

ASPIRANTE 4003 **LUCAS LIMA** DOS SANTOS

O VISCONDE DE CABO FRIO: UMA REDESCOBERTA NECESSÁRIA

ESCOLA NAVAL

RIO DE JANEIRO – 2023

ASPIRANTE 4003 **LUCAS LIMA DOS SANTOS**

**O VISCONDE DE CABO FRIO:
UMA REDESCOBERTA NECESSÁRIA**

Trabalho de conclusão de curso apresentado como requisito parcial para obtenção do grau de bacharel em Ciências Navais perante a Escola Naval.

Orientador: CF (IM) MARCELLO JOSÉ
GOMES **LOUREIRO**

RIO DE JANEIRO
2023

SANTOS, LUCAS LIMA DOS

O Visconde de Cabo Frio: uma redescoberta necessária /
Lucas Lima dos Santos. - RJ, 2023.
90f.

Orientador: Marcello José Gomes Loureiro

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências
Navais) – Escola Naval, Rio de Janeiro - RJ, 2023.

1. História Naval. 2. Independência do Brasil. 3. Biografia. I.
Loureiro, Marcello José Gomes. II. O Visconde de Cabo Frio: uma
redescoberta necessária

O VISCONDE DE CABO FRIO
Uma redescoberta necessária

ASPIRANTE 4003 **LUCAS LIMA DOS SANTOS**

Trabalho de conclusão de curso apresentado
como requisito parcial para obtenção do grau
de bacharel em Ciências Navais perante a
Escola Naval.

Aprovado em: __ de _____ de 2023

Orientador

CF (IM) MARCELLO JOSÉ GOMES LOUREIRO

Membro da Banca

Prof^a. Dra. MICHELLE THIEME DE CARVALHO MOURA

Aos meus pais, José Ricardo e Ana Lucia, pelo apoio incondicional desde os primeiros passos. À minha irmã, Daiana, pelo carinho, incentivo e exemplo.

AGRADECIMENTOS

A Deus, primeiramente, pela minha vida e por me dar forças para superar cada obstáculo nessa jornada.

Aos meus pais, José Ricardo e Ana Lucia, por sempre me apoiarem em todas as circunstâncias e pela compreensão da ausência para realização desta monografia. À minha irmã, Daiana, pela amizade e companheirismo.

Por fim, agradeço à Marinha e aos docentes da Escola Naval pelos conhecimentos partilhados, especialmente ao CF (IM) Loureiro, instrutor e orientador, pelo incentivo e críticas construtivas para confecção deste trabalho.

*“O objeto de estudo da história é,
por natureza, o homem”*

Marc Bloch

RESUMO

O Visconde de Cabo Frio: uma redescoberta necessária

A passagem de uma efeméride constitui momento propício para refletir e discutir a construção da identidade nacional brasileira: o bicentenário da independência. Apesar de haver ampla bibliografia disponível acerca do tema, pouca importância foi conferida aos aspectos militares, especialmente o das Forças Armadas, inclusive com alguns autores ignorando ou menosprezando momentos importantes do processo que culminou na ruptura entre Brasil e Portugal. Diante do momento propício, o presente trabalho procurar analisar a bibliografia sobre o tema e sobretudo propor uma análise dos eventos pela perspectiva de um dos seus protagonistas, o Capitão de Mar e Guerra Luís da Cunha Moreira, primeiro a exercer o cargo de Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha do Império do Brasil, examinando sua biografia, feitos e controvérsias.

Palavras-chave: Bicentenário; Independência; historiografia; Luís da Cunha Moreira.

ABSTRACT

The Viscount of Cabo Frio: a necessary rediscovery

The passage of an important historical milestone provides an opportune moment to reflect upon and discuss the construction of Brazil's national identity: the bicentennial of independence. Despite the ample bibliography available on the subject, little attention has been given to military aspects, especially those related to the Armed Forces, with some authors even ignoring or downplaying significant moments in the process that led to the rupture between Brazil and Portugal. Given this timely opportunity, this present work seeks to analyze the existing literature on the subject and, above all, to propose an examination of the events from the perspective of one of its key figures, Captain Luís da Cunha Moreira, the first to hold the position of Minister and Secretary of State for the Navy of the Brazilian Empire. This analysis will encompass his biography, achievements, and controversies.

Keywords: Bicentenary; Independence; historiography; Luís da Cunha Moreira.

ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – O Visconde de Cabo Frio, por Ferdinand Krumholz. Década de 1850.....	12
Figura 2 – Organograma da Marinha Imperial.....	48
Figura 3 – Nau <i>D. Pedro I</i> , pelo pintor italiano Edoardo De Martino.....	64

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	11
2. PANORAMA BIBLIOGRÁFICO.....	16
3. ANOS INICIAIS: FORMAÇÃO E CARREIRA	28
4. CONQUISTA DA GUIANA FRANCESA.....	32
5. CONQUISTA DA CISPLATINA	34
6. SUPRESSÃO DA REVOLUÇÃO PERNAMBUCANA DE 1817	36
7. PREÂMBULO DA INDEPENDÊNCIA	38
8. A INDEPENDÊNCIA	44
9. MINISTRO DA MARINHA: RECRUTAMENTO E FINANCIAMENTO.....	48
10. A CAMPANHA DA INDEPENDÊNCIA	63
11. CARGOS POSTERIORES.....	72
12. CONSIDERAÇÕES FINAIS	77
13. REFERÊNCIAS.....	85

1. INTRODUÇÃO

Na década de 1850, já distante do auge de sua vida operativa, D. Luiz da Cunha Moreira, então recentemente feito Visconde de Cabo Frio por D. Pedro II, posava para um dos principais pintores do Império do Brasil, Ferdinand Krumholz. O quadro deve ter-lhe custado um valor significativo, já que Krumholz era artista de carreira internacional. A essa altura, já havia se instalado em Paris e Lisboa, quando se tornou pintor na corte de D. Maria II de Portugal. Em 1848, desembarcava no Brasil, tendo logo sido aclamado pela crítica, elevando-se a pintor da família real e de grandes personalidades da época.

A imagem de Cunha Moreira foi cuidadosamente elaborada. Aparece de três quartos, a exemplo das pinturas renascentistas dos séculos XV e XVI. Está trajado com um fardão típico do início do século XIX, popularizado pelas pinturas que Jacques Louis David e Ingres fizeram para Napoleão. Aliás, o braço direito do Visconde talvez seja uma apologia direta ao Imperador dos Franceses. Ostenta orgulhosamente suas comendas (cite-as aqui). Está armado, designação de sua atuação operativa. Ao fundo, à esquerda, uma mesa recorda sua capacidade administrativa, porque sutilmente refere o “despacho”; sobre ela, há as luvas e um chapéu bicorne. Seu semblante psicológico sugere um homem de caráter firme, decidido e disposto a tudo por fazer valer nobres ideais.

Por que para o Visconde devia ser relevante dispor de um retrato produzido por Krumholz? Provavelmente, porque representava o desfecho de uma vida dedicada à guerra e à política. Porém, talvez seja mais do que isso: o quadro incluía Cunha Moreira em um seletivo grupo de pessoas que compartilharam o pintor da família real. Não apenas a imagem do Visconde se eternizava no refinado desenho e nas tintas de Krumholz, como também se inscrevia no “livro” da corte.

Figura 1 – O Visconde de Cabo Frio, por Ferdinand Krumholz. Década de 1850.



Fonte: Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Estabelecer novas perspectivas sobre um tema tão estudado quanto a Independência constitui árdua tarefa e mesmo, ao menos nos círculos da Marinha, sobre o papel desempenhado pela esquadra de Cochrane na campanha de consolidação do território. Entretanto, sempre é possível ao historiador alterar seus questionamentos ao passado de forma a desvelar novos cenários.

O Bicentenário da Independência do Brasil constitui marco de fundamental importância para a memória coletiva da nação. No entanto, boa parte da historiografia acerca do tema defende a tese de que o processo de separação política entre colônia e metrópole teria sido, nas palavras de Oliveira Lima, apenas um “desquite amigável”, isto é, sem derramamento de sangue, o que subestima o papel que os militares desempenharam ao longo dos turbulentos anos de 1822 e 1823.

Outras correntes, tipificadas por alguns como conservadoras, reconheceram no processo apenas um acordo entre elites, mais como uma continuidade das estruturas coloniais, alterando-se apenas a sede da metrópole, de Lisboa para o Rio de Janeiro.

Há uma extensa bibliografia disponível sobre o processo de formação do Poder Naval brasileiro, elaborada por inúmeros historiadores navais, em sua maioria também oficiais de Marinha. De forma a contribuir com outra perspectiva para o entendimento do tema, procurou-se aqui direcionar o foco para a biografia de um dos protagonistas do processo, objeto desta pesquisa e quem tem sido pouco trabalhado nas produções acadêmicas acerca da Independência, às vezes até mesmo esquecido completamente.

O presente Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) propõe uma redescoberta e reflexão acerca da biografia de um dos protagonistas da Independência, nesse caso, o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, cargo que originaria o de Ministro da Marinha, no Gabinete formado por Dom Pedro I após o Grito do Ipiranga. Trata-se do então Capitão de Mar e Guerra Luiz da Cunha Moreira, a quem coube a tarefa de “organizar o abastecimento e a manutenção da nova Marinha Imperial provendo-lhe condições aceitáveis para o cumprimento das missões impostas” (CASTRO, 2020, p. 189).

Como se trata de uma pesquisa acadêmica, é imperioso explicitar alguns apontamentos metodológicos. Nessa senda, valendo-se de fontes primárias, especialmente os decretos do Império pelo p assinados e compilados por Theothonio Meirelles da Silva em “Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira” e “Efemérides Navais” de José Egydio Garcez Palha e secundárias como as biografias escritas pelo Doutor Manuel Barata e os irmãos Henrique e Lucas Alexandre Boiteux, além dos textos de historiadores navais como João do Prado Maia, Brian Vale e Herick Marques Caminha, procura-se aqui compreender o papel desempenhado pelo oficial em um momento crítico da história nacional.

