

CIVILIZAR, MODERNIZAR E DISSUADIR: A CONTRIBUIÇÃO DA TRINDADE JOSÉ BONIFÁCIO, MARQUÊS DE BARBACENA E LORDE THOMAS COCHRANE PARA A FORMAÇÃO MARÍTIMA DO BRASIL INDEPENDENTE

Professora Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva¹

INTRODUÇÃO

O Brasil será em vossas mãos um grande país. O Brasil vos quer para seu monarca. Com o vosso apoio ou sem o vosso apoio ele fará a sua separação. O pomo está maduro, colhei-o já, senão apodrece. Pedro, o momento é o mais importante de vossa vida. Já dissestes aqui o que ireis fazer em São Paulo. Fazei, pois. Teres o apoio do Brasil inteiro e, contra a vontade do povo brasileiro, os soldados portugueses que aqui estão nada podem fazer. Leopoldina²

Às quatro da tarde de 7 de setembro de 1822, o príncipe Pedro de Alcântara, após receber a mala diplomática com as notícias políticas europeias além da correspondência da princesa regente Leopoldina decretou, finalmente, a ruptura do Brasil com o Reino de Portugal às margens do rio Ipiranga. D. Pedro embainhou a espada e vociferou: “Brasileiros, a nossa divisa de hoje em diante será Independência ou morte”.³

Em 2022, o Estado Brasileiro celebra o bicentenário da independência do Brasil. No campo historiográfico, é um momento oportuno para os historiadores revisitarem o marco histórico com o propósito de promover reflexões a partir de diferentes fontes e paradigmas. Na relação presente-passado, o historiador é

conduzido à outrora orientado por questões, desejos, esperanças e inquietações motivadas pela conjuntura na qual está inserido. Conforme Reinhart Kooseleck, o pesquisador é capaz de usar as fontes históricas mediante um aparato teórico e metodológico para reconstruir “fatos que ainda não chegaram a ser articulados, mas que ele revela a partir desses vestígios”.⁴

No âmbito da historiografia naval brasileira, é consenso a tese sobre o papel protagonista da recém-criada Armada Nacional e Imperial, em 1822, na garantia da independência do país, na defesa do comércio marítimo e na manutenção da unidade territorial. Contudo, isso não significa que o assunto esteja esgotado. Pelo contrário, a compreensão do processo de formação do caráter marítimo do Estado brasileiro é um objeto pouco abordado ao mesmo tempo que apresenta uma importância atual relevante para a sociedade brasileira tendo em vista sua dependência do mar para sobrevivência. Por conseguinte, estamos no momento oportuno para compreender o papel das comunicações marítimas no processo de independência do Brasil não somente da perspectiva militar, mas também, política e econômica. Afinal, o mar influenciou na construção do projeto político de Estado Brasileiro? Haveria um pensamento marítimo e naval estratégico? Quais personagens históricos compreenderam a importância do desenvolvimento do comércio marítimo e da Marinha de Guerra para assegurar a soberania brasileira?

¹ Doutoranda em História, Política e Bens Culturais pela Fundação Getúlio Vargas. Mestre em Estudos Marítimos pela Escola de Guerra Naval e Graduada em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

² REZZUTTI, Paulo. *D. Leopoldina: A história não contada. A mulher que arquitetou a Independência do Brasil*. São Paulo: Leya Editora, 2017, p. 233.

³ Idem, p. 235.

⁴ KOOSELECK, Reinhart. *Futuro Passado. Contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto, Editora Puc-RJ, 2006, p. 305.

Os conceitos são recursos da historiografia capazes de auxiliar os historiadores a compreenderem o tempo histórico e o espaço de experiência e o horizonte de expectativa dos homens. Afinal, “todas histórias foram constituídas pelas experiências vividas e pela expectativa das pessoas que atuam ou que sofrem”. Sob essa visão, alguns conceitos orbitavam o projeto político do Império do Brasil, quando da sua independência, e motivaram a elite política a promover ações necessárias à garantia da soberania do país.

Atribuem-se aos personagens históricos conceitos que transmitem o significado dos seus espaços de experiência, muitas vezes, distintos, mas que detinham o mesmo horizonte de expectativa: a garantia da autonomia brasileira. Civilizar representava a condução do Brasil ao liberalismo dos oitocentos no qual a Monarquia Constitucional repousava seu poder natural nas dimensões continentais do corpo da Pátria que deveria ser assegurada por meio da estratégia naval do domínio do mar defendida pelo Ministro Bonifácio. Modernizar significava a condução do Brasil ao capitalismo mediante a inserção da frota nacional à era a vapor, ampliando o comércio marítimo como defendido por Marquês de Barbacena. Dissuadir refletia a importância do emprego político da Esquadra capaz de não só garantir a integridade, mas tornar-se instrumento da política exterior do Império do Brasil, contribuindo para o reconhecimento internacional da nossa independência e, mais uma vez, a defesa do território mediante as ameaças estrangeiras. O objetivo do presente trabalho é apresentar o pensamento estratégico responsável por compreender a relevância do domínio do mar, no âmbito político, militar e econômico, capaz de assegurar o processo de independência, a partir das relações civis e militares entre José Bonifácio, Marquês de Barbacena e Lorde Thomas Cochrane.

O mar, a unidade territorial e o projeto de poder na construção do Império do Brasil

Os ventos do liberalismo político atravessavam o Atlântico a partir do século XVIII. A conjuntura marcada pelas Guerras Napoleônicas, atrelada às questões regionais, motivou o processo de emancipação da América Luso-espanhola. A transferência da Família Real Portuguesa foi determinante para a inversão colonial.

