

O BLOQUEIO BRASILEIRO NO RIO DA PRATA EM 1826-8: PRESAS, POLITICA E PROTESTOS INTERNACIONAIS

BRIAN VALE*

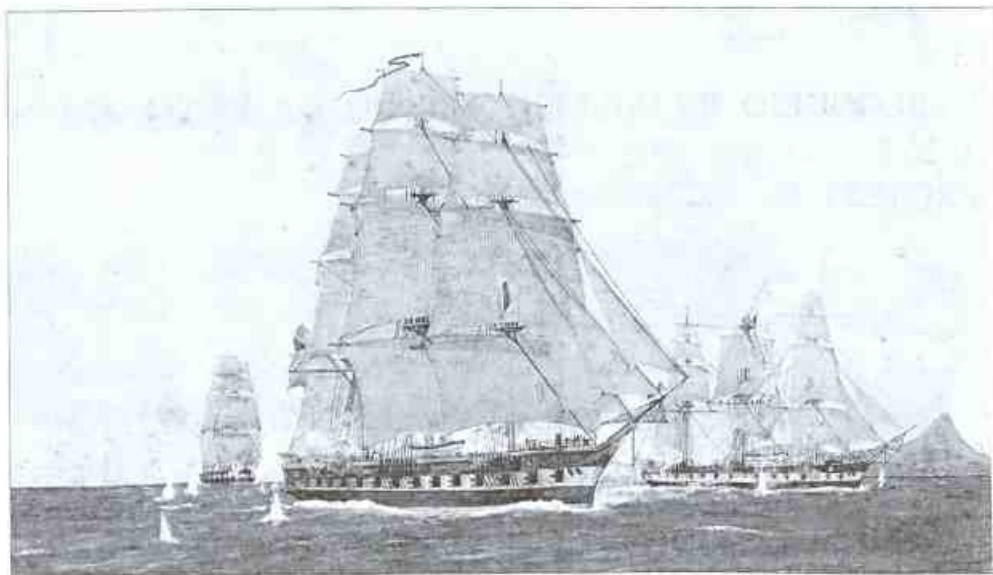
AQUARELAS E TEXTOS: Todas as aquarelas são de autoria do Almirante Trajano Augusto de Carvalho e fazem parte, assim como as legendas, do álbum colorido *Nossa Marinha, seus feitos e glórias – 1822-1940*, editado em 1986.

Em 1825, o recém-independente Império do Brasil entrou em guerra com a também recém-independente República da Argentina. O conflito era uma continuação do conflito histórico entre os impérios português e espanhol para o controle da margem norte do Rio da Prata e, conseqüentemente, do próprio rio. Sendo a mais poderosa potência naval nas Américas, era inevitável que a principal arma de guerra do Brasil nesta luta fosse o bloqueio naval. Buenos Aires, a sede do governo e centro de um próspero comércio marítimo, era um alvo lógico. A independência da Espanha tinha levado a uma incrível expansão do intercâmbio comercial, de tal maneira que em 1825 o valor anual de bens

estrangeiros que chegavam à cidade atingia a quantia de 2 milhões de libras esterlinas, transportadas em 387 navios, sendo a maioria deles estrangeiros. A Grã-Bretanha dominava o cenário com 1 milhão de libras em bens, transportados em 95 navios mercantes. Em segundo lugar vinham os Estados Unidos da América, com bens no valor de 360 mil libras, transportados em 107 navios; enquanto em terceiro lugar ficava a França, com bens estimados em 260 mil libras, transportados em 29 navios.

Em 21 de dezembro de 1825, o governo brasileiro declarou guerra e anunciou sua intenção de estabelecer um bloqueio. Durante sua Guerra de Independência, o Brasil tinha se baseado nas tradicionais leis

* N.R.: Veja currículo do autor na última página deste artigo.



ATAQUE À FRAGATA NITERÓI (11 de abril de 1826) – Em princípios de abril de 1826, o Almirante Brown fez-se ao mar com seis navios, rumando para Colônia. Deixando os Brigues *Independência*, *Balcarce* e *Sarandí*, para cruzar entre aquele porto e São João, seguiu em demanda de Montevideú com a Corveta *25 de Mayo* e os Brigues *República* e *Congresso*. Capturada uma corveta mercante sobre o Banco Ortiz, sua tripulação informou que a *Niterói* estava em Montevideú. Arvorando a bandeira francesa, conseguiu Brown, graças a esse ardil, aprisionar no dia 10 a pequena escuna de guerra *Isabel Maria*. Na noite desse dia, tentou atacar a *Niterói*, mas os ventos e correntes contrárias não lhe permitiram chegar até a fragata.

Na manhã do dia 11, içando as cores francesas, saiu o Almirante para o porto de Montevideú. Pouco depois, içava a bandeira argentina para fazer fogo sobre sumaca mercante que entrava no porto. Aproximou-se demasiado e foi reconhecido.

Imediatamente suspenderam para dar-lhe caça a Fragata *Niterói*, comandada pelo Capitão-de-Fragata James Norton, comandante da 2ª Divisão de nossa Esquadra, e mais quatro escunas. Estas, devido à sua pouca velocidade, em breve ficaram muito distanciadas. Às três horas da tarde, a *Niterói* abriu fogo, a grande distância, o qual não foi respondido, mas quando o *República* reuniu-se à *25 de Mayo*, arribaram sobre a fragata brasileira, que sozinha agüentou o renhido combate por quase três horas. Ambos os navios velejaram paralelos um ao outro, pois o objetivo de Brown era deixar para trás as escunas brasileiras, já que, unidas suas forças às da *Niterói*, seriam quase imbatíveis, sobretudo porque o *República* parecia esquivar-se do combate.

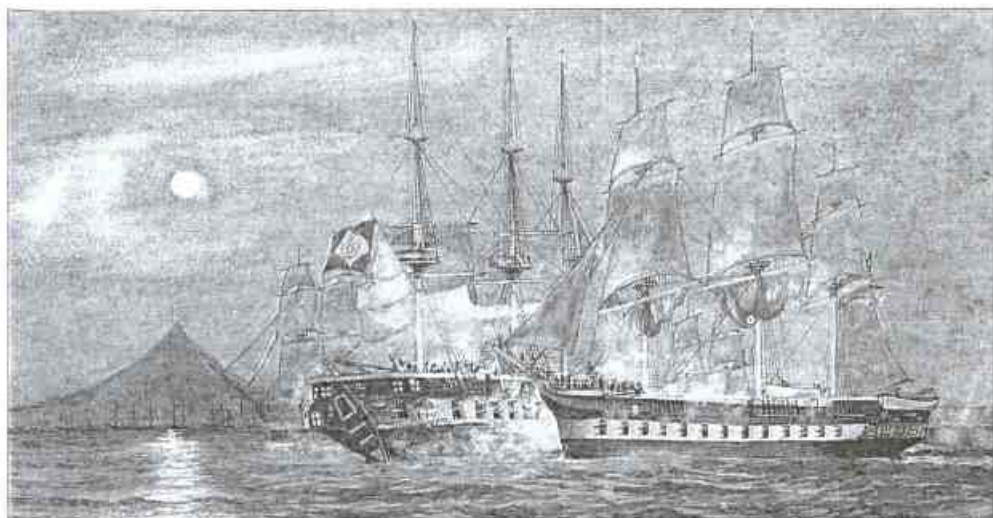
Quase no crepúsculo, na altura de Montevideú, a *25 de Mayo* perdeu o mastaréu de joanete grande, o que obrigou Brown a arribar. Com a chegada da noite, separaram-se os contendores, Norton, reunindo seus navios, voltou para Montevideú. Brown seguiu para Colônia, onde juntou-se aos que cruzavam naquele porto; e regressou a Buenos Aires para reparar as avarias.

A aquerela mostra o momento em que a *25 de Mayo* perde o joanete grande, na altura de Montevideú.

portuguesas de captura de presas, porém a natureza não ortodoxa do conflito e da campanha levada a cabo por Lord Cochrane tinha causado enormes dificuldades. Desta vez o governo brasileiro manteve uma posição pragmática e, em vez de se basear em regras escritas, seguiu a prática britânica de deixar que as cortes destinadas a

definir o destino das presas interpretassem a lei de acordo com a prática internacional e os precedentes luso-brasileiros.