Porém, o presente Trabalho de Conclusão de Curso não se resume apenas à história institucional, na medida em que se debruçou também sobre pesquisas mais recentes, que lançaram novas perspectivas sobre a Armada Imperial e sobre o próprio Luiz da Cunha Moreira, a exemplo do livro de Marcelo Oliveira, acerca da Divisão Naval do Leste ou da obra de Bruno Carlos Oliveira Neves, com sua pesquisa sobre as controvérsias com o inventor paraense, João Francisco de Madureira Pará.

Entretanto, conforme ensina Marc Bloch (2002), se “a história é a ciência dos homens no tempo”, não caberia, portanto, apenas apresentar uma narrativa diacrônica dos eventos que marcaram a vida do Almirante Cunha Moreira, mas também contextualizar o tempo em que viveu, delimitando as transformações que ocorriam no início do oitocentos.

No contexto oitocentista, é importante salientar que a ideia de patriotismo estava em construção; logo o uso do termo “brasileiro” nesse texto cumpre função meramente didática. Não havia deputados brasileiros nas Cortes, mas sim baianos, paulistas e pernambucanos (HOLANDA, 1993). No início do século XIX, havia muitas “pátrias” dentro do Brasil. Conforme Malerba (2006, p. 27), há uma diferença conceitual entre pátria, país e nação:

o primeiro estaria mais vinculado ao lugar de origem; ‘país’ equivaleria à unidade envolvente dessas províncias; ‘nação’ seria um conceito mais fugidio, pois escaparia de país e pátria. Uma nação ‘brasileira’ inexistia ainda quando das cortes constituintes.

Efetivada a emancipação política, a construção da nação e de sua identidade seria ainda um lento processo durante quase todo o oitocentos. Além disso, conceitos mahanianos da guerra naval como Poder Naval, Força Naval e Esquadra foram utilizados para facilitar a compreensão do assunto, constituindo-se, desse modo, a moldura teórica que condiciona a compreensão do passado.

Tendo isso em pauta, a primeira parte do texto procurou desvelar a historiografia tradicional da Independência, já consolidada no meio acadêmico. Em seguida, procedeu-se com um panorama da historiografia naval, especialmente das duas primeiras gerações, como Theothonio Meirelles da Silva (1882), José Egydio Garcez Palha (1983), João do Prado Maia (1936), Henrique Boiteux (1915) e Lucas Alexandre Boiteux (1933, 1954). Mais recentemente, obras como “Da Armada Real para a Marinha Imperial”, publicada em 2020, cujos capítulos trouxeram valiosas contribuições para o estudo do tema, além da já consagrada produção de Brian Vale (2002) e Herick Marques Caminha (2002).

Dentro desse escopo, foi necessário transitar entre diferentes campos da historiografia e da teoria da história, como os metódicos “rankeanos”, que se notabilizaram pela promoção da monumentalização dos documentos oficiais, a produção de uma história política e militar, em geral vinculada às ações do Estado. Para além, igualmente, foi mandatário se aproximar do movimento intelectual dos

Annales e, por fim, até mesmo da Nova História Militar, em que a principal contribuição adveio do trabalho de Paloma Siqueira Fonseca, cujo texto “A presiganga e as punições na Marinha (1808-1831)” elucida o papel do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro como estaleiro, oficina de reparos, mas também como instrumento disciplinar necessário ao ordenamento da Força.

Outra fonte relevante consultada foi a Hemeroteca Digital, onde muitos ofícios da Repartição da Marinha foram publicados ao longo do século XIX em periódicos como o “Diário Fluminense” e o “Diário do Governo”. Relatos em primeira pessoa foram de grande valia, especialmente a “Narrativa de Serviços no Libertar-se o Brasil da Dominação Portuguesa, Prestados pelo Almirante Lorde Cochrane” do próprio Marquês do Maranhão; o “Diário de uma Viagem ao Brasil” de Maria Graham; e o “Diário do Capelão da Esquadra Imperial”, redigido pelo Frei Manoel Moreira da Paixão e Dores.

Foi realizado um alargado levantamento historiográfico sobre o tema da Independência nas principais obras sobre o tema. Autores como Francisco Adolfo Varnhagen (2010), Oliveira Lima (2012), Emília Viotti (1984), José Honório Rodrigues (2002), Sérgio Buarque de Holanda (1993), Jurandir Malerba (2006) e João Paulo Pimenta (2022), a despeito de seus diferentes modos de compreender o passado e a História, ofereceram a possibilidade de uma reflexão sobre o processo de independência. Neles, buscou-se identificar as tendências presentes em cada análise, bem como identificar a relevância conferida à participação dos militares no processo histórico, de forma a se estabelecer um panorama historiográfico.

O estabelecimento dos temas organizadores e estruturais da inserção de uma historiografia em uma cultura de história nacional depende, evidentemente, de autores, obras, aceitações e legitimações que variam ao longo do tempo. Menos evidentemente, mas não menos intensamente, esse estabelecimento depende também de tradições, de convenções intelectuais e de interesses sociais já disponíveis nos momentos em que cada autor produz sua obra; autor e obra que podem, por seu turno e em distintos níveis, impor continuidades, descontinuidades e alterações à historiografia que os envolve (PIMENTA, 2022, p. 3).

