



A formação da Marinha Imperial

Pedro Gomes dos Santos Filho*

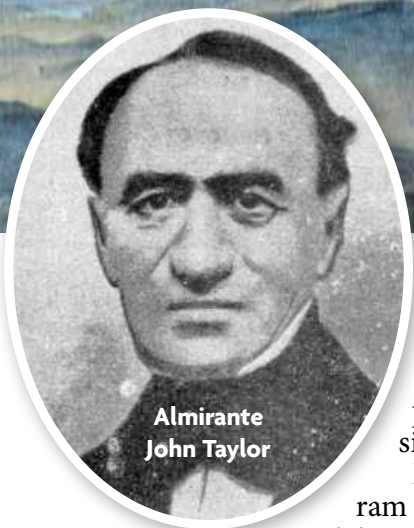
Cidade do Porto, 1820. É deflagrada a Revolução Constitucionalista, evento que pode ser considerado como o início do processo de independência do Brasil por forçar o retorno de D. João VI a Portugal no ano seguinte.

Nessa mesma época, um brilhante e operativo oficial de Marinha, entediado com a situação ociosa da *Royal Navy* e vivenciando uma relação

inamistosa com seu próprio pai, começou a se interessar pela vida de aventuras de seus companheiros contratados por nações americanas para servir nas suas Marinhas recém-nascidas.

Três anos depois, servindo em um esquadrão britânico em comissão na América do Sul, sob o comando do Comodoro Sir Thomas Hardy, o oficial materializou o seu desejo, desertando da *Royal Navy* para ingressar na Marinha Imperial

*Primeira Esquadra Brasileira,
aquarela do Almirante
Trajano Augusto de Carvalho*



**Almirante
John Taylor**

do Brasil, em início de formação. Seu nome ficaria marcado para sempre na História Naval brasileira: John Taylor.

Decisões semelhantes foram tomadas por diversos oficiais e marinheiros estrangeiros, especialmente ingleses, que aceitaram o desafio de ingressar em uma Marinha ainda incipiente, prestes a entrar em combate contra forças lusitanas. Dos oficiais contratados para servir na Marinha Imperial brasileira devem ser destacados: David Jewett, no posto de capitão de mar e guerra; Thomas Sackville Crosbie, James

Thompson e James Norton, no posto de capitão de fragata; Bartolomew Hayden e Benjamin Kellmare, como capitães-tenentes; os Primeiros-Tenentes John Pascoe Grenfell, Jayme Shepperd, Stephen Clewley, William Eyre e George Mason; o Segundo-Tenente William James Inglis, entre outros, além de cerca de quinhentos marujos ingleses. Com a contratação de estrangeiros, procurava-se evitar a predominância de portugueses na composição das tripulações dos navios brasileiros.

Considerado como o chefe ideal para conduzir a jovem Marinha à vitória, foi contratado como Primeiro Almirante da Armada Nacional e Imperial o Almirante Lorde Thomas Cochrane, por decisão de José Bonifácio após acolher sugestão de Felisberto Caldeira Brant Pontes, Encarregado de Negócios do Brasil na Inglaterra.

Apenas a contratação de pessoal não resolvia os problemas que se apresentavam para a Marinha Imperial, conforme percebeu o oficial inglês contratado por decreto de 9 de janeiro de 1823, no posto de capitão de fragata. Depois de se apresentar ao primeiro Ministro da Marinha do Império, o brasileiro nato Luiz da Cunha Moreira, John Taylor pôde constatar que a tarefa de preparar aquela Força Naval para o combate seria bastante desafiadora.

O estado do material não era animador. Embora alguns ainda estivessem em condições aceitáveis, quase todos os navios disponíveis careciam de grandes reparos. Alguns haviam sido abandonados pelos portugueses no porto do Rio de Janeiro. Porém, a compreensão de que a situação exigia uma Marinha de Guerra forte, capaz de se opor ao inimigo compensava as dificuldades. Sob a orientação do Ministro Cunha Moreira, futuro Visconde de Cabo Frio, eram notáveis o patriotismo e os esforços para a prontificação de alguns navios e aquisição de outros por intermédio de uma subscrição nacional, aberta pelo Ministro da Fazenda Martim Francisco Ribeiro de Andrada.

