



Almirante Guillermo Brown
Máximo herói naval argentino que afiançou o Poder Naval independente em
águas do Rio da Prata. (Óleo de E. Biggeri)

A AÇÃO MARÍTIMA NA INDEPENDÊNCIA DAS NAÇÕES SUL-AMERICANAS

LAURIO H. DESTÉFANI
Capitão-de-Navio, da A. R. A.

A América do Sul, é uma península, quase uma ilha que penetra no hemisfério marítimo e austral, cujas águas compreendem 80% do espaço, e a terra somente 20%.

Sua situação e posição geográficas, com respeito às principais rotas mercantes marítimas do mundo, marcam a importância do mar para esta região, assim como a necessidade que têm as

suas nações de voltar-se para o mesmo, a fim de utilizá-lo como caminho para exportar seus produtos e importar suas necessidades, e de contato com a parte mais rica e poderosa do mundo atual. Por isso, a América do Sul deverá procurar no mar seu destino de grandeza, e isto devia ter acontecido desde que as primeiras proas ibéricas traxeram a civilização e o progresso. Porém, lamentavelmente, não foi assim.

Atualmente, essa importância do mar aumenta para o nosso continente, pois sua extensa plataforma submarina, a riqueza das águas que o circundam e os hidrocarbonetos de seu subsolo marítimo fazem e farão, ainda mais com o transcurso do tempo, que o mar seja o terreno mais rico e virgem da crescente e cada vez mais poderosa América do Sul.

A História demonstrou essa importância do mar para todas as nações sul-americanas e o demonstrou pela presença de efetivos navais ou pela carência, porque, em determinados momentos, o mar foi o caminho da repressão e do ataque sobre as aspirações independentes dos sul-americanos. O Domínio do Mar pelo adversário, enquanto durou, foi um freio no caminho da liberdade.

Para estudar a importância das ações marítimas nas guerras da independência na América do Sul, do ponto de vista histórico, devemos ter presente que a luta pela liberdade das possessões hispânicas realizou-se num território muito extenso, do qual surgiram várias nacionalidades. Começou em 1810, em dois focos principais: um, situado no Rio da Prata, e outro no Caribe. A partir deles a revolução foi-se estendendo na direção do Vice-reinado do Peru e para sua capital, Lima, finalizando a luta em 1824.

No Caso do Brasil, apesar de sua grande extensão territorial, este tornou-se uma só nação, que logrou a sua independência quando estava no fim a libertação da zona hispano-americana, demorando o processo brasileiro quase dois anos (1822-1823).

No que diz respeito às zonas onde se desenvolveram as ações marítimas,

as hispano-americanas compreenderam: a) o Rio da Prata e o Atlântico Sul; b) o Pacífico; c) o Caribe.

A zona luso-americana compreendeu um só marco que atingiu o Atlântico Central a parte norte do Atlântico Sul.

Por motivos de espaço, os quais só permitem um resumo de uma luta naval tão extensa e dilatada, deveremos referir-nos a aspectos considerados como principais.

I — Antecedentes coloniais

Tanto na América Espanhola como no Brasil, a exploração e colonização foi levada a efeito por duas poderosas potências marítimas: Espanha, rainha dos mares desde o começo até o último quarto do século XVI, e Portugal, também poderosa no mar.

O século XVII assiste ao ataque das colônias espanholas por parte das crescentes frotas da Inglaterra, França e Holanda. Entretanto, as possessões portuguesas são atacadas principalmente pela Holanda, e em menor escala, pela Inglaterra e França.

Forçadas a defenderem tão extensos impérios, tanto Espanha como Portugal criam fortalezas navais para repelirem os ataques de frotas regulares e corsários inimigos. Com o governo dos últimos reis da Casa da Áustria, a frota espanhola quase desapareceu, e isto fez com que se perdessem algumas possessões. Portugal também decaiu, porém, não da forma que ocorreram com a Espanha.

A partir de meados do século XVIII, a Inglaterra delineia-se como uma grande potência naval, seguida pela França e Espanha, cuja frota ressurgiu com o governo dos primeiros reis da Casa de Bourbon. A partir deste momento, a luta pelo Domínio dos Mares ficou definida entre a Inglaterra, contra a Espanha e França unidas. Em Trafalgar, o gênio de Nelson consolidou o triunfo inglês que, por mais de um século, manteve o Domínio dos Mares.

A Revolução Industrial inglesa aumentou enormemente a produção, o que trouxe a acumulação de grandes

stocks de mercadorias, principalmente têxteis, fator necessário para conseguir novos mercados, e estes encontravam-se no Novo Mundo, especialmente nas possessões espanholas da América do Sul.

Uma velha união entre a Inglaterra e Portugal, que datava de 1703 (Tratado de Methuen), estabelecia interesses comuns, ligação comercial e respeito às independências políticas por parte de ambas as nações, colocando a salvo do imperialismo inglês as colônias portuguesas, ainda mais favorecidas com o Poder Marítimo e imperial da Inglaterra.

Está fora de dúvida que o governo inglês usou de seu poder no mar para ajudar a causa da independência das nações hispano-americanas. No que diz respeito ao Brasil, o uso desse poder não foi tão parcial, nem voltado para os independentes; porém, seu nascimento foi olhado com simpatia e ajudado com meios materiais.

De tudo o dito, depreende-se que o mar e a ação dos marinheiros exerceram um papel de enorme importância no desenvolvimento histórico da Ibero-América.

II — *A decadência do Poder Marítimo Espanhol*

As nações hispano-americanas não tinham Marinha ao declararem suas independências. Se a Real Armada Espanhola não estivesse, à época, em grave decadência, muito mais longa e dura teria sido a luta pela conquista de sua liberdade. Essa foi uma das causas principais que favoreceram a emancipação americana. Ao princípio da luta, o Domínio do Mar estava em poder da Espanha; todavia, logo passou às mãos dos crioulos e teve preponderante influência na marcha da revolução. Carlos III o grande rei Bourbon, tinha propulsado o Poder Naval espanhol, fazendo-o ocupar novamente uma posição de privilégio. A guerra que realizou contra a Inglaterra, aliada à França, foi nefasta para a Espanha.

Ao morrer o mais capaz dos reis Bourbons, Carlos III, em 1788, a Real

Armada Espanhola contava com 78 navios, 45 fragatas e 109 barcos menores. As peças de artilharia de todo calibre aproximavam-se de 10 000, e as tripulações somavam 50 000 homens. Carlos IV, que sucedeu a seu pai, e o favorito Manuel Godoy Machado, careciam de sensibilidade para os problemas marítimos, e os orçamentos navais reduziram-se à décima parte do que eram no reinado anterior.

Em 1795, a Espanha ainda tinha 76 navios, 52 fragatas e 155 barcos menores, porém, muitas dessas embarcações não estavam em bom estado de conservação e muitas careciam de armamentos. Naquela época, só a Inglaterra tinha efetivos superiores; quase 115 navios, fragatas e barcos menores; a frota francesa era similar à espanhola. A Holanda, quarto Poder Naval, tinha 49 navios, Portugal 6 e Nápoles 4.¹

A Espanha sofreu várias derrotas no mar, entre elas a de Cabo de São Vicente, porém, as perdas maiores da Esquadra Espanhola se verificavam em seus próprios portos e estaleiros, devido à falta de reparos e conservação, originados pelos escassos orçamentos.