Inicialmente, a Abertura dos Portos em 1808 e a concentração do aparato político e burocrático na cidade do Rio de Janeiro contribuíram para a capital fluminense fortalecer seu poder político na dinâmica do Império Marítimo Pluricontinental Português. O fim do exclusivismo metropolitano foi reforçado após a elevação do Brasil à condição de Reino Unido em 1815.

Na década de 1820, novos ares liberais assopravam sobre o território português e a ascensão da monarquia constitucional passou a limitar os poderes do rei D. João VI. Enquanto o objetivo era a modernização da estrutura política e administrativa portuguesa, a Corte Lisboa não vislumbrava as mesmas prerrogativas para o Reino do Brasil. O projeto recolonizador almejava a retomada ao antigo pacto colonial. De acordo com Miriam Dolhnikoff: “a vinda da Corte, o envolvimento na Revolução do Porto e, posteriormente, na Independência e no processo de construção do Estado nacional corresponderam ao processo que se forjou a elite política brasileira”.⁵

Por consequência, a condução do processo emancipatório foi promovida pela fidalguia de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Em dezembro de 1821, quando chegaram os decretos emitidos pela Corte de Lisboa, exigindo o retorno imediato do Príncipe Regente, Pedro de Alcântara optou pela manutenção do alinhamento político com a elite brasileira, desobedecendo o poder legislativo responsável pela transformação do monarca restrito à chefe de Estado a Lisboa. Em 7 de setembro, a soberania foi declarada e, em outubro, a aclamação de D. Pedro I como Imperador e a sua coroação oficializaram a ruptura. A autonomia não decorria da filosofia abstrata do liberalismo político ou de uma consciência nacional construída. O regime político escolhido era estratégico para a aristocracia brasileira ansiosa pela manutenção dos seus privilégios econômicos, a estrutura de produção do plantation que exigia a continuidade da mão de obra escrava africana. Embora houvesse disputas de interesses, era urgente a construção da nação, da identidade e a execução de um projeto que viabilizasse erguer o Estado.

O Império Brasileiro não foi construído de forma pacífica. A autoridade de D. Pedro I e o governo eram desafiados pela presença da junta governativa portu-

⁵ DOLHNIKOFF, Miriam. *História do Brasil Império*. São Paulo: Editora Contexto, 2017, p. 23.

guesa na Bahia, Maranhão, Grão-Pará e Cisplatina. A unidade territorial estava ameaçada pelas guerras de independência e pelas disputas políticas entre brasileiros e portugueses.

O oceano é reconhecido por sua imensidão capaz de integrar e separar ao mesmo tempo. As comunicações marítimas são as rotas por onde as embarcações transitam. Mas, qual o valor dessas linhas? A resposta é complexa. Afinal, cada povo atribui maior ou menor dependência do mar para sua sobrevivência. No caso brasileiro, a sociedade colonial foi construída a partir do mar.

Desde então, forjou-se o mito da “ilha Brasil” com o qual atribuiu elevado vínculo com o mar. Sobretudo, pelo processo de formação territorial a partir do litoral e a construção de uma economia baseada na dependência do mercado externo seja para importação ou exportação. Por conseguinte, a partir das práticas sociais e econômicas da população civil, elencam-se as seguintes funções do mar durante o processo de formação do Império: a produção pesqueira, a navegação de longo curso responsável pelo comércio exterior, pela navegação de cabotagem, integrando o mercado interno e o tráfico intercontinental de escravos.

A dimensão política do mar é caracterizada pelo transporte de pessoas e ideias políticas, contribuindo para a integração territorial ou até movimentos de secessão. No âmbito da guerra naval, as linhas de comunicação possuem caráter ofensivo e defensivo. É possível atacar o inimigo, promover uma batalha, estabelecer um bloqueio ao mesmo tempo que é vital promover a defesa para preservação do comércio e logística das tropas.

Durante as guerras de Independência, a população brasileira possuía elevada dependência marítima, tendo em vista a ausência de rodovias e a integração das bacias fluviais. Diante da relevância do litoral, o projeto de poder do Império perpassava pela manutenção das dimensões continentais por meio do uso do mar. Isto posto, o seu domínio dependia das relações entre civis e militares.

O projeto de civilização de José Bonifácio: a importância do domínio do mar

Um governo forte e constitucional era só quem podia desempenhar o caminho para o

aumento da civilização e riqueza progressiva do Brasil; quem proibir as facções internas de homens ambiciosos e malvados que ou-sassem atentar contra a liberdade e a propriedade individual e contra o sossego e a segurança pública do Estado em geral de cada uma das províncias em particular.⁶

Conforme essa exclamação de José Bonifácio no *Manifesto de agosto de 1822*, é possível compreender que a civilização e o desenvolvimento do país seriam alcançados por meio de um poder centralizado fundamentado nos preceitos liberais. Consolidada a Independência, o Estado deveria ingressar no “concerto da civilização, (...) assumindo seu lugar entre as nações soberanas do globo”.⁷

A monarquia constitucional era o modelo que contribuiria para a preservação da extensão territorial assim como garantiria a defesa das liberdades individuais.⁸ No âmbito do seu projeto político, o conceito de civilização é inserido mais uma vez atrelado aos indígenas e aos negros. Segundo José Bonifácio, para a prosperidade do Império era imperativo: “um novo regulamento para promover a civilização geral dos índios do Brasil, que farão com o andar do tempo inúteis os escravos e uma nova lei sobre o comércio da escravatura e tratamento dos miseráveis cativos”.⁹ Nesse sentido, Bonifácio foi um importante articulador da Independência junto a D. Pedro e Leopoldina, assim como um responsável por organizar um projeto de cidadania ao país.

