

A primeira Esquadra da Marinha de Guerra, do crepúsculo com o Reino Unido de Portugal ao alvorecer com o novo Império do Brasil 1820 – 1823*

The first squadron of the Navy, from the twilight with the United Kingdom of Portugal to the dawn with the new Empire of Brazil 1820 – 1823

Johny Santana de Araújo

Doutor em História Social pela Universidade Federal Fluminense - UFF, com pós-doutorado em História pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo - PUC-SP. É professor do Departamento de História (DH) da Universidade Federal do Piauí - UFPI; do Programa de Pós-Graduação em História do Brasil – PPGHB, e do Programa de Pós-Graduação em Ciência Política - PPGCP, ambos na mesma Universidade. É bolsista do Programa de Bolsa de Produtividade em Pesquisa (PQ UFPI 2020-2021). Membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro IHGB. Tem pesquisas dedicadas à História do Piauí, História do Brasil, Histórias das Relações Internacionais, História Militar e História das Guerras e Conflitos Contemporâneos. Email: johnysant@gmail.com.

RESUMO

Em 1820, com a evolução da situação política propalada pelas Cortes em Lisboa, estando estes cada vez mais favoráveis à recolonização do Brasil, mas com a monarquia estabelecida no país, os aparatos militares de sustentação do império colonial português na América encontravam-se cada vez mais divididos. O presente artigo pretende expor um quadro geral da marinha, cuja estrutura e dispositivos encontravam-se desdobrados entre Portugal e Brasil. Após a declaração de independência ocorrido em setembro de 1822, a constituição da Marinha de Guerra do Brasil enfrentaria alguns desafios, ao que se refere à disposição dos meios navais, à constituição de suas tripulações e do seu corpo de oficiais. Entre 1820 e 1823 a Marinha portuguesa sofreria uma cisão que resultaria na criação de uma força naval brasileira preparada para uma

ABSTRACT

In 1820, with the progression of the political situation promoted by the courts in Lisbon, being increasingly favorable to the recolonization of Brazil, and with the monarchy established in the country, the military apparatus supporting the Portuguese colonial empire in South America was progressively divided. This article intends to present a general picture of the Navy, whose structure and devices were deployed between Portugal and Brazil. During the process following the declaration of independence that took place in September 1822, the constitution of the Brazilian Navy would face some challenges, the construction of naval resources, the constitution of its crews, its officer corps with the purpose of the subsequent war. Between 1820 and 1823, the new country's Navy would undergo a transition that would result in the creation of a relatively prepared force that would help consolidate Brazil's independence, especially in the north of the nascent empire, whose model

*Artigo recebido em 08 de setembro de 2021 e aprovado para publicação em 22 de novembro de 2021.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 17, nº 34, p. 76-94 – 2021.

guerra que ajudaria na consolidação da independência no norte do Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: Marinha Real Portuguesa; Independência do Brasil; Armada Imperial Brasileira.

UMA FORÇA NAVAL PORTUGUESA DESDOBRADA

Os anos de 1820 e 1822 podem ser considerados críticos para a história de Portugal e do Brasil, ambos dividiam um status de Reino Unido, o que começava a criar um certo incômodo junto às Cortes portuguesas após a Revolução Liberal do Porto.

A Revolução de 1820, na cidade do Porto, veio no seguimento do descontentamento que se sentia em face da situação do país que advinha de diversos fatores, como a ausência do rei D. João VI, que se encontrava no Brasil; a abertura dos portos brasileiros a comércio com outras nações e a permanência de governadores ingleses no poder. Este descontentamento fomentou o surgimento de ideias liberais, que levaram à criação do Sinédrio em 1817, grupo secreto que planejava a revolução. A Revolução deu-se a 24 de agosto de 1820 no Porto, originando a Junta Provisional de Governo do Reino, que imediatamente exigiu o regresso do rei, bem como eleições para as Cortes Constituintes, visando à criação da Constituição Portuguesa (RODRIGUES, 1907, p. 561; 568).

O reflexo disso se faria sentir junto às Forças Armadas, que se encontravam desdobradas entre dois mundos, nos interessa particularmente o caso da Marinha, que sofreria uma divisão profunda em seus quadros profissionais militares e em sua estrutura física, ou seja, a sua Esquadra que, já em 1820, se encontrava literalmente desdobrada ao longo do Atlântico,¹ ao ponto de efetivamente, em 1823, entrar em choque durante o processo que levou à separação do Brasil.

would inspire an entire generation in the larger project of strengthening the Imperial State.

KEYWORDS: Portuguese Royal Navy; Independence of Brazil; Brazilian Imperial Army

Nos interessa neste texto mostrar um retrato dessa Esquadra portuguesa/brasileira, e sua ruptura que formaria a futura Marinha Imperial do Brasil. Qual a face da Marinha portuguesa no Atlântico? Qual a sua composição, homens, navios, arsenal, ensino? Como o processo de ruptura levou a Marinha do Brasil e parte desse espólio como forças anteriormente unidas a se dissolverem? Quais caminhos a nova Marinha Imperial Brasileira buscou em relação às diretrizes de comando introduzindo novos conceitos e uma nova tradição de origem inglesa? E, finalmente, como ocorreram os embates?

Durante os anos 1806-1808, o pequeno país de Portugal tornou-se a linha de frente no aprofundamento do conflito político-econômico entre a Grã-Bretanha e o Império francês. No cerne das relações anglo-portuguesas estava um comércio marítimo mutuamente benéfico. Diante das tentativas francesas de fechar a Europa ao comércio britânico, era importante que Lisboa, um importante entreposto, permanecesse aberto. No contexto naval mais amplo, durante 1806-1808, o porto de Lisboa e a Marinha portuguesa tornaram-se cada vez mais relevantes no conflito anglo-francês. Finalmente, Portugal tinha uma importante posse colonial na América do Sul: o Brasil, com suas matérias-primas e mercados potenciais, era uma região com oportunidades atraentes para o comércio britânico (ROBSON, 2011, p. 27).

Entre as missões típicas dos navios da Esquadra portuguesa, antes mesmo da transladação da Família Real para o Brasil, estava a escolta de navios mercantes, e a manutenção do Império ultramarino

português que se estendia da América do Sul passando pela África ocidental e oriental, até o Oceano Índico.

A costa norte-africana do Mar Mediterrâneo até Trípoli era um refúgio dos piratas berberes. Um esquadrão português utilizava Gibraltar como base temporária, patrulhava permanentemente esta região. Todos os anos, o comboio de navios mercantes (80 ou mais em número), com destino à Índia e ao Brasil, era escoltado até as Ilhas Atlânticas; além disso, dificilmente encontraria piratas até chegar à costa brasileira. Numa data previamente acordada, uma esquadra era enviada para fazer um cruzeiro ao largo da Madeira e, depois de recolher o comboio, acompanhá-lo até à segurança do Tejo (LIGHT, 2003, p. 118).

Na época das Guerras Napoleônicas, especificamente no período do Bloqueio Continental estabelecido pela França contra a Inglaterra,² proibindo o comércio dos países continentais, dois países romperam com o Bloqueio, Rússia e Portugal. Os portugueses ameaçados com a possibilidade de invasão, contavam com o apoio inglês no sentido de manter a integridade do país frente à possibilidade de invasão.