A necessidade de acabar com o tráfico comercial argentino era bem evidente para o governo brasileiro, mas também o eram os problemas que poderiam advir do apresamento de navios mercantes neutros,



ABORDAGEM DA FRAGATA IMPERATRIZ (27 de abril de 1826) – O Almirante Brown não desistira do seu propósito de surpreender um navio brasileiro e apresá-lo por abordagem.

Com esse intuito, na tarde de 27 de abril de 1826, avistou Montevidéu, em cujo porto estava fundeada a nossa Esquadra. A noite chegara esplêndida, as águas tranquilas, e uma brisa soprava do norte.

A Divisão argentina, composta de seis velas, acercou-se da Fragata *Imperatriz*, que, afastada da Esquadra, refrescava o aparelho depois de viagem a Maldonado.

Por volta das 11 horas, o oficial de serviço da *Imperatriz* foi avisado da aproximação de seis navios, sendo reconhecida entre eles a capitânia de Brown.

Sem ruído, a guarnição acorreu a seus postos de combate e, 45 minutos após, a 25 de Mayo passou perto da fragata brasileira. Brown perguntou em inglês: “Que navio é este?” Ato contínuo, respondeu da fragata: “Que lhe importa?” Por um momento, o almirante julgou tratar-se da Fragata americana *Doris*, que sabia achar-se no porto. Mas, por volta da meia-noite, ouviram-se o cantar de um galo e o latir de um cão vindos da grande fragata. O Comandante Tomás Espora exclamou: “Juro que esta fragata es brasileira, porque ningún buque inglés consiente perros ni gallos a su bordo...”

Alertado pelas palavras do seu capitão de bandeira, Brown interrogou de novo e não obteve resposta. Reinava silêncio profundo. Dissipadas as dúvidas, é chegado o momento da ação.

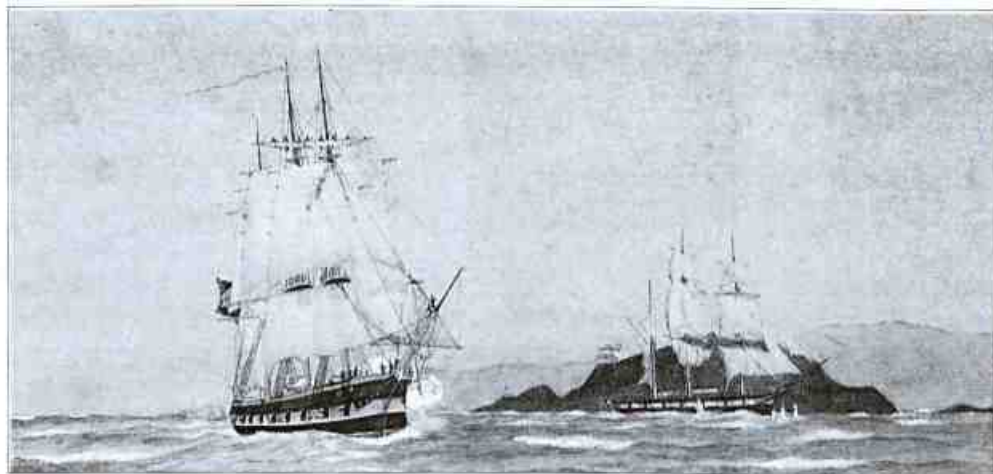
A primeira descarga do inimigo inutilizou o velame e cortou os cabos de laborar do navio brasileiro. A luta se desenrolou encarniçada, com lances de bravura em ambos os lados.

No aceso do combate, o Comandante Luís Barroso Pereira é atingido no peito e morre bradando à marinhagem: “Não se assustem, camaradas, não foi nada.” Uma hora e quinze minutos durava a luta, quando a aproximação dos outros navios brasileiros fez o inimigo bater em retirada.

A aquarela mostra a 25 de Mayo presa à popa da *Imperatriz*.

muitos dos quais hasteando bandeiras das nações mais poderosas do mundo. O veterano Vice-Almirante Rodrigo Lobo, comandando no Prata, recebeu para tal instruções secretas para tratá-los com luvas de pelica. Foi enfatizado que “as admoestações ... que V.Sa. dará aos navios de potências amigas devem ser por escrito, de tal maneira que elas constituirão evidência documental pelas quais seus procedimentos contra as mesmas possam ser justificados”.

Em 21 de dezembro de 1825, Lobo expediu nota oficial sobre o bloqueio, dando aos navios neutros 14 dias para desembarcar suas cargas e partirem. Todavia, a notícia só chegou a Buenos Aires dez dias depois, causando uma onda de pânico. O cônsul-geral britânico, Woodbine Parish, imediatamente protestou, afirmando que seria impossível aos navios neutros partirem no prazo estipulado e pediu uma extensão do tempo-limite. Em 7 de janeiro de 1826, Lobo



APRISIONAMENTO DO CORSÁRIO PAMPERO (15 de março de 1827) – Algumas das fragatas e corvetas imperiais haviam sido destacadas para dar caça aos incômodos corsários argentinos que, percorrendo nossa costa, colocavam em risco o comércio de cabotagem.

Parecia que estávamos em guerra com muitas nações, pois os corsários só possuíam de argentinos a bandeira que tremulava nos penóis das caranguejas e as cartas de corso firmadas pelo Governo das Províncias Unidas do Rio da Prata; no mais, comandantes, oficiais e marinagem, eram todos estrangeiros, principalmente nos navios de alto-mar.

Em cruzeiro pelo litoral, à caça desses flagelos, achava-se o Capitão-de-Fragata Theodoro de Beaufort, comandando a Fragata *Isabel*. No dia 15 de março de 1827, avistou ele, pela proa, navio suspeito e logo, fazendo força de vela, deu início à perseguição.

Tratava-se do corsário argentino *Pampero*, sob o comando do inglês John Chase. Ao cair da tarde, na altura de Cabo Frio, alcançou-o a *Isabel* e disparou as primeiras bandas contra o inimigo, que prontamente atravessou e rendeu-se.

O vento rijo que soprava dificultou bastante o transbordo dos prisioneiros: 15 oficiais e 72 praças. Causou surpresa aos nossos que o inimigo, com tais números, não houvesse resistido, abatendo logo a bandeira. Mas, ao tomar conta do *Pampero*, viu-se qual a razão: a artilharia, de dez canhões, havia sido atirada ao mar, para aliviar o navio na fuga. O intento não era bater o inimigo, mas roubar ou apresar os mercantes indefesos.

Devido ao estado do mar, quando do transbordo dos prisioneiros, perderam-se dois escaleres, felizmente sem sacrifício de vidas.

A 18 do mesmo mês, deu entrada no porto do Rio de Janeiro a Fragata *Isabel*, conduzindo sua presa.

A aquarela nos mostra o momento da rendição do corsário *Pampero*.

concordou em adiar o começo do período de 14 dias até o dia em que seu esquadrão chegasse em frente a Buenos Aires; e para ter absoluta certeza de que não haveria problema com os neutros, eventualmente postergou a data até 31 de janeiro.

Os bloqueios tinham se tornado comuns em guerra naval, porém havia regras a serem observadas para que fossem legais e aceitos.

Primeiro, como atos de um país, deviam ser notificados oficialmente aos governos neutros.

Segundo, tempo suficiente tinha que passar antes de navios serem apresados.

Terceiro, um beligerante tinha que ter navios suficientes em estação para garantir o bloqueio.

E quarto, para ser válido ele tinha que ser contínuo.

Em outras palavras, se os navios de guerra deixassem suas posições por outro motivo que não as condições do tempo, então o bloqueio deixava de estar em curso. Lobo estava tipicamente cauto em rela-

ção a estas formalidades e chegou ao extremo de informar aos cônsules e oficiais navais estrangeiros que, com mais de 40 navios a sua disposição, seu bloqueio seria tanto eficiente como contínuo.

O que fazer com os barcos inimigos era bem sabido, mas existiam várias opiniões de como deveriam ser tratados os barcos neutros pelos bloqueadores. Em um extremo, os Estados Unidos eram a favor de um sistema que restringia severamente suas ações. Insistiam que uma força bloqueadora não só deveria estar nas vizinhanças do porto em questão como deveria estar a sua vista. E argüiam que era insuficiente só informar o governo neutro da existência do bloqueio; todo navio tinha que ser avisado individualmente e só seria passível de captura se então tentasse desrespeitar o aviso.

