

# ALMIRANTE LUIZ DA CUNHA MOREIRA, O VISCONDE DE CABO FRIO – Parte II

*A Armada Nacional e Imperial desempenharia papel  
fundamental na consolidação do Império*

CLAUDIO DA COSTA BRAGA\*  
Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>te</sup>)

---

## SUMÁRIO

A atuação do Ministério da Marinha para a formação da  
Esquadra brasileira e seu emprego bem-sucedido  
Lições aprendidas que podem ser aplicadas à Marinha do Brasil  
no século XXI  
Conclusão

### **A ATUAÇÃO DO MINISTÉRIO DA MARINHA PARA A FORMAÇÃO DA ESQUADRA BRASILEIRA E SEU EMPREGO BEM-SUCEDIDO**

Com a partida de D. João VI para Portugal, em 26 de abril de 1821, a pasta da Marinha e os serviços ficaram todos desorganizados. Os melhores meios

navais e os de maior relevância foram levados para Portugal. Dos que aqui ficaram, poucos estavam em condições operacionais, muito menos como navios de combate. Nos arsenais de Marinha, todo o maquinário foi retirado, e nada ficou de aproveitável, já que estavam muito precários e praticamente inoperantes. Os mestres das oficinas e os operários mais qualificados, com os melhores equipa-

---

\* Superintendente do Sistema de Comunicações da Marinha na Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha. Autor de vários livros, com destaque para: *A Guerra da Lagosta, O Último Baile do Império, 1910 – O fim da Chibata – Vítimas ou algozes?* e *Tamandaré nas Guerras da Independência e Cisplatina*. Titular da Cadeira 76 do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB).

mentos e materiais, enfim, o que havia de útil, foram embarcados nos navios que retornaram para Lisboa. Cunha Moreira receberia uma Marinha assim descrita por Brian Vale:

O arsenal mergulhado na ociosidade, os armazéns da Intendência, como resultado da corrupção e da negligência, abarrotados de material de qualidade inferior e que se deteriorava, e os navios apodreciam em seus ancoradouros por ausência de manutenção e desmobilizados.

Após 9 de janeiro de 1822, “Dia do Fico”, D. Pedro, príncipe regente, nomeia José Bonifácio de Andrada e Silva<sup>1</sup> como ministro e secretário de Estados dos Negócios do Reino e Estrangeiros, passando a tomar providências necessárias para formação e preparo de um Poder Naval, visando estabelecer uma Marinha de Guerra Nacional, compatível com o novo Brasil independente que se vislumbrava.

Logo de início, não podemos deixar de destacar a participação de Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta, futuro Marquês de Barbacena, na formação da primeira Armada Nacional e Imperial do Brasil.

Depois da decisão de D. Pedro de ficar no Brasil, Caldeira Brant, brasileiro, conservador e monarquista que era, achou de bom alvitre permanecer em Londres, onde poderia prestar ajuda ao governo estabelecido, com Bonifácio de ministro dos Negócios do Reino e Estrangeiros. E assim se processou, sendo, posteriormente, nomeado representante diplomático do Brasil em Londres.

Já em 4 de maio de 1822, Caldeira Brant, em carta a José Bonifácio, alertava-o da necessidade de estabelecer um núcleo da Marinha com o recrutamento de marinheiros estrangeiros, sugerindo americanos e ingleses. Caldeira Brant encontrava-se em Londres desde 1821, em caráter particular, para tratar da compra de navios a vapor que diminuíssem de dois meses (navio a vela) para até duas semanas o percurso Rio de Janeiro-Belém do Pará.

A necessidade de uma Armada respeitável, em condições de dissuadir qualquer intenção estrangeira de evitar a independência tão desejada pelos brasileiros, era tema recorrente nas correspondências entre Caldeira Brant e Bonifácio. De Londres, mantinha o governo do Rio informado de todos os preparativos militares em Portugal para fazer regressar a Lisboa o príncipe regente.

Em 5 de julho de 1822, de Londres, Caldeira Brant envia para José Bonifácio carta dizendo que um de seus contatos, o Capitão James Thompson<sup>2</sup>, oferecia duas fragatas armadas e com tripulação completa. Em 4 de outubro, recebe resposta de José Bonifácio para que efetuasse o contrato e comprasse mais navios, autorizando-o a levantar empréstimo ou emitir carta de crédito, que seriam honrados pelo Tesouro Brasileiro. Depreende-se que a formação de uma Marinha Nacional já era preocupação de Bonifácio, antes mesmo da formação do Império.

Por outro lado, o país passava por dificuldades financeiras expressivas. As dívidas do Brasil eram imensas, a começar com a falência do Banco do Brasil e a penúria em que D. João deixara o Brasil

1 Seu nome de batismo era José Antônio de Andrada e Silva, alterado para Bonifácio após a crisma, costume da época.

2 James Thompson foi comissionado capitão de fragata da Armada Nacional e Imperial do Brasil.

com o seu retorno a Portugal. O governo de Bonifácio pouco arrecadava, pelo fato de diversas províncias não enviarem recursos para o príncipe regente, por não o reconhecer, e remeterem o dinheiro direto para Lisboa.

Caldeira Brant, com seus contatos em Londres e sua magnífica visão empresarial e iniciativa, somados a seu patriotismo, dispenderia grandes esforços com o intuito de formar uma força naval que a grandeza do novo Brasil Império requeria. O país estava endividado e sem crédito internacional. Seria necessário um agente diplomático que inspirasse confiança aos grandes banqueiros, em especial os ingleses. Para o Brasil, também seria muito importante poder contar com pessoa influente, a fim de manter o governo ciente dos acontecimentos na Europa e em Portugal, em especial os preparativos militares do Reino. Sua presença era importante, pois poderia explicar ao governo britânico a justiça da causa brasileira. Eram momentos difíceis.

Com muito esforço, conseguiu várias entrevistas com o ministro das Relações Exteriores, George Canning, argumentando a importância do reconhecimento da independência do Brasil. Por outro lado, a Grã-Bretanha encontrava-se numa situação delicada, pois, apesar de ter grandes interesses comerciais com o Brasil, tinha com Portugal laços seculares de amizade e comércio.

Proclamada a independência, há uma reorganização dos ministérios. Na Mari-

nha, o Chefe de Esquadra Manuel Antônio Farinha, Conde de Souzel, é substituído pelo Capitão de Mar e Guerra Efetivo Luiz da Cunha Moreira, assumindo em 28 de outubro como ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, tornando-se, assim, o primeiro brasileiro nato a assumir a direção da Armada Nacional e Imperial.

Seriam momentos difíceis e de muita dedicação para estruturar uma organização que tanto contribuiria para a manutenção da integridade territorial do novo Império.

O país não estava em paz. A organização de uma Marinha Nacional com capaci-

dade de enfrentar as forças portuguesas na Bahia, no Maranhão, no Grão-Pará e na Cisplatina, que se recusavam a reconhecer e aceitar a independência do Brasil, viria a exigir de Cunha Moreira a aplicação de tudo o que aprendera em sua vida marinheira, sendo essa, com certeza, a mais es-

**A organização de uma Marinha Nacional com capacidade de enfrentar as forças portuguesas viria a exigir de Cunha Moreira a aplicação de tudo que aprendera em sua vida marinheira**

pinhosa de todas as tarefas que exercera.

Tudo tinha que ser feito para consolidar a independência do novo Império, integrar as províncias sob a direção do governo na Corte, no Rio de Janeiro, e expulsar as tropas portuguesas que se recusavam a aceitar a independência do Brasil, além de dissuadir e desestimular Portugal de uma reação militar e do envio de tropas para apoiar as províncias rebeldes. Era imprescindível, também, o estabelecimento de uma Marinha Mercante que interligasse comercialmente esse vasto “país-continente”.

Assim, nos primeiros momentos após o “Grito do Ipiranga”, José Bonifácio enviara correspondência aos nossos agentes diplomáticos: na Argentina, Antônio Manuel Correia da Câmara; em Londres, Felisberto Caldeira Brant; e em Paris, Domingo Borges de Barros, ex-colega de Bonifácio em Coimbra e deputado nas Cortes em Lisboa. A orientação era para que participassem aos respectivos países a independência do Brasil do Reino de Portugal e Algarves. Na mesma correspondência, solicitava que tratassem da contratação de oficiais e marinheiros para completar os claros abertos nos efetivos. O momento era propício pelo excesso de oferta de profissionais do mar, em decorrência do fim das guerras napoleônicas e do anseio de liberdade das colônias americanas do enfraquecido Reino da Espanha. O processo de contratação de marinheiros, oficiais e praças para a nova Armada será detalhado mais adiante.

Como mencionado, Bonifácio já vinha tratando com nosso representante na Inglaterra da formação de uma força naval para o Brasil.

Na ocasião, o Império disporia de poucos navios de combate e de transporte dos portugueses, que ficaram de posse da Armada Nacional e Imperial, como abaixo, e com o número de canhões que possuíam:

- Nau *Pedro I*<sup>3</sup> (74), navio que veio com a Família Real em 1807;
- três fragatas: *União* (52), *Real Carolina* (44) e *Thétis*<sup>4</sup> (30);
- duas corvetas: *Maria da Glória* (30) e *Liberal* (22);
- quatro brigues: *Real Pedro* (18), *Real* (10), *Independência ou Morte* (14) e *Leopoldina* (14);

– Escunas *Cossaka*, *Carolina*, *Catarina*, *Seis de Fevereiro*, *Maria Francisca*, *Maria Zeferina*, *Maria Teresa*, *Oriental*, *Isabela Maria*, *D. Álvaro de Castro*, *Luiz de Camões* e *Maria Isabel*; e

– duas canhoneiras: *Infante Dom Sebastião* e *Número 2*.

A maioria estava em mau estado de conservação, necessitando de expressivos reparos, e com muitas restrições operativas. A Força Naval portuguesa que aqui ficara e apoiava as províncias que mantinham fidelidade a Portugal era muito mais poderosa. Reduzir essa disparidade de poder naval seria a maior tarefa a enfrentar por Cunha Moreira na direção da Marinha Imperial.

No Arsenal de Marinha, no Rio de Janeiro, três navios encontravam-se em reparos e sendo reaparelhados: a Nau *Pedro I* (ex-*Martim de Freitas*), Fragata *Niterói* (ex-*Sucesso*) e o Brigue *Cacique* (ex-*Reino Unido*), logo incorporados à Marinha do Império. O brigue mercante *Maipu*<sup>5</sup> seria incorporado e armado como Brigue *Caboclo* (18 canhões); e o brigue inglês *Nightingale* como *Guarani*. Os brigues-escuna *Atlanta* e *Rio da Prata*, adquiridos pelo Brigadeiro Pierre Labatut e pelo Barão de Laguna, respectivamente, aqui chegaram em março de 1823.

Uma outra grande dificuldade seria tripular esses meios navais com oficiais e marinheiros com experiência e que fossem confiáveis à causa do Império. A oficialidade de brasileiros natos na Marinha Real portuguesa era muito pequena, pois a política oficial da Coroa portuguesa dificultava o ingresso de naturais do Brasil na Armada e no Exército lusitano, já que cabiam aos portugueses os postos disponibilizados.

3 Recuperada no Arsenal de Marinha da Corte. Ex-nau *Martim de Freitas*. O navio seria o capitânia de Lorde Cochrane.

4 A Fragata *Tétis* ficou por algum tempo imobilizada na Província Cisplatina.

5 Comprado de David Jewett pelo Imperador.

Desde que assumira a pasta da Marinha, Cunha Moreira passara a estabelecer um processo organizacional e administrativo que permitisse formar uma força naval em condições de enfrentamento aos portugueses que se opunham ao Império recém-formado. Decretos, portarias, normas e procedimentos começaram a ser expedidos a fim de tornar eficiente e eficaz a administração naval, além de criar incentivos e estimular o recrutamento. Instruções a respeito de inspeções navais, compras e abastecimento de gêneros para os navios foram promulgadas. As partes remuneratória e de pensões devidas foram regulamentadas, não sendo desprezadas, tendo sido realizado o reajuste salarial de todos os mestres, carpinteiros, calafates e demais operários navais. Oficiais, marinheiros e grumetes também tiveram sua estrutura remuneratória estabelecida.

Aos poucos foram sendo reativados os arsenais de Marinha e construídos e comprados novos meios navais. Consta que D. Pedro chegava a visitar os arsenais até durante a madrugada, em uma ansiedade intensa em ver atendidas as necessidades navais do Império que proclamara. Os estaleiros trabalharam “a todo vapor”, reparando e construindo os meios navais, a fim de deixar a Esquadra em sua maior operacionalidade. Seis meses após a independência, a Marinha já dispunha de uma nau, quatro fragatas, três corvetas, nove brigues e brigues-escunas, 12 escunas e 20 canhoneiras e transportes.