A maioria da documentação e a bibliografia sobre as relações diplomáticas entre Portugal e Inglaterra referem-se à preocupação desses últimos para além do destino do Reino de Portugal, a questão estratégica de não permitir que os franceses se apossassem da Esquadra portuguesa, o que representaria uma preocupação a mais no equilíbrio de forças, uma vez que esta representava um dispositivo estratégico no controle da navegação pelo Atlântico, e na ligação das colônias portuguesas na América, na África, e na passagem para o Oriente, segundo Robson:

No contexto mais amplo de uma guerra marítima anglo-francesa, era vital que a base naval de Lisboa e a Marinha portuguesa

não caísse nas mãos de Napoleão. A ajuda naval britânica a Portugal foi confirmada no Tratado de Methuen. No caso de a Espanha ou a França declararem guerra a Portugal, a Grã-Bretanha e a Holanda declarariam guerra a essas potências e forneceriam uma força militar de 12.000 homens para a defesa do país. A Grã-Bretanha também se comprometeu a enviar um esquadrão da Marinha Real de força igual ou maior para qualquer frota hostil que pudesse estar na costa de Portugal e para ajudar a defender as colônias portuguesas. (ROBSON, 2011, p. 27)

Havia-se cogitado a possibilidade de destruição da Esquadra portuguesa semelhante ao que a Royal Navy havia infligido à Esquadra dinamarquesa, em 1801 e 1807³, caso o governo português não cedesse às pressões inglesas.

As Marinhas sueca, dinamarquesa e portuguesa eram vulneráveis às ambições francesas, enquanto o Tratado de Tilsit acrescentava os serviços da Marinha russa. Argumentou-se que Napoleão poderia invocar uma Frota francesa, holandesa, sueca, dinamarquesa e russa de pelo menos 60 navios de linha operando nas águas do norte, enquanto apenas metade desse número seria necessária para transportar uma possível invasão francesa da Irlanda (JAMES, 1837, Vol. 4, pp. 283-284).

Pelo tratado, o temor era que parecia “apoiar-se em boa autoridade” de que Napoleão havia proposto ao Czar uma grande combinação naval contra a Grã-Bretanha, da qual Dinamarca e Portugal seriam membros (HINDE, 1973, p. 171).

Em 12 de novembro, o então ministro dos Negócios Estrangeiros, George Canning, estendeu suas instruções de 7 de novembro ao embaixador inglês em Portugal, Percy Clinton Sydney Smythe, Visconde de Strangford, na forma de um

ultimato⁴. Chegara a hora do Príncipe Regente D. João decidir; ele poderia se opor às exigências francesas ou enfrentar um conflito com a Grã-Bretanha. Se a convenção não tivesse sido ratificada, ou, uma vez ratificada, não estivesse sendo cumprida, seria interpretada como um sinal de “hostilidade determinada”. Neste caso, Strangford deveria instruir o Almirante Sidney Smith com a seguinte ordem: “Chegou a hora de sua execução das instruções que lhe foram fornecidas, com o objetivo de levar a efeito quaisquer medidas de hostilidade contra Portugal, que possam estar em seu poder”⁵. A “mais eficaz dessas medidas seria, sem dúvida, o ataque direto à Frota portuguesa no porto de Lisboa”, se isso não fosse prático, devia estabelecer e fazer cumprir “o mais rigoroso bloqueio da foz do Tejo”. A culpa por esta situação recairia exclusivamente sobre os portugueses como uma “consequência da sua recusa ou hesitação em cumprir os seus compromissos com Sua Majestade” (ROBSON, 2011, p. 151).

Contudo, as forças francesas invadiram Portugal, em 1807, devido à aliança portuguesa com a Grã-Bretanha, levando a transferência da Família Real ao Brasil. O príncipe regente de Portugal na época, D. João, governava formalmente o país em nome de Maria I de Portugal desde 1799. Antecipando a invasão do exército de Napoleão, D. João ordenou a transferência da Corte Real portuguesa para o Brasil antes que ele pudesse ser deposto. Partindo para o Brasil em 29 de novembro, a comitiva real navegou sob a proteção da Marinha Real Britânica, sendo oito navios de linha, cinco fragatas e quatro embarcações menores da Marinha portuguesa, sob o comando do Almirante Sir Sidney Smith. Em 5 de dezembro, quase a meio caminho entre Lisboa e Madeira, Sidney Smith, junto com o enviado da Grã-Bretanha a Lisboa, Strangford, retornou à Europa com parte da flotilha britânica (FREITAS, 1958, p. 94).

Um oficial de carreira da Marinha Real, chamado Graham Moore, assumiu o comando dos navios HMS *Bedford*, HMS *London*, HMS *Marlborough* e HMS *Monarch*, prosseguindo a missão de escoltar a Família Real portuguesa até o Brasil (ROBSON, 2011, p. 172). Os navios portugueses estavam sob o comando do Vice-Almirante Manuel da Cunha Souto Maior.⁶

No conjunto de Forças Navais que seguia os monarcas, os demais dispositivos que compunham a Marinha viajavam juntamente com o grosso da Frota portuguesa; embarcada na Nau *Conde Dom Henrique*, juntamente com a Família Real, estava a Companhia de Guardas-Marinhas, que era comandada pelo então Capitão de Mar e Guerra Dantas Pereira, oficial cujos esforços em embarcar todo o material possível para o Brasil revelava o seu desejo de garantir a continuação da formação dos futuros oficiais de Marinha através de uma academia para formação dos guardas-marinhas (ALMEIDA, 2018, p. 12).

Dantas Pereira se destacaria ainda como um grande teórico da reforma naval em Portugal, escrevendo pelo menos dois textos clássicos sobre as ideias em relação à capacidade da Marinha portuguesa⁷. Parte dessas ideias foi trabalhada ainda no Brasil, cuja grande obra realmente foi aplicada no ensino dos guardas-marinhas.

Após a independência do Brasil em 1822, a Companhia dos Guardas-Marinhas acabou dividida em duas, uma da Marinha Real portuguesa e outra da Marinha Imperial Brasileira. Os membros da companhia que não adotaram a nacionalidade brasileira regressaram para Portugal no ano de 1825.

Ao longo das Guerras Napoleônicas, a Marinha portuguesa havia variado pouco em força, oscilando entre 11 e 13 navios de guerra em serviço. Além de um navio de 74 canhões lançado em 1802, não houve acréscimos à força da frota de batalha

nos anos anteriores a 1807. De acordo com Glete, “a marinha portuguesa mudou pouco em tamanho ou tarefas operacionais desde o início do século 16” (1993, p. 393). Em 1805, a Marinha portuguesa totalizava 54 navios, sendo a força de batalha composta por um navio de 80 canhões, seis de 74 e cinco de 64 (GLETE, 1993, p. 376, 400). Em setembro de 1807, era composta por 13 navios de linha, 8 fragatas e 18 navios menores⁸. A principal função da Marinha era salvaguardar os interesses marítimos portugueses, (ROBSON, 2011, p. 34) particularmente o comércio com o Brasil.

A URGÊNCIA DE UMA GUERRA

Em 22 de janeiro de 1808, D. João e sua Corte chegaram a Salvador, Brasil. Lá, o príncipe regente assinou a lei de “Abertura dos Portos” que permitia o comércio entre o Brasil e as “nações amigas” (BRASIL, *Coleção de Leis do Brasil - 1808*, Página 1, Vol. 1). Isso foi particularmente benéfico para a Grã-Bretanha e pode ser visto como uma das muitas maneiras que D. João encontrou para recompensar o Império britânico por sua ajuda. Essa nova lei, no entanto, quebrou o pacto colonial que permitia ao Brasil manter relações comerciais diretas apenas com Portugal.⁹

Quando D. João, juntamente com a Família Real, aportou no Rio de Janeiro em 1808, trazia consigo, para além do que convencionalmente a historiografia, brasileira e portuguesa, afirma, a Esquadra Real, a Marinha portuguesa inteira com seus 23 navios de guerra, dos quais oito naus e quatro fragatas, o Brasil passaria ser o ponto de convergência e de operações da Marinha portuguesa (PEREIRA, 2005, p. 83).