Mesmo antes da guerra começar, o cônsul estadunidense no Rio de Janeiro, o malcriado e descomedido Condry Raguét, tinha escrito ao governo brasileiro expondo longamente a posição do seu país.

A posição americana foi repetida em 13 de fevereiro, quando o Coronel John Forbes, o cônsul dos Estados Unidos em Buenos Aires, escreveu um forte protesto ao Vice-Almirante Lobo. Nele, Forbes acusava a Marinha brasileira de fazer um bloqueio "de papel" por não satisfazer os requisitos básicos de presença e continuidade. Reivindicar que a costa da Patagônia estava sob legítimo bloqueio pela solitária presença de uma corveta era inaceitável e os freqüentes retornos do esquadrão a Montevideú tinham deixado o Prata sem guarda por longos períodos. Forbes afirmava que nove navios mercantes haviam

chegado a Buenos Aires sem terem sido abordados e sem terem visto o esquadrão brasileiro desde o início do bloqueio. Lobo ignorou a reclamação. Porém, em maio ele fez maior concessão ao Capitão Elliot, do USS *Cyane*, por concordar que no futuro o bloqueio seria limitado ao estuário do Rio da Prata.

No outro extremo, a Grã-Bretanha apoiava a posição brasileira. Como uma potência naval que era e que se baseava em bloqueios em tempo de guerra, desejava que os estritos princípios de bloqueio fossem observados, sem serem estorvados por insignificantes restrições destinadas a proteger os neutros. Sobre a questão das notificações, sua posição era de que, uma vez que os governos tinham sido informados oficialmente do bloqueio, eram suas as respon-

sabilidades – e não dos beligerantes – de informar seus navios mercantes. Assim, quando a notícia do bloqueio foi recebida, em fevereiro de 1826, o governo britânico imediatamente pôs uma nota na *Gazette* e ordenou seus postos diplomáticos a segui-la.

E, quando cartas e petições de cidadãos britânicos donos de navios começaram a chegar ao Ministério do Exterior, receberam uma firme recusa. O resultado foi um brusco declínio no número de navios britânicos que demandavam o Atlântico Sul.

Woodbine Parish, em Buenos Aires, tinha já antecipado as intenções do seu governo. Em março, ele informou as iniciativas de Forbes com não disfarçada hostilidade. Não considerava que o desdobramento dos navios de guerra brasileiros no Prata era inadequado e, comentando sobre os nove navios que alegava-se que tinham aportado sem serem molestados em Buenos

O bloqueio estava provando ser a mais eficiente arma do Brasil na guerra contra os argentinos

Aires, desmistificou um por um cada caso. Dois meses depois, confirmou que “o bloqueio é geralmente bem mantido”, apesar de que o tamanho do estuário e a incerteza dos ventos e das correntes implicavam o escape inevitável de alguns navios. Inicialmente, portanto, a visão britânica era de que o bloqueio brasileiro era efetivo, contínuo e, portanto, legítimo.

Em maio de 1826, Lobo foi exonerado. Seu derrotismo e sua incapacidade de impedir as atividades da pequena frota argentina, liderada pelo audacioso Coronel-Mor de Marinha William Brown, nascido na Irlanda, levou a sua queda. Seu sucessor era o mais antigo oficial brasileiro, o Almirante Rodrigo Pinto Guedes, de 64

anos. Pinto Guedes imediatamente adotou a interpretação estrita favorecida pelos britânicos e trouxe mais rigor para o bloqueio. Sabendo, por exemplo, que a notificação oficial tinha chegado aos portos europeus em

fevereiro de 1826, Guedes decidiu que qualquer navio que zarpasse de um porto europeu para Buenos Aires depois dessa data era presa legal. No final de maio, portanto, os navios mercantes *Monarch* e *Jessey* foram apresados pelos cruzadores brasileiros. Num excesso de zelo, o cônsul Thomas Hood, em Montevideú, protestou, alegando que a falta de rigor do bloqueio imposto por Lobo tinha dado a impressão de que o bloqueio tinha terminado. E ainda mais; alegou que o *Monarch* e o *Jessey* não estavam singrando para Buenos Aires e sim para Montevideú, a fim de verificar se o bloqueio ainda estava em vigor, antes de seguir para seu destino final.

Porém Pinto Guedes era um perito conhecedor das regras internacionais de

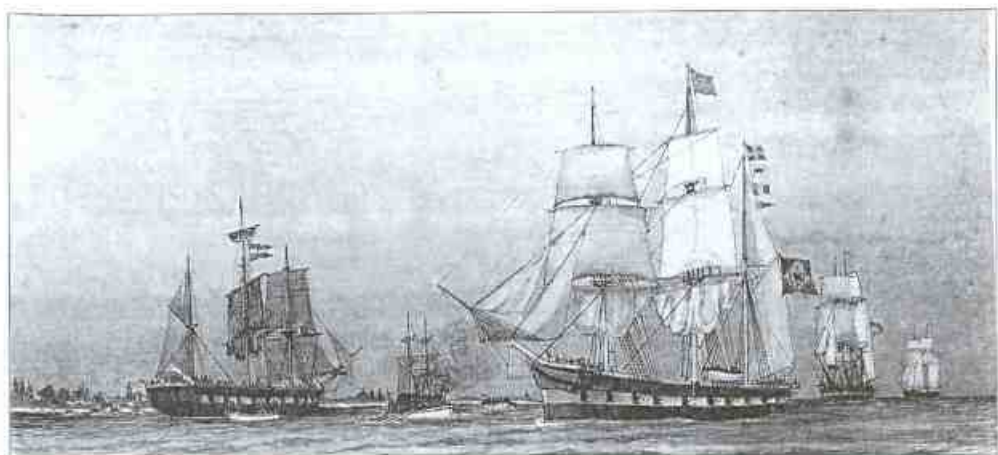
apresamento. Em uma resposta datada de 29 de maio, ele arrasou com os argumentos de Hood, explicando que a legitimidade do bloqueio não requeria a proximidade da força bloqueadora, lembrando que, durante as Guerras Napoleônicas, a Marinha Real tinha freqüentemente declarado bloqueados portos que nunca tinham visto um navio britânico. Em relação à declaração de que os dois navios estavam inocentemente tentando estabelecer se o bloqueio estava ainda em vigor, o almirante brasileiro citou o grande juiz da Corte de Apresamento Britânica, Sir William Scott, que tinha rejeitado o mesmo argumento e tinha considerado como ilegítimo “enviar um navio a um lugar sujeito a bloqueio a fim de

conhecer a opinião dos bloqueadores”. Todavia, Guedes não era inflexível. O *Jessey* foi liberado; apesar de que o *Monarch* foi retido baseado no fato de que só tinha singrado para Montevideú após ter sido

alertado por tiro de canhão.

A guerra no Rio da Prata despertou preocupação imediata em todas as potências marítimas. O Esquadrão da América do Sul da Marinha Real procurou adequar-se ao problema. A Fragata *Doris* foi enviada a Montevideú em novembro de 1825 e permaneceu em alerta permanente, reforçada de tempos em tempos pela Nau *Wellesley*, de 74 canhões, capitânia do Comandante-em-Chefe Sir George Eyre, pela Fragata *Briton* e pelas Corvetas *Jaseur* e *Heron*. Um ano após, a mesma função coube à Fragata *Forte*, apoiada ocasionalmente pela *Thesis*, *Cadmus* e a nau *Ganges*, de 74 canhões, arvorando a bandeira do sucessor de Eyre, o Contra-Almirante Sir Robert Otway. Outras nações tiveram que tomar

**Em fins de 1826, a doutrina
estilo britânica que a
Marinha brasileira estava
usando com bastante efeito
foi abandonada**



FIM DO CORSÁRIO CONGRESSO (7 de dezembro de 1827) – A Divisão de James Norton, tendo avistado, na tarde de 6 de dezembro de 1827, o Brigue-Barca *Congresso*, de 20 bocas de fogo, sob o comando de César Fournier, e o Brigue mercante *Harmonia dos Anjos*, por aquele apresado, deu-lhes caça, obrigando-os a encalhar na Enseñada, junto à Ponta de Lara.