Em 1799, seus navios armados eram apenas uns trinta, e em Trafalgar perdeu-se a terça parte desses efetivos. Ainda que isto não tenha sido decisivo, o foram a perda de chefes valentes e capazes e a desmoralização que produziu a superioridade do material, tripulações e táticas inglesas.

Depois de Trafalgar, o Domínio dos Mares, por parte de Inglaterra, afirmou-se durante um século.

Achava-se a Espanha nessa situação desastrosa com seu Poder Marítimo, quando teve início a emancipação americana. Mesmo aumentando seus efetivos com a Esquadra Francesa do Almirante Rosilly, capturada em Cadiz, quando iniciou-se a invasão napoleônica (cinco navios e uma fragata), a heróica luta do povo espanhol contra o Grande Corso foi o golpe funesto para a Real Armada Espanhola.

Ao começar a façanha libertadora da Hispano-América, a Esquadra Espanhola era composta de 23 navios, dos quais apenas sete encontravam-se em boas

condições; de 18 fragatas, apenas 10 estavam aptas para a luta; nove corvetas, 21 bergantins, 11 goletas e 15 navios menores. Naquela época, as embarcações apodreciam nos portos, por falta de reparos e conservação.

Nas águas americanas estavam destacados dois navios, que se encontravam em Veracruz e, distribuídos pelo imenso litoral, duas fragatas, cinco corvetas, 14 bergantins, oito goletas e seis navios menores. A Frota Inglesa, aliada, cuidava das águas espanholas da Europa. As bases navais mais importantes eram São João de Ullúa, no México; Havana e São Lourenço, no Rio Chagas; Portobelo e a poderosa Cartagena de Índias. No Oceano Pacífico havia Calhau, e no Rio da Prata, Montevidéu.

Enquanto durou a guerra contra Napoleão (1808-1813), a Real Armada, ainda que com escassos efetivos, bastou para exercer sua soberania nas águas americanas e rebeldes. Falharam os primeiros golpes dos governos independentes para formar esquadras regulares. No Rio Paraná, foi destruída a primeira Esquadra Argentina. Na Colômbia, os rebeldes independentes, em Cartagena de Índias e Santa Marta, realizaram ações fluviais no Rio Magdalena, porém, tudo foi esmagado no fim de 1814.

Ao serem repelidos na Espanha os invasores franceses, a Real Armada tinha, em 1814, cinco navios, 10 fragatas e navios menores, até a soma total de 65 unidades. O orçamento naval era insuficiente e a decadência seria aumentada com a derrota nas águas da América. Quando Fernando VII faleceu (1833), a Espanha contava apenas com 35 navios de pequeno poder, tripulados somente por 753 homens. A isto estava reduzida a poderosa Esquadra de Carlos III!

Os marinheiros espanhóis ainda assim tinham lutado com valor e sacrifício pela sua causa, porém, sucumbiram por falta de meios em países hostis. As bases navais foram os últimos redutos da resistência espanhola, como Montevidéu, Calhau, Porto Cabelo etc.

A Guerra Naval Hispano-Americana da independência deve ser considerada

em conjunto, pois a Real Armada passava seus navios de um mar para outro, para lutar com os marinheiros regulares ou os corsários independentes. Estes últimos, sem planejamento previsto, cooperavam mutuamente.

III — A guerra corsária contra a Espanha

A ação das flamantes Marinhas regulares americanas, somada à importante e ainda não reconhecida ação corsária, favorecida pela decadência da Real Armada Espanhola, conseguiu o Domínio dos Mares.

O corsário não era um pirata, pois estava submetido aos regulamentos do corso, que o obrigavam a atacar somente as naveas espanholas de guerra e comércio e respeitar as embarcações neutras. Ainda que vários corsários tenham cometido atos de pirataria, colocavam-se nestas circunstâncias fora da lei e podiam ser perseguidos pela própria nação que os tinha habilitado. Guerra pouco controlável, levada a cabo por estrangeiros movidos pelo desejo de lucro, ainda que também por espírito aventureiro, teve a exceção dos corsários, que misturaram idéias elevadas e patrióticas. Foi, finalmente, um meio eficaz de agir contra a metrópole, sua Marinha poderosa e marinheiros adestrados e experientes.

Desde 1814, a luta com os marinheiros regulares também adquiriu graves proporções, e isso distraiu mais efetivos dos parques com que contava a Espanha. Seu governo, no início, não mostrou-se propenso a apelar para a guerra de corso, porém, depois autorizou-a, pelo Decreto de 9 de fevereiro de 1816.

O corso hispano-americano iniciou-se no Atlântico Sul e no Caribe a partir de 1814; alcançou seu apogeu de 1818 até 1823. Em 1818, os efetivos espanhóis eram muito insuficientes para enfrentar com eficácia o corso.

Os navios argentinos realizaram as mais importantes ações corsárias e sua zona principal de ação foi o Atlântico e o Caribe, onde atuaram uns 60 corsários; no Pacífico, atuaram pelo menos

cinco navios, e nas águas do Mediterrâneo o fizeram três.

As campanhas corsárias mais importantes foram a que realizou o Almirante Brown, em 1816, e a do Capitão Bouchard, em 1817-1819. Também tiveram grande atividade as realizadas por Diego Chayter, Tomás Taylor, David Jewett e outros.

Estas ações corsárias eram efetuadas partindo de Buenos Aires e de portos norte-americanos, de onde saíram mais de 30 corsários. Isto se explica porque na guerra que essa nação enfrentou contra a Inglaterra, em 1812, atuaram mais de 500 corsários, que fizeram 1 300 presas inglesas. Havia embarcações e tripulações disponíveis.

Os corsários de Artigas, ou da Banda Oriental do Uruguai, foram mais de 30, e capturaram barcos portugueses e espanhóis.

Nas águas do Caribe atuaram navios venezuelanos, especialmente da Ilha Santa Margarita. Também o fizeram barcos de bandeira colombiana e mexicana.

No oceano Pacífico, em 1816, o Almirante Brown, secundado por Hipólito Bouchard, e somente com três navios, capturou importantes presas e levou sua audácia ao ponto de atacar os poderosos portos do Calhau e Guaiacuil, que quase conseguiu tomar. Na sua navegação, chegou até a Colômbia, pondo em alarma todo o litoral americano do pacífico Sul, cujas águas chegou a dominar momentaneamente. Foi uma expedição precursora da gesta libertadora de San Martín, que alentou o espírito dos patriotas de Chile, Peru, Equador e Colômbia.

Antes da expedição sanmartiniana, uma dezena de corsários chilenos fez várias presas e manteve aos espanhóis em xeque, entre 1818 e 1820.

Os corsários hispano-americanos realizaram verdadeiras proezas, atacando naves de guerra espanholas, desembarcando em costas da Península Ibérica e ainda atacando praças fortes.

Hipólito Bouchard, com a Fragata *La Argentina*, deu a volta ao mundo (1817-1819), arribando no Havaí e ou-

tros pontos do Pacífico; atacou e apoderou-se de Monterrey e pôs em alarma todo o litoral americano.

As tripulações dos barcos corsários eram heterogêneas, predominando os anglo-saxões entre os oficiais e marinagem. Também havia forte proporção de franceses, e ainda de *crioulos*, espanhóis e portugueses.