Uma vez definido o objeto de estudo, isto é, Luiz da Cunha Moreira (1777-1865), deve-se ter em mente a divisão da sua vida em alguns períodos considerados chave para a análise proposta. Inicialmente, procurou-se compreender os seus anos iniciais de formação na Armada Real e sua participação nas Campanhas que se desenrolaram na América do Sul. Em seguida, seu papel na Divisão de Lamare

(julho-setembro de 1822) e o período como Ministro da Marinha (1822-1823). Por fim, quais cargos desempenhou após novembro de 1823 e as lições de seu legado.

Uma vez definida a metodologia empregada assim como as fontes disponíveis, deve-se proceder para as problematizações que envolveram a pesquisa, a começar pelas poucas referências existentes ao personagem e a escassez de biografias, tendo em vista que a mais recente delas data de 1933.

As “perguntas-problema” que inicialmente nortearam esta investigação foram: quem foi Luiz da Cunha Moreira? De que forma Cunha Moreira, como chefe da Repartição da Marinha, contribuiu para o processo de Independência? Por qual razão ele foi escolhido e não outro oficial ou até mesmo algum Almirante? Qual percepção outros personagens da época, como Cochrane, Maria Graham, Caldeira Brant ou Bonifácio, tinham a seu respeito? Após a saída da pasta, quais tarefas desempenhou? O que o levou a ser agraciado com o título de Visconde de Cabo Frio e por que a nobilitação só ocorreu em 1858, quando já estava na reserva?

Como limitação, cabe aqui ressaltar que não foram encontrados relatos em primeira pessoa do biografado, apesar de serem citados por Boiteux (1933). Assim, do ponto de vista bibliográfico, a pesquisa se fundamenta em textos escritos por terceiros, após períodos consideráveis. Mesmo assim, não foi possível confrontar algumas informações com as referências. Além disso, a mudança de nomenclatura entre o mesmo navio, mas para diferentes autores, também gerou dificuldades.

Inicialmente, procurou-se apresentar o panorama bibliográfico tanto da temática da Independência quanto do aspecto militar-naval do processo, de forma a situar o leitor dentro do contexto e das transformações das narrativas. Em seguida, procedeu-se com um levantamento da trajetória pessoal e profissional do Visconde de Cabo Frio, com especial enfoque no seu período como Secretário de Estado dos Negócios da Marinha. (1822-1823).

2. PANORAMA BIBLIOGRÁFICO

Desde o primeiro desembarque dos europeus na América portuguesa, foram escritos relatos e crônicas sobre a terra, seus habitantes e suas riquezas. Todavia, foi somente no seiscentos que o Frei Vicente do Salvador escreveu “História do

Brasil”, considerado o primeiro livro de história escrito no Brasil, mas que só foi publicado no fim do século XIX (IGLÉSIAS, 2000).

Apesar do pioneirismo do clérigo seiscentista, outros esforços para se escrever uma História do Brasil começaram no século XIX, sendo Francisco de Adolfo Varnhagen (1816-1878) o grande destaque: redigiu a sua “História Geral do Brasil” e, mais tarde, a “História da Independência do Brasil”, marco da visão diacrônica – mas também conservadora – da Independência, vista como um processo pacífico, não revolucionário, sem derramamento de sangue, garantida pela manutenção de um Bragança no trono.

O Visconde de Porto Seguro, como intelectual da segunda metade do oitocentos, além de historiador e diplomata, sofreu forte influência da Escola Historicista, cujo representante mais expressivo foi Leopold von Ranke, responsável por estabelecer o primado do documento oficial, isto é, que foi gerado no âmbito do Estado, como fonte exclusiva para a construção de uma narrativa histórica linear e ritmada (REIS, 1999, p. 23-50).

O historiógrafo não pode adivinhar a existência de documentos que não são do domínio público e não encontra, e cumpre com o seu dever quando, com critério e boa fé e imparcialidade, dá, como em um jurado, mui conscienciosamente o seu veredictum, cotejando os documentos e as informações orais apuradas com o maior escrupulo que, à custa do seu ardor em investigar a verdade, conseguiu ajuntar (VARNHAGEN, 2010, p. 12).

O livro “História da Independência do Brasil: Até ao reconhecimento pela antiga metrópole, compreendendo, separadamente, a dos sucessos ocorridos em algumas províncias até essa data” foi escrito na segunda metade do século XIX, portanto, após a criação do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) em 1838, que tomou para si a missão de escrever a história do Brasil. Diante da conjuntura, o esforço de Varnhagen pode ser ligado a uma visão monarquista e pacifista da Independência.

Toda a colonização portuguesa da América seria um caminho pré-determinado rumo ao grande momento do seu desfecho, resultado de uma longa e necessária evolução. Portugal teria ‘preparado’ a criação e amadurecimento do Brasil, que no século XIX surgiria legitimado, civilizado e promissor porque estreitamente ligado a uma ascendência europeia (PIMENTA, 2009, p. 62).