Ao amanhecer do dia seguinte, atacou-os com a Canhoneira *Grenfell*, as Escunas *D. Paula* e *Bela Maria* e três pequenas canhoneiras. Por volta das 11 horas, as tripulações argentinas abandonaram os navios, em escaleres, neles deixando um cirurgião e 35 homens, 24 deles gravemente feridos. Os nossos, também em escaleres, recolheram os feridos e prisioneiros, mais as bandeiras dos dois navios e a insígnia de Fournier. Não sendo possível desencalhar os navios, foram eles incendiados.

Mais uma vez, o valente Norton havia tirado dos mares um desses corsários, que, às dezenas, infestavam os mares do Brasil, causando feridas no organismo militar e econômico do Império.

Seria em um desses encontros com navios corsários argentinos que James Norton, seis meses depois, perderia o braço direito.

A aquarela mostra o apresamento e incêndio do corsário *Congresso*.

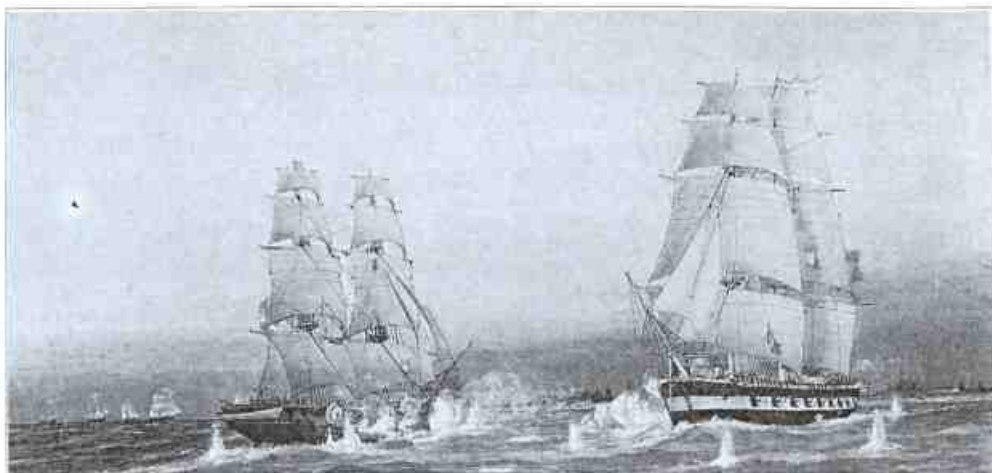
precauções especiais. A *USS Cyane* era o único navio estadunidense na estação sul-americana e, sob o comando do Capitão Jesse Elliot, permaneceu numa vigilância solitária, até que o Congresso autorizou o desdobramento da *USS Boston* e da *USS Macedonian* em agosto. O governo francês de Carlos X, sempre pronto a interferir onde houvesse algum problema, tinha o Brigue *Faune* cuidando dos seus interesses até maio, quando foi reforçado pelo Contra-Almirante Rosamel com duas fragatas e três navios menores.

Com a nomeação do Almirante Pinto Guedes, a quantidade de navios mercantes detidos aumentou de maneira notável. Os comandantes brasileiros receberam ordem de apreender todo navio encontrado na área. As dúvidas legais seriam dirimi-

das pela Corte de Apresamento em Montevideu – uma decisão infeliz em vista da inexperiência do juiz presidente. Assim, entre maio e julho, seis navios mercantes britânicos, um estadunidense, dois franceses e um dinamarquês foram apreendidos. Protestos foram imediatamente entregues pelo Cônsul Hood, Almirante Rosamel e pelo Comodoro Biddel. As legações britânica, francesa e estadunidense no Rio de Janeiro protestaram ao ministro do Exterior, que se encontrou na difícil situação de ter que atender às reclamações de três potências, cada uma das quais com uma interpretação diferente da lei de bloqueio.

A atmosfera piorou por dois incidentes que aconteceram longe do Rio da Prata.

Um foi a apreensão da escuna espanhola *Pilar*, perto da costa da África, pelo cru-



APRISIONAMENTO DO BRIGUE NIGER (23 de março de 1828) – Por decreto de 2 de janeiro de 1826, o Poder Executivo Nacional das Províncias Unidas do Rio da Prata novamente autorizara o corso marítimo, como uma das medidas “más eficaces para obtener el fin deseado de reducir a razón al Emperador del Brasil, e inducir-le a adoptar los principios de moderación y justicia sin los cuales no puede haber paz ni seguridad entre las naciones”.

O corso fora autorizado contra os navios e as propriedades do Imperador do Brasil e de seus súditos, devendo os interessados obter as patentes correspondentes e submeter-se ao regulamento de corso de 15 de maio de 1817.

Todas as presas, fossem navios de guerra ou particulares, com bandeira brasileira seriam incorporadas às Forças Navais argentinas e o produto de sua carga distribuído pelas tripulações que participassem da operação.

Durante toda a Campanha Cisplatina, suportamos esse tipo de guerra, que caracterizaria as ações navais ocorridas depois do Combate do Banco Santiago, em 8 de abril de 1827.

Um desses combates parciais ocorreu a 23 de março de 1828, entre o corsário argentino *Niger*, sob o comando John Halsted Coe e o Brigue *Caboclo*, ao mando de Guilherme James Inglis.

O *Niger* saíra com destino à costa brasileira, à procura de navios mercantes, quando foi avistado pelo *Caboclo*. O corsário tentou arribar, mas, estando a sotavento do navio brasileiro, não pôde evitar que, com rápida manobra, o brigue nacional descarregasse sobre ele duas bandas, fazendo-o render-se.

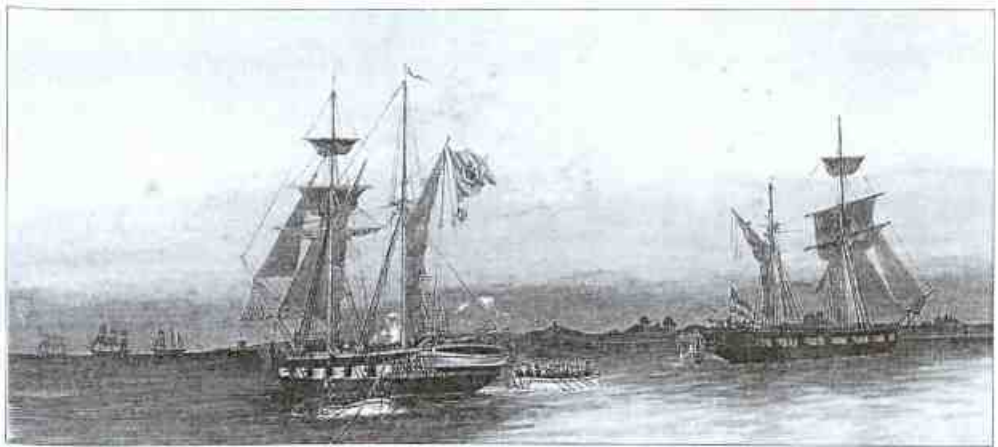
A aquarela nos mostra o momento em que o Brigue *Caboclo* disparava a primeira banda.

zador brasileiro *Empreendedor*. Na realidade, a *Pilar* já tinha sido apreendida pelo HMS *Redwing* sob a suspeição de ser um navio negreiro, mas era tripulado por uma guarnição de apresamento britânica. Apesar disso, a *Pilar* foi apreendida e sua tripulação aprisionada por seis meses, antes que as autoridades britânicas locais conseguissem libertá-los.

Ao mesmo tempo, Condy Raguet estava emitindo uma furiosa reclamação a respeito da captura do brigue estadunidense *Ruth* no meio do Atlântico, em junho, pelo

Independência ou Morte, com a justificada suspeita de que ele estava singrando para Buenos Aires para obter uma comissão de corsário.

Enquanto isso, para desespero dos diplomatas, o esquadrão bloqueador apreendeu mais navios neutros – o sueco *Anders*, os franceses *Salvador*, *Jules*, *La Genie* e *La Belle Caroline*, os estadunidenses *Flora*, *Matilda* e *Pioneer* e os britânicos *Carolina*, *Dickens*, *Cocquito*, *Henry and Isabella*, *Agenoria*, *George*, *Utopia* e *John*. O cônsul estadunidense no



COMBATE DE ARREGUI-TUYU (30 de maio de 1828) – Continuava a guerra de corso. Voltava o Brigue *8 de Febrero* de cruzeiro no litoral do Rio Grande, quando, às 8 horas da manhã do dia 29 de maio de 1828, por entre o nevoeiro reinante, que lhe dificultava a derrota, encontrou-se o Comandante Tomás Domingo Espora no meio da Divisão bloqueadora do Rio Salado.

