merecedor de confiança, decidiu que era de seu dever ali permanecer. A primeira carta oficial de Brant foi escrita em maio de 1822 e, durante os subsequentes e cruciais quinze meses, ele proporcionou a José Bonifácio um constante fluxo de informações, análises de caráter militar e comentários políticos.

Tema constante dessa correspondência era a importância de haver uma Marinha fidedigna. Em maio, Caldeira Brant redigiu um memorando, no qual insistiu junto ao governo, para que tomasse a seu serviço Lorde Cochrane e seus veteranos do Pacífico. E, em julho, transmitiu ao Brasil um oferecimento, que recebera de um certo Capitão-de-Mar-e-Guerra James Thompson ex-oficial da Marinha Real, que se propunha a fornecer ao Brasil duas fragatas, com suas tripulações completas, pela soma de 32 mil libras esterlinas. Finalmente, já em outubro, recebeu Caldeira Brant suas credenciais de encarregado-de-negócios e suas instruções. Deveria instar com o Governo Britânico para que favorecesse a causa brasileira, ficando autorizado a recrutar oficiais e marinheiros para servirem ao Império, se isso se tornasse necessário. Essa parte das instruções que recebeu estava redigida em termos vagos, mas Caldeira Brant tivera oportunidade de discuti-la com Antônio Carlos, irmão do Ministro do Império, José Bonifácio. Ambos haviam concordado que a mais premente necessidade do Brasil, em épocas de crise, seria contar com 600 marinheiros ingleses. Todavia, não obstante essa afirmação e a alarmante notícia de que se aprestavam novas forças portuguesas, Brant hesitou durante algum tempo, antes de assumir o compromisso de realizar um dispendioso recrutamento.

Em dezembro de 1822, Caldeira Brant recebeu ordens do Rio de Janeiro, para que enviasse armas e suprimentos

navais, e comprasse os dois navios que Thompson oferecera. Essa última tarefa revelou-se impossível, mas a ansiedade do Governo do Brasil no sentido de fortalecer suas forças navais era, então, evidente. De sorte que Caldeira Brant, após meditar gravemente a respeito do assunto, decidiu pôr em execução seus planos de recrutamento de marinheiros. No dia seguinte ao de Natal, nomeou Antônio Meirelles Sobrinho, vice-cônsul em Liverpool, onde esperava encontrar o maior número de recrutas, transmitindo-lhe ordens, para que obtivesse 150 marujos, o mais depressa possível, e no caráter mais secreto. Em Londres, Caldeira Brant valeu-se de James Thompson como seu agente. Thompson foi nomeado capitão-de-fragata da Marinha Imperial, recebendo instruções para que recrutasse 50 marinheiros e cinco oficiais. Nos dois portos, a campanha de recrutamento prosseguiu celeremente e, com êxito. Assim, ao cabo de duas semanas, Meirelles e Thompson noticiaram o sucesso obtido. Não foi difícil para eles encontrar um grupo de homens de espírito aventureiro, dispostos a trocar o inverno inglês por um bom soldo, pela oportunidade de servir em terras ensolaradas e pelas perspectivas de obter dinheiro, com as presas de guerra. Também não foi difícil encontrar um grupo de oficiais ansiosos para servir ao Brasil. Durante as Guerras Napoleônicas, a Marinha Britânica se expandira enormemente, a ponto de possuir, em 1813, 713 vasos de guerra, o que exigia um total de 4 920 oficiais e 140 mil marinheiros. Com o advento da paz, esses números haviam sido drasticamente reduzidos e, em 1820, havia apenas 134 navios no mar, tripulados por 600 oficiais e 5 600 homens. Desse modo, quando Caldeira Brant iniciou sua campanha de recrutamento, havia mais de 3 mil tenentes na Grã-Bretanha, recebendo meio soldo, e um número muito superior de aspirantes de marinha e suboficiais, que não recebiam, sequer, essa paga. Entre esses milhares de homens, havia muitos ansiosos pela perspectiva de entrar em ação e pelas promoções que ofereceria uma guerra estrangeira.