Na ocasião em que chegou ao Rio de Janeiro, Taylor tomou conhecimento de que os trabalhos de construção e reparos navais realizados pelo Arsenal da Corte conseguiram encerrar o reaparelhamento da Nau "Pedro I", antes batizada como "Martim de Freitas" e da Fragata "Niterói", ex-"Sucesso", navios que em breve fariam história. Na mesma época, foram adquiridos os Brigues "Caboclo", ex-"Maipu", este doado pelo próprio D. Pedro I, e "Guarani", ex-"Nightingale", e os Brigues-Escuna "Atalanta" e "Rio da Prata", que somados a outras unidades consti-



David Jewett, John Pascoe Grenfell e Thomas Cochrane, oficiais contratados para servir na Marinha Imperial brasileira e que tiveram importante papel nas revoltas ocorridas durante o processo de independência do Brasil

tuíram a primeira Esquadra Brasileira.

Mesmo com o esforço despendido pelo Arsenal, ao receber o comando da "Niterói", Taylor constatou que ainda havia muito o que fazer para colocar o navio em condições de combate. Por sorte, seu imediato era o Capitão-Tenente Luís Barroso Pereira, brilhante oficial, que o ajudou bastante na tarefa de prontificar a fragata o mais breve possível. Também fazia parte da tripulação um menino de dezesseis anos incompletos que teria um futuro brilhante: o Voluntário da Armada Joaquim Marques Lisboa, futuro Patrono da Marinha do Brasil!

Como é notório que uma esquadra não se faz apenas com navios, mas com homens preparados para o mar e para a luta, formar o pessoal era outra tarefa espinhosa. Disso tinha certeza John Taylor, pois contava com a experiência de quem, aos dezesseis anos, assistiu à morte do Almirante Nelson, a bordo da Nau "Victory", em Trafalgar, e com vinte anos, tenente embarcado na Corveta "Cyane", foi ferido em combate contra um navio francês. Em vista de suas qualidades e da sua experiência, era o oficial adequado para comandar a Fragata "Niterói".

Comandar um navio de guerra brasileiro naquela época não era para qualquer um. Quase não havia oficiais brasileiros natos. As guarnições, compostas de marinheiros portugueses, brasileiros e estrangeiros contratados, de pescadores e caboclos recrutados para suprir a falta de pessoal e até de grumetes escravos oferecidos pelos seus senhores, eram, por óbvio, de questionável qualidade. O principal problema,

entretanto, não residia somente na precária formação para as lides do mar e da guerra. Dizia respeito à confiança nos oficiais e marinheiros portugueses, obrigados pelas circunstâncias a combater seus compatriotas.

Para mitigar a falta de confiança nos oficiais portugueses, o Ministro da Marinha determinou a criação de uma comissão, com o propósito de levantar quais iriam aderir à causa do Brasil e, voluntariamente, ficariam servindo à Armada Nacional e Imperial. A comissão deliberou que cada oficial do Corpo da Armada, desde segundo-tenente até capitão de mar e guerra, receberia um ofício consultando sobre a sua vontade de aderir à causa brasileira. O ofício garantia que quem não aceitasse teria transporte para si e sua família até Portugal custeado pela Fazenda Pública, além do soldo correspondente a sua patente até o momento do embarque. Um mês foi o prazo estabelecido para resposta.

Muitos responderam afirmativamente, entretanto a adesão foi mais forte nos postos mais elevados, ficando a oficialidade desbalanceada, com muitos oficiais antigos e poucos tenentes. As respostas dos oficiais adesistas foram dadas com muito entusiasmo e amor à causa da independência. Como exemplo, vale destacar a resposta do Capitão-Tenente Antonio Salema Freire Garção: "Que declaro com toda a franqueza que é própria em um Oficial de honra, que estou pronto a defender e seguir a causa do Brasil, arriscando a própria vida, em sua defesa..." (SILVA, 1882).

A contratação dos estrangeiros e a lealdade



demonstrada pelos que aceitaram servir à Marinha Imperial deixaram de ser uma preocupação a respeito da confiança nos oficiais.