Diante das ameaças europeias à independência brasileira, o político adotou um pensamento estratégico com o propósito de erguer um Brasil soberano e forte. Para realização da empreitada, era mandatário:

⁶ SILVA, José Bonifácio de Andrada e. Manifesto de 6 de agosto de 1822. In: SENADO FEDERAL. *O Ano da Independência*. Brasília: Senado Federal, 2010, p. 277.

⁷ Idem, pp. 268.

⁸ MENCK, José Theodoro Mascarenhas. *José Bonifácio de Andrada: Patriarca da Nacionalidade*. Brasília: Câmara dos Deputados, 2019, p. 201.

⁹ SILVA, José Bonifácio de Andrada e Silva. Representação à Assembleia Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil sobre a escravatura. In: SILVA, Elisiane da. NEVES, Gervásio Rodrigo; MARTINS, Liana Bach. *José Bonifácio: a defesa da soberania nacional e popular*. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2011, p. 160.

a organização de uma administração pública capaz de executar um projeto de construção da Nação; o desenvolvimento econômico do país, diversificando sua atividade industrial e comercial; adoção de uma política externa capaz de evitar compromissos que limitasse a soberania nacional e, finalmente, a garantia da defesa do território mediante formação das forças armadas.¹⁰

Em seu ensaio “Para ajuizar sobre o estado político da Nação”, o Patriarca da Independência escreveu quais são os fatores que devem ser analisados para a elaboração da legislação que a um país compete: exata descrição do país, sua história natural, suas produções e cultivoação, sua divisão por comarcas, o número, grandeza e situação das cidades, vilas e freguesias, o cálculo mais exato da gente, o estado das fortalezas e portos de mar; a indústria, artes e marinha; o comércio que se faz e o que se poderia fazer.¹¹ É interessante notar que os aspectos sublinhados pelo autor são fatores relacionados às condições que um Estado deve possuir para o desenvolvimento do seu caráter marítimo: economia comercial, posição e espaço, marinha mercante e marinha de guerra.

Essa análise refletiu-se em prática quando a Marinha de Guerra foi construída de forma emergencial sob liderança de José Bonifácio. Para o Vice-Almirante Armando Vidigal, deve-se ao seu pensamento político que compreendeu que a força naval seria a única capaz de garantir a unidade nacional e um instrumento para efetivar a monarquia.¹² De fato, para o patriarca era urgente “a prontificação, no Brasil, de uma força marítima tal que possa obrar em massa ou subdividir-se pelos diversos pontos da Costa”.¹³

A organização da força naval foi realizada a partir do aproveitamento da estrutura de comando deixada

como legado da transferência do Ministério da Marinha e Domínios Ultramarinos. A Armada Nacional e Imperial foi criada simultaneamente com o país. A relação entre a instituição militar e o Estado era dialética: a organização da Marinha de Guerra ocorreu para defesa da soberania do Estado, ao mesmo tempo em que o fortalecimento do mesmo era condicionante para a consolidação da Esquadra.

A modernização econômica: a condução da frota naval à era do vapor por Marquês de Barbacena

Após o 7 de setembro, forjava-se uma elite que iria conduzir o país. Entre fazendeiros e comerciantes, destaca-se o marquês de Barbacena, Felisberto Caldeira Brant. Na historiografia, é reconhecido pela atuação no processo de reconhecimento internacional da autonomia brasileira, bem como nas questões políticas envoltas à Guerra da Cisplatina e à crise do Primeiro Reinado. Como político, defendia a manutenção da ordem social a partir da defesa dos valores monárquicos e constitucionais.

Caldeira Brant estudou, em Lisboa, na Academia Real dos Guardas-Marinha e ganhou destaque por pertencer à geração de 1790. O grupo era composto por intelectuais que compreendiam a urgência de uma reforma política capaz de garantir a centralização e modernizar a economia do Império Lusitano. O seu pensamento político transcende o tempo e o Marquês tornou-se um incentivador das transformações estruturais brasileiras. Para Rafael Cupello, o melhoramento industrial ultrapassava os engenhos de açúcar, incluindo, a abertura de estradas e a adoção de embarcações a vapor para navegação fluvial que, por sua vez, deveria atender aos interesses do soberano e da Pátria.¹⁴

Historicamente, desde a transferência da Família Real Portuguesa, o governo promovia estímulo à chegada de técnicos europeus e à instalação de fábricas de cabos e vários insumos relacionados à construção naval. Os Arsenais de Marinha da Bahia, Rio de Ja-

¹⁰ ANJOS, João Alfredo dos. *José Bonifácio, primeiro Chanceler do Brasil*. Brasília: Alexandre de Gusmão, 2008, p. 292.

¹¹ SILVA, José Bonifácio de Andrada e. Para ajuizar sobre o Estado política da Nação. In: DOLHNIKOFF, Miriam. José Bonifácio de Andrada e Silva: Projetos para o Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 84.

¹² VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Biblioteca do Exército, 1985, p. 2.

¹³ 1822, 11, 03. Instrução de José Bonifácio a Felisberto Caldeira Brant Pontes. In: SILVA, Elisiane da. NEVES, Gervásio Rodrigo; MARTINS, Liana Bach. José Bonifácio: a defesa da soberania nacional e popular. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2011, p. 263.