Na ignorância das tabelas de soldo da Marinha Imperial, Caldeira Brant ofereceu as que vigoravam na Marinha Portuguesa. Estas últimas, de 8 libras esterlinas por mês, pagas aos tenentes, e de cinco aos guardas-marinhas, representavam apenas dois terços das que eram pagas na Marinha Real. Mas essa comparação teria reduzida significação junto a homens que haviam, de longa data, perdido quaisquer esperanças de voltar a servir sob a Bandeira Britânica. Os contratos oferecidos pelo agente brasileiro eram interessantes. Cada oficial se comprometia a servir durante 5 anos. Ao termo desse período, se permanecesse na Marinha Imperial, deveria receber um adicional de 50% sobre seu soldo normal; e se regressasse ao seu país, teria direito a perceber a metade desse soldo durante o resto de sua vida. Seriam proporcionadas passagens gratuitas da Grã-Bretanha ao Brasil, e o pagamento do soldo seria feito a partir da data do embarque, sendo assegurada a graduação comissionada. No dia 12 de janeiro, os oficiais de Thompson já haviam aceitado essas condições e tinham sido formalmente engajados. Todos eles haviam servido na Marinha Britânica. O próprio James Thompson fora promovido a tenente em 1804, e recebera os agradecimentos do Almirantado, pela captura do navio francês *Mathilde*, quando se encontrava no comando do *Lion*, em 1813. Um de seus companheiros, Benjamin Kelmare, também havia sido tenente de Marinha e já servira na América Latina, tendo lutado ao lado de Cochrane, no Chile, e sido ferido, durante a captura da Fragata espanhola *Esmeralda*. Os outros quatro, Vincent Crofton, Francis Clare, Samuel Chester e Richard Phibbs, tendo sido aspirantes, na Marinha Real e, tendo em vista sua experiência, receberam o posto de primeiros-tenentes, na Armada do Brasil.

O recrutamento foi coroado de êxito, sendo realizado com todo o segredo indispensável, para que escapasse aos olhos atentos das autoridades britânicas e dos cônsules portugueses. Para não ferir a Lei de Alistamento no Estrangeiro, que proscovia o recrutamento, no caso de guerras nas quais a

Grã-Bretanha se mantivesse neutra, Brant simulou, durante todo o tempo, que aqueles homens eram meramente imigrantes civis. Em todos os documentos oficiais, os marujos foram cuidadosamente descritos como *trabalhadores agrícolas* e os oficiais foram denominados *feitores*. No dia 24 de janeiro de 1823, o primeiro grupo, constituído de 125 marinheiros e seis oficiais, partiu de Liverpool, a bordo do navio mercante *Lindsay*, o qual, três dias depois, foi seguido pelo *Lapwing*, tendo a seu bordo o segundo grupo de *salgados* imigrantes. Os dois navios entraram na Baía do Rio de Janeiro, após uma rápida travessia do Atlântico, na terceira semana de março, precisamente a tempo dos oficiais e homens, em número de 200, tão necessários, serem embarcados para servir na Esquadra de Cochrane. O Governo revelou satisfação em entregar seus navios a mãos capazes e merecedoras de confiança: Thompson foi investido no comando da Fragata *Real Carolina*, tendo Kelmare como seu imediato; os Primeiros-Tenentes Clare e Chester foram mandados servir no navio de Taylor, a Fragata *Niterói*; e Crofton recebeu o comando de um brulote. Phibbs foi considerado fisicamente incapaz pelos médicos, mas seu lugar foi preenchido pelo Imediato do *Lapwing*, James Nicoll, que foi mandado servir na Fragata *Piranga* no posto de primeiro-tenente. William Parker, um dos pilotos do *Lindsay*, também se apresentou para servir como voluntário, sendo designado para a Nau Capitânia *Pedro I*, como aspirante.

Nesse meio tempo, em Londres, Caldeira Brant prosseguia suas atividades de recrutamento. Em fevereiro de 1823, ouvira de um oficial do *HMS Conway*, recentemente chegado do Brasil, que as fragatas do Rio de Janeiro não estavam em condições de fazer-se ao mar, por falta de oficiais e marinheiros. Decidiu, então, haver chegado o momento de enviar um segundo contingente de marujos. Durante todo o mês de março e uma parte do de abril, Caldeira Brant e Meirelles realizaram uma campanha de recrutamento, de maneira tão rápida e secreta, como haviam antes feito. Transcorridas seis semanas, tinham

encontrado 265 marinheiros e 12 oficiais. Dessa vez, os oficiais foram contratados por intermédio do Comandante James Norton, pessoa que possuía importantes relações (era genro de Lorde Erskine), e lutara nas Guerras Napoleônicas, na Marinha Real, tendo-se distinguido nos combates contra os holandeses e na captura do Cabo da Boa Esperança. Subseqüentemente, havia comandado navios da Companhia das Índias Orientais. Norton recebeu o posto de capitão-de-fragata da Marinha Imperial, ao passo que cinco de seus