Tributário de Varnhagen, Manuel de Oliveira Lima (1867-1928), também historiador e diplomata, o “mais português dos nossos historiadores” segundo José

Honório Rodrigues (2002), tratou a Independência como um “desquite amigável” entre portugueses dos dois lados do Atlântico, uma vez que “é natural que o filho chegado à maturidade se emancipe, e sucede entre as nações como entre os indivíduos” (*apud* PIMENTA, 2022, p. 218). Na sua obra, sublinhava o protagonismo da Casa de Bragança no processo, secundarizando outros grupos políticos e sociais.

O historiador defendia que a Nação brasileira já existiria anteriormente ao processo de Independência, sendo este apenas responsável por torná-la livre. Na sua perspectiva, a chegada da Família Real, em 1808, foi o marco inicial do “Movimento da Independência”, título do livro publicado por ocasião da efeméride do Centenário em 1922.

Para Oliveira Lima (2012, p. 182), o “Brasil não é um país de espírito essencialmente militar; se por este vocábulo se entende o culto ardente das glórias da guerra”, o que se demonstra pela pouca relevância dada as questões de consolidação por meio da guerra, apesar de citar superficialmente o papel da Marinha, reconhecendo sua importância.

Uma Marinha fazia falta ao novo Império, mas era ela também o único meio de reunir os fragmentos que já estavam esparsos de uma colônia, que tinha sido uma série de possessões autônomas. O governo imperial conseguiu criar essa marinha, tirando-a do velho material deixado pelos portugueses (LIMA, 2012, p. 182).

Emília Viotti da Costa (1975) analisou a Independência pela ótica marxista em “A Emancipação Política do Brasil”. Nessa interpretação, as elites procuravam a manutenção da estrutura política e econômica, agroexportadora, alcançada pela elevação do Brasil à condição de Reino Unido a Portugal e Algarves. As Cortes de Lisboa e seu projeto de regeneração da monarquia, visto como recolonizador pelos deputados do Brasil, ameaçavam o status adquirido. Para essas mesmas elites, ainda segundo os autores, a fragmentação territorial seria um problema, pois ameaçava a manutenção do tráfico de escravos, razão de seu enriquecimento e poder.

Além de propor uma alternativa ao que nomeou de “historiografia tradicional”, Costa (1984, p. 64) teceu críticas aos autores consolidados, como Varnhagen, Oliveira Lima e Tobias Monteiro, considerando suas obras excessivamente descritivas.

Atendo-se aos documentos testemunhais, preocupando-se quase exclusivamente com acontecimentos políticos, a historiografia tradicional limita-se em geral, em geral, à descrição minuciosa de episódios e personagens mais em evidência no cenário político, fazendo uma crônica pormenorizada dos sucessos que antecederam o Sete de Setembro.

Outro ponto ressaltado por Emília Viottti é a questão da monarquia dual, que teria sido defendida por muitos deputados “brasileiros” nas Cortes. O Reino do Brasil buscava, portanto, uma certa autonomia administrativa e política, sem uma ruptura definitiva, já que ainda manteria a união com Lisboa, formando um Império transatlântico.

Sobre a guerra, a historiadora dispensou algumas linhas de um parágrafo, em que anotou:

A consolidação da Independência exigiu grande esforço por parte do governo do Rio de Janeiro. A notícia da Independência não foi recebida com agrado pelas tropas e pelos comerciantes portugueses. Na Bahia, Maranhão e Pará, a resistência das juntas governativas, controladas por maiorias portuguesas, mais interessadas em manter laços com Portugal do que em se submeter ao governo do Rio de Janeiro, só foi vencida depois de uma luta que durou mais de ano. Para vencê-la o governo do Rio de Janeiro contratou os serviços de oficiais e navios britânicos e franceses – Grenfell, Cochrane, Labatut – e contou com a simpatia discreta da Coroa Britânica e dos governos independentes da América (COSTA, 1984, p. 122).

Em consonância com a dialética do materialismo histórico – que defende a autora – a concepção de tensão permanente entre os grupos sociais, a consciência de classe ou sua ausência, a discussão sobre a propriedade dos meios de produção, bem como a permanência de estruturas deveriam estar presentes. O resultado pode ser sintetizado no vinco que confere ao caráter elitista do processo:

A ausência de uma classe propriamente revolucionária, as distâncias e os antagonismos que separavam o povo dos chefes revolucionários, a liderança do movimento da Independência pelas categorias dominantes, ligadas à terra, aos negócios e a altos cargos, garantiram a sobrevivência da estrutura colonial de produção (COSTA, 1984, p. 122).

Sérgio Buarque de Holanda (1993), noutro diedro, tece o conceito de “emancipação”, que emprega para defender a Independência como um processo de maturação que se inicia em 1808, quando a Família Real chega ao Brasil, fugindo da invasão das tropas napoleônicas ao território metropolitano.

Pelo seu ponto de vista, a Independência não se deu como ruptura, mas como continuidade, uma vez que o Brasil já estaria pronto para navegar por suas próprias rotas:

Amplamente utilizado por publicistas europeus influentes no mundo luso-americano de começos do século XIX, tal conceito [o de emancipação] indicava um processo de lento e gradual amadurecimento político, metaforicamente associado a um filho que, preparado por seus pais para a vida adulta, deles se separa quando é chegada a hora (PIMENTA, 2022, p. 8).