¹⁴ PEIXOTO, Rafael Cupello. O Marquês de Barbacena: política e sociedade no Brasil Imperial (1796-1841). 2018. 393 f. Tese. (Doutorado em História) – Universidade do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018, p. 160.

neiro e Pernambuco foram reformados, enquanto estaleiros particulares construía navios de menor porte. Visando melhorias às condições de navegação, o monarca ordenou o levantamento de cartas hidrográficas da costa e a custódia dessa documentação ao Real Arquivo Militar. D. João VI, em 1818, atento às inovações tecnológicas, autorizou a incorporação de uma empresa destinada a explorar barcos a vapor na cabotagem e na navegação fluvial da Capitania da Bahia. Em 4 de outubro de 1818, foi estabelecida a comunicação a vapor entre Salvador e Cachoeira por Felisberto Caldeira Brant.

Como resultante da 1ª Revolução Industrial, os sistemas de transporte sofreram modificações mediante a inserção de máquinas e caldeiras. O primeiro navio com propulsão a vapor surgiu em 1801.¹⁵ No entanto, as limitações provocadas pela precariedade do maquinário, a ausência de locais para abastecimento de carvão, a presença da roda que retirava espaço para a artilharia e deixavam as belonaves vulneráveis aos tiros de canhões são fatores que justificaram o atraso do navio de guerra movido a vapor.

A nova propulsão foi incorporada às pequenas embarcações auxiliares e aos navios mercantes. De qualquer maneira, o país que dispusesse dessas inovações demonstraria poder econômico e civilidade tendo em vista a sua frota atuar em conformidade às transformações tecnológicas do período. É preciso lembrar que, no âmbito da teoria do poder marítimo, a gênese de uma poderosa Esquadra está no desenvolvimento de uma Marinha Mercante que estimule a importância do domínio do mar.¹⁶

Nesse processo de afirmação política brasileira, José Bonifácio e Caldeira Brant são agentes responsáveis pela modernização econômica por meio das embarcações capazes de servir ao comércio assim como para a organização da Marinha. Em correspondência com os representantes do Brasil na Europa, o Ministro instruiu Marquês de Barbacena a solicitar inclusive a compra de vapores:

O objeto de barcos de vapor é de muita vantagem e fica autorizado para promover a vinda de alguns já feitos, ou de artífices que os possam construir aqui; tendo, porém, em vista não ingerir o governo na despesa dos mesmos, bastando tão somente animar os empreendedores e prometer-lhes toda a proteção da parte de S.A.R. e até privilégios legais ao proprietário do primeiro barco de vapor que correr aos nossos portos como paquete.¹⁷

A partir da análise de suas instruções, verifica-se que auxiliaria na navegação e no comércio. Portanto, no apoio logístico e na garantia da proteção das linhas de comunicação marítimas. Ao embaixador brasileiro na Áustria, Bonifácio solicitou: “Amainará, mas sem comprometer este governo, os capitalistas, fabricantes, empreendedores, sobretudo de barcos de vapor, para os trazerem, porém à sua custa, contentando-se com a proteção do governo”.¹⁸ Mais uma vez, corroboram-se as tentativas do político brasileiro em implementar seu projeto de modernização tendo em vista que essas embarcações também conduziram o país ao capitalismo e ao desenvolvimento industrial.

Em Londres, Barbacena enviou uma missiva ao barão de Santo Amaro informando o seu propósito em garantir “um empréstimo que salve o Banco do Brasil imediatamente das dificuldades que experimenta e dois paquetes de vapor que reduzam a comunicação do Amazonas com o Rio de Janeiro”.¹⁹ O político justificou a importância da embarcação pela necessidade de “estretar a unidade de opinião nas províncias do Norte do Brasil (...) nada pode melhor fazer a união do que uma rápida comunicação entre as províncias”.²⁰ Esse documento é outro vestígio que demonstra a confluência do pensamento político entre Bonifácio e marquês de Barbacena. A integração territorial era imprescindível para a

¹⁵ Em 1801, um rebocador a rodas foi construído por William Symington. Em 1803, Robert Fulton fez um pequeno navio a vapor.

¹⁶ Ver: ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. Os gigantes da estratégia naval: Alfred Thayer Mahan e Herbert William Richmond. Curitiba: Editora Prisma, 2015.

¹⁷ 1822,08,12. Instruções de José Bonifácio de Andrada e Silva a Felisberto Caldeira Brant Pontes. Arquivo Histórico do Itamaraty AHI 268/01/14.

¹⁸ 1822,08,21. Despacho de José Bonifácio a Jorge Antônio Schaeffer. Arquivo Histórico do Itamaraty, AHI 267/04/20.

¹⁹ BRANT, Caldeira. In: PEIXOTO, Rafael Cupello. op. cit. p. 182.

²⁰ Idem.

coesão política brasileira e, ademais, a unidade seria alcançada a todo o vapor.

No que se refere à Marinha de Guerra, o quadro de pessoal junto ao aspecto material eram as principais preocupações do governo. Em primeiro lugar, devido à presença, na força naval, dos portugueses cuja lealdade a D. Pedro I era duvidosa. Outro agravante era a ausência de mão de obra qualificada, fossem oficiais ou praças, para servir a bordo. Na época da Independência do Brasil, estima-se uma população composta por 800 mil índios “não domesticados” e 1,1 milhão de escravos negros,²¹ fator que dificultava o recrutamento em massa. Diante da dificuldade em improvisar uma Esquadra e a urgência em impedir a fragmentação territorial, tornou-se imperativo a busca por profissionais da guerra. Nas instruções de Bonifácio a Caldeira Brant, é evidente a relevância política e militar da Marinha de Guerra:

Sendo a defesa exterior desse Reino um dos pontos essenciais a que ora cumpre atendermos apesar da aparente fraqueza do Reino hoje em dia inimigo, tem S.A.R. já principiado a lançar as bases de uma respeitável força tanto terrestre como marítima. Vai se pondo sobretudo a Marinha no possível pé de capacidade, mas, pelo atraso em que esse ramo se achava entre nós, só com o tempo poderá chegar ao estado que reclama a dignidade e grandeza deste Império.²²