Uma das primeiras operações foi a expedição de conquista da Guiana Francesa também auxiliada pelos ingleses, resultando em uma campanha vitoriosa para a Marinha portuguesa. O Contra-Almirante Sir Sidney Smith, comandante da Esta-

ção do Brasil, havia negociado com o governo português, então situado no Brasil, para realizar a operação contra o território francês da Guiana, para tanto tomou parte o navio HMS *Confiance* sob o comando do Capitão James Lucas Yeo. Smith tinha conseguido a ajuda de uma Esquadra portuguesa, com um efetivo composto por dois brigues armados, o *Voador* com 24 canhões e o *Vingança* com 18 canhões, um brigue desarmado, o *Infante Dom Pedro*, e o Cutter desarmado *Leão*. Esta força transportou pelo menos 550 soldados regulares portugueses e brasileiros, complementados por marinheiros e fuzileiros navais a bordo dos navios, todos sob o comando do Tenente-Coronel Manuel Marques. Yeo deveria manter o comando geral da operação e juntou-se à força portuguesa ao largo de Belém no início de dezembro de 1808. Em 15 de dezembro, ele atacou os distritos costeiros de Oiapoque e Aproak, capturando ambos sem resistência, em preparação para o avanço sobre Caiena, capital da Guiana Francesa, a operação toda foi um sucesso¹⁰.

No Oriente, parte de uma Esquadra portuguesa formada pelo governador de Macau atuou para debelar uma série de ações de piratas que agiam na região, havendo uma sucessão de combates navais entre uma flotilha de navios portugueses-macaenses e chineses contra uma armada de piratas, as ações ocorreram ao largo da cidade de Macau no período entre 15 de fevereiro de 1809 e 21 de janeiro de 1810. O principal combate foi a batalha da Boca do Tigre travada na entrada do canal do mesmo nome.

Na sua máxima extensão, a flotilha portuguesa teve seis barcos, todos eles navios de três mastros, portanto equivalentes às corvetas de guerra, com uma guarnição que rondava dos 100 a 160 homens, equipados com 16 a 26 canhões. Foram realizados três combates nos quais

as Forças Navais portuguesas, mesmo em desvantagem numérica, mas com superioridade no poder de fogo proporcionado pela artilharia, conseguiram manter o domínio da cidade e vencer a armada pirata, que contava com mais de 300 barcos¹¹.

Após a ação vitoriosa contra os franceses na Guiana, o príncipe regente iniciou uma campanha contra os primeiros movimentos de libertação nas colônias espanholas da América do Sul. Após uma primeira intervenção armada na Banda Oriental, interrompida após um armistício com os insurgentes liderados por José Gervásio Artigas em 1812, passou-se a conquista efetiva do território, em 1816, sendo finalmente concluído no ano seguinte. Tomaram parte nessa campanha, uma nau, uma fragata, cinco brigues e seis navios de transporte (PEREIRA, 2005, p. 56-57; 59). A Esquadra garantiu o controle do mar, bloqueando os portos de Maldonado e Montevideú, onde foram desembarcadas forças de fuzileiros navais, que efetuaram o primeiro assalto, antes do avanço de tropas terrestres.

Durante a permanência da Família Real no Brasil, houve ainda uma operação de vulto realizada pelas Forças Navais portuguesas dentro do próprio país, que se deu para debelar a Insurreição Pernambucana de 1817.

Foram tomadas providências drásticas e urgentes para debelar o movimento, entre elas bloquear a cidade de Recife. Na ocasião também foi feita a notificação às nações amigas do bloqueio dos portos da região, ao tempo em que se despachou às pressas, em 2 de abril de 1817, sob as ordens do chefe de Divisão Rodrigo José Ferreira Lobo, uma pequena Força Naval, que era composta por uma capitânia, dois brigues e uma escuna que operaram o bloqueio do porto do Recife (MOURÃO, 2009, p.23), enquanto na sequência se preparava a expedição militar maior sob as ordens do

Brigadeiro Luís do Rego Barreto, sendo enviada do Rio de Janeiro para completar a primeira, uma divisão naval sob as ordens do chefe de Divisão Brás Caetano Barreto Cogomilho (MAIA, 1965, p.43).

Esta força reuniu “a bordo das *Naus Vasco da Gama e Rainha de Portugal*, e de mais nove embarcações menores, quatro batalhões de infantaria, dois esquadrões de cavalaria e um destacamento de artilharia de oito peças, perfazendo um total de cerca de 4.000 homens” (MOURÃO, 2009, p.23). Com o assédio à cidade do Recife pelas tropas em terra e com o bloqueio da Esquadra no mar, os insurretos acabaram em 20 de maio por abandonar a cidade, levando ao término do movimento.

Mas, anos depois, a cisão do Reino Unido levou a uma guerra de libertação colonial e a criação de uma Esquadra brasileira com parte dos navios apropriados da Esquadra portuguesa estacionada no Rio de Janeiro, e marcaria a ruptura e o surgimento de uma nova força.

D. Pedro foi aclamado imperador do Brasil no Rio de Janeiro em 12 de outubro de 1822. Tinha enormes tarefas pela frente, por exemplo, o reconhecimento de sua autoridade imperial pelas províncias; problemas com as fronteiras; reconhecimento diplomático; relações com Portugal.

Em setembro de 1822, o governo das Juntas das quatro Províncias do Norte (Pará, Maranhão, Piauí e Ceará), que ocupavam um quarto do território brasileiro, era fiel às Cortes portuguesas. A comunicação entre o Pará, Maranhão e Lisboa era mais rápida do que entre o Rio de Janeiro e Lisboa. As forças portuguesas controlavam os portos de Montevideú, no Sul, e S. Salvador da Bahia, no Nordeste, e os reforços chegaram a este último em outubro.

Quando a guerra eclodiu, o Império do Brasil teve que criar a sua Marinha de Guerra, valendo-se dos serviços de oficiais estrangeiros, em sua maioria de ori-

gem britânica, entre escoceses, ingleses e irlandeses. Thomas Cochrane, ex-oficial da Marinha britânica seria o comandante da primeira Marinha Imperial. A sua atuação junto a essa força foi fundamental para reunir as várias províncias em torno do objetivo de unificação do estado soberano sob a Coroa de Pedro I.

Quando de fato as Cortes conseguem que a Família Real retorne a Portugal, os ânimos no Brasil se alteraram drasticamente,¹² pois a ideia não havia sido bem resolvida pelo povo brasileiro,¹³ e a animosidade acentuou-se quando o governo de Lisboa, diante das dificuldades econômicas e ressentidos pelo abandono em que se encontravam diante da ausência do rei, trabalharam com afinco em retirar ao Brasil a condição de Reino Unido.

Houve tentativas de levar o Príncipe D. Pedro para Portugal, pelas mãos do governador das armas do Rio de Janeiro, o General Jorge Avillez, O Príncipe Pedro se recusou a embarcar para a capital do Reino em Lisboa, diante do impasse e com as tropas leais a Portugal ficando confinadas à praia na Ponta da Armação, em Niterói, estas foram então intimadas a regressar à Metrópole (PEREIRA, 2005, p. 90). De fato, embarcaram em 15 de fevereiro de 1822, sendo escoltadas pelas Corvetas *Maria da Glória* e *Liberal*; arditosamente dois navios se afastaram do comboio, um dos quais onde viajava o General Avillez, e rumaram à Bahia para reforçar as forças leais às Cortes.

A PARTIÇÃO DA MARINHA REAL, E O SURGIMENTO DA MARINHA IMPERIAL BRASILEIRA

Quando ocorre a Proclamação da Independência do Brasil, a maior parte das tripulações dos navios de guerra estacionados no país acedeu à ruptura propalada por D. Pedro, principalmente os que se achavam fundeados no Rio de Janeiro

e no porto de Montevidéu. Na ocasião, “passaram para o lado brasileiro oito naus, quatro fragatas, seis corvetas, seis brigues, catorze escunas e três charruas”. (SILVA, 2009, p. 64)

No decurso das hostilidades viriam, ainda, a ser apreendidos uma fragata (requisitada pelo futuro imperador no decurso dos seus primeiros atos de rebeldia contra a Coroa portuguesa), dois brigues, quatro escunas e uma charrua. Não contamos aqui com a captura da fragata batizada como *Imperatriz*, no Pará (de resto, pouco significativa no panorama global), pois, por se encontrar em construção, não tinha, ainda, sido aumentada ao efetivo.