Com relação à marujada lusa, a situação tendia a ser bastante complicada. Guarnições portuguesas já haviam dado provas da sua rebeldia durante a comissão comandada pelo Chefe de Divisão Rodrigo de Lamare, planejada com a tarefa de enviar reforços para o combate contra as tropas portuguesas estabelecidas em Salvador, em julho de 1822. A situação iria se repetir por mais de uma vez.

Mas não havia tempo a perder. Tropas portuguesas estabelecidas na Bahia aguardando reforços vindos de Portugal hostilizavam o Império. Deste modo, o Imperador, por decreto de 29 de março de 1823, declarou o porto de Salvador em estado de rigoroso bloqueio. No dia seguinte, Cochrane recebeu a ordem de se fazer à vela e demandar o referido porto, com autorização para destruir ou tomar todas as forças portuguesas que encontrasse no desenrolar da sua missão. Três dias depois, arvorando seu pavilhão na Nau "Pedro I", Cochrane suspendia com a Esquadra nacional para enfrentar os navios do Chefe de Divisão Félix de Campos.

O Almirante Joaquim Marques Lisboa, Marquês de Tamandaré, aos dezesseis anos fez parte da tripulação da Fragata "Niterói" sob o comando de John Taylor



A Fragata Niterói, aquarela do Almirante Trajano Augusto de Carvalho

Não foi a primeira vez que a Bandeira Imperial foi içada em um navio no mar. Em 14 de novembro de 1822, Força Naval comandada pelo norte-americano David Jewett suspendeu da Baía de Guanabara com a missão de retirar de Montevideu os soldados portugueses que não haviam optado pelo Império e que lutavam contra os brasileiros na Província Cisplatina. Também nessa ocasião foi repetida a rebeldia portuguesa demonstrada na expedição de julho de 1822, em clara indicação de que poderia acontecer novamente.

É oportuno registrar que, segundo o historiador Almirante Prado Maia, a Bandeira Imperial que a força de Jewett arvorou pioneiramente no mar fora distribuída aos navios da Esquadra no dia 10 daquele mês de novembro, data que se tornou referência para a criação de nossa Esquadra que, neste ano de 2022, comemora o seu bicentenário (MAIA, 1965).

Por ter que aguardar para completar a sua guarnição e terminar alguns reparos, a "Niterói", de John Taylor, não suspendeu incorporada à Força Naval de Cochrane. O encontro dos navios imperiais somente aconteceu no final de abril, nas costas da Bahia.

O inevitável combate ocorreu em 4 de maio. Além da superioridade das forças navais lusitanas e da diferença do estado do material, a atuação dos navios brasileiros foi prejudicada por algumas tentativas de sublevação por parte de marinheiros portugueses embarcados na capitânia e em alguns navios. Mais uma vez, como mais tarde disse Cochrane, "... parece-me que metade da esquadra precisa guardar a outra metade" (BOITEUX, 1954).

Na Nau "Pedro I", dois marinheiros portugueses que guarneciam o paiol, por sentimento de afeto ao inimigo, esconderam a pólvora em pleno desenrolar do combate. Atos de indisciplina pelo mesmo motivo ocorreram na Corveta "Liberal" e em outros navios. Por sorte, a liderança de John Taylor impediu a ocorrência de indisciplinas a bordo da "Niterói". Por outro lado, falhas por parte da Esquadra portuguesa acarretaram no resultado indeciso do combate, que terminou com a retirada

da força lusitana para Salvador e da brasileira rumando para o fundeadouro do Morro de São Paulo.

Em carta a José Bonifácio, escrita no dia seguinte ao do combate, Cochrane expôs a crítica situação do material e do pessoal da sua força, registrando seu desapontamento com as características marinheiras da maioria de seus navios, o estado de conservação do velame, a qualidade da pólvora e do armamento e o nível de adestramento e confiança nas guarnições.