Navios corsários sob bandeira venezuelana também tiveram uma valorosa ação.

As conseqüências mais importantes do corso foram as perdas e o estancamento que causaram ao comércio espanhol, ao qual reduziram de forma considerável.

Ainda que faltem estudos mais completos, só os corsários de Buenos Aires capturaram umas 150 presas espanholas.

No apogeu do corso, as maiores zonas de ação foram o Atlântico Norte, nas proximidades da Península e nas águas do Caribe. Em Cadiz, que chegou a estar semibloqueada, pululavam corsários norte-americanos com bandeiras de Buenos Aires, Venezuela ou de Artigas.

Os corsários levaram ideais de liberdade a povos da costa, interceptaram comunicações e atacaram vasos de guerra espanhóis.

Esta ação estranguladora chegou a tal extremo que, em alguns períodos, impotente a Real Armada para detê-la, recorreu-se ao transporte de mercadorias em embarcações neutras, com o perigo de confisco pelo inimigo.

No final de 1821, o Conselho de Estado das Províncias de Ultramar, na Espanha, dizia, numa informação: "A América, sem mais risco, gasto nem trabalho, senão o de expedir umas patentes de corso, fez uma guerra cruenta à Península, atacando a nossa própria vida ainda aos pescadores infelizes, pois não ficam em menos de 15 milhões de pesos as perdas que ocasionaram as piratarias dos estrangeiros com bandeiras insurgentes".²

A 5 de maio de 1822, o Secretário de Estado e do Despacho da Marinha,

em informe lido às Cortes, expressava que a nação não estará servida pela Marinha Militar, por falta de recursos "e, impunemente (segundo hoje acontece), os piratas e corsários dessidentes nos arrebatarão à vista de nossos portos o produto das difíceis tarefas de Comércio."³

Tudo isto indica a importância da ação corsária das nações hispano-americanas contra a Península, na sua luta pela independência, usando em quantidade e continuamente, desde 1814, este recurso de guerra no mar, ante uma nação de mais poderio marítimo.

IV — A guerra no Rio da Prata

A ação das Marinhas regulares foi a que consolidou as ações dos corsários.

No Rio da Prata o comércio marítimo ilegal havia diminuído os efeitos do monopólio espanhol. Navios ingleses, portugueses, holandeses e franceses exerciam o contrabando, e podemos dizer que, apesar das duras e fechadas leis monopólicas hispanas, no Rio da Prata, por causa do contrabando, houve quase sempre comércio livre. A Espanha era impotente para detê-lo e Buenos Aires prosperava como cidade, no seu auge.

Em 1806 e 1807, produziram-se as invasões inglesas e, embora os invasores tenham sido repelidos em terra, dominaram o rio, sem serem molestados, durante um ano, devido à grande superioridade de seu Poder Naval. Era consequência do fortalecimento inglês firmado em Trafalgar.

Quando se verificou a Revolução de Maio, os marinheiros, na sua grande maioria realistas, puderam passar livremente para Montevidéu e lá, com os vasos de guerra existentes, dominaram o rio.

O erro foi pago caro por Buenos Aires, que ficou somente com uma pequena lancha armada no seu porto. As primeiras pequenas esquadras que armou posteriormente nada conseguiram fazer ante a superioridade da Força Naval realista, que tinha sua base em Montevidéu. Azopardo sofreu uma

completa derrota, com a Força Naval colocada sob seu comando, diante do melhor chefe naval espanhol, Jacinto de Romarate, no combate de São Nicolás de los Arroyos, acontecido a 2 de março de 1811.

Enquanto, as forças patriotas sitiavam infrutiferamente Montevidéu, esta resistia porque suas naveas dominavam o rio e lhe abasteciam com os reforços que chegavam de Lima ou da Espanha. Os marinheiros realistas atacavam também as povoações ribeirinhas nos Rios Paraná e Uruguai.

O bloqueio de Buenos Aires, se efetivamente obstruiu o comércio vital e a chegada de armas, foi molestado pela presença de navios de guerra ingleses, que protegiam os navios mercantes de sua bandeira.

Finalmente, Buenos Aires sofria com o Poder Naval espanhol, porém, parcialmente, era ajudada pela Frota Inglesa. De qualquer jeito, esta situação era perigosa, e sem Marinha não havia forma de superá-la.

Nos começos de 1814, pela ação do Diretor Supremo Gervásio A. Rosadas, do General Carlos de Alvear, do comerciante espanhol e Secretário da Fazenda Juan Larrea e de Guillermo White, comerciante e aventureiro norte-americano, que trabalharam tenazmente, em pouco menos de dois meses armaram-se vários navios mercantes, que foram tripulados com marinheiros mercantes ingleses, alguns *críoulos*, especialmente tropa embarcada, e em menor proporção com homens de diversas nacionalidades. Tripulações tão heterogêneas precisavam de um grande chefe naval, e por sorte acertou-se com a eleição do marinheiro mercante irlandês Guillermo Brown para dirigir a Esquadra patriota, sendo ele a partir daí o condutor de todas as ações navais argentinas.

De 10 a 15 de março, uma Esquadra Argentina, composta pela Fragata *Hércules*, uma corveta, um bergantim, uma goleta e quatro navios menores, atacou o valente Romarate, que estava apoiado na Ilha Martín García. O chefe espanhol só contava com três bergantins, cinco navios menores, porém,

ainda em inferioridade de condições, repeliu no começo o ataque efetuado por Brown com seu navio capitânia, a Fragata *Hércules*, embarcação que depois afundou, sofrendo sérias perdas e avarias.

Lá, Brown mostrou sua garra, pois, retirando-se, se refez e voltou a atacar posteriormente, dispondo depois um desembarque na ilha, que foi levado a efeito pela tropa sob às ordens do Tenente Pedro Orona, de Buenos Aires, com 250 homens que, na sua grande maioria, eram *crioulos*.

Depois desta ação Jacinto de Romarate viu-se obrigado a retirar-se para águas acima do Rio Uruguai e embora lá tenha obtido uma vitória, em Arroyo de la China, ela não influenciou no desenvolvimento posterior da campanha.

A Batalha Naval de Montevideú travou-se de 14 a 17 de maio de 1814 e findou com um completo triunfo de Brown e seus homens.

As Forças Navais que participaram destas ações eram equilibradas quanto ao seu poder, tal como se depreende do quadro seguinte:

Esquadra espanhola

Compostas de 11 embarcações (quatro corvetas, um queche, dois bergantins e quatro navios menores), que estavam tripulados por 1 167 homens. O total de canhões era de 155 (calibres vários até de *a 24 libras*), com um peso das andainadas de todos os canhões perto dos 706 kg.

Esquadra independente

Estava integrada por nove navios (uma pequena fragata, três corvetas, dois bergantins e três navios menores). O total da tripulação elevava-se a 1 346 homens, e os canhões eram 153 (calibres vários até de *a 24 libras*), com um peso das andainadas de 766 kg.⁴

A diferença estava no moral. Os espanhóis, sem o seu principal chefe, Romarate, que estava engarrafado no Rio Uruguai, saíram para cumprir o seu dever, ao mando de um chefe obrigado a combater. Os revolucionários tinham

em Brown seu condutor e guia e a vitória era seu único fim.