James Norton

companheiros, que tinham servido na Marinha Real como aspirantes-de-marinha ou oficiais — George Clarence, Samuel Gillet, Charles Mosselyn, John Rogers Cleddon e Raphael Wright — foram admitidos como primeiros-tenentes. Os outros, eram jovens que não possuíam qualquer experiência naval, mas tinham alguma experiência no mar, e estavam em busca de aventuras no Brasil, e de uma oportunidade de tentar a própria fortuna. Foram todos admitidos como segundos-tenentes: George Broom, George Cowan, Ambro-

se Challes, Charles Watson, William James Inglis e Duncam Macreights. No dia 3 de abril, o primeiro grupo de 102 marinheiros e 2 oficiais partiu de Liverpool com destino ao Atlântico Sul a bordo do *Alice*, navio afretado para esse fim. Posteriormente, no mesmo mês, seguiram mais 8 oficiais, 3 a bordo de um paquete e 6 no *Alexander*, que zarpou com uma carga de suprimentos navais e munições, no dia 22 de abril. O último grupo, compreendendo 164 marinheiros e oficiais, sob o comando do próprio Norton, partiu de Liverpool, no dia 4 de maio, no *Mary*. Essa segunda leva de recrutas chegou ao Rio na segunda quinzena de junho de 1823, sendo, imediatamente, despachada, rumo ao norte a fim de juntar-se à Esquadra de Cochrane. Chegaram esses homens, demasiado tarde para que pudessem participar do bloqueio da Bahia, mas foram distribuídos pelos navios brasileiros, a tempo de tomarem parte na perseguição da esquadra e comboio portugueses, e de acompanhar Cochrane, em sua sortida contra o Maranhão e o Pará.

Esses 16 oficiais, recrutados em Londres, foram acompanhados por um grupo de 18 jovens, que eram demasiado novos ou muito inexperientes, para que lhes pudesse ser, imediatamente, oferecido um posto. Ingressaram na Marinha Brasileira como voluntários ou serviram na qualidade de segundos-tenentes graduados, na esperança de virem a ser, finalmente, promovidos e se tornarem oficiais. E foram bem sucedidos nessa esperança. Esses 36 recrutas constituíam um grupo heterogêneo. Serviram sob as ordens de Cochrane, durante toda a Guerra da Independência, participando e, muitas vezes, distinguindo-se, durante o bloqueio da Bahia, a perseguição dos portugueses, a libertação do Maranhão e do Pará, e luta, ao largo de Montevideú, sob o comando do Capitão Pedro Antônio Nunes. O ano seguinte, veio encontrá-lo em ação contra a Confederação do Equador; e, de 1826 a 1828, contribuíram para guarnecer os navios da Marinha Imperial, na guerra contra Buenos Aires. Alguns deles, como o Capitão-de-Mar-e-Guerra James Thompson,

o Capitão-Tenente Benjamin Kelmare, os Primeiros-Tenentes Raphael Wright, Charles Watson e Duncan Macreights fizeram proveitosa carreira e regressaram à Inglaterra ao expirarem seus contratos. Outros, inevitavelmente, foram vítimas de doenças freqüentes nos vasos de guerra apinhados, operando nos trópicos. Morreram de morte natural e jamais tornaram a ver a Inglaterra. Os Tenentes Mosselyn, Chester e Charles perderam suas vidas nessas circunstâncias, o mesmo acontecendo ao Capitão-Tenente James Nichoil, após uma breve, mas bem sucedida carreira, no cargo de comandante do Brigue *Guarani*, entre 1823 e 1827. A título de reconhecimento pelos seus serviços, o Governo Imperial, no ano seguinte, concedeu uma pensão à sua viúva. Dois outros deram suas vidas, durante o tempo em que estiveram em serviço ativo na Marinha. Um deles foi John Rogers Gledon, morto na Batalha de Corales, março de 1826, quando se achava no comando do Brigue *29 de Agosto*. O outro foi William James Inglis, que realizou uma ativa carreira, abrangendo quase todas as ações navais travadas naquele período, coroada com a captura do corsário argentino *Niger*, quando estava no comando do Brigue *Caboclo*, em 1828. Inglis foi morto por rebeldes, em 1835, sendo, então capitão-de-fragata e servindo como oficial mais antigo da Marinha, no Pará.

Em certo sentido, Inglis foi representante de outro grupo, pois dos 36 homens recrutados em Londres, nada menos de 15 (7 oficiais e 8 voluntários) fixaram-se no Brasil, casaram-se com moças da terra e permaneceram na Marinha Imperial, durante todas as suas carreiras. George Cowen nela ficou, reformando-se no posto de capitão-tenente; George Clarence e Francis Clare atingiram o posto de capitão-de-fragata, e Mateus Welsh (que chegou da Inglaterra, em fins de 1823) tornou-se capitão-de-mar-e-guerra.