Em seguida, Bonifácio solicitou ao Marquês de Barbacena que obtivesse duas fragatas de 50 peças de artilharia, munições de guerra e 200 marinheiros de tripulação, além de assinar as comissões para os oficiais.²³ Desde maio de 1822, o marquês já defendia a contratação do Almirante Cochrane: “o Chile tem declarado sua Independência. Não seria o propósito mandar alguém a título (...) de negociar com

Cochrane para que viesse com seus navios servir a S.A.R...? Só o seu nome levaria o susto e o terror aos nossos inimigos”.²⁴

De fato, o Patriarca da Independência instruiu o Encarregado de Negócios em Londres Felisberto Caldeira Brant Pontes a arremeter mercenários.²⁵ Ao final de sua estadia obteve 450 homens para servir à Armada Imperial além de suplementos para a Esquadra como canhões, mosquetes, projéteis, pólvora e artigos navais. Por consequência, a Esquadra foi composta por oficiais ingleses e norte-americanos, entre os quais destacamos: Lorde Thomas Alexander Cochrane (1775-1860); Capitão de Fragata Thomas Sackville Crosbie (1793-?); Capitão de Mar e Guerra David Jewett (1784-1842), Capitão John Pascoal Grenfell (1800-1869) e Capitão de Fragata John Taylor (1789-1855), além de diversos marinheiros.²⁶

A prioridade na construção da força naval obedecia à urgência em garantir a vitória na guerra, sobretudo, a partir do emprego de uma estratégia naval com bloqueio e domínio do mar; preservar a integração territorial no país onde as comunicações entre as regiões eram promovidas por rotas marítimas devido à ausência de estradas terrestres; defender a unidade nacional, lutando contra forças aliadas a Portugal e, também, na projeção de poder, ou seja, submeter as províncias rebeldes à autoridade central, consolidando o processo de independência.

A dissuasão: a Armada Nacional e Imperial e a Guerra de Independência

Determinados os propósitos políticos e estratégicos, as campanhas militares deveriam ter início. Era

²¹ CARVALHO, José Murilo de. A vida política. In: SCHWARCZ, Lilia Moritz. *História do Brasil Nação: 1808-2010: A Construção Nacional (1830-1889)*. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2012, p. 85.

²² 1822, 10, 04. Instruções de José Bonifácio a Caldeira Brant. In: SILVA, Elisiane da. NEVES, Gervásio Rodrigo; MARTINS, Liana Bach. José Bonifácio: a defesa da soberania nacional e popular. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2011, p. 253.

²³ Idem, p. 254.

²⁴ MARINHA DO BRASIL. História Naval Brasileira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002, v. 3, t. 1, p. 76.

²⁵ José Bonifácio solicitou também a compra de equipamentos e navios, além da contratação de mercenários na Alemanha, Suécia e Noruega ao representante brasileiro junto à corte de Viena Jorge Antônio Schaeffer. Ver: 1822,08,21. Despacho de José Bonifácio a Jorge Antônio Schaeffer. Arquivo Histórico do Itamaraty, AHI 267/04/20.

²⁶ 1823,01,12. Ofício de Felisberto Caldeira Brant Pontes Oliveira e Horta a José Bonifácio de Andrada e Silva comunicando sobre a contratação de 600 marinheiros ingleses para o Brasil sob comando do capitão James Norton. Arquivo Nacional. BR RJANRIO Q1.0.DIL.2/66.

imperativo um marinheiro com experiência guerreira, um líder audacioso dotado de coragem e bravura para organizar e liderar a força naval. O oficial britânico Thomas Alexander Cochrane foi o escolhido devido ao desempenho durante as Guerras Napoleônicas em que aniquilou navios franceses. Inclusive, foi alcunhado por Napoleão Bonaparte de “o Lobo do Mar”.

Na América do Sul, o Chile contratou o mercenário com o propósito de vencer a esquadra espanhola e assegurar a sua emancipação. O embaixador chileno José Antônio Condarco, em Londres, justificou sua escolha, afirmando “trata-se do mais valente marinheiro da Grã-Bretanha. É personagem altamente recomendável, não só pelos princípios liberais, como também porque possui caráter superior a toda pretensão ambiciosa”.²⁷

As vitórias alcançadas contra a Espanha corroboraram a decisão do governo imperial pela contratação do militar inglês. Por intermédio do Cônsul do Império do Brasil a Buenos Aires, o Ministro Bonifácio contratou Lorde Thomas Cochrane. Ao servir o país como Comandante em Chefe das Forças Navais, poderia fornecer a experiência das táticas navais com as quais a Armada Nacional e Imperial almejava para cumprir sua missão. O oficial inglês compreendeu o caráter político da instituição e os desafios iria enfrentar. Para Cochrane, José Bonifácio e D. Pedro I foram importantes atores no processo de formação da força:

Viu S. M. Imperial que, sem armada, o desmembramento do Império – pelo que respeitava às províncias do Norte – era inevitável; e a energia do seu Ministro Bonifácio em preparar uma esquadra, foi tão louvável quanto o havia sido a sagacidade do Imperador em determinar que ela se criasse. Entrou-se com entusiasmo numa subscrição voluntária: bandos de artífices correram aos arsenais, a única nau de linha no porto requeria quase ser de todo reconstruída; mas o tripular de maruja nativa esse e outros vasos prestáveis era cousa impossível – havendo sido política da mãe pátria o fazer até o comércio de cabotagem por meio exclusivamente de portugueses, nos quais o Brasil agora se não podia

fiar para a luta que se aproximava com os compatriotas dos mesmos.²⁸

Em 13 de março de 1823, o mercenário fundeu na cidade do Rio de Janeiro. Após as negociações que envolveram o Imperador, o Ministro da Marinha Luís da Cunha Moreira e o Patriarca da Independência, Cochrane conseguiu garantir o aumento de soldo e a manutenção de sua autoridade quando obteve o posto de Primeiro-Almirante.