A ação consistiu numa perseguição que terminou com a derrota realista. Os patriotas capturaram quatro navios inimigos e dois foram incendiados. As restantes embarcações espanholas entraram vencidas, novamente, na praça.

Durante quatro anos tinha-se mantido o sítio de Montevideú. Assim, efetuando, o bloqueio total da praça, devido ao triunfo naval obtido pela Esquadra de Brown, os realistas renderam-se um mês depois, a 23 de junho de 1814.

O Poder Naval tinha decidido a sorte da praça.

Essa foi a primeira vitória naval dos independentes contra a gloriosa Real Armada Espanhola. O General San Martín, com seu vasto conhecimento sobre o Domínio do Mar, considerou essa vitória "como o mais importante fato realizado pela revolução americana, até o momento".

O triunfo de Brown foi um dos acontecimentos mais importantes da história do Prata e um dos mais destacados da história argentina. Com efeito, desapareceu a verdadeira *espada de Dâmocles* que pendia sobre Buenos Aires, a única capital revolucionária que, graças à triunfal campanha naval de 1814, nunca foi retomada pelos espanhóis. Os realistas perderam a melhor base para a reconquista do Sul do Continente.

San Martín, guardadas suas costas, podia iniciar sua epopéia libertadora do Chile e Peru. E, além disto, o botim tomado em Montevideú foi enorme, e reforçou os minguados parques patriotas. Assim mesmo, a expedição Murillo foi desviada para o Caribe e o domínio das águas do Rio da Prata pelos patriotas permitiu o abastecimento de armas e petrechos, simultaneamente ao reinício do comércio, e com isto foram aumentados os recursos da Alfândega, que eram a principal fonte de renda dos revolucionários. A campanha naval de Brown em 1814 encheu o entusiasmo de patriotas do Novo Mundo, numa época de reação espanhola.

V — A campanha marítima no Pacífico

A expedição corsária de Brown no Pacífico, em 1816, não pôde ser controlada, e atuou quase sem oposição naval, permitindo o bombardeio de fortificações espanholas, causando alguns destroços.

A ação da dezena de corsários chilenos causou também grave preocupação aos espanhóis. Foram capturadas umas 15 presas e, finalmente, Bouchard, que tinha tomado Monterrey, na Califórnia, e atacado com êxito Acapulco e Realejo, chegou finalmente a Valparaíso, sem conseguir ser interceptado pelas naves realistas.

O efeito destas ações corsárias foi que destinaram para o abandonado Pacífico duas boas Fragatas, a *Vingança* e a *Esmeralda*, equipadas com 44 canhões e que, em princípios de 1818, contou também com uma corveta, um bergantim e mercantes armados. Mesmo que a Espanha tenha conseguido controlar de novo as águas do Oceano Pacífico, esta Força Naval era insuficiente para deter os novos ataques dos independentes, efetuados por forças regulares.

Justamente no Pacífico foi onde se formou a mais poderosa Força Naval que os espanhóis enfrentaram. Poderíamos dizer que foi a única *Esquadra* que possuíram os hispano-americanos e ela foi a causa do gênio integral da guerra que foi José de San Martín.

Onde tinha adquirido o *vencedor dos Andes* essa enorme compreensão da significação do Poder Naval e do Domínio do Mar como sua consequência? As circunstâncias e experiências vividas nos seus brilhantes serviços a Espanha são, sem dúvida, a causa dessa clara concepção do *fator naval* na guerra, unidas às suas condições naturais, campo propício onde frutificam.

Apenas cadete militar, San Martín teve que embarcar para uma campanha no Norte da África, e sendo um jovem oficial do Regimento de Múrcia permaneceu mais de um ano a bordo da Fragata *Santa Dorotea*. Neste navio conheceu Napoleão, no porto de Toulon,

quando partia, no pleno apogeu de sua glória, para o Egito, e no mesmo navio participou do combate em que este foi rendido pelo navio inglês *Lion*. Que contundente lição de Domínio do Mar foi para ele saber que essa imponente Esquadra Francesa que tinha visto partir fora totalmente derrotada em Abukir. Como o fariam refletir em Cadiz os relatórios de Trafalgar, a decisiva batalha naval que elevou a Grã-Bretanha à categoria de primeira potência mundial.

A prova de tudo isto é que no quarto onde viveu seus últimos anos, em Boulogne Sur Mer, hoje reproduzido com exatidão no nosso Museu Histórico Nacional, podem notar-se seis marinhas, e quatro delas reproduzem distintos momentos das ações de Abukir.

Quando San Martín assumiu o comando do Exército do Norte, compreendeu que por terra nosso Exército jamais poderia chegar a Lima, foco do poder espanhol na América do Sul. Eram quase 5 000 km de terra irregular, altas cordilheiras e desertos, e no final esperavam 20 000 realistas nas suas próprias bases defensivas.

Nosso grande escritor Ricardo Rojas, apesar do grande entusiasmo pela vida sanmartiniana, diz, em verdade: "Ele foi o primeiro a encontrar a solução do difícil problema da emancipação americana e é admirável que seu plano geral de operações fosse executado pelo seu próprio autor, vencendo dificuldades que pareciam intransponíveis, com vontade inquebrantável, num processo acidentado, complexo e quase sobrehumano".

Foi, com efeito, o primeiro, pois a 22 de abril de 1814 San Martín escrevia a seu amigo Rodríguez Peña: "A Pátria não fará nada por este lado do norte que não seja uma guerra defensiva e nada mais; para isto são suficientes os valentes gaúchos de Salta... Já diz ao senhor meu segredo. Um exército pequeno e bem disciplinado em Mendoza passaremos por mar a tomar Lima, esse é o caminho e não este".

Porém, não se esqueceu de Abukir, e três anos depois, em carta a Balcarce,

datada de 22 de abril de 1817, depois das decisivas vitórias de Chacabuco e Maipu, lhe dizia: "O principal é promover o êxito com segurança, e não pode fazer-se isto sem uma Força Naval que domine o mar Pacífico".

A estratégia sanmartiniana foi possível levar a cabo no mar, porque contou com colaboradores à altura de suas idéias, entre eles o General O'Higgins, Diretor Supremo de Chile, o Ministro da Marinha José Ignacio Zenteno, o Vice-Almirante Manuel Blanco Escalada, argentino a serviço do Chile e ex-oficial da Real Armada Espanhola, e muito especialmente Lorde Thomas Cochrane, com o qual San Martín não teve boas relações de amizade por causa da ambição de mando absoluto do marinheiro, porém, ninguém poderá negar que foi um dos mais bravos e capacitados profissionais do mar, no seu tempo.

Conhecidos são os fatos da gesta libertadora do Peru; somente diremos, resumindo sua ação, que a Esquadra Chilena formou-se com navios mercantes armados, a maioria dos quais eram ingleses, que foram adquiridos a seus donos, e por navios capturados pelos corsários.

Foi um esforço colossal dos independentes, que logo começaram a disputar o domínio das águas do Pacífico às poucas Forças Navais Espanholas.