Não podemos deixar de destacar a ativa participação da Representação Diplomática do Brasil em Londres, na formação da nova Armada Nacional e Imperial, pelas eficientes ações, nesse primeiro momento, na compra de navios, munição, pólvora, armamento (canhões e armas de fogo), cabos, cordame, velames e material de

marinharia, somadas à contratação de marinheiros e oficiais para os navios da nova Armada do Brasil.

Imaginava-se inicialmente o recrutamento de 600 marinheiros e 12 oficiais. Em carta (secreta) de Caldeira Brant para José Bonifácio, datada de 7 de novembro de 1822, aquele alertava quanto ao custo de tais contratações.

Estas eram muito dispendiosas e desgastantes, apesar de haver grande disponibilidade na Inglaterra, tanto de material como de pessoal, em especial pelo fim das guerras napoleônicas. Em 1813, já nos últimos anos da guerra, a Marinha Real britânica possuía 713 navios no mar com 4.920 oficiais na ativa e 140 mil marinheiros. Em 1820, eram apenas 134 navios com 600 oficiais e 5.600 marinheiros.

Para a quantidade de profissionais do mar desempregados, a oferta do Brasil era atraente, não em termos de salário, pois eram oferecidos dois terços do que pagava a Royal Navy, mas em termos de trabalho e vantagens adicionais que lhes seriam devidas. Em decorrência de restrições das leis britânicas na contratação de homens do mar, para participarem de guerras onde a Grã-Bretanha estivesse neutra, todo o processo foi feito com muito sigilo e caracterizado como “emigração de colonos para exercerem trabalhos agrícolas”. Tudo foi realizado com muito êxito e, no final de janeiro de 1823, já haviam partido dois navios com os “agricultores” recrutados. As contratações de material, pessoal e navios foram se sucedendo. Um total de 450 homens foram contratados.

Em 5 de dezembro de 1822, logo nos primeiros dias na direção da Marinha, Cunha Moreira determinou que cada oficial, de tenente a capitão de mar e guerra, assinasse declaração indicando se desejaria permanecer na Marinha Nacional e Imperial ou regressar a Portugal. A maioria,

96 oficiais<sup>6</sup>, optou em ficar e servir à causa do Império, em decorrência dos vínculos que já possuíam com o Brasil. Apesar da adesão considerável dos oficiais navais portugueses, ainda faltavam oficiais de baixa patente, os tenentes.

Entretanto a lealdade dos militares adesistas portugueses ainda gerava dúvidas na hora do confronto no mar contra seus compatriotas, considerando o governo ser de boa política não os empregar em ações contra os seus nacionais. O assunto precisava ser resolvido, pois já se estava delineando o inevitável confronto entre a força naval portuguesa, que se recusava a aderir ao Império, somado a navios vindos de Portugal como reforço, contra navios do novo Império. O governo já estava recorrendo à contratação de marinheiros e oficiais estrangeiros. Mesmo assim, portugueses adesistas foram empregados e provocaram muitos desconfortos, como veremos adiante.

O empenho do governo Bonifácio e de Cunha Moreira para estabelecer e incrementar uma força naval digna e de respeito foi intenso. Apesar das dificuldades financeiras, as ações na Inglaterra estavam obtendo sucesso, contrariamente do que se passava na França, que não obtinha solução favorável.

O novo Império, sem recursos financeiros para atender às suas necessidades, foi obrigado, em 11 de dezembro de 1822, a promulgar um decreto confiscando as mercadorias, embarcações e propriedades dos portugueses. Outro decreto, de 30 de dezembro, elevava para 24% as impor-

tações vindas de Portugal e autorizava o corso contra os navios portugueses.

Em 24 de janeiro de 1823, Martim Francisco, irmão de José Bonifácio, como ministro da Fazenda, lança uma subscrição<sup>7</sup> popular voluntária, nacional e mensal, com a finalidade de comprar os navios de guerra que a Marinha Imperial tanto precisava. Foi um plano bem-sucedido e aceito pelos brasileiros. Todos desejavam ver seus nomes publicados no *Diário do Governo*, numa demonstração de grande patriotismo. O Imperador e a Imperatriz Leopoldina foram os primeiros na subscrição, além de, com dinheiro próprio, adquirirem dois navios completos, os brigues *Caboclo*<sup>8</sup> e *Guarani*.

Em 28 de janeiro de 1823, partiu do Rio de Janeiro, com destino à Bahia, uma força naval, sob o comando do Capitão de Mar e Guerra David Jewett<sup>9</sup>, levando material bélico e 700 soldados do Batalhão do Imperador, sob o comando do Coronel José Joaquim de Lima e Silva. A força naval era constituída das fragatas *Piranga* e *Real Carolina*, esta sob o comando do Capitão de Fragata Manoel Gonçalves Luís da Cunha; das corvetas *Liberal*, comando do Capitão-Tenente Antônio Salema Freire Garção e *Maria da Glória*, comando do Capitão-Tenente Theodoro de Beaurepaire; do Brigue *Real Pedro*, comando do Segundo-Tenente Justino Xavier de Castro; e da Escuna *Leopoldina*, comando do Segundo-Tenente Camilo Caetano dos Reis. Esses eram os navios disponíveis na ocasião.

6 Apenas 27 optaram por regressar a Portugal.

7 Elaborada pelo ministro da Fazenda, Martim Francisco Ribeiro de Andrada, irmão de José Bonifácio, e conduzida e coordenada por Cunha Moreira.

8 Adquirido por D. Pedro de David Jewett (oficial norte-americano), ex-*Maipu*; e o brigue inglês *Nightingale*, como *Guarani*.

9 David Jewett, oficial americano, com passagens por Buenos Aires, proprietário do *Maipu*, comissionado como capitão de mar e guerra em 6 de outubro de 1822.

***A contratação de Lorde Thomas (John) Cochrane<sup>10</sup> e de marinheiros no exterior e no Brasil***

Várias biografias de Lorde Cochrane o definem como: homem de caráter, excelente marinheiro, bom planejador, inteligente, audaz, corajoso e aventureiro. Mas mercenário ganancioso e interessado em grandes somas de dinheiro era de concordância de todos. Era conhecido por “Le Loup de mer”, como Napoleão Bonaparte o chamava, e “El Diablo”, ao lutar pela liberdade do Peru e do Chile. Detentor de grandes qualidades e defeitos, como todo ser humano, foi marinheiro valente e heroico nas batalhas pela liberdade e não escondia sua ganância por fama e dinheiro. Foi considerado desertor pelo Império do Brasil.

Logo após a independência, o governo se viu diante de importante decisão: definir a quem seria confiado o Comando em Chefe da Esquadra que se pretendia formar. Era opinião comum que deveria ser um marinheiro devidamente reconhecido internacionalmente e que sua reputação fosse capaz de quebrar o ânimo de luta dos portugueses. Muito poucos eram os oficiais de alta patente naturais do Brasil. Dois almirantes assistas, Rodrigo Pinto Guedes e Rodrigo José Ferreira Lobo, eram portugueses e chegaram a ser cogitados, com alguma relutância. Entretanto eram idosos e não muito aceitos pela oficialidade devido às suas atuações brutais contra brasileiros em outras ocasiões.

Já havia algum tempo vinha se pensando em Lorde Cochrane, que se encontrava a serviço da luta pela independência do Chile e do Peru.

Após várias operações bem-sucedidas e consolidada a independência desses países, Cochrane se indispôs com o General San Martin.

Como já mencionado anteriormente, em 13 de setembro, Bonifácio encaminhou correspondência ao nosso representante em Buenos Aires, Antônio Manuel Correia da Câmara, com instruções para convidar Lorde Cochrane a assumir o Comando em Chefe da Esquadra.

Dando continuidade a esse processo, em 4 de novembro de 1822, Cochrane recebe carta de nosso representante em Buenos Aires. O teor do convite<sup>11</sup> era:

Milord,

O Brasil, potência da primeira ordem, tornou-se um novo Império, uma Nação independente sob o legítimo herdeiro da monarquia, Pedro o Grande, seu augusto defensor.

É por sua ordem – é da sua parte, e em virtude dos despachos ministeriais, que acabo de receber de Sua Excelência, o Sr José Bonifácio D’Andrada e Silva, Ministro do Interior e das Relações Exteriores do Brasil, em data de 13 de setembro último – que tenho a honra de lhe dirigir esta nota; em a qual Vossa Graça é convidado por – e da parte do Governo do Brasil – a aceitar o serviço da Nação brasileira; onde sou devidamente autorizado a lhe assegurar categoria e graduação de nenhuma sorte inferior àquela que tem na República.

Abandone-se, Milord, ao reconhecimento brasileiro; à munificência do Príncipe; à probidade sem mancha do Governo atual; far-lhe-ão justiça; não se rebaixará de um só ponto a alta conside-

<sup>10</sup> Para a época, não chegara a ser definido como “mercenário”.

<sup>11</sup> Tradução oficial do texto original.

ração – Categoria – graduação – caráter – e vantagens que lhe são devidas.

(assinado) Antônio Manuel Coreia da Câmara

Cônsul do Império do Brasil, em Buenos Aires.

4 de novembro de 1822.

Existe uma segunda carta<sup>12</sup>, já publicada em outros trabalhos, com o texto:

Venha meu Lorde. A Honra o convida, a Glória o chama. Um generoso Príncipe e toda uma nação o esperam. Venha, Hércules redivivo, e com seus nobres esforços, ajude a dominar a Hidra de cem cabeças de um terrível Despotismo. O Ocidente da América está salvo pela virtude de seu Braço (...). Venha já e proporcione às nossas Armas Navais a maravilhosa ordem e a incomparável disciplina da Poderosa Albion...

Em carta de 30 de novembro, Cochrane responderia a Correia da Câmara:

Hoje entreguei minha renúncia ao Governo do Chile e, tanto eu saiba, nenhum retardamento material será necessário impedindo que eu siga para o Rio de Janeiro... ficando entendido que me considero livre de declinar ou aceitar o oferecimento que... me é feito por Sua Majestade.

Devido às grandes vantagens que lhe estavam sendo oferecidas e à situação conflitante que vivia no Chile, em 13 de janeiro de 1823, Cochrane, acompanhado de diversos oficiais, entre eles Bartholomew Hayden, Thomaz Sackville

Crosbie, John Pascoe Grenfell, James Shepheard e Steven Clewley, e outros marinheiros, em navio fretado por ele próprio, o Brigue *Colonel Allen*, partiu de Valparaíso, chegando ao Rio de Janeiro em 13 de março. A entrada na Baía da Guanabara, pela manhã, aconteceu sob chuva torrencial.

Outros oficiais foram contratados para ajudar a Marinha Imperial na luta pela independência. Dentre eles destacamos: David Jewett, George Manson<sup>13</sup>, William Eyre, William Parker, Vincent George Crofton, Francis Clare, Samuel Chester, Richard Phibbs, James Nicoll e Benjamin Kelmare. Mais tarde, por intermédio de James Norton, oficial inglês comissionado capitão de fragata, foram contratados: George Clarence, Charles Mosselyn, John Rogers Cleddon, Samuel Gillet, Raphael Wright, George Broom, George Cowan, Ambrose Challes, Charles Watson, William James Inglis e Duncan Macreights. Depois Mateus Welsh, John Rogers Molloy e Gore Whitlock Ousley

John Taylor foi o único que ocorreu, em 9 de janeiro de 1823, à causa do Império por livre e espontânea vontade, pois estava no Rio de Janeiro aguardando sua transferência para Salvador, onde assumiria a imediatice do HMS *Doris*.

Por ter sido considerado desertor, por pressão do Almirantado da Royal Navy, foi condenado a seis meses de prisão na Ilha das Cobras.

Durante as ações da força naval nas guerras da independência, observaremos a problemática que foi a manutenção de marinheiros portugueses nas tripulações dos navios e a decisão acertada com a contratação de profissionais do mar de outras nacionalidades.

12 *Annaes do Itamarati*, Ministério das Relações Exteriores, Rio de Janeiro, 1937, vol. 2, p. 99.

13 George Manson e William Eyre eram ingleses e muito jovens, sendo contratados como segundo-tenentes.

Por outro lado, o governo também não tinha muitas outras opções para a contratação devido à penúria financeira em que se encontrava o Tesouro Nacional e à falta, no país, de profissionais do mar, aliada à necessidade de se evitar desfalcas as tripulações dos mercantes nacionais para não afetar ainda mais nosso comércio exterior. Por oportuno, os marinheiros portugueses empregados haviam expressado, por livre e espontânea vontade, aqui permanecer e aderir ao novo Império.

O efetivo de marinheiros e graduados brasileiros para guarnecer os navios imperiais era muito precário, tanto em número quanto em qualificação. Apesar de tantos esforços para o recrutamento, poucos tinham conhecimento das lides marinheiras. A maioria dos voluntários era de vagabundos perambulantes pela cidade e outros bêbados (ou embebedados propositalmente nas tabernas e levados para bordo). Cinquenta presos tiveram suas penas perdoadas e foram embarcados nos navios.