Com efeito, num país onde a maior parte das ligações se fazia por mar e era indispensável garantir a unidade territorial e o abastecimento marítimo, é natural que D. Pedro, desde logo, se empenhasse em formar uma Marinha de Guerra capaz de defender a independência do novo Estado (PEREIRA, 2005, p. 95).

Conforme se pode ler no decreto de criação da Marinha Imperial de 13 de setembro de 1822:

O Governo tomará todas as providências urgentes que se fazem necessárias para o nascente Império possuir uma Esquadra apta a defender-lhe quer a extensa costa quer o fértil território e também capaz de assegurar o comércio de seus contínuos portos, de vez que a Providência talhara para o Brasil os mais altos destinos de glória e prosperidade que só podem ser defendidos com uma Marinha respeitável. (BRAGA, 2007)

O primeiro núcleo da Esquadra foi formado com os poucos navios surtos no Rio de Janeiro que estavam em condições de navegar, aos quais se somaram alguns adquiridos no estrangeiro. No início de 1823, o imperador contava, já, com uma nau,

Martim de Freitas, rebatizada de *Pedro I*, três fragatas, duas corvetas e dois brigues, juntamente com outros navios menores (OS PORTUGUESES NA MARINHA DE GUERRA DO BRASIL, 1940, p. 198).

Além da Nau *Pedro I*, os outros navios eram as Fragatas *Ipiranga* (antiga *União*), *Niterói* (antiga *Sucesso*) e *Real Carolina*; as Corvetas *Maria da Glória* e *Liberal* (anteriormente *Gaivota do Mar*); e os Brigues *Real Pedro* e *Guarani*, este último um mercante comprado. Existem algumas discrepâncias entre os vários autores, nomeadamente na classificação das escunas e dos brigues, que em alguns casos se confundem (especialmente quando falamos dos chamados brigues-escunas). Para comandar esta força, requisitou os serviços do escocês Thomas Alexander Cochrane, que já se notabilizara na organização das Armadas do Peru e do Chile. Com ele vieram 28 oficiais e 500 marujos.

Segundo Silva (SILVA, 2009, p. 64-66), a máquina do governo permaneceu relativamente intacta, assim como a infraestrutura naval, seu pessoal e suas organizações – o Ministério da Marinha, o Conselho da Marinha, o Hospital, a Academia e o Estaleiro. Ademais, o novo Império do Brasil prontamente se dotou de uma força de combate ao apreender 14 navios de guerra e 14 escunas da Marinha portuguesa posicionadas no Rio de Janeiro e no Rio da Prata.

Na época final da dominação portuguesa, Salvador possuía um estaleiro bem desenvolvido nesse período em que foram construídos os navios da linha de batalha *Martim de Freitas* – que se tornaria a *Pedro I* – e o *Príncipe do Brasil*. Graças ao fato de os portugueses terem aproveitado as madeiras nobres encontradas no Brasil, ideais para o tipo de construção naval (LIGHT, 2003, p.120).

A independência ainda não havia sido alcançada de forma conclusiva no Brasil. Quando Pedro fez sua declaração em

1822, apenas a região central ao redor do Rio de Janeiro estava sob controle brasileiro; o resto do país continuou a ser dominado por juntas e tropas portuguesas que ocupavam as cidades e capitais costeiras.

Os locais mais significativos foram Belém, na foz do Amazonas; São Luís do Maranhão, no litoral norte; e Salvador, capital da província da Bahia e sede de um grande arsenal naval e guarnição militar. Embora sitiada por um exército brasileiro maltrapilho, Salvador era vista como o trampolim para a reconquista e os reforços já vinham de Portugal. Fora as regiões litorâneas, o Piauí havia sofrido forte aumento do contingente militar português graças ao desembarque de tropas na cidade litorânea de Parnaíba comandadas pelo Major João José da Cunha Fidié, facilitado por Forças Navais. Na província ocorreria um dos embates capitais para o processo da independência no norte do Brasil, a batalha do Jenipapo, próximo à Vila de Campo Maior.

Ainda que as forças brasileiras fossem compostas por militares e milícias patrióticas e conseguissem manter as guarnições de terra portuguesas sitiadas, o mar era por onde os portugueses recebiam seus reforços. Com esta logística, os portugueses aumentaram suas tropas, além de receberem suprimentos e conseguiram manter um fluxo de navios de guerra junto à guarnição de Salvador que estava sob comando do governador das armas da província Brigadeiro Inácio Luís Madeira de Melo (BRASIL, *Introdução à história marítima brasileira*. Rio de Janeiro, 2006, p. 75).

Tal como no Pacífico durante a guerra de independência das colônias espanholas, o domínio marítimo foi crucial. Somente tomando o controle do mar, o nascente Império do Brasil poderia interromper o fluxo de reforços de Portugal, bloquear e expulsar as guarnições inimigas e tornar a independência uma realidade.

Outra deliberação crucial foi a criação de uma subscrição pública para a aquisição de navios de guerra, o então ministro da Fazenda, Martim Francisco Ribeiro de Andrada, teve a ideia de criar uma subscrição nacional e mensal, para se conseguir arrecadar fundo para compra e manutenção de navios, e apresentou ao Imperador Pedro I um Plano, com esse sentido, este foi aprovado quase de imediato e posto em execução pela seguinte forma,

Todo o cidadão que voluntariamente quiser concorrer para tão útil, e importante objeto, assignará com as ações, que quiser e poder. Cada ação mensal é de oitocentos réis, e a subscrição será recebida no princípio de cada mês; mas o que não puder continuar a concorrer com a quantia, que subscreveu, não será obrigado por modo algum. (SILVA, 1882, p.102)

E ainda que todas as remessas deveriam estar referendadas pelas respectivas Câmaras, e sendo acompanhadas da ida dos subscritores, para que na Corte se fizesse público pela Imprensa.

Os Governos das Províncias recomendarão às câmaras o cuidado, com que devem promover estatão util subscrição, e auxiliarão promptamente aos Thesoueiros para que remetam com segurança os dinheiros, que estiverem em caixa, no tempo determinado. O Thesoueiro Geral é Francisco José da Rocha, na sua falla ou impedimento Antonio da Costa Pinto e Silva. Havia ainda uma lista com o nome dos agentes encarregados de promoverem na corte a subscrição.

E com ajuda de uma subscrição pública, a primeira Esquadra nacional em teoria começaria a adquirir verbas para aquisição de navios, um ato mais simbólico do que pragmático. Como na América

espanhola, havia uma escassez crítica de mão de obra naval. O Brasil, como Chile e Peru, era um país sem população marítima ou tradição marítima. Não só faltavam recrutas locais para tripular os navios que compunham a nova Marinha do Brasil, mas também os oficiais e homens que haviam trabalhado nas embarcações que o governo de José Bonifácio havia comandado no Rio de Janeiro eram portugueses de nascimento e de lealdade duvidosa.

Foi instado aos oficiais portugueses, em dezembro de 1822, se entre eles havia interesse em permanecer no Brasil a fim de compor a nova Esquadra que ia ser formada, e aos que não quisessem seria franqueado o deslocamento deles para Portugal (SILVA, 1882, p. 46).

Era uma medida urgente, tendo em vista que a Marinha precisava ser colocada em serviço, a fim de fazer frente à demanda que surgira com a guerra que estava no horizonte. Pelo menos uma centena deles aceitou permanecer no Brasil. Ainda, segundo Silva, “As respostas de todos estes Oficiais foram dadas com o maior entusiasmo e amor à causa do Brasil” (SILVA, 1882, p. 46).