Em outubro de 1817, Blanco Escalada zarpu de Valparaíso com quatro embarcações (o Navio *San Martín*, a Fragata *Lautaro*, um bergantim e uma corveta). Seu objetivo era capturar um comboio espanhol, cujos dados e porto de destino eram conhecidos, devido à informação de um transporte espanhol integrante do comércio, que tinha-se rebelado, aportando a Buenos Aires. Blanco Escalada cumpriu a tarefa depois de um árduo combate, sendo capturada a Fragata *Maria Isabel* e cinco transportes.

Lorde Cochrane assumiu imediatamente o comando da Frota chilena e numa primeira campanha efetuada, na qual Blanco Escalada atuou como segundo chefe, não obteve maiores êxitos. Na saída seguinte, se não resultou efi-

caz um ataque a Calhau, tomou logo de assalto os fortes de Valdívia, que eram considerados inexpugnáveis.

Enquanto era preparada a expedição de San Martín, os espanhóis enviaram reforços navais a Lima, constituídos por dois navios, uma fragata e vários transportes, porém o único navio de guerra que chegou ao seu destino foi a Fragata *Prueba*, armada com 44 canhões.

Já o Domínio do Mar tinha passado às mãos dos independentes, e a 20 de agosto de 1820 zarpu de Valparaíso a Expedição Libertadora ao Peru. Era uma força importante, composta de nove vasos de guerra, 13 transportes e 11 lanchas-canhoneiras. Um navio, o *San Martín* e duas Fragatas, *Lautaro* e *O'Higgins* (ex-*Maria Isabel*), eram as suas embarcações mais poderosas. A tripulação dos navios de guerra estava integrada por 1 600 homens, e seu armamento somava 247 canhões.

A Força Naval Espanhola em águas sub-americanas do Pacífico estava composta de três boas fragatas, uma corveta, navios menores e mais de 20 lanchas-canhoneiras. Era inferior à independente, porém, pouco fez para atrapalhar à expedição. A Fragata *Esmeralda*, a corveta e as lanchas ficaram bloqueadas em Calhau. As Fragatas *Prueba* e *Venganza* chegaram a Guaiacuil transportando tropas.

Nos começos de novembro de 1820, Lorde Cochrane tomou, em audaz e valente assalto, com embarcações menores a seu mando, a Fragata *Esmeralda*, sob as próprias baterias de Calhau.

Esta praça, que mudaria várias vezes de mãos e seria o último baluarte a render-se, ainda depois de Ayacucho foi tomada pelos patriotas, a 19 de setembro de 1821. Mais de um mês antes Cochrane, desgostoso com San Martín, afastou-se, em busca de novas glórias navais, rumo ao Brasil.

Em maio de 1822, entregaram-se em Guaiacuil as Fragatas *Prueba* e *Venganza*. Com elas e com navios menores de Calhau, San Martín e o Ministro Bernardo de Monteagudo criaram a Esquadra Peruana, composta em junho de

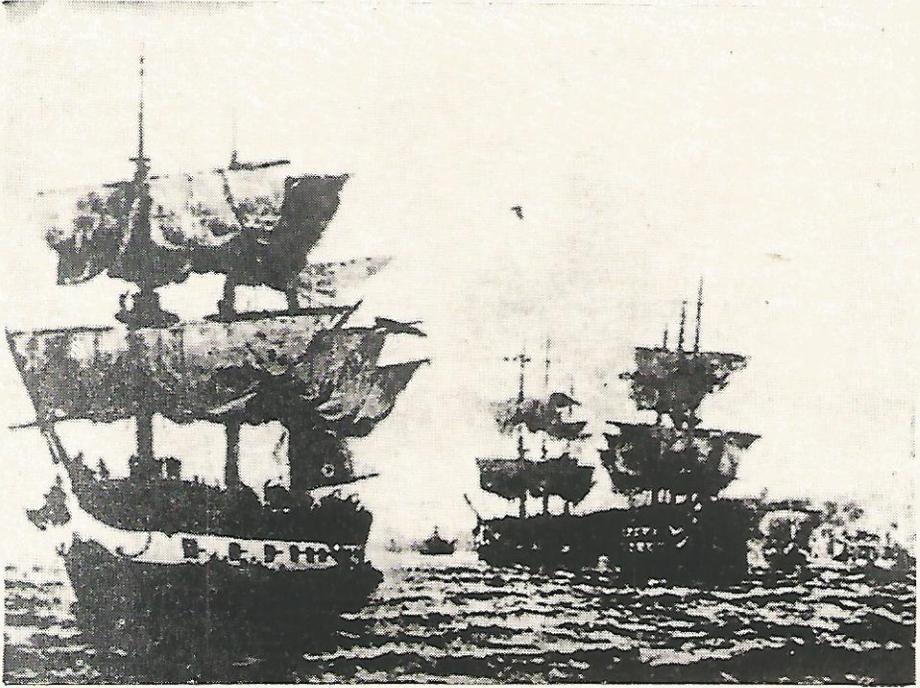
1822, por duas fragatas, três corvetas, três bergantins e quatro goletas.

San Martín lutou com êxito no Peru, até sua generosa renúncia e auto-exílio, com apenas 4314 homens que transportou de Chile e outros tantos peruanos que finalmente o secundaram, porque teve sempre o Domínio do Mar, que permitiu-lhe desembarcar, reorganizar-se e surpreender o inimigo, já fora, em Paracas, Pisco, Ancón etc. Depois de sua partida, Simón Bolívar seguiu utilizando esse Domínio do Mar, fazendo com que se cuidasse das costas e se evitassem desembarques espanhóis de reforço. Sem o domínio do Pacífico, San Martín não poderia ter

lutado com êxito contra 20 000 realistas, comandados por chefes tão competentes como Pezuela, La Serna e Canterac.

VI — A luta no Caribe

Num valioso trabalho sobre este mesmo tema, *As Marinhas de Guerra na Independência Latino-Americana*, de meu admirado amigo e insigne historiador marítimo Max Justo Guedes, que tive bem presente para elaborar o meu, este cita o Marquês de Barbacena como inspirador principal e propulsor do Poder Naval brasileiro, o qual, em ofício dirigido a José Bonifácio, a 18 de



Zarpada de Valparaíso da Expedição Libertadora do Peru. No primeiro plano, Fragata (insígnia) *O'Higgins* (Óleo do Capitão-de-Fragata, Antônio Abel).

setembro de 1823, lhe dizia: “A guerra da Colômbia prolongou-se pela falta de uma força marítima”.

Os revolucionários jamais obtiveram o Domínio do Mar no Caribe. Os espanhóis tinham poderosas bases em Havana, Veracruz, Cartagena e Porto Cabelo. Entretanto, uma esquadra patriota atuava a partir da Ilha Santa Margarita, e os corsários começavam seus ataques.

A expedição Murillo dominou a costa firme e submeteu inclusive a Ilha Santa Margarita, centro naval da revolução. Cartagena de Índias foi recuperada para a Espanha a 7 de dezembro de 1815.

A guerra reiniciou-se com uma expedição apoiada no Haiti, com sete goletas comandadas por Luís Brión, nascido em Curaçao, o qual seria um dos chefes navais mais importantes que secundaria Bolívar.

De 1816 a 1823, o Almirante Brión lutou com a Real Armada em águas próximas à Costa Firme e nos rios. Em 1816, capturou dois navios espanhóis, lutou depois no Orinoco e sitiou Cartagena de Índias em 1820.