Era inevitável que, em meio a um grupo tão grande, houvesse alguns insucessos. Os homens de temperamento belicoso foram afastados, sem alarde. Freqüentemente, o problema era causado pela bebida, para a qual os mari-

nheiros britânicos daquela época pareciam inclinar-se, de modo especial. Em certo relatório, Vincent George Crofton foi descrito por seu comandante, como um *louco e um ébrio*, e a prontificação da nova Fragata *Imperatriz* foi retardada, por causa de seu gênio violento. John Rogers Molloy e Gore Whitlock Ousley (ambos voluntários) estavam, a tal ponto embriagados, durante o ataque naval contra Recife, em setembro de 1824, que dispararam visando as baterias da costa, contrariando ordens recebidos e quase deitaram a perder uma plano, que dependia do segredo e do silêncio, para seu êxito. Felizmente, o número de homens que não obtiveram sucesso foi reduzido, e os nomes desses três são, facilmente, compensados pelos feitos, cumpridos por outros três, cujas carreiras foram notáveis: Esses, chamaram-se James Norton, William Parker e George Broom.

James Norton havia sido valioso co-operador de Felisberto Caldeira Brant Pontes, ajudando-o a recrutar o segundo grupo de oficiais e marinheiros, em Londres, no ano de 1823. Chegando ao Brasil, em breve firmou conceito, como oficial competente e dedicado. No comando da Fragata *Niterói*, em 1824, foi ele quem comandou o ataque noturno, efetuado pelos navios da esquadra que, finalmente, capturaram Recife. E, de 1826 a 1828, Norton comandou a Esquadra Brasileira que permaneceu próximo da costa, dando-lhe nova vida, ao ânimo vacilante, e conduzindo-a à vitória em Los Pozos, Lara-Quilmes e Monte Santiago. Sua morte, no posto de chefe-de-divisão, durante uma viagem à Nova Zelândia, em 1835, quando contava 45 anos de idade, constituiu uma tragédia para sua pátria adotiva. Parker e Broom eram ainda jovens, durante a Guerra da Independência, e suas carreiras realmente começaram, durante a luta contra Buenos Aires. Parker realizou uma carreira mais longa e mais estável do que Broom. Esteve quase sempre em atividade, de 1823 a 1844, no comando de vasos de guerra e de pequenas forças, encerrando sua carreira ao ser, sucessivamente, nomeado comandante das três mais importantes estações navais do Brasil: a do

Rio Grande do Sul, a da Bahia e a do Rio de Janeiro. Reformou-se, em 1867, no posto de almirante, falecendo dezesseis anos depois na idade de 82 primaveras. Broom, a seu turno, como Cochrane, foi um combatente cheio de inspiração, sempre disposto a enfrentar o perigo. No decurso de sua carreira, que se encerrou pela morte, no posto de chefe-de-divisão, em 1860, foi condecorado duas vezes, por ato de bravura, três vezes submetido a conselhos-de-guerra; certa vez, fugiu de uma fortaleza, onde estava como prisioneiro de guerra; e nada menos de duas vezes, capturou navios corsários argentinos, após encarniçados combates, corpo a corpo. Broom, sem disso aperceber-se, também contribuiu, de maneira significativa, para a unificação da Itália. Estava ele no comando do bloqueio de Laguna, durante a Guerra dos Farrapos, em 1839, quando Garibaldi burlou a vigilância das patrulhas brasileiras e logrou escapar. Se Broom tivesse estado mais alerta, naquela noite, a história da Itália teria sido bem diferente!

O último grupo de oficiais britânicos merece referência especial, porque foi escolhido a dedo pelo próprio Cochrane



Bartholomew Hayden

nê e chegou ao Brasil em companhia do Almirante naquela manhã chuvosa de março de 1823, quando o Comandante Bartholomew Hayden ancorou seu Brigue *Colonel Allen* com segurança, na Baía de Guanabara. Eram eles em número de cinco, o próprio Hayden, Thomas Sackville Crosbie, Steven Clewley, James Shepherd, e o mais famoso de todos, John Pascoe Grenfell. Eram veteranos da Marinha Real ou da Companhia das Índias Orientais e, em sua totalidade — com exceção de Crosbie, — permaneceram a serviço do Brasil, até a morte. Crosbie era o amanuense de Cochrane. Sendo um ex-tenente da Marinha Real, dotado de vasta experiência, servira no Mediterrâneo, na América do Norte, em Portugal, na Holanda e nas Índias Ocidentais, tendo participado da breve ocupação inglesa de Buenos Aires, em 1807. No Chile, havia sido o capitão-de-bandeira de Cochrane, tendo exercido a mesma função no Brasil, no comando do *Pedro I*, durante toda a Guerra da Independência. Quando Cochrane, mentalmente exausto e cansado de suas lutas com a administração, deixou de servir ao