Antes de prosseguir para o teatro de operações, o oficial general realizou junto ao Monarca uma inspeção aos navios no Arsenal da Corte. Escreveu em suas memórias a escolha pela sua capitânia:

algumas das quais me agradaram muito, como prova demonstrativa dos esforços que em pouco tempo se deviam ter feito para trazê-la [a esquadra] a tão recomendável condição. Grande cuidado se via bem haver-se posto em preparar o *Pedro Primeiro*, nau contada como de 74 canhões. Era evidente veleira, e se achava pronta para o mar, com quatro meses de mantimentos a bordo; achei, portanto, razão de ficar satisfeito com a minha intentada capitânia.²⁹

As fragatas *Maria da Glória* e a *Piranga* também motivaram o Almirante. Durante sua permanência à capital do Império, foi responsável pela incorporação de novos marinheiros à força naval tendo em vista que era crítico à presença de portugueses a bordo. As propostas sugeridas pelo mercenário era a fundação de uma escola de marinheiros na ilha de Santa Catarina, elaboração de uma política de incentivos aos homens que almejavam permanecer na carreira e a adoção de medidas de estímulo à construção naval no Grão-Pará para também contribuir com a integração do território e a compra de navios a vapor.³⁰ Embora a tripulação

²⁸ COCHRANE, Thomas. *Narrativa de serviços no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa*. Brasília: Edições do Senado Federal, 2014, p. 3.

²⁹ COCHRANE, Thomas. op. cit. pp. 40-41.

³⁰ ERMAKOFF, George. *Lord Thomas Cochrane: um guerreiro escocês a serviço da independência do Brasil*. Rio de Janeiro: Casa Editorial G. Ermakoff, 2021, p. 436.

²⁷ PRIORE, Mary del. *A viajante inglesa, o senhor dos mares e o imperador na independência do Brasil*. São Paulo: vestígio, 2022, p. 47.

permanecesse no adestramento, a força naval sob comando de Cochrane suspendeu em direção à província da Bahia no dia 1º de abril de 1823. A viajante inglesa Maria Graham testemunhou o episódio no seu diário:

Quando a pequena esquadra passava diante de Santa Cruz e a fortaleza começou a salvar, o sol rompeu detrás de uma nuvem e um jorro de luz amarela e brilhante desceu sobre o mar por trás dos navios. Parecia então que eles flutuavam na glória; e esta foi a última visão que tive do meu amável amigo.³¹

No âmbito da estratégia naval, o paradigma da batalha decisiva, ou seja, o confronto entre duas esquadras não restringe a ação dos navios. Pelo contrário, é preciso sublinhar a sua natureza. A versatilidade traduz seu valor político e militar, sendo capaz de ser empregado na paz e na guerra. Sendo assim, ações estratégicas como Esquadra em Potência transmitem o caráter político tendo em vista que a força naval é um símbolo, um instrumento de poder do Estado que deve ser levado em consideração diante das controvérsias entre os países. Já no âmbito militar, até a esquadra inativa pode se transformar em ativa. Portanto, torna-se uma ameaça e limita a liberdade de ação do mais forte, comprometendo o domínio do mar.

Retomando ao aspecto político dos navios de guerra, o apoio à diplomacia é promovido quando o navio atua a fim de intimidar e modificar as atitudes do inimigo, como também quando é concedido ao comandante do navio os plenos poderes para mediação do litígio, assumindo o papel político.

Nas ações navais empreendidas pelo Almirante Cochrane, o oficial soube conduzir a Marinha de Guerra conforme a conjuntura, aplicando a força de forma gradual como também de modo político na Bahia e no Maranhão. O sentido de dissuasão³² na análise

está vinculado à capacidade de demonstração de poder com a finalidade de intimidar o adversário a fim de obter o interesse ora estratégico, ora político. No caso da Guerra de Independência, diante dos óbices enfrentados para formação da Marinha de Guerra, a dissuasão era um importante trunfo para o britânico:

Os meios de intimidação para expulsar os portugueses da Bahia – o perseguimento da frota inimiga – o incapacitar os navios com tropa destinados ao Maranhão – atos inteiramente além das instruções imperiais – não só libertaram do inimigo as províncias do Norte, mas, como já fica dito, pouparam ao Governo brasileiro as demoras, gastos, e incertezas de fortes expedições.³³

Ao chegar à Bahia, o Comandante da nau *Pedro I* avistou a esquadra portuguesa. Inspirado pelas guerras napoleônicas planejou a tática de coluna tal como Lorde Nelson em Trafalgar (1805). No entanto, sua capitânia rompeu a linha inimiga sozinha tendo em vista a ausência de experiência militar pela marinagem e a manobra que exigia coordenação além de precisão dos tiros de canhão. Após o recebimento de reforços das fragatas *Niterói*, *Maria da Glória* e *Piranga* foi possível a confrontação do inimigo, no combate conhecido como 4 de maio. Por consequência, o Almirante decidiu pelo bloqueio naval, estratégia responsável pelo isolamento das linhas de comunicação aos vasos portugueses. O propósito era impedir o abastecimento logístico das tropas e desgastar a população sem o fornecimento de alimentos. Enquanto isso, Cochrane mediava a rendição da junta governativa portuguesa mediante uso de ameaças para impedir que ela fornecesse reforços aos demais no norte do país. Ao General português, Inácio Luís Madeira de Melo escreveu:

Contando-me que V. Ex.^a está para embarcar as forças militares do seu comando, com vistas de transportar-se a alguma das províncias do Norte, obriga-me a humanidade a declarar-lhe o meu dever, bem que penoso, de tomar todas as medidas a meu alcance

³¹ GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil*. Belo Horizonte: Editora Garnier, 2021, p. 256.