A Ilha Margarita sublevou-se contra Murillo e uma Força Naval enviada para submetê-la fracassou no seu intento.

Antônio Diaz, chefe naval patriota que atuava em apoio ao General Paez, derrotou os espanhóis no Rio Apuré.

Em meados de 1821, os espanhóis tinham ainda em seu poder Cartagena de Índias, Cumaná e Porto Cabelo. O primeiro baluarte naval da Costa Firme, que tinha repellido vitoriosamente o Almirante inglês Vernon, na fracassada invasão inglesa à Colômbia, caiu depois de quatorze meses de sítio, a 1º de outubro de 1821. Cumaná caiu um ano depois.

Assim como Jacinto de Romarate no Rio da Prata, o então Capitão-de-Navio espanhol Angel Laborde y Navarro lutou temerária e energeticamente no mar, contra os independentes, desde 1820, ano no qual foi nomeado Comandante do Apostadero de Porto Cabelo.

Depois da batalha quase decisiva de Carabobo, acontecida a 21 de junho de 1821, o General espanhol Francisco Tomás Morales, nomeado Capitão-Geral da Venezuela, se fez transportar por mar, com suas forças de Porto Cabelo, e apoderou-se de Maracaibo nos começos de setembro de 1822. Este golpe audaz e valioso colocou em perigo o triunfo dos grandes colombianos na zona norte, exatamente quando Bolívar estava em plena campanha no Equador e preparava-se para atacar o poder realista no Peru.

A posição de Maracaibo, com seus fortes dominando a entrada ao lago, era formidável, tendo-se o Domínio do Mar. Os espanhóis, decididos a explorar o êxito parcial de Morales, enviaram uma Força Naval sob o comando do Capitão-de-Navio Angel Laborde y Navarro, composta por uma fragata, uma corvete, três bergantins, que zarpou de Havana a 3 de abril de 1823

e dirigiu-se a Porto Cabelo, bloqueado então por uma Esquadra sob o comando do Capitão-de-Navio Danella, derrotou-o e apoderou-se de duas de suas mais poderosas embarcações.

Os grandes colombianos, sob o comando do destacado Contra-Almirante José Prudencia Padilla, decidiram forçar a barra que permitia a passagem do Golfo da Venezuela ao lago Maracaibo, e o conseguiram, em extraordinária ação realizada de 8 a 14 de maio de 1823. Considerando-se a dificuldade da barra, ladeada por fortes, entre eles o de San Carlos, e com grandes perigos hidrográficos, compreende-se que esta fosse uma grande ação de perícia náutica e valor. Esta ação foi um grande triunfo, porque debilitava a defesa de Maracaibo.

O senhor Contra-Almirante venezuelano Antônio Eljuri Yunez S. escreveu uma valiosa obra sobre a Batalha Naval do Lago Maracaibo, e a ela nos reportamos para maiores detalhes de tão importante ação.

Só queremos dizer que Laborde y Navarro navegou de Porto Cabelo a Maracaibo e que em meados de julho preparou-se para uma batalha que não desejava travar, mas para a qual era arrastado por Morales. De 20 a 24 de julho de 1823 realizaram-se as manobras prévias.

A batalha naval decisiva da luta no Caribe travou-se no Golfo de Maracaibo, ao norte, e muito próximo ao porto desta cidade. Os grandes colombianos saíram dos portos de Altagracia, na margem oposta, e atacaram os realistas, que os esperaram estacionados perto da costa.

As forças eram bastante equilibradas, ainda que com superioridade dos insurretos. Com efeito, os realistas tinham 32 navios no total, entre bergantins, e piráguas, sendo os componentes das forças principais 15 (três bergantins, 10 goletas e dois *pailebots*). As embarcações sutis eram 17. A força contava com um total de 67 canhões, cujo peso era de 594 libras. As tripulações totais somavam 1 902 homens.

Os grandes colombianos tinham 22 navios, 10 delas compunham o núcleo

principal e eram três bergantins e sete goletas. As forças sutis eram 12 embarcações. Os canhões somavam 96, com um peso de 1 557 libras por andainada, e o total das tripulações eram 1 199 homens.

A força realista, com seus navios principais estacionadas em fila e sua divisão sutil defendendo seu flanco esquerdo, esperou a frota grande colombiana, que dirigiu-se em linha de fila diante a deles e viraram para o inimigo, iniciando-se a batalha. A força sutil insurgente atacou à inimiga por sua vez. A ação derivou numa completa vitória dos independentes, e poucos navios principais e alguns sutis dos espanhóis salvaram-se. Um foi destruído e outro encalhou.

Com este triunfo naval a situação de Maracaibo estava selada. Morales pouco depois capitulava e a 8 de novembro de 1823 rendia-se Porto Cabelo, último baluarte naval dos realistas.

É notável o paralelismo de Montevideu, primeiro triunfo naval no Rio da Prata, o qual termina com o domínio espanhol na zona e a Batalha do Lago Maracaibo, último grande triunfo marítimo dos hispano-americanos.

O Almirante Padilla, nascido em Rio Hacha (Colômbia) tinha sido contra-mestre da Real Armada, em Cartagena de Índias. Este grande chefe naval colombiano nasceu em 1778 e morreu fuzilado, acusado de conspirar contra Bolívar, em 1828.

A Força Naval sutil grã-colombiana era comandada por Walter David Chitty, o qual era nada menos que cunhado de Guillermo Brown, o herói naval argentino, e o tinha acompanhado em toda a campanha de 1816, atacando Calhau, onde fora ferido, e desembarcando na Colômbia, sendo ali, logo um dos grandes chefes navais. Ligam-se assim as primeiras ações do Rio da Prata com as últimas do Lago Maracaibo.

Devemos dizer que na revolução mexicana, os corsários, de bandeira insurreta, eram na sua maioria norte-americanos e também atacaram às naves hispanas. Os mexicanos contaram ainda

com Esquadra regular que, em 1822, estava representada por um navio, uma fragata e seis navios menores, sob o comando do Comodoro norte-americano David Porter. A Espanha preparou várias expedições para recuperar seus domínios na América, a saber: a de Murillo, em 1815, a de 1818, com a Fragata *Maria Isabel*, a de 1819, da qual só chegou a Fragata *Prueba*, e a final, de 1818-1820, que fracassou com a Revolução de Riego.

VII — *Ações marítimas da independência brasileira*

Somente pretendemos fazer um breve resumo, tendo consultado para isso vários trabalhos, entre eles os do Comandante Max Justo Guedes e o erudito trabalho do Almirante Prado Maia, *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*.

A luta do Brasil, no mar, contra a metrópole, foi algo diferente da que mantiveram as nações hispano-americanas contra a Espanha. Foi quase posterior, e isto permitiu aproveitar a experiência daquelas lutas, especialmente por um homem capaz e sensível como era o Marquês de Barbacena. Em segundo lugar, ainda que também em decadência, a Marinha Portuguesa estava algo melhor aparelhada que a espanhola, e tinha mais e melhores navios na América; finalmente, por durar somente dois anos a luta pela liberdade, não houve guerra corsária.

Quando no final de 1807 a Família Real portuguesa viu-se obrigada a deixar a metrópole, rumo ao Brasil, foi trasladada por uma importante e ainda poderosa Força Naval. Estava constituída por oito navios, quatro fragatas, sete embarcações menores e quase 40 transportes. Quando D. João VI regressou a Lisboa, em meados do ano de 1821, era acompanhado por um navio, uma fragata, seis navios menores e quatro transportes.