Um dos poucos historiadores que se propôs a tratar das questões militares da Independência foi José Honório Rodrigues, crítico da visão de Oliveira Lima, para quem a “Independência não foi uma vitória incruenta, como sempre se sustentou na História do Brasil. Ela foi diminuída para valorizar a obra da Casa de Bragança, para obscurecer o papel dos brasileiros, para favorecer o congaçamento luso-brasileiro” (RODRIGUES, 2002, p. 35).

Rodrigues, ratificando suas discordâncias quanto a Oliveira Lima, propõe a tese do papel central dos militares para a consolidação da Independência, uma vez que não se poderia “reafirmar que sem as forças armadas não seria possível conseguir a independência, a menos que fosse verdadeira a afirmação de Oliveira Lima” (RODRIGUES, 2002, p. 13).

A obra de José Honório Rodrigues – contemplada por edição recente da BIBLIEX – também assevera o viés revolucionário da Independência, um contrassenso em relação à historiografia tradicional, tendo em vista que os “exércitos foram incapazes, ligados ao povo, de realizar uma verdadeira revolução e permitiram que a contrarrevolução no final dominasse, evitando qualquer modificação maior da estrutura econômica e das relações sociais” (RODRIGUES, 2002, p. 334). Para Rodrigues, as elites locais se aglutinaram no entorno do Imperador para frear o processo revolucionário conduzido pelo exército em conjunto com o povo

João Paulo Pimenta reconhece o pioneirismo das análises de Rodrigues por afrontar a mitologia do brasileiro conciliador em “Conciliação e reforma no Brasil” (1965), apesar de também criticar certos “exageros anacrônicos” em “Independência: revolução e contra-revolução” (1975-1976).

A Independência é vista como uma revolução, mas dessa vez cheia de novidades interpretativas: uma revolução de forte conotação nacionalista e popular, uma verdadeira guerra de libertação nacional comparável ao que ocorrera na América hispânica, longe de quaisquer feições conservadoras, e na qual dom Pedro e a monarquia teriam desempenhado papel secundário, meros coadjuvantes de instituições supostamente representativas e democráticas como o parlamento e as forças armadas (PIMENTA, 2009, p. 64).

Pimenta prefere a utilização do termo “Guerras de Independência” por entender que os confrontos na Cisplatina, na Bahia, no Ceará, Piauí e Grão-Pará constituíram guerras separadas dentro do contexto da consolidação, mesmo que sem se aprofundar nos pormenores táticos das operações militares, contribuiu ao lembrar que “as guerras de independência do Brasil foram condenadas a um certo esquecimento na História e na memória nacionais” (PIMENTA, 2022, p. 103).

Pimenta, assim como Rodrigues, criticou o posicionamento de Oliveira Lima, para quem o “Brasil e os brasileiros seriam, então, sábios, moderados e propensos ao entendimento” (PIMENTA, 2022, p. 103). Outro ponto de convergência se dá também quanto ao caráter revolucionário da emancipação política, uma vez que se deve compreender o que significava o conceito no início do oitocentos.

Inicialmente, a palavra “revolução” dizia respeito somente aos astrônomos, por conta do movimento dos corpos celestes. A partir das Revoluções Inglesas, no século XVII, o termo passou a ter conotações políticas e após 1789, passou a ter significado mais amplo.

A história do século XX ofereceu muitos pretextos para a consagração da ideia de que as revoluções necessariamente implicam grandes movimentos de transformação – geralmente violenta – da ordem existente; inclusive porque, nesse século, o respectivo conceito operou ativamente em sua acepção moderna. Em muitas situações, porém, o tema esteve presente antes pela sua ausência/expectativa do que por sua efetiva realização (PIMENTA, 2009, p. 61).

No âmbito da produção historiográfica mais recente, destaca-se a obra de Hélio Franchini Neto (2019) intitulada “Independência e Morte: Política e Guerra na Emancipação do Brasil”, que traz para o primeiro plano o papel das Forças Armadas no processo de separação política.

Um dos pontos ressaltados por Neto (2019, p. 25) é a ausência da temática militar na História do Brasil, portanto

a ausência da guerra nesses estudos tem como consequência o surgimento de dúvidas quanto ao impacto desses eventos no processo histórico. A guerra foi fundamental para a Independência? O Brasil teria surgido de qualquer maneira? Teria se mantido unido? Havia chances de sucesso português? O que teria acontecido, nesse caso?

A contribuição de Franchini Neto se compreende, portanto, por buscar preencher o espaço entre a ausência da temática militar na produção historiográfica da Independência e a visão tanto quanto anacrônica assinalada por Rodrigues,

sendo vista por Pimenta (2022) como o “melhor até agora escrito sobre as guerras de Independência”.