Os recrutadores começaram a frequentar as tabernas, agarrando marinheiros de qualquer nacionalidade com emprego de força. A pronta ação dos cônsules estrangeiros no Rio obteve a libertação da maioria de seus nacionais, mas alguns desses não tiveram igual sorte, e vários até mesmo cederam ao oferecimento de promessa de aumento do soldo, para que desertassem de seus navios e ingressassem na Marinha Nacional e Imperial.

Em 27 de fevereiro de 1823, Decreto Imperial autorizou que os escravos fossem embarcados como marinheiros.

A falta de marinheiros nacionais ainda persistia. A solução de se efetuar o recrutamento de profissionais no exterior, apesar de mais demorada, fora acertada e já estava em processamento. Só que os contratados na Europa não chegavam, assim como Lorde Cochrane e seu pessoal, aumentando a ansiedade no governo. Esta foi amainada após a chegada da notícia de que Cochrane estava a caminho, e com isso o entusiasmo se alastrou pela cidade. No Rio de Janeiro, o cônsul britânico Henry Chamberlain se pronunciaria “não haver dúvida de que o talento e o espírito de iniciativa de Lord Cochrane significavam uma incalculável vantagem para a Marinha brasileira nessa

difícil conjuntura. Seu nome, por si só, constituía poderosíssima força”.

Em 12 de março de 1823, com o regresso da força naval da Bahia, sob o comando de David Jewett, a Marinha Imperial começava a tomar “forma”.

### **O efetivo de marinheiros e graduados brasileiros para guarnecer os navios imperiais era muito precário, tanto em número quanto em qualificação**

Navios disponíveis:

– Nau *Pedro I* – comando do Capitão de Fragata Thomas Sackville Crosbie, que ostentaria o pavilhão de Cochrane e a Bandeira Imperial;

– Fragata *Real Carolina* – comando do Capitão de Fragata James Thompson, tendo o Capitão-Tenente Benjamin Kelmare como seu imediato;

– Fragata *Niterói* – comando do Capitão de Fragata John Taylor;

– Fragata *Piranga* – comando do Capitão de Mar e Guerra David Jewett;

– Corveta *Maria da Glória* – comando do Capitão-Tenente Theodoro de Beau-repaire;

– Corveta *Liberal* – comando do Capitão-Tenente Antônio Salema Freire Garção;

– Brigue *Real Pedro* – comando do Segundo-Tenente José Guimarães Rodrigues de Sousa e, depois, Justino Xavier de Castro;

– Brigue *Guarani* – comando do Capitão-Tenente Antônio Joaquim do Couto;

– Brigue-escuna *Leopoldina* – comando do Capitão-Tenente Francisco Rebelo da Gama;

– Brulote *Lúisa* – comando do Primeiro-Tenente Francisco Bibiano de Castro; e

– Brulote *Catarina* – comando do Segundo-Tenente Augusto Venceslau da Silva Lisboa.

A Fragata *Thétis* encontrava-se imobilizada em Montevidéu; a Corveta *Maceió*, em construção na Província de Alagoas, ficaria pronta em outubro de 1823; os brigues *Cacique* (ex-*Reino Unido*) e *Caboclo* (ex-*Maipu*), em final de aprestamento; brigues-escunas *Imperial*, no Rio de Janeiro, *Independência ou Morte*, em Recife, e *Atlanta* e *Rio da Prata*<sup>14</sup>.

No Rio da Prata e no Rio Uruguai, estavam as escunas *D. Álvaro de Castro*, *Luis de Camões*, *Cossaka*, *Seis de Fevereiro*, *Isabela Maria*, *Maria Isabel* e *Oriental*. Em outros portos: *Carlota*, *Catarina*, *Maria da Glória*, *Maria Zeferina* e *Maria Francisca*.

Canhoneiras, transportes e brulotes somavam o total de 20 embarcações.

Em 13 de março, adentra a Baía da Guanabara o Brigue *Colonel Allen*, trazendo Cochrane e seus oficiais, vindos de Valparaíso, no Chile.

O comandante da *Liberal*, Capitão-Tenente Antônio Salema Freire Garção, e o Capitão de Fragata John Taylor, comandante da *Niterói*, dirigiram-se

imediatamente a bordo para receber Lorde Cochrane e dar-lhe as boas-vindas.

Cunha Moreira, além de competente, era um homem de sorte, e esta lhe prestigiou quando, em 18 de março, chega de Londres o Navio *Lapwing*, com marinheiros e oficiais. Alguns dias mais, adentra a Baía da Guanabara o *Lindsays*, num somatório de mais de 170 homens, havia muito esperados e que acrescentariam uma respeitável força de trabalho para os navios da Armada Nacional e Imperial.

Logo, os marinheiros, após passarem por uma inspeção sanitária e de saúde, foram redistribuídos pelos navios. O capitânia, Nau *Pedro I*, recebeu 80 deles, a *Piranga* 33 e a *Niterói* 24. Os 33 restantes foram distribuídos pela *Real Carolina* e os navios menores. Depois de serem registrados e receberem seus soldos, os marujos foram autorizados a baixar terra, após seis semanas no mar, para felicidade de todos, dos marujos logicamente, dos donos das tabernas e das moçoilas do cais. Não demorou muito para que a maioria estivesse devidamente embriagada, cumprindo uma tradição dos homens do mar, em especial os britânicos. “Reza a lenda” que, quando a notícia chegou aos ouvidos da Imperatriz Leopoldina, ela foi demasiadamente condescendente, tendo exclamado após uma fogaosa risada: “Oh, é o costume do Norte, de onde vêm homens bravos. Os marinheiros estão sob minha proteção. Coloco sobre eles o meu manto!”.

Com certeza estava envolvida com a felicidade da chegada de tão expressivo reforço para a Força Naval.

Os demais oficiais assim foram distribuídos: os primeiros-tenentes Chester e Clare foram para a Fragata *Niterói*. Richard Phibbs foi julgado fisicamente incapaz pelos médicos, sendo substituído por James Nicoll, oficial do *Lapwing*, que

14 *Atlanta* comprada pelo Brigadeiro Pierre Labatut; e *Rio da Prata* comprada pelo Barão de Laguna.

foi destacado para a *Piranga* no posto de primeiro-tenente. William Parker, um dos pilotos do *Lindsays*, também se apresentou como voluntário, sendo designado para servir na *Pedro I* como aspirante.

No dia seguinte a sua chegada, Cochrane e seu capitão de bandeira, Thomas Sackville Crosbie, foram conduzidos à residência de José Bonifácio para uma reunião com ele e a presença do Imperador. A conversação foi cordial, e Cochrane regressou ao seu navio muito satisfeito com a recepção que tivera. Mais tarde, em seus apontamentos, assim descreveria o encontro<sup>15</sup>:

No dia seguinte [a sua chegada], depois de uma profusão de cumprimentos sobre minha reputação profissional, e de inteira concorrência no convite a mim dirigido pelo cônsul em Buenos Aires, convite para que disse haver ele empregado sua influência para com o Imperador, determinou-me de comunicar pessoalmente com ele todas as matérias de importância, sendo o ministro da Marinha meramente nomeado para expedir os negócios de segunda ordem.

Em 15 de março, o governo baixou ordem proibindo a saída de qualquer embarcação da Baía da Guanabara, para que não houvesse o vazamento da informação da chegada de Lorde Cochrane.

Na manhã desse mesmo dia, bem cedo, Cochrane acompanhou o Imperador numa visita de inspeção, a fim de conhecer os meios navais que lhe estariam disponíveis, em que situação operacional se encontravam e os recursos dos arsenais de Marinha para construção e reparo dos navios.

Nessa época, Cunha Moreira, com muito esforço, já conseguira estabelecer

uma estrutura administrativa, a mais eficiente possível, incrementando a capacidade dos estaleiros navais para efetuarem reparos e construção de navios, a fim de dispor de uma Força Naval com meios em condições para o combate.

No primeiro momento, Cochrane ficou muito bem impressionado com as condições dos navios. A Nau *Pedro I* atraiu-lhe a atenção de modo especial: havia sido inteiramente reaparelhada e continha todos os requisitos de um navio capitânia, entre eles um grande camarote, revestido de madeira e marroquim verde.

A Fragata *Piranga* era moderna, de bom tamanho, com canhões de 24 libras em seu convés principal.

A Corveta *Maria da Glória*, com seus canhões de 24 libras, de construção norte-americana e projetada para alta velocidade, podia descarregar uma devastadora bordada a curta distância.

Estes e outros navios da Esquadra estavam quase prontos para entrar em ação, sendo abastecidos para três meses. Entretanto não agradaria a Cochrane a postura pouco disciplinada dos marinheiros e suas poucas qualificações. Foi-lhe explicada a dificuldade de se encontrarem homens experimentados nas lides marinheiras no Brasil, e os que estavam a bordo com essa qualificação eram insuficientes, além de serem portugueses natos, compatriotas do inimigo.

Realçou à Cochrane a fala do Imperador aos marinheiros, quando definia o inimigo como sendo “as forças parlamentares portuguesas – a Corte”, e não o rei ou a nação portuguesa.

Na segunda-feira, 17 de março, Cochrane foi recebido por Cunha Moreira, quando ficou acertado que serviria ao

15 Há uma controvérsia se o primeiro encontro aconteceu na tarde do mesmo dia da chegada ou se no dia seguinte.

Brasil até o reconhecimento de sua independência por Portugal.

No processo de sua contratação, ocorreram alguns incômodos que Cunha Moreira teve que contornar com o apoio de José Bonifácio e de D. Pedro.

Lorde Cochrane, em sua “Narrativa de Serviços no Liberta-se o Brasil da Dominação Portuguesa”, não se mostra muito simpático ao titular da pasta da Marinha, pois queixa-se de haver Cunha Moreira procurado negociar um valor mais baixo para os serviços que ele, Cochrane, viera para executar, “se pudessem obter por preço mais baixo possível”, oferecendo-lhe soldo de um almirante português “notoriamente o pior soldo do mundo”; desejar colocá-lo na escala em posto subalterno aos medalhões adesistas, Pinto Guedes e Rodrigo Lobo, e com pouca consideração, enviando-lhe sua patente lavrada em “folha de papel ordinário de cartas”.

Em seus alfarrábios, ele observa: “A pior sorte de economia, a falsa economia evidentemente se havia estabelecido na administração naval brasileira”. Logicamente, naquele momento, caberia a Cunha Moreira procurar uma forma menos custosa para o Império quanto aos serviços que seriam executados por Lorde Cochrane e seus oficiais.

O referido Almirante, ao visitar as unidades da esquadra, dizia:

algumas das quais me agradaram muito, como prova demonstrativa dos esforços que em pouco tempo se deviam ter feito para apresentá-las em tão recomendável condição. Grande cuidado se via bem haver-se posto em preparar a Pedro I... achei, portanto, razão de ficar satisfeito com a minha provável capitânea.

Louvava ainda

os “esforços da administração para pôr a sua Marinha em posição que lhe dava honra quanto aos vasos...” Não dizia o mesmo quanto às guarnições, compostas da “pior classe de portugueses... cuja fidelidade à causa nacional era duvidosa” e “com quem a porção brasileira da gente mostra evidente repugnância de misturar-se...”.

Como se pode constatar nesses escritos deixados por Cochrane, Cunha Moreira e sua equipe efetivamente desenvolveram um esforço “hercúleo” para se estabelecer uma Marinha respeitável, tendo ela sido reconhecida pelo próprio Cochrane. Também, é bem clara e de fácil entendimento a observação quanto aos marinheiros, pois, como já descrito anteriormente, o recrutamento dos nacionais era realizado em presídios e em locais de mais baixo nível social da época.

No que se refere à patente, foi-lhe oferecido a mais elevada da Marinha Imperial na época, a de Almirante. Para surpresa de Cunha Moreira, Cochrane categoricamente recusou tal patente, demonstrando que tal recusa se devia a considerações financeiras, pois sabia que um almirante português ou brasileiro recebia apenas 400 mil réis por mês, muito abaixo de um almirante britânico, e era menos da metade do que recebera quando a serviço do Chile. Cochrane declarou, sem rodeios, que o convite que o trouxera ao Brasil garantiria pelo menos as mesmas condições financeiras que recebera no Chile, deixando bem claro que não serviria por menos. Cunha Moreira respondeu-lhe que o Império naturalmente honraria seus compromissos e concordou com as condições de Cochrane. Ficou também decidido que os oficiais vindos do Chile, em companhia do almirante, seriam integrados à Marinha Imperial e designados: Thomas Sackville Crosbie, capitão de

fragata, comandante da Nau *Pedro I*; John Pascoe Grenfell, James Shepherd e Steven Clewley, no posto de primeiros-tenentes. Resumindo, os vencimentos de Cochrane seriam três vezes mais do que qualquer almirante brasileiro e L\$500 libras a mais do que o Primeiro Lorde do Almirantado.