Comandava a Força brasileira o Capitão-de-Mar-e-Guerra João de Oliveira Botas, que logo fez sinal de caça ao inimigo e começou a ação, com grande desvantagem para o valente adversário.

Atacado pelos navios brasileiros que lhe dizimavam a guarnição, fez rumo à terra o brigue, procurando a salvação nos baixios, onde não podiam lhe dar caça os navios de maior calado; enquanto, resoluto, respondia ao fogo dos imperiais, veio a encalhar, já próximo à terra, nos bancos Arregui, no Tuyu, proximidades do Cabo de Santo Antônio. Mesmo ali, o foi procurar a Escuna *Bela Maria*, sob comando de Marques Lisboa, futuro Almirante e Marquês de Tamandaré.

Os demais vasos da nossa Divisão Naval, impossibilitados de aproximarem-se do cenário da luta, foram testemunhas daquele terrível duelo.

Durante dez horas sucessivas, bateram-se os contendores. Nada menos de 900 tiros foram disparados pelo *8 de Febrero*. Ao amanhecer, o bravo comandante argentino içou a bandeira nacional e, saudando-a com um disparo sem bala, arriou, em seguida, o símbolo de sua pátria, entregando-se aos vencedores.

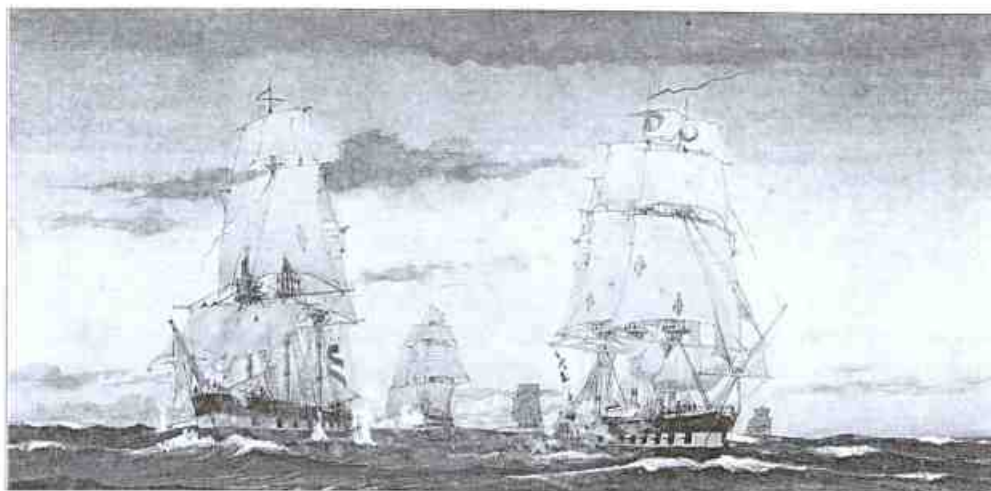
Quando um escaler da *Bela Maria* aproximou-se do *8 de Febrero*, notou Espora que o guardamarinha que o conduzia parecia receoso de possível agressão, ao que bradou com amarga ironia: "Atraque, señor oficial, con confianza, pues le doy mi palabra que están clavados los cañones, y no tengo pólvora ni para um cigarro."

A aquarela nos mostra o final do combate, ao amanhecer.

Rio de Janeiro, Condé Ragué, já tinha gasto sem sucesso dois anos reclamando compensação por apreensões durante a Guerra de Independência do Brasil. Notícias da captura de mais navios estadunidenses no Prata levaram-no ao auge da irritação. Começou a bombardear o ministro do Exterior com missivas em termos grosseiros, reclamando compensação.

Confiantes em uma rápida vitória, as autoridades no Rio de Janeiro inicialmente ignoraram a onda de protestos. Porém, o tem-

po tomado pelos processos, a falta de Lei Brasileira de Apresamento e a inexperiência dos juizes acabaram com toda confiança no processo legal. Mesmo após 12 meses, nenhuma presa tinha alcançado o estágio de apelo; a paciência internacional estava chegando ao fim. Havia reclamações que tanto a Corte de Apresamento em Montevideu como a Corte Superior do Almirantado no Rio de Janeiro tinham aceito a interpretação de Pinto Guedes para a lei de bloqueio, tornando fútil qualquer protesto.



APRISIONAMENTO DO CORSÁRIO *DORREGO* (23 de agosto de 1828) – A Guerra da Cisplatina chegava ao seu final.

A 27 de agosto de 1828, assinou-se a Convenção Preliminar de Paz entre D. Pedro I, Imperador do Brasil e a República das Províncias Unidas do Rio da Prata, a fim de pôr termo à guerra entre o Império e aquela República.

Mas como disse o historiador naval Angel Carranza, “la gloria marítima de la República, no quedo sepultada con los restos de su escuadra en el banco funesto del Monte Santiago”. Às vésperas da assinatura da paz, o Almirante Brown conseguiu, com grande esforço, reunir três navios e mandá-los, em cruzeiro, à costa do Rio Grande do Sul.

Eram eles: a Corveta *Dorrego*, o Brigue *General Rondeau* e a Escuna *Argentina*.

A 23 de agosto, encontrava-se a Esquadra brasileira fundeada a leste do Banco Chico; em torno dos navios maiores bordejavam os de pouco calado, mais ligeiros, mantendo vigilância dia e noite. Às 19 horas, sinal da Escuna *Rio da Prata* anunciou a saída de navios inimigos.

Marques Lisboa, comandante da *Rio da Prata*, iniciou a caça, engajando-se na perseguição o Brigue *Caboelo*, de James Inglis e a Corveta *Bertioga*, sob o comando de George Broom.

Soprava rijo o pampeiro e nossos navios, à força de vela, aproximaram-se cada vez mais do inimigo, até que a *Bertioga* conseguiu emparelhar com a *Dorrego*, começando o combate.

Com grande perícia e coragem, o comandante argentino Soulin sustentou a luta por 16 horas, mas, abandonado pelos dois companheiros, com sua gente exausta e grande número de feridos e mortos, resolveu entregar-se. A valente *Dorrego* perdeu no embate o mastaréu de velacho, ficando seu pano muito roto e cortados pela metralha os cabos de laborar.

Arriado seu pavilhão, o corsário *Dorrego* foi presa da Corveta brasileira *Bertioga*, no último combate naval da Campanha Cisplatina.

A aquarela mostra o momento da rendição da *Dorrego*.

A Marinha brasileira lentamente começou a estrangular o comércio de Buenos Aires. Em um período normal de seis meses, 180 navios mercantes teriam aportado. Na segunda metade de 1826, somente dois navios tinham conseguido passar pelo bloqueio. As finanças de Buenos Aires foram drasticamente abaladas. O preço de bens estrangeiros aumentaram 250%, enquanto

a receita da alfândega caiu de £429.300 em 1825 para £81.900 em 1826.

O bloqueio estava provando ser a mais eficiente arma do Brasil na guerra contra os argentinos.

Então, em novembro de 1826, Condy Raguet anunciou publicamente que os Estados Unidos recusavam-se a aceitar a legalidade do bloqueio e não permitiriam que

seus navios fossem detidos. Ao mesmo tempo, o embaixador francês foi ordenado a rejeitar o bloqueio e ameaçar represálias navais se as presas francesas não fossem liberadas e não fosse paga uma indenização. A resolução brasileira começou a ruir. Internamente, o jovem e carismático imperador, Dom Pedro, enfrentava uma situação econômica e política em deterioração. Externamente, se confrontava com a crise de sucessão em Portugal. Dom Pedro tinha uma solução engenhosa, mas para pô-la em ação precisava do bom relacionamento com a Grã-Bretanha, França e os Estados Unidos. Fazer concessões em relação ao bloqueio de Buenos Aires parecia um pequeno preço a pagar para ganhar o apoio que procurava.