Brasil para lutar pela Grécia, Crosbie inevitavelmente o acompanhou. Diga-se de passagem, que foi ele o único oficial inglês a assim proceder. Clewley permaneceu no Brasil e reformou-se, afinal, no posto de capitão-de-fragata. Também Shepherd continuou a servir ao Brasil, mas foi o terceiro oficial inglês a ser morto em combate, ao comandar um ataque contra a Patagônia, em 1827.

Bartholomew Hayden foi mais afortunado. Nomeado capitão-tenente, quando seu barco foi comprado pelo Governo do Brasil, sendo rebatizado com o nome de *Bahia*, Hayden serviu com relevo durante todo o período das Guerras da Independência, lutou ao lado de Norton, nas Batalhas de Quilmes e Monte Santiago, comandou a Divisão Brasileira do Leste (a frota que lutou contra o tráfico de escravos), chefiou uma expedição contra os cabanos, no Pará e se reformou no posto de chefe-de-divisão, em 1847.

Talvez seja acertado que esta descrição das vidas e carreiras dos companheiros de Cochrane se encerre com o maior de todos eles — John Pascoe Grenfell. Contava Grenfell apenas 23 anos de idade, quando chegou ao Brasil, sendo demasiado jovem para que pudesse ter servido durante as Guerras Napoleônicas, mas era ex-oficial dos navios da Companhia das Índias Orientais e veterano das guerras do Chile e do Peru. Sua carreira foi espetacular do início ao fim. Distinguiu-se na *Pedro I*, na Bahia; esteve ao lado de Cochrane, quando da captura do Maranhão; sozinho, num brigue minúsculo, conseguiu a libertação do Pará; perdeu o braço direito, quando, como um dos melhores comandantes de fragatas do Brasil, participava da luta contra Buenos Aires; combateu nos Farrapos, em 1835; e, dezesseis anos depois, levou sua esquadra à vitória, na Passagem de Tonelero. Faleceu no posto de Almirante, em 1869, admirado e reverenciado pela Marinha à qual servira por tanto tempo.

Como poderemos resumir as contribuições de um grupo de homens tão diversos, como esse dos oficiais britâ-



John Pascoe Grenfell

nicos, que lutaram ao lado de Cochrane? Constituíam, sem dúvida, um grupo heterogêneo. Como vimos, alguns deles completaram seus contratos de cinco anos e voltaram à Pátria, uns morreram em combate, ou devido a causas naturais e jamais tornaram a ver a Inglaterra. Outros foram heróis ou tiveram carreiras dúbias, muitas vezes por causa da bebida, sendo afastados sem alarde, ao passo que alguns se casaram com brasileiras e permaneceram a serviço da Marinha Imperial, sendo-lhes muitas vezes confiados postos de responsabilidade, onde atingiram as mais elevadas patentes da Marinha. Qualquer que tenha sido seu derradeiro destino, é válido afirmar-se que sua presença — e a dos marinheiros ingleses — constituiu um elemento primordial nas guerras da Independência do Brasil. O mérito da contribuição de Cochrane está acima de qualquer dúvida; não só pela habilidade com que obteve a adesão do Norte e a audácia com que bloqueou Salvador, contando

apenas com dois navios, mas pela tenacidade, com que manteve a luta, até mesmo após o revés de 4 de maio. Mas sem um leal e fidedigno núcleo de oficiais e marinheiros, a expedição de Cochrane poderia facilmente ter seguido os moldes do fiasco de Delamare, ocorrido no ano anterior. Ao Governo Imperial esses oficiais ingleses ofereceram sua experiência e sua lealdade, tão necessárias naquela época; e à Marinha Brasileira eles trouxeram muitas das atitudes da Marinha Inglesa, de modo especial, a confiança na vitória, produto de 50 anos de inquestionável supremacia nos mares. Eles e seus camaradas brasileiros contribuíram para desenvolver na jovem Marinha, uma tradição de capacidade profissional e dedicação ao dever que perdura até os dias de hoje. Ao comemorar-se o bicentenário do nascimento de Lorde Cochrane, é nosso dever lembrarmos-nos, também, dos homens que o acompanharam e, a seu lado, lutaram, prestando-lhes o nosso tributo de reconhecimento.