Alguns desses oficiais inclusive responderam com forte apreço à convocação declarando as razões do porquê ficar no Brasil, um deles foi o Capitão de Mar e Guerra Joaquim Raimundo de Moraes Delamare, que no futuro assumiria a pasta da Marinha e seria um dos grandes responsáveis pela modernização da Esquadra de batalha com a introdução de monitores.

Respondendo como me cumpre, ao seu conteúdo, tenho a dizer: Que tendo-se-me proporcionado ocasião de regressar a Portugal, como de proximo aconteceu em a Náo Rainha, o tenho deixado de fazer por tencionar persistir no Brazil onde sirvo ha 15 annos; e agora com mais gosto que nunca. Depois que Sua Magestade fez

aos habitantes deste hemisfério a graça de se declarar seu Defensor Perpetuo, fazendo com isto a felicidade deste vasto e riquíssimo continente e de todos os seus habitantes, a cujo número tenho a honra de pertencer, e de que não desejo ser de modo algum privado, juntamente com minha mulher e meus filhos, que sendo todos indígenas deste Paiz não anhelamos outra Patria mais que o Brazil. (SILVA, 1882, p. 50)

Mas ainda era um número pequeno, e havia uma necessidade grande de oficiais seniores, com pelo menos razoável experiência de combate, em face dessa realidade caberia ao governo brasileiro preparar a Marinha com uma liderança adequada para fazer frente às forças portuguesas que atuavam com certa liberdade no mar.

SOB COMANDO DE THOMAS COCHRANE

A solução brasileira foi procurar na Grã-Bretanha e na Irlanda os homens de que precisava. Os primeiros recrutados, encontrados no Rio de Janeiro, foram dois jovens subtenentes ingleses, William Eyre e George Manson; e três oficiais superiores – um Capitão americano chamado David Jewitt, o Capitão Mathias Welch da Marinha Real Portuguesa e o Tenente John Taylor do HMS *Blossom* que, para fúria do Almirantado, renunciou à sua comissão para se tornar um capitão de fragata na Marinha brasileira. Também chegaram ao Rio de Janeiro notícias de que a gloriosa carreira de Lord Cochrane no Pacífico terminara em amargas disputas sobre o pagamento e prêmios em dinheiro, e que o comandante estava procurando um novo emprego. Pedro prontamente ofereceu-lhe o posto de comandante-chefe da nova Marinha do Brasil com o posto de primeiro-almirante.

Cochrane aceitou e chegou ao Rio em março de 1823 acompanhado de cinco ofi-

ciais, todos comissionados no serviço brasileiro: um inglês, John Pascoe Grenfell; um escocês, James Shepherd; e dois irlandeses, o capitão de bandeira de Cochrane, Thomas Sackville Crosbie, e o comandante Bartholomew Hayden. A nacionalidade do quinto oficial, Tenente Stephen Clewley, não foi registrada. Todos foram nomeados de acordo com o Decreto Imperial de 21 de março de 1823 (SILVA, 1882, p. 67).

Segundo as palavras do próprio Lord, o imperador havia assegurado-lhe “que, no tocante às embarcações em si, a esquadra estava quase pronta para o mar; mas que faltavam bons oficiais e marinheiros: acrescentando, que, se eu julgasse a propósito tomar o comando, ele daria as necessárias ordens ao seu ministro da Marinha” (COCHRANE, 2003, p.40).

No dia 15, o imperador acompanhou Lord Cochrane em uma visita às embarcações das quais ele aparentemente fez elogios, pois havia apreciado muito, principalmente a Nau *Pedro I*, que acabou decidindo por tomá-la como nau capitânia (COCHRANE, 2003, p.41).

Não era novidade a utilização de oficiais ingleses na Marinha portuguesa. Durante os anos de conflito, a Marinha da Grã-Bretanha empregou cerca de 120.000 homens (600/800 navios em serviço ativo); em tempo de paz 18.000. Com o fim das Guerras Napoleônicas, houve uma súbita diminuição do emprego desses marujos e, como resultado dessa política, os marinheiros perderam seus empregos, os fuzileiros navais voltaram para seus quartéis e os oficiais, sem navio, mas dispostos a servir, tiveram seu salário reduzido pela metade (LIGHT, 2003, p. 119).

Esses números são ligeiramente maiores, em outras análises, mas em linhas gerais são convergentes, pois de acordo com Brian Vale no final das Guerras Napoleônicas, a Marinha Real havia sido efetivamente desmobilizada. Em poucos anos,

o número de navios em comissão havia caído de 713 para 134 e o número de homens de 140.000 para meros 23.000. Dos 5.264 oficiais comissionados da Royal Navy, 90% estavam desempregados e ganhavam a vida com metade do salário, enquanto no nível inferior havia um grande número de ex-aspirantes a oficiais e mestres (sargentos) que não recebiam salário. Entre esses milhares, não foi difícil encontrar oficiais e homens ansiosos pelo pagamento e prêmios em dinheiro oferecidos por uma guerra estrangeira (VALE, 2006, p.103).

Talvez tenha sido essa a principal razão que levou tantos a procurar emprego, primeiro na Marinha portuguesa e posteriormente na Marinha do novo Império do Brasil, para além dos que serviram nas esquadras dos países que se libertaram da Espanha, a exemplo do Chile, Peru e Argentina. Nos últimos 40 anos do século XVIII, são conhecidos os nomes dos 35 oficiais que efetuaram esta transferência (número substancial em face da dimensão da Marinha portuguesa, uma frota de cerca de 25/35 embarcações). Alguns ainda estavam ativos em 1807; a frota que trouxe a Família Real portuguesa para o Brasil incluía dois Bergantins, *Lebre* e *Vingança*.

A principal iniciativa de recrutamento brasileiro foi, entretanto, realizada nos portos de Londres e Liverpool no inverno de 1822-1823. Instado pelo agente do Brasil na capital britânica, General Felisberto Caldeira Brant, que recebia relatos alarmantes sobre o envio de reforços portugueses, o governo autorizou uma campanha de recrutamento e compra de grandes quantidades de armas e provisões navais (BRASIL, 1907).

Em 26 de dezembro de 1822, Brant nomeou um compatriota, Antônio Meirelles Sobrinho, como vice-cônsul em Liverpool, onde esperava obter a maior parte dos homens. Meirelles foi instruído a oferecer até £ 2,60 por mês – um valor que se compa-

ra favoravelmente com os £ 1,60 pagos a Marinheiros Capazes da Marinha Real – e recebeu a ordem de recrutar 150 marinheiros da maneira mais rápida e clandestina possível. Em Londres, Brant empregou um ex-oficial da Marinha Real, James Thompson, como seu agente. Thompson foi nomeado capitão de fragata da Marinha brasileira e autorizado a encontrar cinquenta homens e cinco oficiais subalternos (Felisberto Caldeira Brant para José Bonifácio, 04/01/1823, BRASIL, 1907).

Ao que se refere ao corpo de marinheiros, Oliveira Lima, no entanto, observa que havia um sério problema em relação aos marujos, tendo em vista que a maioria era de origem portuguesa e, se caso de fato o grosso da Esquadra portuguesa decidisse atacar a Esquadra brasileira, haveria uma séria dificuldade. Segundo consta, eles não tinham nacionalidade e “qualquer entusiasmo profissional, porque em grande parte fora recrutada contra a vontade” (LIMA, 2019, p. 329).

No entanto, durante os combates travados na costa da Bahia entre a nova Esquadra brasileira e a Esquadra portuguesa, muitos marujos simplesmente se recusaram a guarnecer os canhões dos navios e lutar, alegando o fato de serem conterrâneos dos portugueses, como citado no diário do Capelão da Armada Imperial, Padre Manoel Dores¹⁴.

Para o governo imperial, a ideia da presença dos portugueses pela costa interessava pois “se falava por exemplo em navios de guerra portugueses, que cruzavam aqui e acolá, em velas que se avistavam vindo da Europa”. Inclusive que essas notícias se propalasse para melhor poder reforçar os meios de defesa, adaptando providências que de outro modo poderiam ser ressentidas. O apelo ao elemento estrangeiro impunha-se, porém, especialmente na Marinha (LIMA, 2019, p. 330).

