

PEQUENA NOTA SOBRE O PAPEL DA MARINHA IMPERIAL NO PROCESSO DA INDEPENDÊNCIA (*).

EURIPEDES SIMÕES DE PAULA

do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

Não somos especialistas em História do Brasil, mas na qualidade de presidente nacional da ANPUH sentimo-nos na obrigação de apresentar uma pequena contribuição a este Encontro, mais com o fim de animar os nossos jovens colegas do que com a esperança de trazer alguma coisa nova e importante para o esclarecimento do processo da nossa Independência.

Durante o período colonial não existiu propriamente uma marinha de guerra brasileira, se bem que houvesse vários estaleiros de construção de navios e alguns até bem importantes.

Os navios mercantes geralmente andavam em comboios para evitar a ação dos piratas e corsários. Apenas os barcos muito velozes tinham, às vezes, licença para navegarem sozinhos.

Diversos combates navais foram travados nas nossas costas, mas as grandes batalhas o foram com frotas vindas do Reino, como por ocasião da invasões holandesas.

Foi somente com a migração da Família Real que a nossa marinha começou a existir. Em 1808, devido à invasão das tropas napoleônicas sob o comando de Junot, a Corte portuguesa, com um séquito de cerca de 15.000 pessoas embarcadas às pressas em barcos mercantes e comboiados por uma frota de guerra composta de navios ingleses e portugueses, chegou ao Brasil.

(*) — Comunicação apresentada na 3.ª Sessão de Estudos, no dia 7 de julho de 1972 (*Nota da Redação*).

Uma das naus, a *Conde Dom Henrique*, transportava a Academia Real dos Guardas-Marinha, que foi o núcleo de onde se originou a nossa Escola Naval. Essa força naval portuguesa permaneceu no Brasil e teve papel destacado no desembarque e ocupação da Guiana Francesa.

Assim nasceu a nossa marinha que só iria prosperar com a Independência. Os seus marinheiros e navios foram os que vieram de Portugal com o Príncipe Regente (1). Mas muitos voltaram com D. João VI e os que ficaram no Brasil acabaram por aderir à revolta do Príncipe D. Pedro.

O Governo Imperial percebeu imediatamente que a viabilidade do novo Estado dependeria em grande parte da conquista do poder marítimo e da tomada das bases portuguesas espalhadas ao longo do nosso litoral: Belém, São Luís, Recife, Bahia e Montevideu. Para isso providenciou a formação de uma pequena esquadra de alto mar, com as unidades que pôde conseguir. O problema mais crucial era, entretanto, o da oficialidade, que teve de ser recrutada em grande parte no estrangeiro, principalmente entre ingleses e franceses, que devido à desmobilização da *Home Fleet*, após a derrota de Napoleão, estava a meio-soldo.

Assim, foram contratados 19 oficiais ingleses: John Taylor, Thomas Sackville Crosbie, John Pascoe Grenfell, James Sheperd, Steve Charles Cleuley, James Norton, Samuel Gillet, George Clarence, John Rogers Gildon, Charles Watson, William James Inglis, Duncan Macright, Ambrose Charles, George Cowan, Ralf Wright, Charles Moszehu, Joseph Hitscostam e Charles Jell. Foram contratados também 3 oficiais franceses: Reol Mongenat, Junius Villeneuve e Jean Baptiste Bailly (2).

Para chefiar elementos tão heterogêneos era necessário um chefe bastante enérgico. E ele foi encontrado na pessoa de Lord Thomas Alexander Cochrane, 10.º Conde de Dundonald (3), personagem já bastante conhecido pela sua atuação na libertação do Chile e do Peru. Antes da sua atuação na América do Sul já servira com

(1). — César da Fonseca, *A Evolução da Marinha Brasileira. Sinopse*. 1822-1958. Rio de Janeiro. 1961, pág. 20. Vide nosso artigo na "Revista de História" nº 66, abril-junho de 1966, intitulado: *A Marinha Imperial e a Unidade Nacional*.

(2). — César da Fonseca, *op. cit.*, págs. 7 e 9-10.

(3). — Vide sobre a personalidade de Lord Cochrane o artigo de Aldo M. Azevedo, *Lord Cochrane; primeiro Almirante Brasileiro*, in "Revista de História" nº 19, julho-setembro de 1954, págs. 101-130.

brilantismo nas guerras contra a Espanha e contra Napoleão (4). Envolvera-se também em lutas pela moralização do Almirantado inglês, o que lhe custou o afastamento da Marinha (5). Por isso, colocou seus serviços à disposição dos governos do Chile, Peru, Brasil e depois ainda lutará na Guerra da Independência da Grécia.

Em 1818 estava no Chile (6) onde, com uma energia inquebrantável capturou navios e tomou de assalto barcos muito mais poderosos do que aqueles que tinha ao seu dispor, quebrando de vez o poderio espanhol no Pacífico.

Por sugestão de Barbacena e de José Bonifácio, o Governo Imperial o convidou para organizar a nossa força naval (7). A 13 de janeiro de 1823 abandonou a esquadra chilena e, trazendo consigo vários oficiais ingleses, aportou no Rio de Janeiro em 13 de março. Assumiu o compromisso de servir ao Brasil até o reconhecimento da sua Independência, recebendo para isso o posto de Almirante.

A 3 de abril pôde sair do Rio de Janeiro, à frente de uma pequena e mal armada esquadra, que além do mais estava mal aparelhada, mal artilhada e tripulada com muitos marinheiros portugueses. Rumou para a Bahia para auxiliar Labatut em guerra contra as tropas do general Madeira.

Afonso d'E. Taunay (8) narra assim a sua atuação:

“A 4 de maio, tendo recebido reforço de alguns navios, aprou para a barra da Bahia, cujo porto dominava frota do almirante Felix de Campos, incomparavelmente mais forte que a brasileira.