Portugal concentrava grande poderio naval, porém, navios e fragatas ficaram em portos brasileiros, e a maioria encontrava-se em mau estado de conservação. Isto é, algo parecido com o que aconteceu com a Armada Espanhola.

A transferência das forças portuguesas para o Brasil acarretou entre um crescimento muito grande da infra-estrutura, organização e administração naval do Brasil, porém, como diz Prado Maia, não foi assim com o pessoal, nem com a oficialidade, pois era preferida a portuguesa, e ainda se faziam restrições ao ingresso de brasileiros na Escola Naval Militar do Rio de Janeiro. Portugal receava, e isto com razão, que um crescimento do profissionalismo naval brasileiro seria altamente perigoso para conservar seu império na América do Sul.

Depois do decisivo *Fico* de 9 de janeiro de 1822, e de sua conseqüência, o glorioso grito do Ipiranga de Dom Pedro I, a situação marítima brasileira passou por uma etapa da transição. Tripulada por muitos portugueses, obrigados pelas circunstâncias, a situação marítima era perigosa e podia fazer fracassar a revolução.

O Brasil com sua grande extensão de costas e seu território interior selvático e montanhoso, tinha, então, como linha vital, como coluna vertebral e quase única de comunicações internas, a marítima, ao comprimento de toda a costa. Também o era como linha de comunicações externas, para saída e entrada de seu comércio. Na verdade, é o caso de toda a América do Sul. Daí que resultava importante obter o Domínio do Mar nas águas americanas, "*O drama da Independência tinha que ser decidido no mar*", diz muito acertadamente o Almirante Prado Maia, e assim foi.

No Brasil ficaram seis navios, três fragatas, duas corvetas e três bergantins, porém, somente um navio estava em boas condições e os outros eram irreparáveis. Os navios menores precisavam de reparações fundamentais. Com a ajuda de subscrições nacionais, o apoio dos marinheiros brasileiros e de muitos portugueses, brasileiros por adoção, criou-se a Esquadra Nacional, composta pelo navio *Pedro I*, três fragatas, duas corvetas e cinco bergantins. O Brasil contou rapidamente com uma Força Naval respeitável, porém, o mando superior, a oficialidade e ainda parte do pessoal estavam por resolver. Neste caso interveio a figura de Felis-

berto Caldeira Brant Pontes, Marquês de Barbacena, o qual, inteligentemente, tinha assimilado as experiências das nações hispano-americanas e ao qual o Comandante Max Justo Guedes chama com toda justiça de inspirador e responsável principal pela Marinha Imperial Brasileira, assim como "ligação entre a nossa independência e os nossos irmãos andinos".

O Marquês de Barbacena deu à nascente Marinha Brasileira seu primeiro grande chefe e uma injeção de capacidades oficiais e pessoal inglês de grande profissionalismo.

A Inglaterra viu com simpatia o movimento independente brasileiro, porém, sua posição foi mais equidistante que com o caso das colônias hispano-americanas. Só deixou que seus marinheiros prestassem serviços à nova nação.

Lorde Thomas Cochrane, o extraordinário marinheiro inglês foi o máximo condutor de que necessitava a Esquadra Brasileira, o que, com Brown, na Argentina, formaria escola da melhor sobre as bases deixadas pelos marinheiros metropolitanos.

A Escola de Nelson, agressiva e exigente na parte profissional, era a de Cochrane, e com ela triunfou o Brasil no mar.

Com o grande marinheiro inglês cooperaram o Capitão-de-Navio David Jewett, norte-americano, que tinha servido de forma excelente à Argentina e que depositou nele a importante missão de içar pela primeira vez a Bandeira Nacional nas Ilhas Malvinas, herdadas da Espanha. Jewett cumpriu essa missão com galhardia.

Também incorporou-se à Marinha Brasileira o valente Capitão-de-Fragata John Taylor, inglês, que faria famoso seu nome nos anais navais brasileiros.

A primeira ação de importância foi realizada em Montevidéu, onde uma força portuguesa continuava fiel à metrópole. Parte da Esquadra Brasileira zarpu para o Sul, ao mando de Jewett, porém este chefe teve que voltar ao Rio de Janeiro, reclamado pelos superiores. A 21 de outubro de 1823, aconteceu o combate de Monte-

vidéu no qual as Forças Navais do Brasil conseguiram a vitória.

O centro mais importante de resistência portuguesa estava no Norte e das ações navais nessa zona encarregou-se Lorde Cochrane, que tinha assumido o comando da Esquadra a 13

de março de 1823. A 30 desse mês, o Imperador Pedro I dava-lhe ordens precisas para eliminar os *inimigos deste Império*. Devia bloquear a Bahia, proceder como bem entendesse, em combinação com o chefe terrestre brasileiro, General Labatut.



Lord Thomas Cochrane
Almirante das Esquadras Chilena e Brasileira. (Gravação de C. Turner)

Em pouco tempo, Cochrane preparou suas forças e a 3 de abril zarpou para a Bahia, para cumprir sua missão. A frota estava constituída por seu navio capitânia, o *Pedro I*, uma fragata, a

Ipiranga, duas corvetas e dois bergantins.

A Esquadra Portuguesa, superior em tudo, menos no moral, formada por um navio, duas fragatas, três corvetas e

sete barcos menores, enfrentou a brasileira e então apareceu o problema da fidelidade, que muitos portugueses conservavam para com a metrópole, produzindo isto graves inconvenientes nos navios portugueses. Por sorte, um temporal violento impediu a continuação do combate e a Esquadra Portuguesa entrou na Bahia. A partir desse momento, Lorde Cochrane e seus oficiais sabiam com quem e com que podiam contar nas próximas lutas.

A Esquadra Brasileira no porto do Morro de São Paulo recebeu o reforço de quatro navios, entre elas a Fragata *Paraguacu*. Cochrane dedicou-se plenamente a organizar a sua força, reparar as avarias e consolidar a disciplina. Lá encontrou-se o condutor num momento de grande paralelismo com o sucedido a Brown no primeiro combate da Ilha Martín García, onde foi repellido por Romarate.

A partir desse momento, produzem-se as ações definitivas e bem conhecidas por todos os brasileiros. Cochrane bloqueou a Bahia com a pequena força de três navios, porém, preparando um ataque de brulotes, no que era mestre experimentado. Também levou a cabo um ataque de surpresa que, uma vez iniciado, fracassou devido a uma forte calma.

Já por meados de 1823, bloqueados por mar e terra, os portugueses decidiram evacuar a Bahia; carregaram o possível e saíram do porto, perseguidos pelas forças de Cochrane. Nessa perseguição, a Fragata *Niterói* ao mando de John Taylor, destacou-se notadamente por seu arrojo e decisão, cumprindo as ordens de Cochrane, que precisou abandonar a perseguição para pacificá-las.

A *Niterói* cumpriu assim uma magnífica façanha, apresando numerosas embarcações inimigas.