A Esquadra operacional, a força de combate, estava sob o comando do Lord

Thomas Cochrane, mas para a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, ou seja, o Ministério da Marinha, havia sido nomeado por Decreto de 28 de outubro de 1822 o Capitão de Mar e Guerra Luiz da Cunha Moreira, e no dia 1º de dezembro do mesmo ano, após a reorganização do Ministério, Cunha Moreira permaneceu como ministro da Marinha (SILVA, 1882, p. 10).

Além da Esquadra principal, havia na Bahia a flotilha de canhoneiras que tinha como base a Ilha de Itaparica, que havia sido organizada e comandada pelo patrão-mor do porto¹⁵, João Francisco de Oliveira Bottas, que já hostilizava os portugueses e seus navios.

Em 29 de março, Thomas Cochrane recebeu ordens para bloquear a Bahia e destruir ou capturar qualquer navio português que lá encontrasse. Cochrane partiu no dia 3 de abril com a Fragata *Ipiranga* e os clippers americanos *Liberal* e *Maria da Glória* armados como corvetas. O Brigue *Guarani* e a Escuna *Real* acompanharam a Esquadra para uso como navios de fogo¹⁶, mas eles não estavam preparados para o combate. A Fragata *Niterói* se juntou ao esquadrão em 29 de abril (COCHRANE, 2003, pp. 5-33).

O navio capitânia do Almirante Cochrane, *Pedro I*, foi classificado como um navio de linha de 74 canhões, embora pudesse ser considerado um navio de 64 canhões de terceira categoria pelos padrões da Royal Navy.

Na inspeção geral de avaliação do estado dos navios, Cochrane descobriu que os tecidos das velas haviam se deteriorado, de modo que estas eram frequentemente rasgadas pelo vento, que os sacos de pólvora eram inseguros de usar, e que os canhões não poderiam ser usados sem limpá-los com esponjas entre os disparos.

A tripulação da *Pedro I* produziu novos sacos de pólvora com flâmulas, mas Cochrane permaneceu insatisfeito com a qualidade da pólvora e lamentou a

ausência de mecanismos de pederneira nos canhões.

Sua tripulação principal consistia em 160 marinheiros ingleses e norte-americanos e 130 fuzileiros navais negros recentemente emancipados da escravidão, com o restante dos marinheiros portugueses marginalmente qualificados pagando menos da metade do salário padrão para marinheiros experientes. Nas palavras do capelão da Esquadra a “oficialidade da Esquadra era em grande parte composta de profissionais estrangeiros, experimentados no ofício; a marinhagem continha também estrangeiros, mas predominavam nela os elementos português e nacional, libertos e escravos” (DORES, 1938, p. 182).

Cochrane considerou a tripulação com 120 homens a menos de um complemento normal e estimou que 300 homens a mais poderiam ser empregados efetivamente em condições de batalha. A experiência dos fuzileiros navais como escravos levou-os a acreditar que não deviam ser designados para tarefas de limpeza como homens livres, pelo que os marinheiros portugueses desempenhavam tarefas de limpeza em vez de praticar a marinharia.

Em abril, chegou à Bahia a Esquadra brasileira comandada pelo Almirante Cochrane, pronta para dar combate. No dia 30, os portugueses se prepararam para enfrentar a Esquadra brasileira. A Força Naval portuguesa era comandada pelo Almirante Félix dos Campos.

No início de maio de 1823, haveria um importante encontro naval no contexto da tentativa de bloquear o porto de Salvador, o assédio seria imposto pelo Almirante Thomas Cochrane, na ocasião as frotas brasileira e portuguesa quase se enfrentaram, a ação resultou teoricamente num impasse, tendo em vista que a Esquadra brasileira, apesar de estar numericamente em desvantagem, tentou impor uma ação ofensiva, mas perdeu a capacidade

de sustentar ação contra a frota portuguesa por causa da recusa dos marujos portugueses a serviço da Esquadra Imperial de tomar parte na ação. A narrativa desse embate foi retratada pelo frei capelão oficial da Esquadra, e pelo próprio Cochrane:

No dia 4 fizemos a descoberta inesperada de 13 velas a sotavento, que se achou ser a esquadra, inimiga saindo do porto com vistas de prevenir ou de levantar o bloqueio. Pouco depois o Almirante Portuguez formou linha de batalha para nos receber, consistindo a sua força n'uma nau de linha, cinco fragatas, Cinco corvetas, um brigue, e uma escuna. (COCHRANE, 2003, p. 54)

O encontro das duas Esquadras ocorreu em 4 de maio de 1823 – o resultado desse primeiro combate ficou indefinido, por ter ocorrido desobediência dos marinheiros de origem portuguesa na Esquadra brasileira.

Pouco depois do nascer do sol, em 4 de maio de 1823, a Esquadra brasileira detectou a linha de batalha portuguesa como 13 navegando a sotavento¹⁷. Para compensar a inferioridade numérica dos navios brasileiros, Cochrane tentou cortar a linha portuguesa para engajar os quatro navios da retaguarda antes que eles pudessem manobrar os navios furgonetas para evitar inferioridade numérica localizada. Cochrane sinalizou seu esquadrão para segui-lo enquanto manobrava a *Pedro I* para cortar a linha portuguesa atrás da fragata *Constituição* e à frente do navio de tropas português *Princesa Real*. A Nau *Pedro I* abriu fogo contra a *Princesa Real* ao meio-dia, em antecipação, o restante da Esquadra brasileira iria enfrentar os outros três navios portugueses.

Nesse ponto, os mal pagos marinheiros portugueses a bordo dos navios

brasileiros demonstraram lealdade a Portugal e não ao Brasil. A *Ipiranga*, a *Niterói* e a *Liberal* não conseguiram seguir a Nau *Pedro I* ao alcance da artilharia dos navios portugueses. Dois marinheiros portugueses designados para o paiol de pólvora a bordo da *Pedro I* prenderam os marujos responsáveis pela pólvora que haviam sido enviados para carregar a pólvora que recarregaria os canhões.

Apenas a *Maria da Glória*, com uma tripulação de brasileiros treinados pelo Capitão francês Beaurepaire, estava efetivamente enfrentando o inimigo. Cochrane se desvinculou com sucesso ao reconhecer a incapacidade de obter uma vantagem localizada; e impediu a tripulação portuguesa da Escuna *Real* de entregar seu navio brasileiro ao inimigo.

Outras ações ocorreriam como desdobramento desta, a perseguição à Esquadra portuguesa, que evacuou as tropas sob comando do General Madeira de Melo, foi um dos feitos mais notáveis realizados pela jovem Esquadra de Cochrane, bem como as ações seguintes no Maranhão e no Pará¹⁸. Em novembro de 1823, as forças imperiais brasileiras controlavam todos os territórios.

Com a independência conquistada viriam as negociações para o reconhecimento da independência, diante dessa e com a mediação da Grã-Bretanha, no espólio da negociação, a questão da Esquadra portuguesa apossada pelo Brasil foi discutida.

Durante essa primeira conferência, o ministro do Exterior de Portugal revelou a Stuart os sacrifícios que a Corte de Lisboa esperava do Brasil e que eram os seguintes: 1º) o montante da metade da dívida portuguesa, contraída durante a guerra contra a França; 2º) metade do dote das duas princesas casadas na Espanha; 3º) o valor dos bens, edifícios e mobiliário adquirido por D. João VI durante sua per-

manência no Brasil e 4º) a parte da Marinha portuguesa deixada nos portos do Brasil. A indenização correspondente à satisfação dessas exigências deveria elevar-se aproximadamente a 3 milhões de libras esterlinas (FREITAS, 1958, p. 224), o que de fato o novo governo brasileiro teve que arcar.