Dispondo da nau *Pedro I*, fragatas *Ipiranga*, *Niterói*, *Paraguassú*, corveta *Maria da Gloria* e mais alguns chavecos ia Cochrane afrontar a esquadra portuguesa (uma nau, duas fragatas, sete corvetas, uma charrua, uma sucama e um brigue). Dispunha de 242 canhões quando os portugueses tinham 396. Mas como imediatos contava com um núcleo de oficiais do maior valor como Grenfell, Norton, Jewett, Beaurepaire, Taylor, embora se visse numa contingência da maior gravidade pelo fato de qua-

(4). — *Ibidem*, págs. 109-113.

(5). — *Ibidem*, págs. 117-120.

(6). — Enrique Bunset, *Cochrane. Un estudio con variaciones*. Empresa Zig-Zag. Santiago de Chile, 1943. Apud Aldo M. Azevedo, *op. cit.*, pág. 122.

(7). — Afonso d'E. Taunay, *Grandes vultos da Independência*. São Paulo. Companhia Melhoramentos. 1922, págs. 151-158.

(8). — *Ibidem*, págs. 153-155.

se todos os seus artilheiros serem portugueses. Assim mesmo não duvidou em atacar a esquadra lusitana. Só se retirou ante a desproporção esmagadora de forças, causando então os maiores danos ao inimigo, a quem inspirou verdadeiro terror. Retirou-se aí para o Morro de São Paulo.

A 22 de maio nova refrega em que os portugueses são batidos pelo heroico João das Botas.

Na noite de 12 para 13 de junho realizou Cochrane, já mais apercebido de meios, uma das maiores façanhas de sua vida, cheia, no entanto, dos lances mais aventureiros.

Penetrou com a sua almiranta a *Piranga* e a *Maria da Glória* por entre a esquadra inimiga e por um triz se apoderou da capitânea portuguesa *D. João VI*. Foi o vento que lhe impediu a realização deste feito arrojadíssimo. “Este último ato de audácia heroico, deu todo o desalento à endurecida alma de Madeira, nota Porto Seguro (9). De então em diante não pesou mais senão em prevenir a retirada”. Aliás estava bloqueado por terra e por mar, sem viveres.

A 2 de julho de 1823 entrava o exército brasileiro na Bahia, ao passo que o português, embarcando às pressas, fugia com 84 navios de guerra e mercantes.

Perseguiu Cochrane a esquadra retirante e ainda pode aprisionar-lhe numerosos vasos. E tal a sua audácia que, a 4 de julho, por um triz escapou de perecer em combate desigual, isolado que se achou do resto de sua adivisão. Numerosas presas efetuou então. A 26 de julho entrava Lord Cochrane no Maranhão, aniquilando aquele reduto da resistência portuguesa no Brasil e seu imediato Grenfell em 11 de agosto apossava-se do Pará. A 9 de novembro estava no Rio de Janeiro e a 25 galardoava-o o Imperador com o título de Marquês do Maranhão, sendo-lhe, a 2 de outubro votado na assembléia uma noção de exprimindo-lhe o reconhecimento nacional . . .”

Pelo que foi dito por Afonso d’E. Taunay, Cochrane bloqueara a esquadra portuguesa na Bahia que, temendo ficar engarrafada e ter de render-se, saiu para o alto mar sendo perseguida pelos vasos brasileiros até quase a foz do Tejo. A nossa Marinha cumpriu seu in-

(9). — Varnhagem, *História da Independência*. Apud Aldo M. Azevedo, *op. cit.*, pág. 125.

tento, pois dos navios que saíram da Bahia com a esquadra de Felix de Campos, apenas 13 chegaram a Lisboa.

A Província do Maranhão foi libertada por um estratagema e com muita astúcia, sem um único tiro, conseguindo Cochrane enviar para Portugal a guarnição lusitana, mas aprisionando o brigue *Dom Miguel* e oito canhoneiras.

Logo após Grenfell, comandando o *Dom Miguel* conseguiu a rendição de Belém e a sua adesão à causa da Independência (10).

Ao se estudar estes dois últimos acontecimentos tem-se deixado de lado um fato de suma importância.

O cabo São Roque sempre se mostrara difícil de dobrar com navios vindos da Bahia ou do Rio de Janeiro, devido ao sistema de ventos e as correntes marítimas (11). As populações da Amazônia e do Norte do Brasil sempre preferiram ter ligações diretas com Lisboa do que com o Sul. Não foi por mero acidente que o Brasil, no período colonial, esteve dividido em duas porções. Cochrane tomou pela força o antigo Estado do Grão-Pará e Maranhão. Se não o fizesse, talvez o Brasil de hoje fosse bem menor, quiçá estaria dividido pelo menos em duas parcelas.

Somente com a navegação a vapor, ou pelo menos com a sua predominância (12) — e isso só a partir dos meados do século XIX — é que essa dificuldade de navegação foi completamente extinta.

Assim, o Brasil tem uma grande dívida com o seu 1.º Almirante de Esquadra.

(10). — E. Simões de Paula, *op. cit.*, págs. 293-294.

(11). — Confira a esse propósito o livro do Almirante norte-americano Samuel Eliot Morison, *Portuguese Voyage to America in the Fifteenth Century*. Cambridge. 1940. Apud T. O. Marcondes de Souza, *Novas achegas à História dos Descobrimentos Marítimos*. Coleção da "Revista de História". Volume XXVII. São Paulo. 1963, págs. 228 e segs.

(12). — Giuliano Giacomini, *História da Marinha Brasileira*, in "Revista Marítima Brasileira". Ano LXXXIII, janeiro-março de 1963, pág. 87.