Cochrane também questionou quanto a sua autoridade. Nesse momento foi-lhe explicado que, como almirante, comandante em Chefe da Esquadra, teria o comando tático supremo da força naval, apesar de ser o terceiro na hierarquia, sendo que os outros dois almirantes se encontravam afastados da Marinha, pois Rodrigo Pinto Guedes estava ocupando importante cargo administrativo no Supremo Conselho Militar, e Rodrigo Lobo, Barão de Bagé, contava mais de 80 anos e estava reformado há muito tempo. Contudo, Cochrane mostrou-se inflexível. Declarou que só prestaria serviços à Armada Nacional e Imperial se lhe fosse atribuída, inequivocamente, a suprema autoridade.

Como essa decisão transcendia a do secretário de Estado dos Negócios da Marinha, foi então convocado o Conselho de Estado para que o problema fosse resolvido. Era, porém, premente a necessidade do Brasil, e o Governo concordou afinal com a solicitação de Cochrane e criou um posto único, e um soldo também sem paralelo, de Primeiro-Almirante<sup>16</sup>. A notícia dessa decisão foi transmitida a Cochrane pelo próprio José Bonifácio. Em seguida, receberia a seguinte Carta de Cunha Moreira:

Manda Sua Majestade Imperial,  
pela Secretaria de Estado dos Negócios  
da Marinha, que o Almirante da Arma-

da Nacional e Imperial Lorde Cochrane tome o Comando em Chefe da Esquadra que se acha neste porto, composta da Nau *Pedro I*, fragatas *União*, *Niterói* e *Carolina*; das corvetas *Maria da Glória* e *Liberal*; bergantins *Guarany* e *Real (Pedro)*; e da escuna *Leopoldina*, içando a sua insígnia a bordo daquela nau, e ficando à disposição do mesmo Almirante escolher, dos navios acima ditos, todos aqueles que quiser levar debaixo das suas ordens na próxima expedição que tem a seguir.

Palácio do Rio de Janeiro, em 19 de março de 1823.<sup>17</sup>

Satisfeitas suas condições, às 4 horas da tarde do dia 21 de março de 1823, em meio às salvas dos canhões, Cochrane hasteou seu pavilhão de Primeiro-Almirante da Armada Nacional e Imperial do Brasil, na Nau *Pedro I*.

Em 26 de março, Cunha Moreira entregaria o seguinte documento a Lorde Cochrane:

Sendo bem notório o valor, inteligência, atividade, e mais partes que concorrem no Almirante Lorde Cochrane, que tanto se tem distinguido nos diferentes serviços, de que tem sido encarregado, dando provas da maior bravura e intrepidez; e atendendo quanto será vantajoso para este Império aproveitar o reconhecido préstimo de um oficial tão benemérito: Hei por bem conferir-lhe a patente de Primeiro-Almirante da Armada Nacional e Imperial, vencendo de soldo anualmente de 11:521\$00, tanto em terra como no mar, e mais de come-

16 Primeiro-Almirante era um novo posto criado. O “Primeiro” não significa numeral ordinal.

17 Tradução do livro *Narrativa de Serviços no Liberta-se o Brasil da Dominação Portuguesa*, Ed. Senado Federal, Vol.16.

dorias estando embarcado 5:760\$00, que são os mesmos vencimentos que tinha no Chile; não devendo porém considerar-se Almirante algum da Armada com direito a ter acesso a este Posto de Primeiro Almirante, que sou servido criar unicamente nesta ocasião pelos expêndidos motivos, e particular consideração, que merece o mencionado Almirante Lorde Cochrane. O Conselho Supremo Militar o tenha assim entendido, e o faça executar com os despachos necessários.<sup>17</sup>

Documento rubricado pelo Imperador em 21 de março e assinado por Cunha Moreira em 26 de março de 1823.

### ***A Força Naval da Armada Nacional e Imperial sob o comando de Lorde Thomas Cochrane***

No dia 29 de março de 1823, o litoral da Província da Bahia foi formalmente declarado em estado de bloqueio.

Em 30 de março, Cochrane recebeu suas instruções, assinadas por Luiz da Cunha Moreira:

Manda Sua Majestade, pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, que o Primeiro Almirante Lorde Cochrane, Comandante em Chefe da Esquadra, se faça amanhã à vela deste porto, levando debaixo das suas ordens os navios da Esquadra que quiser, e vá demandar a Bahia, pondo aquele Porto em rigoroso bloqueio, destruindo ou tomando todas as forças Portuguesas que encontrar, e fazendo todos os danos possíveis aos inimigos deste Império, ficando finalmente à disposição do mesmo Primeiro Almirante

obrar como for conveniente contra as forças inimigas da Causa do Brasil e entendendo-se para esse fim, com o General Labatut, Comandante do Exército do Recôncavo, prestando-se com a força que leva à sua disposição para o bom êxito da Comissão e Glória das Armas Nacionais e Imperiais.<sup>17</sup>

As ações militares tomadas por D. Pedro I para a consolidação da integridade territorial e política do novo Império, em especial nas províncias da Bahia, Maranhão, Grão-Pará e Cisplatina, ficariam denominadas na história do Brasil como “As Guerras da Independência”.

Em 1º de abril de 1823<sup>18</sup>, a Força Naval partia rumo à Bahia. O dia amanheceu cinzento e nublado, com a Esquadra pronta para fazer-se ao mar com a primeira preamar. Inicialmente com a *Pedro I* (capitânia), sob o comando de Crosbie; *Piranga*, de David Jewett; *Maria da Glória*, de Beaurepaire; e *Liberal*, do Garção. Os demais navios suspenderiam depois, pois necessitavam ainda de pequenos reparos.

Desde às 4 da manhã já se observavam movimentos no aprestamento dos navios. Consta que Thomas Cochrane embarcou na *Pedro I* às 5h30 e que, às 6h30, o Imperador e a Imperatriz vieram se despedir do Primeiro-Almirante e da Força Naval, só desembarcando para a Galeota *Imperial* já fora da barra. Às 7h30, foi hasteado o sinal de suspender, e os navios começaram a se movimentar saindo da barra, na frente a Nau *Pedro I*, ostentando o pavilhão de Cochrane e a Bandeira Imperial, seguida pela Fragata *Piranga* e pelas duas corvetas, *Maria da Glória* e *Liberal*. O matalote de ré era o menor navio de todos, o Brigue-Escuna *Real Pedro*. O Brigue *Guarani*, não con-

<sup>18</sup> Cochrane, em seu livro *Narrativa de Serviços...*, diz que suspendeu em 3 de abril.

seguindo prontificar os seus reparos, não pôde suspender.

Em torno das 9 horas, com a Nau *Pedro I* já bem fora da barra, o Imperador, a Imperatriz e comitiva transferiram-se para a Galeota *Imperial*, a fim de regressar ao porto.

O Imperador permaneceu de pé, à popa da embarcação, respondendo afavelmente às aclamações da tripulação de cada navio que por ele passava.

No dia seguinte, com todos os navios reunidos, Cochrane determinou o fundeio ao largo da Ilha de Maricá e ficou aguardando o Brigue *Guarani* e os primeiros-tenentes James Shepherd e John Pascoe Grenfell, que não puderam suspender por questões burocráticas não resolvidas.

Este fundeio em Maricá foi muito útil para que Cochrane pudesse dar as orientações necessárias para todos os comandantes e arrumar e preparar os navios, tendo em vista a correria que foram os últimos dias antes do sus-

pender. Os navios estavam sujos, mal arrumados, com os conveses abarrotados de material de todo tipo. Era necessário recuperar a bebedeira dos marinheiros ingleses e começar a adestrar os brasileiros que tinham muito pouca experiência. A permanência ao largo de Maricá proporcionou boa oportunidade para eliminar esse estado de confusão.

Assim descreveria Cochrane esse momento em Maricá: “Fora cumprida a indispensável obrigação de distribuir os homens em seus postos e alojamentos, os marinheiros ingleses haviam-se tornado sóbrios, e as coisas a bordo caminhavam bem”.

Com a chegada do Brigue *Guarani* e dos oficiais, a força naval suspendeu e demandaram a Bahia, ainda ocupada pelos portugueses.

Com a partida da força naval, foi suspensa a proibição de saída de qualquer navio da Baía da Guanabara.

O movimento na cidade do Rio de Janeiro era intenso, os estaleiros trabalhando dia e noite para prontificar os navios que ficaram. Um deles era a Fragata *Niterói*, que partiu no dia 12 de abril para juntar-se à esquadra de Cochrane, transportando munições, foguetes e morteiros, e levando o Capitão de Mar e Guerra Tristão Pio dos Santos a ser renomeado para seu antigo posto de intendente da Marinha em Salvador, depois da libertação da Bahia.

Por volta de 19 de abril, partiria o Brigue-Escuna *Leopoldina*, comboiando os brulotes *Luísa* e *Catarina*.

Cochrane decidiu navegar bem aberto, por fora dos Abrolhos, para depois aproar Salvador. Nesse início de

**Cochrane transmitia a seus comandados ideias próprias de tática para que as suas ordens fossem rapidamente reconhecidas e cumpridas**

comissão, muitas tarefas de arrumação e treinamento seriam necessárias. Além dessas tarefas, Cochrane não tivera tempo suficiente para poder conversar e conhecer os méritos e as personalidades dos comandantes dos navios a ele subordinados e nem da oficialidade. Para isso, passou a convidá-los, diariamente, para jantar com ele e seu capitão de bandeira, Comandante Crosbie, na câmara da *Pedro I*.

Além de passar a conhecer cada um, Cochrane aproveitava para transmitir-lhes ideias próprias em matéria de tática, e, com isso, permitir que as suas ordens fossem rapidamente reconheci-

das e cumpridas, tirando proveito nas ações de combate.

Quanto às tripulações, não foi fácil trabalhá-las: demasiadamente heterogêneas, em sua maioria formadas de ingleses experientes, mas que não falavam uma palavra em português, brasileiros que quase nada conheciam das lides marinheiras e de portugueses ressentidos. Os soldados da Brigada da Marinha não eram melhores, pois quase todos eram escravos libertos, preguiçosos demais para limpar seus alojamentos, e nada sabiam acerca das suas armas e dos canhões. Seriam necessários muitos exercícios para se equalizar tamanha miscelânea na tripulação. Não foi nada fácil. Exercícios diários de artilharia foram introduzidos para toda a tripulação, quando deveriam disparar os canhões, limpar as peças e tornar a carregá-las até que essas atividades se tornassem automáticas. Somente exercícios dessa natureza seriam capazes de manter a artilharia em ação nos momentos cruciais e decisivos das batalhas.

Todas as tripulações estavam envolvidas em adestramento, exercícios para o combate ou reparo e arrumação do velame e do massame dos navios.

Nos primeiros dias da comissão, Cochrane pôde observar que os navios desenvolviam diferentes velocidades. Além de isso atrasar o deslocamento da força naval de forma unida, poderia trazer dificuldades táticas na hora do combate.

A *Pedro I* e a *Maria da Glória* eram boas de manobra e desenvolviam boa velocidade. Porém a *Piranga*, a *Liberal* e o *Guarani* eram lentos e pesados.

Os navios se separaram e só vieram a se reencontrar em 25 de abril, tendo Cochrane determinado municiar as tripulações com cutelo, pistola e lança. A munição reserva, transportada pela *Niterói*, foi transferida para os demais barcos, e a *Real Pedro*, desarmada e convertida em brulote.

### *Província da Bahia*

Ao mesmo tempo em que o Império preparava a força naval para expulsar os portugueses da Bahia, chegava em Salvador, em 29 de março de 1823, a Fragata *Pérola*, escoltando dez navios-transportes procedentes de Lisboa, trazendo 1.200 homens.

No dia 19 de abril, o HMS *Tartar* chegou à Bahia trazendo informação sobre os acontecimentos no Rio de Janeiro. As notícias disseminaram-se rapidamente: a chegada de Cochrane e dos marinheiros ingleses; a ordem de bloquear a Bahia; e o vulto e poderio da Esquadra brasileira. Os projetos de uma ofensiva naval portuguesa começavam a se desvanecerem.

Nessa ocasião, o jornal *Gazeta da Bahia*, em seu número 65, ridicularizou e menosprezou a reputação de Cochrane, publicando: “nossa Esquadra é superior em força, e seus chefes são bravos oficiais. Possui abundante tropa, sendo comandada por um almirante que tem a vitória nas mãos. Confiamos num feliz resultado”.

A esquadra portuguesa consistia em uma nau de 74 canhões, duas fragatas, três corvetas e sete navios menores, contando com um total de 380 peças de artilharia, comandada por marinheiro experiente, o Chefe de Divisão Felix dos Campos. Os brasileiros tinham enviado para enfrentá-la somente seis navios, precariamente aparelhados, dotados de tripulações heterogêneas e armados com apenas 234 canhões.

Mesmo com essa superioridade da força naval portuguesa, a força naval comandada por Lorde Cochrane, por fim, teria grande sucesso em sua empreitada. Vale destacar ter se cercado de excelentes comandantes de navios.