CONCLUSÃO

Durante o processo de independência, o nascente Império do Brasil passaria por uma prova de fogo, a guerra contra Portugal, e para tanto dependeria de vitórias militares tanto em terra quanto no mar. Mas para onde quer que balançasse os esforços, sem dúvida um resultado positivo ao Brasil, dependeria essencialmente de uma boa campanha naval. A vitória seria assegurada pela capacidade de bloquear, como fez na Bahia; de lutar em mar aberto como fez no Atlântico, ao perseguir a Esquadra portuguesa que retornava a Lisboa, e de projetar força, como fez no Maranhão e no Pará, e por fim de garantir o abastecimento das forças que davam combate em terra. O papel da jovem Marinha brasileira foi de suma importância na construção da emancipação política do país.

As autoridades imperiais souberam a tempo criar os meios necessários para que esse núcleo de poder naval se expandisse e se tornasse força dominante no Atlântico Sul, mas principalmente defendendo os interesses do país no Prata, deixando um legado de tradição e profissionalismo.

A tradição em grande medida foi legada pela astúcia e habilidade do primeiro comandante da Esquadra, o Lord Thomas Cochrane. Depois de formar sua tripulação e equipar seus navios, em abril de 1823 Cochrane liderou a Esquadra brasileira para fora do Rio de Janeiro em um cruzeiro de audácia e sucesso surpreendentes. Em uma campanha de apenas seis meses, bloqueou e expulsou um Exército português e uma Esquadra Naval muito superior de sua base na Bahia; em seguida, expulsou-os das águas brasileiras e perseguiu-os até o outro lado do Atlântico.

Ele então enganou as guarnições portuguesas para que evacuassem o Maranhão e Belém, deixando as províncias do Norte livres para jurar fidelidade ao Império. No final do ano, o país havia se livrado de todas as tropas portuguesas e era, para todos os efeitos, independente. Se 1823 foi o ano da vitória da Marinha do Brasil, 1824 foi o ano da consolidação.

Os homens de Cochrane primeiro se posicionaram na prevenção de qualquer tentativa de invasão portuguesa e, posteriormente, em 1824, cooperaram com o Exército na derrota do movimento republicano em Pernambuco durante a Confederação do Equador. A experiência da primeira Força Naval brasileira legaria uma geração de oficiais preparados para os desafios de consolidação do Império do Brasil, ao longo do século XIX.

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Tiago Manuel de. Biografia de José Maria Dantas Pereira, *Dissertação*, apresentada à Escola Naval para obtenção do grau de mestre em Ciências Militares Navais na especialidade de Marinha, Alfeite, 2018.

ANDRADE, José Ignacio. *Memória dos feitos macaenses contra os piratas da China e da entrada violenta dos ingleses na cidade de Macão*. Lisboa: Na Typografia Lisbonense, 1835.

BRAGA, Cláudio Costa. Marquês de Tamandaré nas Guerras da Independência e Cisplatina, in: *Revista Marítima Brasileira*, Serviço de Documentação da Marinha, Vol. 127, 2007.

BRASIL, *Introdução à história marítima brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.

BRASIL, *Publicações do Arquivo Público Nacional*, Rio de Janeiro: Typographia do Arquivo Público Nacional, 1907, Vol. VII.

BRASIL, Comissão Brasileira dos Centenários Portugueses, *Os Portugueses na Marinha de Guerra do Brasil*, Rio de Janeiro, 1940.

BRASIL, *Coleção de Leis do Brasil - 1808*, Página 1, Vol. 1

COCHRANE, Thomas John. *Narrativa de serviços no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2003.

DORES, Manoel Moreira da Paixão. “Diário do capelão da esquadra imperial comandada por Lord Cochrane – 11 de abril a 9 de novembro de 1823”. In GARCIA, Rodolfo. *Anais da Biblioteca Nacional – 1938, Vol. LX*, Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Ministério da Educação, 1940.

FOREIGN OFFICE Correspondência Geral: Portugal: 63/54; 63/56; 179/6). Correspondência entre Londres e Lisboa, 1807.

FREITAS, Caio de. *George Canning e o Brasil: Influência da diplomacia inglesa na formação brasileira*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, Volume I.

GARDINER, Robert; LAVERY, Brian *The line of battle: the sailing warship, 1650–1840*. Anova Books, 2004.

GEINE, Francisco Cailhé de. *Le roi et la famille royale de Bragance doivent-ils, dans les circonstances présentes, retourner en Portugal, ou bien rester au Brésil?* Rio de Janeiro: A L’Imprimerie Royale, 1821.

GLETE Jan, *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm: Almqvist and Wiksell, 1993, 2 vols,

GOTTERI, Nicole. *Napoleão e Portugal*. Lisboa: Editorial Teorema, 2006.

GOYCOCHÊA, Luís Felipe de Castilhos. *A diplomacia de Dom João VI em Caiena*. Rio de Janeiro: Editora G.T.L., 1963.

HINDE, Wendy. *George Canning*, Londres: Collins, 1973.

JAMES, William. *The Naval History of Great Britain: From the Declaration of War From the Declaration of War by France in 1793 to the Accession of George IV*, London: Richard Bentley, 1837, Volume 3-4.

KIRSCH, Peter. *Fireship: The Terror Weapon of the Age of Sail*, Barnsley: Seaforth, 2009.

LIGHT, Kenneth H. As Marinhas de Guerra portuguesa e inglesa no período 1750-1815. *Revista Marítima Brasileira*. Serviço de Documentação Geral da Marinha. v. 123 n° 07/09 jul./set. 2003.

LIGHT, Kenneth H. *A viagem marítima da família real: a transferência da Corte portuguesa para o Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 2008.

LIMA, Oliveira. *O movimento da independência (1821-1822)*. Edição fac-similar. Brasília: FUNAG, 2019.

MACEDO, Jorge Borges de. *O Bloqueio Continental: Economia e guerra peninsular*. 2ª ed. Lisboa: Gradiva, 1990.

MAIA, Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no Império: tentativa de reconstituição histórica*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1965.

MATTOS, Renato de. Versões e interpretações: revisitando a historiografia sobre a abertura dos portos brasileiros (1808). *Historiologia*, Medellín, v. 9, n. 17, p. 473-505, jun. 2017. Disponível em <http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2145132X2017000100473&lng=pt&nrm=iso>. [acessado em 18 nov. 2021].

MOURÃO, Gonçalo de Barros Carvalho e Mello. *A revolução de 1817 e a história do Brasil: um estudo de história diplomática*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009.

OS PORTUGUESES NA MARINHA DE GUERRA DO BRASIL, Rio de Janeiro: *Comissão Brasileira dos Centenários Portugueses*, 1940.

PEREIRA, José Maria Dantas. *Esboço da organização e regime da Marinha conforme conveio aos dictames da razão.../por Justicola*. Lisboa: Impr. Nacional, 1821.

PEREIRA, José Maria Dantas. *Reflexões sobre a marinha ou discurso demonstrativo do esboço da organização e regime da repartição naval portuguesa/por Justicola*. Lisboa: Imp. Nacional, 1821.

PEREIRA José Rodrigues, *A Marinha Portuguesa na Época de Napoleão*, vol. II (1807-1823 – A Armada e o Brasil), Lisboa, Tribuna da História, 2005.

PEREIRA, Luisa Rauter. O conceito político de povo no período da Independência: história e tempo no debate político (1820-1823). *Revista Brasileira de História* [online]. v. 33, n. 66 pp. 31-47, 2013. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0102-01882013000200003>>. Epub 10 Feb 2014. ISSN 1806-9347. <https://doi.org/10.1590/S0102-01882013000200003>. [acessado em 20 nov. 2021]

RODRIGUES, J. C. *Bibliotheca brasiliense*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1907. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/242804> [acessado em 08 ago. 2021].

ROBSON, Martin, *Britain, Portugal and South America in the Napoleonic Wars: Alliances and Diplomacy in Economic Maritime Conflict*, London: I.B.Tauris & Co. Ltd, 2011.