Em 29 de novembro de 1826 veio o primeiro gesto, designado a evitar uma repetição do incidente do *Ruth*. Pinto Guedes foi ordenado a não mais deter navios em alto-mar e restringir futuras apreensões às vizinhanças dos portos bloqueados. Porém como outra – e muito maior – concessão, o almirante foi instruído a seguir as ordens confidenciais enviadas a Lobo em dezembro de 1825. Em outras palavras, seus cruzadores teriam permissão de deter navios neutros só se estes estivessem tentando desafiar o bloqueio *após* terem sido individualmente informados de sua existência. Assim, a doutrina estilo britânica que a Marinha brasileira estava usando com bastante efeito foi abandonada.

O Almirante Pinto Guedes ficou desolado com suas novas ordens. Em Buenos Aires, o Cônsul-Geral Woodbine Parish entendeu perfeitamente o que as mesmas significavam e escreveu a Londres prevenindo que as novas regras iriam afetar de ma-

neira bastante negativa o assalto da Marinha brasileira ao comércio argentino.

Ele tinha razão.

Com as mãos da Marinha Imperial agora atadas, o comércio inimigo começou a reviver.

Durante 1826, a certeza de que navios mercantes neutros seriam apreendidos assim que avistados tornaram tentativas de romper o bloqueio muito perigosas. Em 1827 e 1828, o fato de ser detido por um navio de guerra brasileiro levando a nada mais sério do que um alerta fez com que valesse a pena se arriscar. O resultado foi que, no segundo ano da guerra, 110 navios (incluindo corsários) conseguiram aportar em Buenos Aires. Porém somente dois eram britânicos. Os comerciantes britânicos ainda estavam embaraçados pelo reconheci-

mento do seu governo ao bloqueio brasileiro e a conseqüente impossibilidade de obterem seguro. Foram os estadunidenses que colheram o benefício da nova situação. Durante 1827

e 1828, o número de navios estadunidenses singrando para o (ou do) Prata aumentou sensivelmente. Alguns foram interceptados e afastados pelos brasileiros; alguns foram capturados ou incendiados; porém 59 atravessaram para colher sua recompensa na forma de lucros excepcionais. Muitos foram vendidos para se tornar parte da nova leva de corsários oceânicos.

Novembro de 1827 trouxe uma mudança de governo no Brasil, porém nenhuma mudança na política. No mês seguinte, o ministro da Marinha, Diogo de Brito, escreveu uma longa carta a Pinto Guedes ordenando-lhe impor “o mais rigoroso bloqueio... e toda possível hostilidade para manter o inimigo em constante estado de

Nenhum país pode impor um bloqueio sem ter o poder naval e a força política para impô-lo

alarme". Porém a cautela normal do político levou a melhor. Caso o almirante se excedesse em relação ao termo "rigoroso bloqueio", ele era lembrado de que navios neutros poderiam ser apreendidos somente se fossem previamente avisados sobre sua existência. Tal posição era lamentável, escreveu, porém os protestos das potências estrangeiras tinham sido "de uma natureza tão imperiosa... que quase correspondiam a uma declaração de guerra".

O Almirante Pinto Guedes ficou irritado.

Em uma série de acres respostas, ele disse aos seus superiores o que pensava. Ele deplorou a fraqueza política que tinha levado a Marinha brasileira a abandonar a doutrina do bloqueio estrito e relacionou com satisfação as perdas que tinham sido causadas ao inimigo desde que tinha tomado o comando. Porém mesmo tendo tido sucesso contra a navegação argentina, o moral da Marinha brasileira tinha sido adversamente afetado pelas restrições que lhe tinham sido impostas em relação aos neutros – que, na verdade, transportavam a grande maioria do tráfego argentino. A insatisfação sentida por Guedes era abertamente expressa em sua resposta a um protesto do Cônsul Hood acerca da *Enterprise* – o primeiro navio britânico a entrar no Prata em 18 meses e que tinha sido prontamente capturado à vista de Buenos Aires. Ordenando a liberação do navio, o almirante, com enfado, adicionou: "Eu não sinto a menor repugnância em agir razoavelmente com os súditos de Sua Majestade Britânica, porém ninguém é ignorante do mal que cidadãos dos Estados Unidos têm feito por tirar vantagem das obstruções colocadas no caminho deste esquadrão – obstruções que agora tornam o bloqueio ineficiente."

Os franceses e estadunidenses estavam satisfeitos com as concessões do Governo Imperial. Mais e mais navios conseguiam atravessar até Buenos Aires e o número de

navios neutros detidos caiu drasticamente. A Corte de Apresamento em Montevidéu começou a apresentar julgamentos mais moderados – prontamente liberando, por exemplo, o estadunidense *Pioneer*, o francês *Geneviève* e os britânicos *Dickens* e *Agenoria*. Todavia ainda permanecia o problema dos navios que já tinham sido apreendidos. A maioria destes estava no Rio de Janeiro e foi para lá que o foco da atenção diplomática se voltou. Com oito navios britânicos, cinco franceses, um dinamarquês, um sueco e três presas estadunidenses fluando na baía à espera de uma decisão, o embaixador britânico, o Hon. Robert Gordon, começou a pressionar pela liberação dos navios que eram de sua responsabilidade. Estes eram o *Utopia*, *Atlantic*, *William and Henry*, *Ann*, *George*, *Henry and Isabella*, *John* e *Stag*. Ele não achava que seria difícil, apesar de seu secreto conhecimento de que o conselheiro jurídico do governo britânico tinha informado que, se fossem julgados de acordo com as Leis Inglesas de Apresamento, seriam condenados. Os brasileiros estavam desejosos de resolver o problema, porém a questão da indenização surgiu. O valor tornou os ministros nervosos e, para se protegerem, decidiram, em outubro de 1827, criar uma Junta Consultiva para resolver a questão.

Os embaixadores esperaram. Por meses nada aconteceu.

As três potências responderam de diferentes maneiras.

Os franceses decidiram fazer jogo sujo diplomático, porém deram a conhecer o fato de que uma poderosa força naval estava vindo para reforçar a posição de seus diplomatas, pelo uso da força.

Os estadunidenses exerceram uma pressão mais suave.

Os britânicos se ocuparam com iniciativas para conseguir a paz e esperaram confiantemente por uma solução. Então, em

maio de 1828, Gordon ouviu rumores de que o governo brasileiro tinha finalmente feito um acordo com os franceses e estadunidenses, tendo concordado em pagar compensação pelos seus navios apresados durante o bloqueio.

Gordon escreveu imediatamente ao Marquês de Aracaty, ministro do Exterior, solicitando a liquidação das demandas das presas britânicas e oferecendo uma solução – essencialmente a liberação de todos os navios e o uso dos direitos alfandegários devidos, para pagar os seus donos.

Porém era muito tarde.

Em 21 de maio, o imperador tinha publicado um decreto resolvendo o assunto. Pelos seus termos, seis presas mais seriam liberadas, porém oito seriam condenadas. Estas eram os navios britânicos *George*, *Henry and Isabella*, *John* (em Montevideú) e *Cocquito*, o francês *Jules* (em Montevideú), *Salvador* e *Courier* e o estadunidense *Matilda*.

Gordon protestou veementemente, porém inutilmente.

Os brasileiros tinham decidido resolver o problema das presas pela discussão com cada nação em separado e oferecendo reciprocidade como base para a solução. Em outras palavras, Grã-Bretanha, França e os Estados Unidos seriam tratados da mesma maneira como tratariam o Brasil na mesma situação. Assim, navios britânicos detidos durante o bloqueio do Rio da Prata seriam tratados severamente, enquanto navios franceses e estadunidenses seriam tratados com leniência. Com a aceitação pelos franceses e estadunidenses desta solução, o imperador estava inflexível.

Isso era exatamente o que Gordon tinha tentado evitar e ele pressionou os brasileiros para inverter a decisão. Porém seus esforços foram subitamente subvertidos por uma mudança na posição do governo britânico. Por anos ele tinha apoiado o bloqueio

brasileiro, porém o enfraquecimento de sua execução e a conseqüente expansão do comércio estadunidense tinham obrigado esta posição a ser reconsiderada. Atacado pelos protestos de comerciantes e donos de navios, os ministros decidiram que não podiam mais penalizar o comércio britânico pelo respeito ao bloqueio. Precisavam apenas de uma desculpa plausível para abandoná-lo. As Câmaras de Comércio de Londres, o Lloyd's de Londres e particulares forneceram evidências. Listas de navios aportando e zarpando de Buenos Aires foram fornecidas como "prova" de que o bloqueio brasileiro era ineficaz.