³² A dissuasão é uma prática das marinhas de guerra anterior ao armamento nuclear. Durante o século XIX, a diplomacia das canhoneiras foi uma estratégia naval empregada pelas potências. Atualmente, no âmbito da estratégia naval contemporânea, está vinculado ao emprego do submarino nuclear como instrumento de poder para dissuadir o inimigo.

³³ COCHRANE, Thomas. op. cit. p. 79.

para desmantelar quaisquer transportes que tentem dar à vela da Bahia no comboio dos vasos de guerra. Que tenho os meios de cumprir este dever, a despeito dos navios de guerra que possam tentar de obstruir minhas operações, é fato de que nenhum oficial marítimo duvidará – mas que V. Ex.^a como simples militar não verá tão claramente. Se, depois deste aviso, eu for obrigado a aludi, e se por essa causa numerosas vidas forem sacrificadas, ficarei absolvido de consequências tais, que de outra sorte muito pesariam sobre o meu ânimo.³⁴

A demonstração da força naval por meio da batalha e do bloqueio corroboraram a dissuasão promovida pelo Almirante. Os portugueses se sentiram ameaçados. No dia 2 de julho, a força militar e naval levantou ferro rumo à Europa. Porém, o fato não significou o fim das operações. A dissuasão permaneceria conforme as ordens para o Capitão Beaurepaire, Capitão John Taylor e Capitão Thompson para continuar a caça enquanto fosse possível tomar ou destruir os navios:

Tendo recebido notícias que o inimigo da independência do Brasil está tratando de evacuar a cidade, e deixar o porto da Bahia – tomando debaixo da escolta de seus navios de guerra numerosos transportes em que a força militar, seu material e abastecimento são embarcados, juntamente com toda a fazenda móvel pública e particular – sem excetuar até os vasos sagrados destinados ao culto religioso – e sendo altamente importante impedir e interromper o progresso do inimigo tanto quanto se possa – deve V. Ex.^a ter a maior vigilância espreitando não se escape, e tratando de interceptar lhe dos navios aqueles que possa acometer a salvo, continuando na execução desta ordem enquanto puder conservar em vista as embarcações inimigas.³⁵

No dia 26 de julho, a Nau *Pedro I* fundeu no Maranhão. Naquele momento, o Almirante Cochrane

contava somente com seu navio sem contingente suficiente para elaborar uma ação ofensiva. A solução era apropriar-se do simbolismo de uma nau linha de batalha dotada de 74 canhões e empregar a dissuasão. Após prender o comandante do brigue *Infante D. Miguel*, Francisco Garção, Cochrane barganhou sua liberdade em troca do envio de correspondência à junta governativa portuguesa. Considerando a experiência na carreira naval de Garção, o Almirante arquitetou um ardil:

Antes que partisse – foi devidamente impressionada – pela relação que se lhe fez de um número imaginário de embarcações de guerra ao largo, acompanhadas por transportes carregados de tropa, aos quais a capitânia por mais veleira se havia podido adiantar. Sendo o Capitão Garção homem do mar, e bem capaz de julgar das veleiras qualidades do *Pedro Primeiro*, facilmente se deixou impressionar por esta história, e tornou para a cidade com as notícias de uma força irresistível que vinha desembarcar para subjugar-la.³⁶

O ardil promovido por Cochrane é representativo do objetivo da dissuasão. A intimidação possui o propósito de causar a sensação de ameaça e de insegurança. Por consequência, ao sentir-se ameaçado, o inimigo necessita modificar imediatamente a sua conduta. No Maranhão, esse efeito foi imediato. A Junta Governativa foi convocada e informada das intimidações promovida pelo Almirante: “ansiosamente desejo evitar o ter de deixar cair desenfreadas sobre o Maranhão as tropas imperiais da Bahia (...) Fica V. Ex.^a o decidir se convirá exasperar ainda mais os habitantes destas províncias por uma resistência que me parece inútil”.³⁷

O papel político de Cochrane não terminou com a evacuação dos portugueses. Declarada a aclamação ao Imperador D. Pedro I pelo povo do Maranhão, o Almirante tornou-se responsável pela manutenção da ordem na província brasileira. Em 29 de julho de 1823, escreveu ao General das Armas do Maranhão: “é, meu dever agora, como chefe militar, por Sua Majestade Imperial, ter cuidado em que nenhuma interferência

³⁴ Idem, p. 71.

³⁵ Idem, p. 69.

³⁶ Idem, p. 82.

³⁷ Idem, p. 83.

ou intimidação militar de qualquer maneira assombre ou influa a escolha dos habitantes na eleição do seu Governo Provisório”.³⁸

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa histórica é uma encruzilhada onde o presente e o passado se encontram. Revisitar o fato histórico “Independência do Brasil” permite navegar um antigo mar, porém, com um navio diferente ou flutuar sobre um rio que também se modificou. Ninguém entra no mesmo rio duas vezes, é o que diz o ditado popular. Nesse bicentenário, analisar o processo de autonomia e a construção do Estado Brasileiro sob a perspectiva marítima não é somente interessante, é sobretudo necessário para uma Nação cujos interesses nacionais atravessam as águas.