A obra construída por Franchini Neto estabelece dois polos antagônicos: o do Rio de Janeiro, nucleado em D. Pedro I e José Bonifácio, em oposição ao polo das Cortes de Lisboa. As províncias brasileiras oscilaram entre os dois centros de poder, já que a ideia de pátria estava ligada ao local de nascimento e não necessariamente ao país. Como exemplo:

Em proclamação de 4 de novembro de 1822, grupo de 655 cidadãos baianos assinaram manifesto pedindo bloqueio dos portos do Rio de Janeiro, Pernambuco e Alagoas, acusando os partidários da ‘facção bonifácia’ de atentar contra a ordem constitucional portuguesa (NETO, 2019, p. 22).

Logo, é possível perceber que não havia consenso e que muito menos seria óbvio que todas as províncias deveriam automaticamente se alinhar a D. Pedro por sentimentos patrióticos. A conjuntura era muito mais complexa e as lealdades, naquela altura, voláteis.

O diplomata e historiador da Universidade de Brasília procurou analisar todos os teatros de operação e inseri-los dentro de um contexto mais amplo, defendendo que “a busca pela compreensão da Independência requer, portanto, desvendar esse lado conflituoso, o que o motivou, e a guerra. É preciso abandonar, ou ao menos relativizar, o mito da Independência pacífica” (NETO, 2019, p. 24).

Já na produção relativa ao papel da Armada Imperial, muitos autores ligados à Marinha do Brasil procuraram ressaltar a importância da Esquadra como elemento garantidor da unidade territorial e de consolidação da emancipação política.

Uma característica marcante da historiografia naval brasileira no final do século XIX, a partir de 1870, foi a predominância de oficiais de marinha como disseminadores da História Naval do Brasil e a total ausência de estudos navais por pesquisadores provenientes do meio civil (ALMEIDA, 2012, p. 34).

Um dos textos mais antigos sobre o tema é a própria “Narrativa de Serviços” de Lord Cochrane, Marquês do Maranhão, a quem coube comandar a Esquadra que suspendeu para bloquear Salvador. É mister consignar, todavia, que o relato de Cochrane intencionava discutir as dissidências que ameahou com o governo imperial brasileiro; noutros termos, desnecessário lembrar que se trata de uma fonte com produzida sob intenso interesse político. De todo modo, apesar da relevância

do relato do Almirante escocês, o foco da análise deve ser destinado à historiografia naval efetivamente brasileira, buscando referências ao papel desempenhado por Luiz da Cunha Moreira.

Também foi no oitocentos que se iniciaram os esforços para a escrita de uma História Naval por brasileiros, especialmente oficiais, que buscavam criar uma narrativa para glorificar os feitos da Armada Imperial em sua gênese (GAMA, 2017).

Na década de 1880, Theothonio Meirelles da Silva, publicou sua extensa e pioneira contribuição para o estudo da Marinha de Guerra. Tributário do historicismo rankeano, assim como Varnhagen, sua escrita residia na pesquisa primária, isto é, nos documentos, especialmente no Arquivo Nacional (1837), na Biblioteca da Marinha (1846) ou no Museu Naval (1868).

A obra de Meirelles pode ser enquadrada no contexto da construção de uma história com caráter científico, empreitada iniciada pelo IHGB, mas também na primeira construção de um passado glorioso para a Armada Imperial, que vinha se consolidando como Instituição de Estado.

Além de Meirelles, a primeira geração da historiografia naval também contou com as figuras de Manoel Pinto Bravo e José Egydio Garcez Palha (ALMEIDA, 2012). O primeiro contribuiu com o “Curso de História Naval”, publicado em 1878, na qual apresentava um panorama das transformações da guerra naval como um todo, desde a Marinha a Remo, passando pela Vela até chegar ao período da Marinha a Vapor.

Por outro lado, Garcez Palha, que foi Diretor da Biblioteca da Marinha, procurou compilar e sistematizar todos os principais eventos navais a partir das datas em que ocorreram em “Efemérides Navais: Resumo dos fatos mais importantes da História Naval Brasileira desde 1º de janeiro de 1822 a 31 de dezembro de 1890”.

Esse livro de efemérides foi escrito para facilitar a consulta dos alunos da Escola Naval e por seu próprio estilo discursivo, fugiu da narração contínua como os anteriores analisados. Pode-se perceber uma preocupação de Garcez Palha com datas e fatos por ordem cronológica diária e mensal na qual se incluía o feito naval em ordem anual a partir de 1822 até 1891. Trata-se assim de um livro de referência de História Naval para os interessados em manter um calendário de atividades navais (ALMEIDA, 2012, p. 38).

Não há consenso sobre qual desses oficiais seria o “Pai da História Naval Brasileira”, uma vez que o Comandante Francisco Alves de Almeida (2012) considera Pinto Bravo como tal, tendo em vista que foi o primeiro a publicar seu trabalho, ao passo que Theothonio Meirelles teria sido o “Pai da História Crítica Naval Brasileira”.

Ao longo do século XX, surgiu a segunda geração da historiografia naval, formada basicamente por Oficiais de Marinha, que buscaram expandir a produção historiográfica oficial, mantendo o viés nacionalista na busca de heróis em um passado glorioso.