As ações de Maranhão e Pará, esta última levada a efeito pelo valente John Pascoel Grenfell, foram o ponto alto das ações, com êxito, de Cochrane no mar. Seu domínio das águas, as vitórias parciais sobre a poderosa Força portuguesa, seu arrojo, ainda que em inferioridade material, deram-lhe o

trunfo sobre um inimigo desmoralizado. Este domínio das águas completou o assédio terrestre dos portugueses, isolou-os da metrópole e levou-os a impotência e à derrota. Daí o enorme valor da ação naval brasileira na luta pela Independência, tão decisiva como eficazmente executada. Se tivéssemos que destacar duas figuras, diríamos que o Marquês de Barbacena foi o gênio inspirador e Lorde Cochrane o braço valoroso e capaz que deram o triunfo marítimo ao Brasil. Finalmente, sem esse triunfo, não era possível a vitória final.

Conclusões

Vimos a decisiva influência do Poder Naval nas lutas pela independência latino-americana. Também o importante papel jogado pela primeira potência naval dessa época e do século XIX, a Inglaterra. Seu apoio, simpatia ou neutralidade, seus homens tão capazes e profissionais no mar, foram importante fator na luta.

Tudo confirma o importante papel que o mar e seu domínio jogaram e jogam na América do Sul. Esse papel acrescenta-se hoje com a soberania sobre as águas territoriais, a exploração dos oceanos, a falta de recursos terrestres e os tesouros virgens do fundo do mar. Em consequência, a América do Sul deve ser tão poderosa quanto possível e cuidar zelosamente de seu patrimônio marítimo.

As lutas navais da Independência são também bandeiras reais e firmes da ainda utópica, ainda que presentida e desejada, união latino-americana. A única, todavia, que nos dará poder e valor, num mundo que se agrupa por zonas e continentes. Sonhada por nossos maiores, a grande idéia sofreu o embate das realidades nacionais.

Hoje, começamos timidamente a reconstruí-la porém, devemos fortificá-la rapidamente, pois as ameaças são poderosas e certas.

Quando estivermos no caminho final e seguro dessa união, as dificuldades serão menores se pensarmos nos grandes homens que lutaram por ela, com

seu exemplo e idéias: San Martín, Bolívar, o Marquês de Barbacena, este último com a intuição de uma luta que era comum, ou da mesma empresa.

No mar está o exemplo dos grandes condutores que tiveram sempre claro o espírito americano, como em Guillermo Brown, Thomas Cochrane, David Jewett, Blanco Encalada, Guise, Padilla,

Chitty e tantos outros que lutaram não por uma só nação latino-americana e sim por várias, sentindo que atrás de cada nação estava o mesmo espírito de um continente.

Que a América do Sul não esqueça seu grande destino marítimo, é a lição principal de nossas guerras navais da Independência.

Bibliografia Utilizada

- Academia Nacional da História — *Documentos del Almirante Brown* — Buenos Aires, 1967. 2 volumes.
- Bealer, Winkler Lewis — *Los corsarios de Buenos Aires*. Buenos Aires, 1937.
- Beraza, Agustín — *Los Corsarios de Artigas* — Montevideo, 1949.
- Boiteux, Lucas Alexandre — *A Marinha de Guerra Brasileira nos Reinados de João VI e D. Pedro I (1807-1813)* — Ministério da Marinha — R'ô de Janeiro, 1913.
- Brauns, Menéndez Armando — *La Armada de la Expedición Libertadora* — Boletim da Academia Nacional da História — Volume XLIII.
- Brown, Guillermo — *Memórias* — Buenos Aires, 1967.
- Burzio, Humberto F. — *Capitán de Navío Hipólito Bouchard al servicio de la Marina de Guerra del Perú* da obra *Hipólito Bouchard, Marino al servicio de la Independencia Argentina y Americana* — Departamento de Estudios Navais. Buenos Aires, 1967.
- Currier, Theodore S. — *Los Corsarios del Rio de la Plata*. — Imprensa Universidade — Buenos Aires, 1962.
- Destéfani, Laurio H. — *Manual de História Naval Argentina*. Buenos Aires, 1970.
- Destéfani, Laurio H. — *La acción corsaria precursora de la Independencia del Peru* — Anais do IV Congresso Nacional de História do Peru — Págs. 466 a 481. Lima, 1968.
- Destéfani, Laurio H. — *La Real Armada Española y la Guerra Naval de la Emancipación Hispanoamericana* — Anais do IV Congresso Internacional de História da América — Volume IV. Págs. 385 a 384. — Buenos Aires, 1966.
- Destéfani, Laurio H. — *El Corso en la Emancipación Hispanoamericana* — Congresso Internacional de História da América — Volume IV. Págs. 371 a 384. Buenos Aires, 1966.
- Destéfani, Laurio H. — *El Coronel de Marina David Jewett y el crucero corsario de la fragata Heroína* — Boletim da Academia Nacional da História — Volume XLIII — Buenos Aires, 1970.
- Eljuri-Yunez, S. Antonio — *La batalla naval del lago Maracaibo*, 2ª edição — Caracas, 1973.
- Estados Generales de la Real Armada Española de 1795 a 1830. Museu Naval de Madri.
- Guedes, Max Justo — *As Marinhas de Guerra na Independência Latino Americana* — Apresentado em Lima, 1974.
- Guillén, Julio F. y Guillén Jorge Juan — *Las Campañas de San Martín en la fragata Sata Dorotea — 1818* — I. H. M. Madri. 1966.
- Guillén, Julio F. — *Historia Marítima Española — Lecciones para uso de los Caballeros Guardia Marinas* — 2 volumes. Madri. 1961.
- Perez, Terreiro Tomás — *Presentación de documentos sobre el Capitán de Navío Angel Laborde Navarro* — Caracas, 1974.
- Prado Maia — *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império* — Ed. Olimpo — Rio de Janeiro, 1965.
- Quartaruolo, V. Mario — *La expedición libertadora del Perú en su aspecto naval* — Instituto Browniano — Buenos Aires, 1966.
- Quartaruolo, V. Maria y Destéfani Laurio H. — *Campaña Naval de 1814 contra los realistas de Montevideo* — Departamento de Estudios Históricos Navais — Buenos Aires, 1964.
- Ratto, Héctor H. — *História de Brown* — 2 volumes. Buenos Aires, 1939.
- Tormo, Miguel — *La Armada en el Reinado de los Borbones*. Barcelona, 1949.
- Vários Autores — *San Martín y el Mar — Departamento de Estudios Históricos Navais*. Buenos Aires, 1962.

NOTAS

1) Cifras tomadas da "Exposición del Ministro de Marina a la Reina con fecha 22

de enero de 1844", reproduzida em: "Combate de Trafalgar — Vindicación de la Armada Es-

pañola” de Manuel Marliani — Madri, 1850; “Influence of the sea power upon the French Revolution” de A. T. Mahan — Boston 1905 — Págs. 75 a 78 e “História Nacional de la Marina” de Barjot y Savant — Madri, 1965.

2) Informe sobre a Conservação das Províncias de Ultramar. Manuscritos da Coleção Guillén — (Museu Naval de Madri).

3) Publicado pela Imprensa Nacional — Madri, 1822.

4) Destéfani, Lauro H. — “Las Naves de la Campaña Naval de 1814”. Boletim do Centro Naval — N° 661. Ano 1964 — Págs. 553 a 565.

5) Real Ordem de 30 de julho de 1817.