Para dar continuidade às ações ofensivas, o Almirante efetuou um remanejamento do pessoal, transferindo oficiais e marinheiros de confiança para a Nau "Pedro I" e, em uma manobra audaciosa como era de seu feitio, tentou entrar em Salvador com a nau capitânia, a fim de realizar uma abordagem na Nau portuguesa "D. João VI", empreitada que falhou devido às condições de vento e maré. Depois desse insucesso não restou alternativa a não ser executar o bloqueio do porto, enquanto as tropas do General Labatut e a "Esquadra Itaparicana", comandada pelo Segundo-Tenente Patrão-Mor do Arsenal de Marinha da Bahia João Francisco de Oliveira das Botas, sitiavam por terra e fustigavam as forças lusitanas.

A situação por demais desvantajosa abateu o moral dos portugueses até a decisão de organizar um numeroso comboio, composto por oitenta transportes protegidos por treze navios de guerra, e se dirigir, em fuga, rumo a Portugal, o que se concretizou na manhã de 2 de julho de 1823. No seu encaço, seguiu parte da Esquadra Brasileira. Ao perceber que parte do comboio se dirigia para o Maranhão, Cochrane ordenou a John Taylor que a "Niterói" seguisse as águas dos navios de Félix de Campos e partiu com a "Pedro I" com destino à Província do Maranhão.

A perseguição ao comboio ficou conhecida como *A epopeia da "Niterói"*, episódio em que a valente fragata navegou até as proximidades do rio Tejo, conseguindo apresiar diversos navios portugueses que se atrasaram. A façanha, levada a cabo por John Taylor e sua valorosa tripulação, somente terminou em 9 de novembro de 1823, quando a "Niterói" lançou ferro nas águas de Salvador, em condições materiais precárias, abastecida de aguada para apenas dois dias e com a tripulação extenuada, mas com o augusto sentimento do dever cumprido.

Em 1823, ainda coube à Esquadra Brasileira conseguir libertar do jugo português o Maranhão, o Pará e, no ano seguinte, a Província Cisplatina. Em seguida, promoveu a pacificação

de Pernambuco, do Ceará e do Maranhão, após o que Cochrane, desgostoso por entender que ainda não havia recebido o pagamento que lhe era devido, embarcou na Fragata "Piranga", demandou Portsmouth, Inglaterra, e nunca mais retornou ao Brasil.

Diferentemente do seu chefe, Taylor desejou permanecer servindo à Marinha do Brasil. Promovido a capitão de mar e guerra, chegou a ser destituído da Marinha, exonerado por decreto do Imperador, devido a pressões diplomáticas incentivadas pela *Royal Navy*. Entretanto, pedidos insistentes da diplomacia brasileira fizeram com que o Almirantado inglês acedesse e, em 1º de dezembro de 1825, o bravo oficial foi reintegrado à Marinha Imperial com a graduação Chefe de Divisão. Em defesa da sua pátria do coração, após a campanha da independência, teve oportunidade de continuar oferecendo seus valiosos préstimos na oposição à Confederação do Equador, na repressão ao corso nas costas brasileiras, nas lutas da Regência no Rio de Janeiro e na Revolução dos Cabanos. Casado com a brasileira Maria Teresa da Fonseca Costa, veio a falecer, no posto de Vice-Almirante, em 1855, na sua residência, no Rio de Janeiro.

Ao término da Guerra da Independência, a Marinha do Brasil, grande responsável pela consolidação da independência nacional ao eliminar os focos de resistência estrangeira em território brasileiro, encontrava-se pronta, com moral elevado, para continuar defendendo os interesses do Império nas campanhas do Prata e na Guerra da Tríplice Aliança. ■

REFERÊNCIAS

- BOITEUX, Lucas Alexandre. *A Marinha Imperial e outros ensaios*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1954.
- BOTTO, Carlos Penna. *Campanhas Navais Sul-Americanas: suas causas, seus efeitos e a projeção destes na época presente*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1940.
- CASTRO, Pierre Paulo da Cunha Pereira & RODRIGUES, José Antônio. *Da Armada Real para a Marinha Imperial: as unidades e organismos que ficaram no Brasil e as que voltaram para Portugal*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2020.
- MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1965.
- SILVA, Theotonio Meirelles da. *Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1882.

* Capitão de Mar e Guerra (Refº)