O governo britânico aceitou a informação sem mais delongas. Ele queria ser convencido e o foi. Em abril de 1828, Robert Gordon foi ordenado a informar ao governo brasileiro que, apesar de o governo britânico ter aprovado o bloqueio desde o início, apesar do dano ao seu comércio, "fatos recentes mostraram... que o bloqueio não é tão ativamente nem tão uniformemente executado" para fazê-lo aceitável, com o resultado de que o governo agora considera o bloqueio "ineficiente, ineficaz e portanto ilegítimo". Em 4 de junho, Gordon transmitiu as novas decisões. Na semana seguinte, levantou novamente a questão das presas. Não houve resposta.

Três semanas depois, Aracaty respondeu. O ministro confirmou que as sentenças dos quatro navios britânicos permaneciam e, usando uma clássica tática diplomática de postergação, disse que o assunto deveria ser transferido para Londres através do embaixador brasileiro. Havia uma desculpa engenhosa. Notícias tinham chegado de que Gordon em breve seria transferido do Rio de Janeiro. Como Aracaty cortesmente explicou, posteriores discussões no Brasil seriam sem nexos, já que ele não seria capaz "de acompanhar o desenvolvimento das negociações".

Gordon não podia fazer nada mais do que observar o sucesso dos esforços diplomáticos de outras potências e Lord Ponsonby, que chegou em agosto para substituí-lo como embaixador, pouco mais podia fazer.

Em setembro, ele informou mal-humoradamente que os brasileiros e os franceses tinham chegado a acordo, que as restantes presas francesas seriam liberadas e que seria paga uma compensação. O novo *chargé d'affaires* dos Estados Unidos, William Tudor, também tinha tido sucesso. Chegando em junho de 1828, tinha introduzido uma nova tática estadunidense – cortesia e moderação. Tudor descobriu que as reivindicações financeiras que Condé Raguet tinha apresentado com tanto vigor eram baseadas em valores exagerados e falsas notas fiscais. Na sua opinião, tinha havido algumas flagrantes injustiças. A maioria dos navios era claramente de violadores de bloqueio e os reclamantes estadunidenses estavam “notoriamente fazendo todo o possível para ajudar os buenaienses”. O resultado foi que o governo brasileiro tinha concedido aos estadunidenses os mesmos termos que aos franceses.

Em agosto de 1828, o Brasil e a Argentina foram finalmente persuadidos a fazer a paz.

Porém a discussão sobre as presas britânicas continuou.

Em Londres, o governo endureceu sua posição.

Em novembro, Ponsonby foi ordenado a exigir compensação pelos quatro navios ainda detidos. Se nenhuma resposta fosse recebida dentro de 30 dias, ele deveria informar que os navios do esquadrão britânico da América do Sul apresariam navios brasileiros até o valor do dinheiro devido. Lord Ponsonby não só entregou o ultimato, como ameaçou de represálias se todas as exigências britânicas não fossem satis-

feitas, mesmo para os navios que tinham sido liberados.

A conjuntura piorou pela deterioração da situação no Rio da Prata.

Aborrecido com o número de navios mercantes estrangeiros – agora incluindo navios britânicos – tentando passar pelo bloqueio nos últimos meses da guerra, o Almirante Pinto Guedes tinha se decidido a usar táticas drásticas.

Quatro navios britânicos – *Hellespont*, *Unicorn*, *Liberator* e *Resolution* – foram apreendidos sem serem primeiro alertados para se retirarem e o navio britânico *Nestor* – uma presa argentina recapturada pela Marinha Imperial – foi detido sem motivo.

Em agosto de 1828, apreenderam o corsário argentino e incendiaram os dois navios mercantes que ele escoltava, o britânico *Lord Eldon* e o estadunidense *Hussar*.

Então, com a criação de um Uruguai independente no fim do ano, os brasileiros começaram a evacuar Montevideú, levando suas presas restantes consigo.

Em dezembro, o *Nestor* zarpou para o Rio de Janeiro escoltado pela fragata *Nicteroy* e foi apreendido pelo HMS *Tribune*, agindo sob ordens algo confusas. O governo imperial ficou furioso.

Em Londres, o novo ministro do Exterior, Lord Aberdeen, ficou igualmente aborrecido. Ordens foram imediatamente enviadas para o *Nestor* ser devolvido, junto com uma repreensão a Ponsonby pela sua ameaça de represálias. Porém era muito tarde. Em março de 1829, o Marquês de Aracaty tinha escrito uma nota aceitando relutantemente a posição de que o Brasil não tinha escolha a não ser cumprir com as demandas de Ponsonby em relação às presas. Uma Comissão Mista de dois membros britânicos e dois membros brasileiros foi constituída para resolver o assunto.

O cavalo brasileiro tinha sido levado até o rio, porém o difícil seria fazê-lo beber. O

ressentimento causado pelos modos de Ponsonby prejudicou as negociações e levou os brasileiros a trabalhar a passo de cágado. A coleção de documentos, problemas de avaliações do valor dos navios, da deterioração dos mesmos, dos custos portuários, da deterioração da carga, de perdas de negócios e dos salários pagos aos marinheiros causaram atrasos.

Em junho de 1829, Lord Ponsonby saiu de cena, para ser substituído pelo moderado Arthur Aston, porém não houve diferença.

Por volta de janeiro de 1831, nenhum dos 26 reclamantes tinha sido ainda considerado, enquanto a maioria daqueles dos Estados Unidos e da França não só tinha sido aprovada mas já tinha sido paga pela compensação de 243 contos de réis (£32.400) e 409 contos (£54.000) para uma dúzia dos reivindicantes de cada um destes dois países.

Enquanto a situação política e econômica do Brasil pós-guerra deteriorava, assim as demoras se prolongavam.

Os ministros tinham medo de pedir fundos para pagar a Assembléia – agora mais de 3.000 contos (£286.240).

Então, em março de 1831, aconteceu uma revolução política de menor importância que forçou o Imperador Dom Pedro a abdicar em favor de seu filho ainda criança. O últimos vestígios da influência portuguesa foram removidos e os brasileiros tomaram as rédeas da nação através de uma regência de três homens e de uma Assembléia poderosa.

O Embaixador Aston temia que o sentimento antiestrangeiro que preponderava pudesse deter os progressos que já tinham sido conseguidos para a solução das reivindicações. Um prazo de seis meses foi imposto antes de apelar para a ação da Marinha Real. Ele não precisava se preocupar. O novo regime estava não só resolvido a acertar a questão, como era suficientemente forte para fazê-lo. O novo pri-

meiro-ministro, Pedro de Araújo Lima, estava decidido a resolver o problema das presas de uma vez por todas. Ele rapidamente chegou a um acordo com Aston e os reivindicantes e confirmou a solução com seus colegas. A Comissão Mista acelerou sua ação e concluiu seu trabalho em novembro de 1832, enquanto a Assembléia formalmente aprovava compensação (inclusive juros) de 4.990 contos (£490.000) em Bônus do Tesouro a serem pagos em três anos. No seguinte mês de março, uma adjudicação de aproximadamente £45.000 foi feita aos proprietários do *George*, *Henry and Isabella*, *John* e *Cocquito*. Outros acordos seguiram-se em intervalos regulares. No fim de 1834 – oito anos depois de que os eventos tinham acontecido –, todas as reivindicações resultantes de apresamentos no Rio da Prata tinham sido resolvidas.

A lição do bloqueio brasileiro é bastante clara. Nenhum país pode impor um bloqueio sem ter o poder naval e a força política para impô-lo.

A Marinha brasileira era suficientemente forte para realizar a tarefa, porém o Império era muito frágil para resistir aos protestos.

O domínio da Marinha Imperial no Prata foi rompido não por ação militar da Argentina, mas sim por fraqueza política de seu próprio governo.

Porém a história também mostra a impossibilidade de mesmo uma grande potência conseguir o que quer, sem estar preparada para ir até o fim e usar a força.

Foi irônico o fato de que a França e os Estados Unidos – cuja oposição ao bloqueio do Rio da Prata tinha sido grandemente responsável pelo enfraquecimento do esforço de guerra do Brasil – terem sido os países que conseguiram um acordo sobre as presas de guerra rápido e liberal. Era mais notável ainda no caso dos Estados Unidos, considerando-se o apoio

estadunidense aos colegas republicanos na Argentina e a sarcástica hostilidade do povo e da imprensa à causa Imperial.