Nas ações da força naval do Império na Bahia, os primeiros dissabores com

os portugueses embarcados começaram a acontecer. Logo no primeiro confronto com a força naval portuguesa, os marinheiros portugueses embarcados nos navios brasileiros se rebelaram não municiando os canhões contra seus patrícios, obrigando Cochrane a fazer uma retirada para Morro de São Paulo.

Os marinheiros foram presos e enviados para o Rio de Janeiro. Prontamente, Cunha Moreira, em termos cordiais, elogiou as ações de Cochrane e providenciou a transferência de mais marinheiros experientes que tinham sido contratados na Grã-Bretanha e o envio de suprimentos pelo Brigue-Escuna *Leopoldina* e pelos brulotes que já haviam chegado do Rio.

Cochrane não esmorecera e logo pôe em prática a reorganização da força naval: todos os marinheiros e oficiais britânicos, no total de 180, foram embarcados na *Pedro I*, que recebeu os canhões de 24 libras e as coronadas de 32 libras da *Piranga*, que substituíram os canhões de 18 libras do convés principal; a *Maria da Glória* teve sua tripulação trocada para marinheiros de confiança. Três pequenos fortes que defendiam a baía foram guarnecidos por soldados de Marinha, e foi regularizado o abastecimento de água e víveres dos navios. Para a flotilha naval de Itaparica, sob o comando do primeiro-tenente comissionado João Francisco de Oliveira Botas, que tanto sucesso já alcançara, enviou reforços e o Capitão de Mar e Guerra Tristão Pio dos Santos<sup>19</sup>, a fim de estabelecer contatos com brasileiros rebeldes de Salvador.

Além dos suprimentos enviados do Rio de Janeiro, Cochrane apresaria outros navios portugueses carregados de arroz, farinha, mel e fumo.

Os esforços logísticos para o aprestamento da força naval continuavam a pleno vapor.

Em 22 de abril, chega ao Rio de Janeiro o Navio-Transporte *Nancy* com uma carga de massame, munições e suprimentos bélicos que haviam sido adquiridos por Caldeira Brant secretamente.

Em maio e junho de 1823, muitas ações aconteceram para a expulsão dos portugueses da Bahia.

Em 12 de maio, a Fragata *Real Carolina* fez-se ao mar rumo a Morro de São Paulo, comboiando dois navios carregados de biscoitos, arroz, farinha, legumes e rum. Uma semana depois, seria o mercante holandês *Camillus*, transportando mais suprimentos, e depois o Brigue-Escuna *Rio da Prata*, sob o comando do Capitão-Tenente Manuel Siqueira Campelo, seguido pelo navio *Lucônia*, carregado de lenha e água.

Em junho de 1823, a subscrição nacional para a Marinha já atingira 33 contos de réis, com um somatório mensal da ordem de 7 contos. Assim, em junho, mais dois navios haviam sido prontificados: os brigues-escunas *Rio da Prata* e o *Atlanta*.

Em 13 de junho, chegou de Londres o Navio Mercante *Alice*, transportando 102 marinheiros britânicos e dois oficiais. Foram imediatamente transferidos para o Transporte *Coronel Allen*<sup>20</sup> e enviados para Morro de São Paulo, sob o comando do Capitão-Tenente Hayden e seu brigue a serviço do Brasil.

Quinze dias mais, chegava ao Rio de Janeiro o Navio-Transporte *Mary* trazendo mais 164 marujos britânicos sob o comando do Capitão de Fragata James Norton. Cinquenta marinheiros foram designados para o *Atlanta* e o *Cacique*, e os demais

19 Intendente da Marinha em Salvador, depois da libertação da Bahia.

20 Navio que trouxera Cochrane do Chile.

permaneceram a bordo do *Mary* e foram levados para Morro de São Paulo, a fim de reforçar a força naval brasileira. Logo chegaram mais oito oficiais ingleses, sendo que quatro deles foram embarcados no *Atlanta* e demandaram o Norte, sob o comando do Primeiro-Tenente Samuel Gillett.

A situação em Salvador era caótica. Bloqueada por terra e agora pela força naval de Cochrane, cessou o fornecimento de suprimentos na cidade. O comércio estava estagnado, refugiados abandonavam a cidade e escravos morriam de fome nas ruas.

Não se entendia como a força naval portuguesa, muito mais poderosa e com maior poder de fogo, não derrotava a brasileira.

Nesse momento chegou do Rio o Brigue *Colonel Allen*, tendo a bordo 102 marinheiros ingleses. O navio foi incorporado com o nome de *Bahia*, tendo Cochrane conferido a Bartholomew Hayden o posto de capitão-tenente.

Com o reforço recebido do Rio de Janeiro e a informação de que os portugueses se preparavam para abandonar a cidade, a força naval suspendeu sem demora de Morro de São Paulo e, chegando nas proximidades de Salvador, Lorde Cochrane, após tomar algumas providências junto aos cidadãos de Salvador, fundeou seus navios e ficou aguardando os acontecimentos.

Assim sendo, no dia 2 de julho, em um comboio de mais de 80 navios mercantes e mais 19 de guerra, os portugueses deixaram a Bahia. Enquanto o comboio se reunia fora da baía, Cochrane redigiu seu relatório ao ministro da Marinha, enviado com a maior presteza pela *Liberal*: “Tenho a satisfação de participar a Vossa Excelência que a Esquadra inimiga evacuou hoje a Bahia, não sendo mais possível valer-se de seus recursos por mar”.

Cochrane, após reorganizar seus navios, orientou os comandantes a apres

o maior número de barcos inimigos e impedir qualquer desembarque dos portugueses nas províncias do norte do Brasil. Os navios apresados deveriam ser guarnecidos por número reduzido de marinheiros nacionais para não desmobilizar os navios brasileiros e enviá-los para o Rio de Janeiro.

Ao Capitão de Fragata John Taylor, da *Niterói*, foi confiada a tarefa de instigar o comboio até as costas de Portugal. A *Real Carolina* recebeu ordens de se manter durante alguns dias na perseguição, regressando em seguida à Bahia, onde o Capitão de Fragata James Thompson assumiria o comando da Estação Naval.

Em Recife, o Capitão-Tenente Hayden, a mando de Cochrane, tinha a tarefa de recrutar mais marinheiros, em especial os ingleses. A publicação de tais anúncios nos jornais causou um certo alvoroço e preocupação nos comerciantes ingleses, temerosos de que houvesse abandono em massa de marinheiros dos navios e de empregados do comércio.

Essa preocupação se prolongaria no Rio de Janeiro, tendo o comodoro da força naval inglesa estacionada na cidade, Sir Thomas Hardy, determinado vigilância e restrições a seus comandados.

Em julho, concluíram-se os trabalhos do Brigue *Cacique*, sendo o mesmo enviado ao Sul para reforçar a força naval brasileira ao largo de Montevidéu.

### **João Francisco de Oliveira (Das) Botas**

Não podemos deixar de destacar a participação, nesse esforço de guerra para a consolidação do Império, do Patrão-Mor da Baía de Todos os Santos, João Francisco de Oliveira Botas, que, com a liderança que possuía na região, arregimentou os proprietários de saveiros do Recôncavo Baiano, formando uma pequena flotilha, que, sob seu comando, fustigava, dia e

noite, os poderosos navios da esquadra portuguesa, sediados em Salvador. Essa participação é merecedora de destaque por não possuir, até aquele momento, nenhum apoio do Império, agindo apenas com o espírito patriota de brasilidade.

Em diversos confrontos navais os portugueses apresentaram significativas perdas.

### ***A epopeia da Fragata Niterói na perseguição aos portugueses até o Tejo***

Em 7 de julho, a Fragata *Niterói* alcançou o comboio português que navegava celeremente no rumo norte.

Os reparos efetuados na *Niterói*, ainda no Rio de Janeiro, estavam permitindo que o navio desenvolvesse uma boa velocidade, mas seu massame, suas vergas e seus mastros não eram confiáveis. A *Niterói* estava armada com 38 canhões e uma tripulação de 300 homens: 160 marinheiros (80 ingleses), 67 soldados de Marinha, sete oficiais de patente e mais os voluntários, entre eles o jovem Joaquim Marques Lisboa, futuro Almirante Marquês de Tamandaré, maior herói naval brasileiro. Como imediato, o Capitão-Tenente Luís Barroso Pereira, e oficiais, os primeiros-tenentes Justino Xavier de Castro e Samuel Chester e os segundos-tenentes Antônio Venceslau da Silva Lisboa, Francis Drummond, James Wallace e João Pinto Drummond (escrevente).

Taylor sabia da sua capacidade tática: possuía uma tripulação adestrada e confiável e, com a reserva de velocidade que o navio proporcionava, poderia fustigar os navios mercantes e, quando necessário, se afastar dos mais poderosos.

Estando a força naval portuguesa do chefe de Divisão Félix dos Campos já em Lisboa, Taylor considerou cumpridas as ordens de Cochrane e começou a preparar

seu regresso ao Brasil. Transferiu todos os prisioneiros para o *Paquete de Setúbal*, que levaria cartas dirigidas ao ministro do Exterior de Portugal, explicando a independência do Brasil e uma relação dos marinheiros que, sob juramento, não mais lutariam contra o Brasil. O navio rumou para o sul a todo pano e com ventos favoráveis até a Ilha da Madeira. Daí navegaria para as Ilhas Canárias e depois para Cabo Verde. A aguada estava ficando escassa a bordo, e necessitava-se urgentemente reabastecer o navio antes de iniciar a travessia do Atlântico. No começo de outubro de 1823, chegara ao largo da Ilha de São Nicolau, recebendo 12 toneladas de água. Em 7 de outubro, quando se preparava para partir, a região foi surpreendida por um terrível mau tempo, uma tempestade. Taylor navegou com o tempo, posicionando a popa para o vento e as vagas das ondas, não impedindo a destruição das velas e jogando o navio de um lado para o outro, tornando-o ingovernável. Grandes massas de água invadiram o convés e deslocaram parte da carga para boreste. A tripulação esforçou-se alucinadamente para evitar um desastre. Alguns dos canhões de boreste foram lançados ao mar para restabelecer o equilíbrio. Lentamente, a fragata começou a obedecer ao leme. Passado um tempo, a tempestade transformou-se em forte chuva e depois veio a bonança, e tudo se acalmou.

No dia 28 de outubro, atravessou o Equador e rumou para a costa do Brasil, chegando a Salvador em 9 de novembro, maltratada pelo tempo, sem suprimentos e com água para dois dias. Os membros de sua tripulação foram recebidos como heróis, após quatro meses, num cruzeiro épico, quando foram apresados 18 navios portugueses. A Fragata *Niterói* escrevera uma das primeiras, senão a primeira, página de glória da Marinha Nacional e Imperial.

### *Província do Maranhão*

Expulsas as tropas portuguesas da Bahia, partiu Cochrane para o Maranhão.

Nesta província, as grandes e pequenas cidades eram dominadas pelos comerciantes, funcionários e guarnições portuguesas, permanecendo fiéis a Lisboa. O interior, com grande maioria de nacionais, apoiava o Império.

A Província do Maranhão, assim como a do Pará, possuía interesses comerciais profundos com Portugal. Tradições históricas e vínculos de sangue ligavam os dois povos, sendo naturais os sentimentos de solidariedade a Portugal e a rejeição ao Brasil.

O Rio de Janeiro e as demais províncias do Sul do país ficavam a uma distância muito maior do que Lisboa em termos de duração de viagem, devido aos ventos e às correntes marítimas, e não eram mercados para a produção agrícola do Maranhão.

Depois de tantas informações contraditórias, ora a Junta de Governo em São Luiz tendia para o Império do Brasil, ora mantinha apoio às Cortes em Lisboa.

Nessa época, últimos dias de julho de 1823, chegam no Maranhão as notícias da derrubada das Cortes em Lisboa e da reintegração do Rei D. João VI, na plenitude de seus poderes, desvanecendo o ânimo de luta da maior parte dos portugueses em São Luís. Isto pelo fato de que, a partir desse momento, o assunto passava para a alçada de uma solução de pai, D. João VI, Rei de Portugal, para filho, D. Pedro I, Imperador do Brasil.

Cochrane, com grande habilidade política e falsa dissuasão estratégica, assumiu o governo do Maranhão sem que tenha havido qualquer perda humana e destruições materiais em ambos os lados. Ainda incorpora à Armada Nacional o *Brigadeiro*

*Miguel*, depois chamado de *Maranhão*, a escuna de guerra *Emília*, que muda o nome para *Pará*, e as oito barcas canhoneiras que se encontravam na província.

Cochrane envia uma carta ao comandante das Armas da Província, com os seguintes termos:

Tendo as forças de Sua Majestade, o Imperador do Brasil, libertado a cidade e a província da Bahia dos inimigos da independência, eu, de conformidade com os desejos de Sua Majestade Imperial, aspiro a que a fértil Província do Maranhão possa gozar de igual liberdade. Eu vim oferecer aos infortunados habitantes dessa província a proteção e a assistência necessária contra a opressão estrangeira... vim saudá-los como irmãos e amigos. Mas, se houver alguém que... se oponha à libertação desta região, essas pessoas poderão estar certas de que as forças navais e militares que expulsaram os portugueses do Sul, estão prontas para desembainhar suas espadas pela mesma justa causa.