A trindade José Bonifácio, Marquês de Barbacena e Lorde Thomas Cochrane revelam a relevância das relações civis e militares para a formação de um pensamento estratégico capaz de garantir a formação do Império do Brasil. Enquanto os membros da elite civil brasileira forjaram um projeto político fundamentado na Monarquia Parlamentar responsável pela civilização e modernização – em certa medida – da economia, compreenderam que a unidade nacional e a ampliação do comércio estavam intimamente relacionadas com o domínio do mar. O controle defensivo das linhas de comunicação era estratégico para a defesa das dimensões continentais e para a segurança da independência. Ademais, a navegação de cabotagem e as atividades comerciais de longo curso seriam ampliadas mediante a modernização da frota através aquisição de navios a vapor. Logo, forneceriam apoio à logística da Marinha de Guerra.

A partir desse projeto político, o domínio do mar seria consolidado pela força naval. A urgência na obtenção de profissionais da guerra para a formação de um Esquadra justificou a relevância política e militar de Lorde Thomas Cochrane. O mercenário executou o plano estratégico formalizado pelos civis. Nas Guerras de Independência (1822-1824), as campanhas navais foram responsáveis pelo cumprimento da missão: garantir a vitória sobre a esquadra portuguesa, transportando

tropas terrestres, bloqueando o porto da Bahia e da Cisplatina e realizando fogo naval durante as batalhas. Além disso, empregou os navios como elemento dissuasório. Os meios navais desempenharam um papel político para expulsão das juntas governativas portuguesas e para auxiliar na projeção do poder do recém país independente.

Na longa duração, duzentos anos depois, a Marinha do Brasil permanece exercendo a herança deixada pela Marinha Imperial. Na Estratégia Nacional de Defesa, a negação do uso do mar por meio da dissuasão reforça o papel da diplomacia naval. A Esquadra permanece sustentando um apoio à política externa brasileira e ao processo de desenvolvimento socioeconômico do país.

Sendo assim, é também possível concluir que o mar é civilizador, o mar conduz à modernidade e o mar permite usá-lo para dissuadir. Cabe aos brasileiros transformar o legado de sua história em consciência, inspiração e práticas concretas para fortalecer, em qualquer tempo histórico, a sua mentalidade marítima.

FONTES HISTÓRICAS

1822,08,12. Instruções de José Bonifácio de Andrada e Silva a Felisberto Caldeira Brant Pontes. Arquivo Histórico do Itamaraty AHI 268/01/14.

1822,08,21. Despacho de José Bonifácio a Jorge Antônio Schaeffer. Arquivo Histórico do Itamaraty, AHI 267/04/20.

1823,01,12. Ofício de Felisberto Caldeira Brant Pontes Oliveira e Horta a José Bonifácio de Andrada e Silva comunicando sobre a contratação de 600 marinheiros ingleses para o Brasil sob comando do capitão James Norton. Arquivo Nacional. BR RJANRIO Q1.0.DIL.2/66.

COCHRANE, Thomas John. *Narrativa de serviços no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa*. Brasília: Edições do Senado Federal, 2014.

COSTA, Hipólito da. *Correio Brasiliense*. Londres, nº 175, dezembro de 1822.

DOLHNIKOFF, Miriam. José Bonifácio de Andrada e Silva: Projetos para o Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil*. Belo Horizonte: Editora Garnier, 2021.

³⁸ Idem, p. 87.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Guilherme Mattos de Abreu (org). *Marinha do Brasil: uma síntese histórica*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2018.
- ANJOS, João Alfredo dos. *José Bonifácio, primeiro Chanceler do Brasil*. Brasília: Alexandre de Gusmão, 2008.
- DOLHNIKOFF, Miriam. *História do Brasil Império*. São Paulo: Editora Contexto, 2017.
- ERMAKOFF, George. *Lord Thomas Cochrane: um guerreiro escocês a serviço da independência do Brasil*. Rio de Janeiro: Casa Editorial G. Ermakoff, 2021.
- KOOSSELECK, Reinhart. *Futuro Passado. Contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto, Editora Puc-RJ, 2006.
- MARINHA DO BRASIL. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002, v.3, t. 1.
- MENCK, José Theodoro Mascarenhas. *José Bonifácio de Andrada: Patriarca da Nacionalidade*. Brasília: Câmara dos Deputados, 2019.
- PEIXOTO, Rafael Cupello. *O Marquês de Barbacena: política e sociedade no Brasil Imperial (1796-1841)*. 2018. 393 f. Tese. (Doutorado em História) – Universidade do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018, p. 160.
- REZZUTTI, Paulo. *D. Leopoldina: A história não contada. A mulher que arquitetou a Independência do Brasil*. São Paulo: Leya Editora, 2017.
- SCHWARCZ, Lilia Moritz. *História do Brasil Nação: 1808-2010: A Construção Nacional (1830-1889)*. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2012.
- SENADO FEDERAL. *O Ano da Independência*. Brasília: Senado Federal, 2010.
- SILVA, César Agenor Fernandes. *O Correio Braziliense e seu projeto de civilização (1808-1822)*. Franca: Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita, 2006. (dissertação de mestrado).
- SILVA, Elisiane da. NEVES, Gervásio Rodrigo; MARTINS, Liana Bach. *José Bonifácio: a defesa da soberania nacional e popular*. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2011.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Biblioteca do Exército, 1985.
- VIDIGAL, Armando Amorin Ferreira. *A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil*. In: *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 138, suplemento, pp. 223-289, 2018.