RYAN, Antony. N. "The Causes of the British Attack upon Copenhagen in 1807." *The English Historical Review*, 68, nº 266 (1953): 37-55. Accessed September 4, 2021. <http://www.jstor.org/stable/555118>.

SILVA, Jorge Manuel Moreira. A marinha de guerra portuguesa desde o regresso de D. João VI a Portugal e o início da regeneração (1821-1851) - Adaptação a uma Nova Realidade - *Mestrado em História Marítima*, Universidade de Lisboa Faculdade de Letras Departamento De História, 2009.

SILVA, Theotonio Meirelles da. *Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira* (Rio de Janeiro, 1882) Vol. 2.

VALENTIM Alexandre. *Os sentidos do Império. Questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português*, Porto: Afrontamento, 1993.

NOTAS

¹ Sobre a rotina de operações da Esquadra portuguesa ao longo do Atlântico na fase anterior à independência, ver: SILVA, Jorge Manuel Moreira. A marinha de guerra portuguesa desde o regresso de D. João VI a Portugal e o início da regeneração (1821-1851) - Adaptação a uma Nova Realidade - *Mestrado em História Marítima*, Universidade de Lisboa Faculdade de Letras Departamento De História, 2009, p. 31-34.

² Durante o Bloqueio Continental, o estado português tentou contornar maximamente as imposições francesas prometendo aceitar as condições do bloqueio, ao tempo em que encenava uma falsa demonstração de hostilidade em relação à Inglaterra, mas combinava secretamente com estes um projeto para garantir a retirada da Família Real para o Brasil. Dessa forma, Portugal encontrava-se em uma estranha situação de quase estado de guerra contra ambos. O que, claramente, demonstrava ser um exercício de neutralidade, mas que selava um destino trágico ao seu território, as consequências advindas de qualquer decisão levariam à invasão e ocupação francesa, ou um ataque direto da Inglaterra, especialmente a sua Marinha de Guerra e seus portos, para evitar que caíssem na mão dos franceses. Sobre a ruptura do bloqueio por parte de Portugal, ver: GOTTERI, Nicole. *Napoleão e Portugal*. Lisboa: Editorial Teorema, 2006; ROBSON, Martin, *Britain, Portugal and South America in the Napoleonic Wars: Alliances and Diplomacy in Economic Maritime Conflict*, London: I.B.Tauris & Co. Ltd, 2011. Ver também o classico trabalho: MACEDO, Jorge Borges de. *O bloqueio continental: Economia e guerra peninsular*. 2ª ed. Lisboa: Gradiva, 1990.

³ Ver sobre as duas ações: JAMES, William. *The Naval History of Great Britain: From the Declaration of War From the Declaration of War by France in 1793 to the Accession of George IV*, London: Richard Bentley, 1837, Volume 3; RYAN, Antony. N. "The Causes of the British Attack upon Copenhagen in 1807." *The English Historical Review* 68, no. 266 (1953): 37-55. Accessed September 4, 2021. <http://www.jstor.org/stable/555118>.

⁴ Foreign Office, 63/56, Portugal - Canning a Strangford, nº 14, em 12 de novembro de 1807.

⁵ Foreign Office, and Foreign and Commonwealth Office: Embassy and Legation, Portugal: General Correspondence 179/6.

⁶ Sobre o comando português da frota de transmigração ver: LIGHT, Kenneth. *A Viagem Marítima da Família Real: a transferência da Corte portuguesa para o Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 2008.

⁷ Ambos os trabalhos foram publicados em 1821, e tinham os seguintes títulos: “Esboço da organização e regime da Marinha conforme convem aos dictames da razão.../por Justiccola” e “Reflexões sobre a marinha ou discurso demonstrativo do esboço da organização e regime da repartição naval portuguesa/por Justiccola”.

⁸ Sobre a composição da marinha portuguesa em 1807 Ver: Foreign Office, 63/54, Portugal - Strangford a Canning, nº 151, em 08 de setembro de 1807

⁹ Para uma maior compreensão sobre os projetos de formação de um império luso-brasileiro como componente de parte da política de reformas propaladas pelo estado português à época de Pombal em meados do século XVIII, ver: VALENTIM Alexandre. *Os sentidos do Império*. Questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português, Porto: Afrontamento, 1993. Sobre a historiografia a respeito da abertura dos portos ver: MATTOS, Renato de. Versões e interpretações: revisitando a historiografia sobre a abertura dos portos brasileiros (1808). *Historiologia*. *rev.hist.reg.local*, Medellín, v. 9, n. 17, p. 473-505, jun. 2017. Disponível em <http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2145132X2017000100473&lng=pt&nrm=iso>. [acessado em 18 nov. 2021].

¹⁰ Sobre a ação e os desdobramentos políticos e diplomáticos em Caiena ver: GOYCOCHÊA, Luís Felipe de Castilhos. *A diplomacia de Dom João VI em Caiena*. Rio de Janeiro: Editora G.T.L., 1963.

¹¹ Sobre a Força Naval portuguesa e a batalha, ver: ANDRADE, José Ignacio. *Memória dos feitos macaenses contra os piratas da China e da entrada violenta dos ingleses na cidade de Macáó*. Lisboa: Na Typografia Lisbonense, 1835.

¹² Sobre o contexto dos debates e discussões entre os ministros do rei a respeito do retorno de Dom. João VI a Portugal e o impacto dessa decisão no Brasil podem ser encontrado em um texto clássico de época intitulado: ¿Le Roi et la Famille Royale por Bragance Doivent-Ils, en Circonstances Presentes, Taourner à Portugal o Bien Rester au Brésil?, (O rei e a família real de Bragança, nas atuais circunstâncias, deveriam retornar a Portugal ou permanecer no Brasil?) o texto aparentemente foi escrito em 1821 pelo Coronel Francisco Cailhé de Geine que havia se estabelecido na Corte de Dom João VI. Ele havia se tornado informante da Intendência Geral de Polícia da Corte do Rio de Janeiro, logo era um simpaticante do monarca português.

¹³ A expressão, brasileiro, não está sendo utilizado aqui de forma conceitual ou para determinar o gentílico tendo em vista que não há antes do fim do século XVIII documentos que mencionem “brasileiros” como alguém que fosse natural do Brasil, até após a independência eram usados os termos brasiliense e ou brasiliano. Sobre a ideia de povo que compôs

o Brasil à época da independência, ver: PEREIRA, Luisa Rauter. O conceito político de povo no período da Independência: história e tempo no debate político (1820-1823). *Revista Brasileira de História* [online]. v. 33, n. 66 pp. 31-47, 2013. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0102-01882013000200003>>. Epub 10 Fev 2014. ISSN 1806-9347. <https://doi.org/10.1590/S0102-01882013000200003>. [acessado em 20 nov. 2021]

¹⁴ Em vários trechos o capelão da Esquadra relata a dificuldade que o Lord. Thomas Cochrane teve que lidar com a recusa em lutar dos marujos portugueses da Esquadra Imperial. Ver: DORES, Manoel Moreira da Paixão. “Diário do capelão da esquadra imperial comandada por Lord Cochrane – 11 de abril a 9 de novembro de 1823”. In GARCIA, Rodolfo. *Anais da Biblioteca Nacional – 1938, Vol. LX*, Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Ministério da Educação, 1940.

¹⁵ Oficial que tem sob sua responsabilidade o serviço dos arsenais da Marinha e da capitania dos portos.

¹⁶ Navio de fogo ou Brulote era um barco preparado com uma grande quantidade de explosivos para ser usado em abalroamento, ver: KIRSCH, Peter. *Fireship: The Terror Weapon of the Age of Sail*, Barnsley: Seaforth, 2009.

¹⁷ Em náutica, significa o lado contrário ao de onde vem o vento.

¹⁸ Ver sobre: COCHRANE, Thomas John. *Narrativa de serviços no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2003.