O comandante das Armas escreveria outra carta no mesmo tom:

As forças navais e militares debaixo de meu comando, não me deixam duvidar do bom êxito da empresa em que vou empenhar-me, para liberar do estrangeiro domínio, a Província do Maranhão e deixar ao povo a escolha do governo. Da fuga das forças navais e militares da Bahia já V. S. está informado... Ansiosamente desejo evitar o ter de deixar cair desenfreadas sobre o Maranhão as tropas imperiais da Bahia, exasperadas como estão pelos prejuízos e crueldades exercidas contra elas e contra seus compatriotas. Cabe a V. S. decidir se convém exasperar ainda

mais os habitantes desta província com uma resistência que me parece inútil.

Em reunião de emergência dos membros da Junta de Governo e dos comandantes militares, por unanimidade, foi aceito abraçar a união da Província ao Império do Brasil. Por fim, Cochrane solicita o embarque das tropas militares para Portugal, com o devido respeito e consideração, acompanhadas da população civil que desejasse assim proceder. Aceita a rendição incondicional, na noite de 27 para 28 de julho, o bispo da cidade, acompanhado de representantes da Junta Portuguesa e do comandante das Armas, confirma solenemente a adesão do Maranhão ao Império. Fica, então, estabelecido que, em 1º de agosto, seriam realizados, pelos cidadãos brasileiros e portugueses que desejassem, os juramentos de lealdade e fidelidade ao Imperador.

Conseguida a independência, era necessário afastar, o mais rapidamente possível, as tropas portuguesas antes que a farsa de Cochrane fosse descoberta. Sob o argumento da necessidade de novas eleições sem a presença de tropas portuguesas na cidade, com a maior presteza, em 1º de agosto, as tropas portuguesas, com 420 homens e seus familiares, foram embarcadas nos navios transportes *Conde de Cavaleiros* e *Constitucional* com destino a Lisboa. Ao mesmo tempo, as milícias portuguesas foram desarmadas e substituídas por brasileiros.

O apaziguamento das condições políticas e a adesão plena do Maranhão ao Império ainda passaria por diversos momentos críticos. Conciliar a paz na capital, São Luís, e no interior, em especial na cidade de Caxias, ainda envolveria muito a ser resolvido.

Afastada a ameaça portuguesa, e o Maranhão, na capital e no interior, já

incorporado ao Império, permanecia a inquietação política em São Luís, em decorrência da rivalidade entre grupos políticos brasileiros.

Com o Maranhão unido ao Império, as tropas portuguesas expulsas para Portugal e a notícia de que, no Pará, Grenfell também conseguira a adesão da Província ao Império, Cochrane entendia que suas tarefas no Norte estavam cumpridas.

Grenfell ainda permaneceria em Belém até 3 de março de 1824, em decorrência de muita violência que irrompeu na cidade devido aos desentendimentos entre as facções políticas que passaram a ter preponderância nas Juntas de Governo estabelecidas. A ajuda militar de Grenfell e da Marinha ainda era considerada vital para a segurança da administração, pois era a única força disciplinada que restava.

Assim, em 20 de setembro, Cochrane suspendeu com a *Pedro I* rumo ao Rio de Janeiro, deixando o Capitão-Tenente George Manson com a Escuna *Pará* (ex-*Emília*) para guardar o porto.

Chegaria ao Rio de Janeiro em 9 de novembro, quando foi recebido pelo próprio Imperador, que lhe entregou as insígnias da Imperial Ordem do Cruzeiro.

Decreto Imperial, datado de 25 de novembro de 1823, lhe concedia o título de “Marquês do Maranhão”.

Todas as honras recebidas e as ações de Cochrane e sua tripulação contra os portugueses reverteram-se em ódio contra eles, tornando-os vítimas da intriga, da inveja e outros mais sentimentos ruins que o ser humano é capaz de desenvolver.

Cochrane ainda participaria de operação naval para debelar revolta republicana iniciada em Pernambuco, denominada Confederação do Equador. Reassume o comando de uma força naval e demanda a cidade de Recife. Lá chegando, o líder republicano lhe propôs passar para o lado

dos Confederados. Cochrane convidou-o a se aliar ao Imperador para a consolidação da independência do Brasil. Este recusou, no que lhe foi dado prazo de oito dias para a capitulação.

Cochrane ainda voltaria ao Maranhão para afastar a influência política portuguesa no governo daquela região. De lá regressaria à Inglaterra, em 20 de maio de 1825, com a Fragata *Piranga*, sob o comando de Crosbie, iniciando-se aí verdadeira contenda com o Governo Imperial. A fragata só voltaria ao Brasil em 25 de dezembro de 1825, sob o comando do Capitão de Fragata Diogo Shephard.

Em 29 de agosto de 1825, pelo Tratado do Rio de Janeiro, ou Tratado de Paz, Amizade e Aliança, era estabelecido o reconhecimento, por parte de Portugal, da independência do Império do Brasil.

Lorde Cochrane nunca mais voltaria ao Brasil.

Por carta datada de 21 de dezembro de 1825, assinada pelo Visconde de Paranaguá, Cochrane era informado da suspensão, por decreto do dia anterior, de todo o seu soldo, outros pagamentos que pudesse requerer e demais privilégios e direitos, até que voltasse ao Rio de Janeiro para justificar-se sobre o que o Governo considerava deserção.

Em 10 de abril de 1827, por Decreto Imperial, Lorde Cochrane foi demitido do posto de Primeiro-Almirante da Armada Nacional e Imperial do Brasil.

Após a saída do Brasil, ainda foi prestar serviços na Grécia, chefiando a Esquadra daquele país.

### ***Província do Grão-Pará***

Também na Província do Grão-Pará existiam muitas divergências entre os que apoiavam o novo Império e os que desejavam continuar unidos a Portugal.

Como nas demais províncias, o comandante das Armas em Belém possuía uma força política muito grande e, aliado a outras lideranças políticas, mantinha o Pará, em especial a capital, isolada dos acontecimentos de adesão de outras províncias ao Império.

Em meados de 1823, o Pará encontrava-se firmemente submetido ao domínio português. Mas “as notícias voam” e, durante o mês de agosto, começaram a chegar a Belém notícias pouco alvissareiras para os adeptos das Cortes em Lisboa, anunciando a restauração do poder de D. João VI em Portugal e a adesão das províncias da Bahia e do Maranhão ao Império do Brasil.

Com a adesão da Província do Maranhão ao Império praticamente resolvida, em 6 de agosto de 1823, Cochrane envia o Capitão-Tenente John Pascoe Grenfell, um de seus oficiais de maior confiança e dos mais jovens, 23 anos, para negociar a adesão do Pará. Seu navio capitânia, o Brigue *Maranhão*, ex-*Infante D. Miguel*, fora apresado dos portugueses no Maranhão. O navio era armado com 18 canhões e tinha dois oficiais, os segundos-tenentes Victor Santiago Subrá e James Watson, e uma tripulação selecionada de 90 homens, dos quais 60 ingleses. Recebera de Cochrane ordens muito simples: tentar obter a adesão do Pará ao Império do Brasil e tomar posse de uma nova fragata que lá se encontrava em construção. Essa fragata seria depois batizada de *Imperatriz*.

Em 9 de agosto, Grenfell adentrou o Rio Pará com “prático” brasileiro. Usando da mesma artimanha de Cochrane, mandou hastear no Brigue *Maranhão* a bandeira britânica. Ao anoitecer do dia 10 de agosto, Grenfell fundeu seu navio nas proximidades da Ilha dos Periquitos, fora do alcance das baterias que guardavam a cidade.

Em 11 de agosto, pela manhã, o navio hasteou a bandeira do novo Império, causando o maior espanto na cidade, que, até aquele momento, de nada suspeitava. Em seguida, enviou às autoridades locais cartas de Cochrane e notificação de que a cidade estava bloqueada. A Junta de Governo, ao tomar conhecimento das cartas de Cochrane, se reúne para deliberar. As cartas, embora com termos polidos, eram firmes e ameaçadoras na disposição de emprego das forças navais da região, propondo que o Pará abraçasse a causa da liberdade e do Império. O Primeiro-Almirante garantia e assegurava proteção das vidas e respeito aos bens de todos os cidadãos portugueses que desejassem afirmar sua fidelidade a D. Pedro. Após breves debates, o Conselho decidiu, por esmagadora maioria, aceitar as condições oferecidas por Lorde Cochrane, tendo a província aderido imediatamente ao Império do Brasil. O único a se opor foi o comandante das Armas, Brigadeiro José Maria de Moura. Como era uma ameaça à estabilidade política naquele momento, foi preso no Brigue *Maranhão* e deportado para a Europa, em 26 de agosto.

Em 15 de agosto, sem oposição, a Província do Pará tornou-se parte integrante do Império do Brasil. A independência foi solenemente proclamada no Palácio do Governo, e uma missa em Ação de Graças foi celebrada na catedral. A nova bandeira do Império foi hasteada em todas as organizações de governo e em alguns estabelecimentos comerciais.

Grenfell, então, dedicou-se à incorporação da fragata mencionada por Cochrane. Equipar e preparar a *Imperatriz*, nome com que foi batizada, foi uma longa e difícil tarefa, pois, apesar de ser um navio robusto, moderno e bem construído, encontrava-se em situação precária em sua armação. Com 50 canhões, dos quais 28

no convés principal, seu tamanho era comparável à *Piranga*. Foi necessário recrutar oficiais e marinheiros, a fim de complementar sua guarnição. Em continuação, armou uma escuna para patrulhar as rotas marítimas ao largo do Pará, dando-lhe o comando ao Segundo-Tenente Watson, oficial de sua confiança. Diversas presas foram realizadas, mas não serão tratadas aqui neste trabalho.

Mas a situação política se agravava, somada às insatisfações dos portugueses no que se referia às presas executadas, culminando com um atentado cometido por um marinheiro português que, traiçoeiramente, apunhalou Grenfell na região de suas costelas, na noite de 21 de agosto.

Em 30 de agosto, Cochrane teve notícias de que Grenfell tivera êxito e que o Pará se declarara a favor do Império.

Grupos políticos rivais movimentavam-se para assumir o poder. Grenfell e sua força naval tentavam manter a ordem na província, mas o problema era essencialmente político, e nenhuma solução bélica seria suficiente, considerando um território tão vasto e pouco povoado.

Em várias ocasiões, Grenfell escrevera a Cochrane relatando a situação no Pará e solicitava reforços militares e pessoas de confiança do Império, a fim de mediar as facções rivais.

No dia 23 de fevereiro de 1824, Grenfell participaria à Junta de Governo, em Belém, que considerava realizadas, no Pará, as tarefas que recebera do primeiro-almirante e que era sua intenção partir para o Rio de Janeiro.

A notícia foi recebida como verdadeira bomba. A Câmara de Belém e a Junta de Governo se desesperaram e encaminharam cartas a Grenfell, solicitando encausadamente que não partisse, acentuando a necessidade vital da permanência em Belém da Fragata *Imperatriz* e do Brigue

*Maranhão* e o caos que suas ausências, com certeza, provocariam.

Apesar de todos esses protestos, Grenfell estava cansado e decidido a não mais participar das lutas políticas em que havia sido envolvido.

Em 3 de março de 1824, a *Imperatriz* e o *Maranhão* suspenderam, navegaram rio abaixo e desapareceram no horizonte rumo ao Rio de Janeiro.

### ***Província Cisplatina***

Na Cisplatina, seu governador, D. Álvaro da Costa de Souza Macedo, em 28 de junho de 1822, se antecipando ao movimento que levaria à emancipação e à independência do Brasil, com agilidade e muita perspicácia, declara que a Cisplatina fora conquistada pelas armas portuguesas e permaneceria fiel ao rei e às Cortes. Após pressão de brasileiros e líderes locais, que passaram a manifestar simpatia e adesão à causa brasileira, D. Álvaro recuou e, em 8 de outubro, anunciou que ele próprio e seus homens estavam dispostos a regressar a Lisboa. Chegada ao Rio de Janeiro a notícia da decisão de D. Álvaro, de imediato foi ordenado que se aprestassem uma força naval e navios-transportes que demandassem o Rio da Prata, a fim de acompanhar e auxiliar a retirada dos portugueses.

Em 14 de novembro de 1822, suspenderam do Rio de Janeiro as fragatas *União* (capitânia), sob o comando do Capitão de Mar e Guerra David Jewett<sup>21</sup>, e *Real Carolina*, sob o comando do Capitão de Fragata Manuel Gonçalves Luís da Cunha; a Corveta *Liberal*, sob o comando do Capitão-Tenente Antônio Salema Freire Garção, e os transportes *Bela Bonita*, *Sete de Março*, *Conde dos Arcos*, *General Lecór* e *Liguri*.