A Grã-Bretanha, por outro lado, tinha reconhecido o bloqueio e apoiava a monarquia brasileira, sendo muito responsável pelo término desta guerra com a Argentina. Todavia, na questão das presas a diplomacia britânica não conseguiu nada de perceptivo. Nenhuma pressão conseguia que o Imperador cedesse. Possivelmente ele achava que tinha sido forçado a

ceder demais. Os intragáveis Tratados de Comércio e do Tráfico de Escravos, já forçados a ele pelos britânicos, a natureza unilateral das demandas britânicas e a posição soberba de Lorde Ponsonby provaram ser demais. Dom Pedro tinha decidido tomar uma posição firme – e esta era ela. Uma ação militar contra um grande parceiro em comércio e um regime que favoreciam estava fora da questão.

E sem ação militar o governo britânico pouco podia fazer.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRA> / Bloqueio do Rio da Prata /; Guerra contra a Argentina;

REFERÊNCIAS

1. Woodbine Parish a Bidwell, 1º de dezembro de 1827, PRO, FO (Public Records Office, Foreign Office – Escritório de Arquivos Público, Ministério do Exterior) 354/8.
2. Chamberlain a Canning, nº 72, 15 de julho de 1826, PRO, FO 13/23.
3. Paranaguá a Lobo, 24 de dezembro de 1825, AN (Arquivo Nacional) Rio de Janeiro, XM 1206, e anexado a Gordon a Canning, nº 19, 21 de dezembro de 1827, PRO, FO 13/38.
4. Woodbine Parish a Canning, nº 5, 25 de janeiro de 1826, PRO, FO 6/11.
5. Lobo informou ao Capitão Sinclair, da *Doris*, que sua força bloqueadora consistia de 43 navios. Hood a Canning, 8 de janeiro de 1826, PRO, FO 51/2.
6. Raguet a Santo Amaro, 13 de dezembro de 1826, citado em Lawrence Hill “Diplomatic relations between the USA and Brazil” Duke University Press (1932), 45.
7. Woodbine Parish a Canning, nº 3, 14 de março de 1826, PRO, FO 6/11.
8. Hood a Canning, nº 12, 30 de junho de 1826, PRO, FO 51/3.
9. Correspondência Hood-Pinto Guedes, 28, 29 de maio de 1826, PRO, FO 51/3.
10. *Monarch, Jessey, William and Henry, Atlantic, Stag* (Grã-Bretanha), *Leonidas* (EUA), *Le Courier, Junon* (França), *Fortuna* (Dinamarca).
11. Gordon a Dudley, nº 19, 21 de setembro de 1827, PRO, FO 13/38. Embaixador de Gestas citado em L.A. Boiteux, “A Guerra da Cisplatina”, *Revista Marítima Brasileira* (Rio de Janeiro, 1958), LXXXVII, 334.
12. Woodbine Parish a Bidwell, 1º de dezembro de 1827, PRO, FO 354/8.
13. Paranaguá a Pinto Guedes, 29 de novembro de 1826, AN Rio de Janeiro, XM 678, anexado com Gordon a Canning, nº 14, 21 de fevereiro de 1827, PRO, FO 13/36.
14. Woodbine Parish a Planta, 6 de fevereiro de 1827, PRO, FO 6/20.

15. Woodbine Parish a Bidwell, 31 de julho e 31 de dezembro de 1827, PRO, FO 6/20. Ponsonby a Dudley, nº 13, 4 de Dezembro de 1827, PRO, FO 6/19.
16. Diogo de Brito a Pinto Guedes, 3 de dezembro de 1827, AN Rio de Janeiro, XM 678, citado em *Os nossos almirantes*, Imprensa Naval (Rio de Janeiro, 1917), Vol. 2, 31-2.
17. Diogo de Brito a Pinto Guedes, 17 de dezembro de 1827 e 16 de fevereiro de 1828, AN Rio de Janeiro, XM 678, *ibid*, 38-41.
18. Pinto Guedes a Hood, 19 de setembro de 1827, PRO, FO 51/3.
19. Gordon a Dudley, nº 19, 21 de setembro de 1827, PRO, FO 13/38.
20. *Utopia, Atlantic, William and Henry, Anne, George, Henry and Isabella, John, Stag* (Grã-Bretanha), *Courier, Junon, La Genie, Jules, La Belle Gabrielle* (França), *Ruth, Leonidas, Matilda* (EUA), *Fortuna* (Dinamarca) e *Anders* (Suécia).
21. Gordon a Canning, nº 21, 3 de abril de 1827, PRO, FO 13/37.
22. Gordon a Aracaty, 23 de maio de 1828, PRO, FO 13/47.
23. Gordon a Dudley, nº 2, 27 de julho de 1828, PRO, FO 13/47.
24. Dudley a Gordon, nº 16, 5 de abril de 1828, PRO, FO 13/46.
25. Gordon a Dudley, nº 6, 1 de agosto de 1828, PRO, FO 13/47.
26. Tudor a Clay, 28 de setembro de 1828, citado em Hill, *Diplomatic relations*, 60.
27. Aberdeen a Ponsonby, 10 de novembro de 1828, PRO, FO 13/59.
28. Ponsonby a Aberdeen, nº 9, 17 de janeiro de 1829, PRO, FO 13/60. O ressentimento brasileiro em relação às ameaças de retaliação foi tornado explícito no Relatório do Ministro do Exterior à Assembléia Legislativa, em maio de 1831.
29. Otway a Croker, nº 150, 4 de dezembro de 1828, PRO, Administration 1/31.
30. Aberdeen a Ponsonby, nº 15, 20 de junho 1829, PRO, FO 13/59.
31. Ponsonby a Aberdeen, nº 19, 26 de março de 1829, PRO, FO 13/60.
32. Hill, "Diplomatic relations", 63, e Relatório do Ministro do Exterior à Assembléia, maio de 1831.
33. Palmerston a Aston, 18 de abril de 1832, PRO, FO 13/91.
34. Decreto de 23 de outubro de 1832.
35. Aston/Ousley a Palmerston, nº 9, 65, 71 e 43, 3 de março, 22 de outubro, 4 de dezembro e 4 de maio de 1833, PRO, FO 13/92, 101 e 102.
36. Fox a Palmerston, nº 21, 20 de setembro de 1834 – com Relatório do Ministro do Exterior à Assembléia, abril de 1834 e anexos – PRO, FO 13/110.

BRIAN VALE foi funcionário do British Council servindo na América do Sul e Espanha.

É membro de longa data da Society for Nautical Research (editora da revista *Mariner's Mirror*).

Especializou-se na história anglo-sul-americana do começo do século XIX e escreveu vários livros e artigos sobre este assunto, inclusive para o *Mariner's Mirror* e para a *História Naval Brasileira*.

Foi condecorado pela Marinha brasileira pelo seu trabalho.

Publicou sobre a Guerra Cisplatina, em janeiro de 2000, *A war between englishmen: Brazil against Argentina on the River Plate 1823-30*. Recentemente lançou um livro sobre o Esquadrão Sul-Americano da Marinha Real durante a Guerra Cisplatina.



Biblioteca da Marinha, na rota das grandes navegações



Rua Mayrink Veiga, 28
Tel: (0XX-21) 2516-8784
2516-9654

Um mundo ainda desconhecido, mas marcado pela audácia de homens de espírito aventureiro. Antigas rotas marítimas, definidas pelas constelações, guiavam esses homens a mares distantes. Assim era no tempo da descoberta das Américas. Conheça mais sobre os mares dos grandes navegadores da História e viaje a uma época em que piratas e corsários cruzavam os oceanos.

A Biblioteca da Marinha, na Seção de Mapoteca, possui uma coleção de cartas náuticas dos séculos XVII e XVIII e, na Seção de Obras Raras, livros sobre diversos assuntos, especialmente científicos, além de uma coleção de álbuns e outras de roteiros de navegação, incluindo obras do século XVI.

Com um acervo de aproximadamente 110 mil volumes, a Biblioteca é especializada nas áreas de História Naval, História Geral e do Brasil, além de Cartografia.

Venha navegar pelos séculos. A Biblioteca da Marinha situa-se à Rua Mayrink Veiga, 28 – Centro e funciona de segunda a sexta-feira, das 8h às 16h45min.