Em 29 de novembro, Jewett e sua força naval chegam em Montevideu e são surpreendidos com a mudança de postura do presidente da Cisplatina, D. Álvaro, que decide resistir às pretensões do Império. Tal mudança foi decorrente de incentivo do Brigadeiro Inácio Luís Madeira de Melo, da Bahia.

Muita coisa aconteceria a partir daí, com traições de tripulantes portugueses; perda de alguns navios-transporte; decisões que não surtiram o efeito desejado, causando algum prejuízo para os brasileiros; o regresso de Jewett com alguns navios para o Rio de Janeiro e a ida de outros, culminando com a mudança de comando da força naval, do Vice-Almirante Rodrigo José Ferreira Lobo para o Capitão de Mar e Guerra Pedro Antônio Nunes. Lá chegando, em 15 de março de 1823, com o Brigue *Real Pedro* e as escunas *Cossaca* e *Seis de Fevereiro*, a situação dos portugueses na Cisplatina tornou-se calamitosa, sob rigoroso bloqueio.

Com situação resolvida na Bahia e no Maranhão, pôde o Governo reforçar a força naval na Cisplatina. Em 12 de agosto, a Corveta *Liberal*, o Brigue *Cacique* e o Brigue-Escuna *Leopoldina* suspenderam do Rio de Janeiro para se incorporarem à força naval, e, um mês depois, seguiu o Brigue *Guarani*. Agora, o Capitão de Mar e Guerra Pedro Antônio Nunes dispunha de força respeitável para confrontar o inimigo.

Na madrugada de 21 de outubro, os navios portugueses tentaram romper o bloqueio brasileiro, ao largo de Montevideu, saindo do porto em ordem de batalha; na frente ia a Corveta *Conde dos Arcos*, com 26 canhões, seguida pela Corveta *Restauradora* (ex-*General Lecór*), de 16 canhões, o Brigue *Liguri*, de 16 canhões, e

21 Oficial norte-americano.

a Escuna *Maria Teresa*, com 14 canhões. Eram ex-navios brasileiros, traiçoeiramente apoderados em janeiro daquele ano pelos portugueses na região.

Os navios brasileiros investiram contra os navios portugueses. Na proa ia a Corveta *Liberal* (capitânia), de 20 canhões, sob o comando do Capitão-Tenente Antônio Salema Freire Garção, seguida pelos brigues *Cacique*, de 20 canhões, sob o comando do Capitão-Tenente Antônio Joaquim do Couto; *Guarani*, de 14 canhões, sob o comando do Primeiro-Tenente James Nicoll; e *Real Pedro*, de 14 canhões, sob o comando do Segundo-Tenente Francisco da Silva Lobão; Brigue-Escuna *Leopoldina*, sob o comando do Primeiro-Tenente Francisco Bibiano de Castro; e escunas *Seis de Fevereiro*, sob o comando do Primeiro-Tenente Francisco de Paula Osório, e *Cossaca*, sob o comando do Segundo-Tenente Jacinto Alves B. Muniz Barreto.

Com o insucesso da força naval portuguesa e o seu retorno ao porto, a D. Álvaro da Costa, sabedor da adesão ao Império das províncias da Bahia, Maranhão e Pará, resta apenas iniciar negociações para a rendição da sua guarnição. No dia 18 de novembro de 1823, os termos da capitulação de Montevidéu são acertados entre as duas partes.

Com a adesão da Cisplatina, findaram as guerras da Independência, com todas as províncias rebeldes pacificadas e integradas e o país unido em torno do Império.

### ***O Brasil já nascia grande territorialmente***

Vale destacar que a Marinha foi pródiga em conseguir, em tão pouco tempo e com inexpressivas baixas de pessoal e material, expulsar os portugueses de nosso país, do Grão-Pará ao Rio da Prata,

graças ao desempenho, com profissionalismo, coragem, bravura, artimanhas e estratagemas, de João das Botas, Cochrane, Grenfell, Taylor, Pedro Nunes e outros, apoiados por tantos abnegados patriotas a eles subordinados. Suas lideranças e competências marinheiras e de vida foram fatores fundamentais para nossa força naval.

Muitos contribuíram para esse feito, tendo a Armada Nacional e Imperial participação significativa em todos os momentos. E não podemos deixar de destacar, para que esse sucesso acontecesse, o empenho na direção eficiente e eficaz de Cunha Moreira e seus auxiliares, na formação da Primeira Armada do Brasil independente.

A Marinha do Brasil nascia gloriosa!

## **LIÇÕES APRENDIDAS QUE PODEM SER APLICADAS NA MARINHA DO BRASIL NO SÉCULO XXI**

*Conheçamos e compreendamos a importância da nossa Marinha.*

No início deste trabalho, vimos as dificuldades do governo de José Bonifácio, após proclamada a Independência, em estruturar uma nova Marinha, que viria a ter participação ímpar e expressiva na manutenção da integridade territorial do Império.

Na visão estratégica de José Bonifácio, o Brasil caminhava para um processo rápido de independência de Portugal. E para que isto fosse possível e sustentável, com o menor grau de dificuldade, de enfrentamento e de perdas materiais e pessoais, seria necessário o estabelecimento de uma Armada Nacional, com navios tripulados por nacionais e, se possível, aqui construídos. Era sabido que enfrentaria muitas dificuldades e superações, até porque o

Brasil fazia parte do Reino de Portugal, Brasil e Algarves, e que já possuía uma Marinha estabelecida, com grande maioria da tripulação de portugueses, em especial a oficialidade.

Para concretizar tal pensamento, já desde janeiro de 1822, quando assumira como ministro dos Negócios do Reino e Estrangeiros de D. Pedro, Bonifácio iniciara tratativas para que o Brasil tivesse uma Marinha de Guerra com a capacidade de dissuasão e de enfrentamento como ele previra e que, meses mais tarde, se mostraria essencial para a consolidação da nossa independência.

Não seria fácil, pois uma Marinha não se improvisa em decorrência das dificuldades inerentes à formação profissional de homens do mar e a demora na construção de navios, além da necessidade de recursos financeiros inexistentes. Mas era preciso dar o primeiro passo. Nesse processo, muitos contribuiriam para a formação de uma força naval necessária para tão grandioso país. Teria participação expressiva nessa árdua tarefa Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta, futuro Marquês de Barbacena, que, da Inglaterra, iniciara contatos para aquisição de navios, armamentos, equipamentos de marinharia e, em especial, marinheiros experientes, em todos os níveis hierárquicos, para guarnecerem esses meios navais. Destaco que tanto a aquisição de navios como a contratação de marinheiros não foram simples de serem executadas, por questões de que o Reino Unido era aliado de Portugal e impunha muitas restrições a que marinheiros ingleses lutassem contra seu aliado.

### **A importância de uma Marinha logo se mostraria demasiadamente oportuna após o “Grito do Ipiranga”**

A participação do Capitão de Mar e Guerra (Efetivo) Luiz da Cunha Moreira, primeiro brasileiro titular na pasta da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, teria sido essencial e de grande destaque. A estruturação de uma Marinha não é tarefa fácil, em especial naquele momento tão delicado.

A importância de uma Marinha logo se mostraria demasiadamente oportuna, quando, após o “Grito do Ipiranga”; algumas províncias, por não terem aderido ao Império, tiveram que ser subjugadas pela força naval. Logo nas primeiras interações com os navios portugueses, na Bahia, são descritos os percalços passados por alguns navios do Império, que possuíam tripulação de marinheiros de nacionalidade portuguesa.

Apesar de adeptos do novo Império, na hora do confronto, com seus nacionais embarcados nos navios portugueses, recusaram-se a guerrear ou, pior,

até dificultaram aos demais tripulantes as manobras navais necessárias para o combate. Por isso, e como já se imaginava que poderia acontecer, foi imprescindível a contratação de marinheiros estrangeiros para guarnecerem nossos navios, a fim de participarem do que hoje definimos como “as guerras da Independência”.

Por fim, observamos que a Marinha, estabelecida às pressas e com muito sacrifício pelo governo Bonifácio, em especial com a ajuda do Capitão de Mar e Guerra Luiz da Cunha Moreira, foi primordial e grande responsável pela pacificação das oposições ao Império, nas províncias da Bahia, Maranhão, Grão-Pará e Cisplatina, e depois, na Confederação do Equador, dissuadindo outras mais a não se revoltarem.

## *A Marinha no século XXI*

*... quais seriam as condicionantes para a concepção, preparo e emprego das forças navais no Brasil.*

Agora no século XXI, com nossa independência estabelecida, muitas outras considerações devem ser observadas e novos desafios estão presentes, mas a importância de uma Marinha de Guerra forte e respeitável continua a ser imprescindível, em especial pelas características geográficas do nosso país, possuidor de extenso litoral marítimo, extensas vias fluviais navegáveis e com grande expressão no Atlântico Sul.

Uma questão que não podemos tirar da mente é: “qual a Marinha que desejamos, ou melhor, a que necessitamos ter para cumprirmos o que estabelece a Política Nacional de Defesa (PND) e a Estratégia Nacional de Defesa (END), documentos de alto nível do Estado, e que nos orientam nessa questão?”

Por eles, estão bem definidas as nossas áreas de principal interesse estratégico: o Atlântico Sul; o Cone Sul do Atlântico Sul; o Continente Antártico, em sua parcela voltada para o Atlântico Sul; os países africanos lindeiros ao Oceano Atlântico; e a América do Sul.

Além dessas áreas, outras regiões do globo fazem parte do interesse estratégico do Brasil, sendo de importância para o país a sua inserção na Comunidade Internacional.

Há muito tempo o Brasil procura, de forma perseverante e consistente, aumentar a sua influência internacional e ocupar um patamar mais elevado nessa inserção mundial. A primeira tentativa de entrar como membro permanente do Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU), logo após a

Segunda Guerra Mundial, foi cerceada pelo Reino Unido e pela Rússia, apesar do apoio dos Estados Unidos da América. A vantagem dessa inserção em grupos e diretórios de acesso restrito é que neles são delineados os rumos e as prioridades da vida internacional e é onde se definem as regras do jogo mundial.

Com certeza, diversas instituições do Estado estarão envolvidas nesse processo de inserção. Inicialmente, e principalmente, pela área das Relações Exteriores, mas também pela militar e econômica, além de outras que se fizerem necessárias, a fim de reduzir a possibilidade de conflitos bélicos e contribuir com a sua estabilidade e seu crescimento econômico e social.

### *E qual a participação da Marinha na inserção do Brasil nessas áreas?*

Para a inserção é importante a participação em diversos mecanismos bilaterais e multilaterais. Não serão aqui tratados para não prolongarmos o trabalho. Vamos aqui apenas descrever sucintamente essas áreas:

#### **Atlântico Sul e Cone Sul do Atlântico Sul**

A importância dessa região para o Brasil é bem natural, pois faz parte de nosso espaço geográfico direto e é o meio de circulação pelo qual se desenvolvem nossas relações com o mundo, em especial as comerciais, pelo fato de 94% do nosso comércio exterior passar pelo Atlântico Sul, além de 90% de nossa produção petrolífera encontrar-se em nossa Amazônia Azul.

A descoberta de recursos minerais e petróleo na área marítima do Atlântico Sul, em especial no Pré-Sal, no Brasil e no Golfo da Guiné, fez crescer a importância geopolítica do Atlântico Sul.

O Brasil tem interesse permanente na estabilidade e segurança do Atlântico Sul,

buscando auxiliar os países africanos da região a fortalecerem seus meios nacionais para que possam exercer plenamente as funções de patrulhamento e defesa de seus territórios e suas águas jurisdicionais.

Uma grande preocupação do Brasil, no que se refere a essa área, é o vazio de poder, em decorrência da incompetente e limitada atuação política, econômica, diplomática e militar dos Estados limítrofes ao Atlântico Sul em coordenar a segurança marítima e territorial dessa região, atuando de forma pragmática, segundo seus próprios interesses nacionais.

O Brasil tem se posicionado no sentido de que a região não seja objeto de qualquer política de poder, em especial a que venha de países de fora dessa região.

Entretanto, já no início do século XXI, temos observado e tomado conhecimento de ações de países localizados fora do Atlântico Sul, incrementando sua maior participação nessa área, visando a seus próprios interesses nacionais.

Uma dificuldade que se observa, atualmente, no Estado brasileiro para sua inserção no Atlântico Sul, como sua área de principal interesse estratégico, prende-se à existência de grande problemática em termos culturais e institucionais quando se trata do assunto Defesa em nosso país, pois pouca atenção é dada pela população e pela classe política, esta essencial para destinação de recursos financeiros e o estabelecimento de leis que agreguem valor para um Poder Naval tão necessário.

### **Continente Antártico em sua parcela voltada para o Atlântico Sul**

A inserção do país na Antártida se caracteriza pela operação da Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF), estação científica permanentemente guarnecida, que nos permite, estrategicamente, “promover o conhecimento científico da região

antártica e a participação ativa no processo de decisão de seu destino”(PND – END).

### **Os países africanos limítrofes ao Oceano Atlântico**

Uma das barreiras recorrentes nessa região é quanto ao roubo armado e à pirataria no Golfo da Guiné. É um problema internacional, pois afeta significativamente o comércio marítimo dos países que trafegam na região. Alguns atores consideram que cabe ao Brasil a responsabilidade e a iniciativa de prover ações no campo diplomático e militar-naval para a região, considerando ser o Brasil uma potência no Atlântico Sul. O assunto é muito complexo, e qualquer solução deverá envolver os países do Golfo da Guiné.

### **A América do Sul**

Como o maior país da América do Sul, e do Atlântico Sul, torna-se natural priorizar a região como sua principal área de interesse estratégico. A baixa probabilidade de conflitos entre os Estados na América do Sul não se estende aos conflitos político-ideológicos, de criminalidade transnacional, assuntos que envolvam recursos naturais, sustentabilidade ambiental e questões humanitárias, pois todos esses podem vir a produzir tensões. Neste cenário, a ênfase estratégica atribuída no passado pelo Brasil à região do Rio da Prata deixou de ser relevante, e não há, no momento, razões para priorizá-la. No entanto a Amazônia, outra região do continente, passou a despertar grande preocupação, não só do Brasil, mas dos países que a compõem. Não se trata de ameaças entre os Estados vizinhos, isto não existe, mas sim de ameaças irregulares e da possibilidade de que eventuais conflitos locais perturbem a estabilidade e a ordem na região.

Considerando a América do Sul uma das áreas prioritárias de interesse estraté-

gico, alguns desafios e abordagens devem ser ponderados em nossa política externa.

O primeiro deles, tão importante como os que aqui serão descritos, é o estabelecimento do conceito de democracia nos países da região. Entende-se que, para uma melhor interação com os países no nosso entorno, estabilidade política se faz necessária, sendo primordial contribuir para a consolidação e para o aperfeiçoamento do processo democrático na América do Sul. Entende-se que os instrumentos mais eficazes para tal finalidade são os que regem a política do multilateralismo.

Aspectos econômicos e sociais também estão intimamente ligados ao aprimoramento da democracia na região, tornando-se de grande importância a redução das assimetrias econômicas e sociais reinantes no continente. Tudo o que puder ser feito nesse segmento, de forma bilateral ou multilateral, agregará valor para se atingir maior estabilidade política para a região, contribuindo para aumentar a inserção do país nessa área de interesse estratégico. Um outro aspecto a abordar é o que diz respeito à redução e, se possível, eliminação de qualquer conflito de fronteira territorial. O comportamento tradicional do Brasil sempre foi o de promover a paz, contribuindo para a solução de conflitos e controvérsias, muitas das vezes inevitáveis, entre as nações e para a harmonização de interesses. Assim, protegeremos o nosso território e os dos países no nosso entorno.

Entretanto possuímos espaços geográficos e recursos naturais ambicionados por potências estrangeiras que já esgotaram a exploração desses recursos em seus respectivos territórios e agora se voltam, gananciosamente, para o que temos pre-

servado. Aqui se encaixa a Amazônia e toda a riqueza de que dispõe.

### *Qual a Marinha que necessitamos?*

*A segurança de um país é afetada pelo grau de instabilidade da região onde está inserido. (PND)*

Em decorrência dessa abordagem acima, fica a pergunta: Qual a Marinha que necessitamos?

A população brasileira, após longo período livre de conflitos externos, tem uma percepção de ameaças desvanecida, ainda que o país tenha evoluído nas questões de segurança e de defesa.

Por outro lado, as atenções externas tenderão a voltar-se para o país, de sorte que sua ascensão no contexto global requer especial atenção às ações de segurança, no sentido de garantir sua soberania.

Do ponto de vista da Defesa, sem descuidar-se das demais regiões brasileiras, deve-se ter maior atenção às áreas onde se concentram os poderes político e econômico e a maior parte da população brasileira, além da Amazônia Verde<sup>22</sup>, da Amazônia Azul e do Atlântico Sul.

A enorme extensão territorial, a baixa densidade demográfica da Amazônia Verde brasileira e as dificuldades de mobilidade, bem como seus recursos minerais, seu potencial hidroenergético e a valiosa biodiversidade que abriga, exigem a efetiva presença do Estado, com vistas ao desenvolvimento e à integração dessa região.

Por sua vez, a natural vocação marítima brasileira é respaldada pelo seu extenso litoral, pela vasta rede fluvial navegável, pela magnitude do comércio exterior realizado pelas vias marítimas e

22 Termo que tem sido usado para definir nossa Amazônia Legal.

fluviais e pela incontestável importância estratégica do Atlântico Sul, o qual acolhe a denominada Amazônia Azul, ecossistema de área comparável à Amazônia Verde brasileira e de vital relevância para o país, na medida em que incorpora elevado potencial de recursos vivos e não vivos, entre estes as maiores reservas de petróleo e gás do Brasil.

Em nossa área de interesse estratégico não se vislumbra nenhum Estado inimigo e há muito poucas ameaças irregulares. Assim, a nossa END estabelece que: “... convém organizar as FA em torno de capacidade, não em torno de inimigos específicos. O Brasil não tem inimigos no presente”.

Ela também prevê que: “... as preocupações mais agudas estão... no Norte, no Oeste e no Atlântico Sul... e região da foz do Amazonas”.

Entretanto grande parte da Marinha está no Rio de Janeiro, aglutinação coerente com as tensões do passado e a convergência da exploração dos recursos no mar sob jurisdição brasileira e mobilidade estratégica na região de maior concentração demográfica e econômica, industrial e da infraestrutura de geração de energia.

A recente descoberta dos gigantescos recursos de petróleo e gás do Pré-Sal, tão propagada pela mídia internacional, com certeza insere o Brasil no cerne da geopolítica energética mundial.

No campo diplomático, o Brasil, por sua tradição, valoriza e promove a convivência harmônica entre os países e defende um mundo cuja governança se baseie em valores, instituições e normas internacionais. A história, contudo, demonstra que as relações de força desempenham papel relevante na interação entre os Estados nacionais, de forma que

“nenhum Estado pode ser pacífico, sem ser forte”<sup>23</sup>, conforme defendido por José Maria da Silva Paranhos Júnior, Barão do Rio Branco, patrono da Diplomacia Brasileira.

Por outro lado, o Atlântico Sul, a América do Sul, a Antártida e a África Ocidental detêm significativas reservas de recursos naturais, em um mundo já cioso da escassez desses ativos. Tal cenário poderá intensificar a ocorrência de conflitos nos quais prevaleça o uso da força ou o seu respaldo para a imposição de sanções políticas e econômicas. Isso poderá provocar uma eventual militarização do Atlântico Sul, área cuja consolidação como Zona de Paz e Cooperação (Zopac) revela-se fundamental para resguardá-la da interferência de interesses não legítimos.

Em que pese a América do Sul constituir-se numa das regiões mais estáveis do mundo, não se pode desconsiderar a possibilidade de tal circunstância vir a sofrer interrupção, de sorte que o Brasil poderá ver-se compelido a contribuir para a solução de eventuais controvérsias sub-regionais ou mesmo a defender seus interesses. O reforço dos mecanismos de cooperação e integração na região merece, portanto, atenção especial.

Por todas essas características, somos hoje um Estado que possui uma visibilidade muito grande no contexto internacional. Sendo assim, não podemos abdicar de uma Marinha que possua capacidade confiável, não só para uma dissuasão estratégica, mas também para um enfrentamento militar, caso necessário. E esse enfrentamento se iniciaria em nossa Amazônia Azul, obrigando-nos a dar atenção especial para estabelecermos uma Marinha com capacidade dissuasória respeitável. Esse é o nosso

23 Grifo do autor.

momento e o mundo que vivemos neste início do século XXI.

Essa inserção requerida, descrita acima, exigirá maior esforço do Estado no aprimoramento de sua capacidade militar, aqui incluída a sua indústria nacional de defesa, elevando sua capacidade de dissuasão, a fim de desestimular qualquer oponente de ações que se tornariam insuportavelmente onerosas e demasiadamente inaceitáveis.

As grandes riquezas em nosso litoral, em especial as descobertas do Pré-Sal, a nossa longa fronteira marítima, o aumento considerável de nossa Zona Econômica Exclusiva (ZEE), pleiteado e aprovado junto às Nações Unidas, por meio do Comitê de Assuntos Marítimos, são uma grande motivação da imprescindibilidade da nação possuir uma poderosa Esquadra, pois será essa uma das principais maneiras de projetar e defender, condizentemente, os interesses nacionais em sua área de principal interesse estratégico.

Um assento do Brasil no Conselho de Segurança das Nações Unidas, como membro permanente, muito contribuiria para a inserção internacional do país. Para isso, seria necessário suporte de uma Força Armada (FA), em especial uma Marinha de guerra, que apoiasse tal pretensão. Uma Força Armada condizente e adequada às nossas responsabilidades requer investimentos compatíveis, que, com certeza, abririam vetores para o desenvolvimento econômico e industrial na área de defesa.

Os meios disponibilizados às FA devem estar compatíveis com as responsabilidades que lhes foram atribuídas na Política Nacional de Defesa e na Estratégia Nacional de Defesa.

Como já mencionado anteriormente, é sempre importante frisar, uma força naval não se improvisa, tanto materialmente, em decorrência do tempo necessário para

a construção de navios e das necessidades de armamento, como de pessoal com capacitação adequada, teórica e prática no contato com o mar.

Nas últimas décadas, temos sido ameaçados, questionados verbalmente e ostensivamente por líderes mundiais, quanto à soberania brasileira sobre nossa Amazônia Verde.

Os países, para serem respeitados e independentes, devem possuir poder de dissuasão, representado por seu Poder Militar, somado à capacidade de possuir conhecimento e capacitação tecnológica que lhes permitam possuir um parque industrial respeitável e condizente, que os torne mais livres da dependência externa. Outros fatores se somam a esses, mas não serão aqui descritos.

Os países não defendem suas amizades, mas sim seus interesses.

Temos consciência de que caberá à Marinha do Brasil a maior das tarefas, a de, na primeira linha, agir em nome da Pátria em defesa de sua soberania.

## CONCLUSÃO

A formação e a preparação da Armada Nacional e Imperial foram o maior feito de Luiz da Cunha Moreira, dentre muitos outros aqui mencionados neste trabalho. A competência e o esforço hercúleo de Cunha Moreira e de seu pessoal mais próximo na formação e estruturação de uma nova Marinha foi, com certeza, fator essencial no suporte e apoio logístico das forças navais em ação nas águas do Império. Graças a seu patriotismo singular, sua dedicação à Marinha, de tenente até almirante, suas experiências marinheira e de vida, seus feitos navais, pela magnitude das tarefas realizadas e influência no destino do País, pela liderança na constituição de uma Armada capaz não só

de expulsar todos os que não desejavam nossa independência, como também e, principalmente, de manter a integridade territorial de um Brasil que já nasceu grande, Cunha Moreira é, pois, por dever de justiça e gratidão, merecedor que seu nome e suas realizações sejam trazidos à memória da nação, em especial de todos os marinheiros de hoje.

As sábias ações do Capitão de Mar e Guerra Luiz da Cunha Moreira, na direção da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, logo que proclamada a Independência do Brasil, para estabelecer uma Armada Nacional, no tempo e espaço devidos, foram fatores primordiais na integração territorial do Brasil Império e responsáveis pelo espaço geográfico que hoje ocupamos.

José Bonifácio, como ministro da Secretaria de Estado dos Negócios do Reino e Estrangeiros, com sua perspicácia e visão do mundo em sua época, já vislumbrava a necessidade de uma Marinha respeitável e com capacidade bélica de

dissuasão que permitisse tornar e manter o Brasil um país livre. Foi muito feliz em sua acertada decisão em nomear Cunha Moreira para liderar a criação de uma Armada Nacional, pelo seu patriotismo e experiência marinheira longamente demonstrados em sua carreira, além da excelente sintonia por eles estabelecida.

Devemos, portanto, a Luiz da Cunha Moreira, apoiado pelo nosso “Patriarca da Independência”, a formação de nossa primeira Armada Nacional e Imperial.

A importante tarefa de dotar o Brasil de uma Marinha forte, preparada e com capacidade de dissuasão estratégica é atividade, ao mesmo tempo, premente e permanente. Deve ser compatível com a área geográfica que possuímos, com a nossa fronteira marítima e os rios navegáveis, o volume do comércio exterior marítimo e a proteção das riquezas de nossa Amazônia Azul, aliados à influência política e econômica que o Brasil possui e às incertezas inerentes às relações entre os países.

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

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

<NOMES>; Vultos Navais;

<VALORES>; Valores;

#### BIBLIOGRAFIA

Devido à extensão da lista de Referência Bibliográficas, os interessados em obtê-la devem entrar em contato pelo *e-mail*: [braga.claudio@yahoo.com.br](mailto:braga.claudio@yahoo.com.br).