No século XX a historiografia naval brasileira teve maior vigor, no entanto ela ficou, como no século anterior, atrelada aos círculos navais, demonstrando uma endogenia que a fez ficar restrita às escolas de formação e altos-estudos da Marinha. Os próprios pesquisadores desse período foram exclusivamente oficiais de marinha, como o foram no século XIX, que iniciavam na profissão regularmente e em algum momento da carreira guinavam para o estudo da história (ALMEIDA, 2012, p. 38).

Em 1936, um desses historiadores navais, o Almirante João do Prado Maia, publicou “Através da História Naval Brasileira”, onde defendeu a tese de que a Marinha efetivamente brasileira nasceu, de fato, com a Independência, uma vez que

não era brasileira a força naval que conquistou Caiena em 1808, como não era brasileira a esquadra que, em 1817, apoiou as atrocidades do Almirante Rodrigo Lobo contra os patriotas do Recife. E ainda em julho de 1822, quando D. Pedro enviou à Bahia a expedição Rodrigo de Lamare, a Marinha brasileira ainda não tinha existência (PRADO MAIA, 1936, p. 29).

O Almirante Prado Maia ressaltou que se deve separar as atuações do Poder Naval luso-brasileiro nas campanhas na Guiana Francesa, Pernambuco e Cisplatina, tendo em vista que não se pode considerar como brasileira a esquadra que atuou nesses cenários.

O oficial dedicou uma rápida referência à figura de Luiz da Cunha Moreira: “ilustre oficial, natural da Bahia, é que cabem as honras de organizar, como seu primeiro ministro, a marinha de fato brasileira” (PRADO MAIA, 1936, p. 30).

Ainda no início do século XX, foi publicado, em 1918, pela revista do Instituto Histórico-Geográfico Brasileiro um artigo intitulado “Notas biográficas do almirante Luiz da Cunha Moreira: visconde de Cabo Frio”, de autoria do Doutor Manuel Barata, o qual aborda de forma sucinta a trajetória do referido oficial.

Também dentro do contexto da produção biográfica, o Comandante Henrique Boiteux, célebre biógrafo da 2ª geração, no contexto da obra “Os Nossos Almirantes”, dedicou um capítulo à carreira do Visconde de Cabo Frio. De modo similar, fê-lo o Almirante Lucas Alexandre Boiteux, irmão do Almirante Henrique, dentro do âmbito de “Ministros da Marinha: Notas Biográficas (1808-1840)”, livro publicado em 1933 que compilava as biografias dos titulares da Pasta da Marinha, que já tinham sido publicadas na Revista Marítima Brasileira desde 1925.

O contexto do centenário da Independência, efeméride comemorada em 1922, figurava à época como momento propício para a memória. A Marinha, isto é, a Esquadra, havia acabado de participar da Grande Guerra por meio da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG). A Força Naval teve relevante papel nas comemorações da efeméride.

Por ocasião do bicentenário de seu nascimento na década de 1970, também coincidente com as comemorações do sesquicentenário da Independência, foi publicada pela revista *Navigator* um artigo do Almirante Max Justo Guedes. Historiador, Guedes descreveu o Almirante Cunha Moreira dentro de um viés nacionalista e histórico-memorialista.

Outro imenso esforço foi efetuado pelo Serviço de Documentação da Marinha, por meio da coleção “História Naval Brasileira”, compilando textos de historiadores civis e militares, a fim de difundir uma história oficial da instituição em 5 volumes, desde a expansão marítima dos séculos XV-XVI até o pós-Guerra Fria.

Para este trabalho, foi consultado o terceiro volume, tomo I, que se debruçou sobre a organização ministerial da Armada Imperial e sua atuação nas Campanhas da Independência, supressão da Confederação do Equador e Cisplatina.

O foco da análise foi direcionado para as contribuições do Almirante Herick Marques Caminha e do Professor Brian Vale, que esmiuçaram com notável propriedade a estrutura, organização e ações da Marinha Imperial.

Foram levantadas e consultadas três biografias, a de Manuel Barata e a dos irmãos Boiteux, sem considerar a homenagem do Almirante Max Justo Guedes, que constituem as principais referências sobre a Luiz da Cunha Moreira. Outros textos também citam o Almirante na forma de singelas sínteses biográficas, porém sem

muitos detalhes e mais direcionados para um recorte temporal específico, normalmente inerente ao da própria Independência.

Firmado o marco do 7 de setembro de 1822 como nascimento não somente do Império do Brasil, mas também da própria Marinha, a data tornou-se logo elemento comum nos textos institucionais, de forma a ressaltar os vínculos e a tessitura entre o país e a Armada.

José Honório Rodrigues dedicou um capítulo de sua obra à Marinha de Guerra, caracterizando Cunha Moreira como “brasileiro, defensor da Independência, malvisto pelas guarnições portuguesas” (RODRIGUES, 2002, p. 110). Em face dessa situação, sua importância, ainda segundo a defesa do autor, Cunha Moreira deveria figurar ao lado de D. Pedro e de José Bonifácio, conformando-se uma tríade responsável pela gênese da Armada.

Dentre as principais sínteses da vida de Cunha Moreira, vale aqui destacar o “Dicionário Bibliográfico” de Sacramento Blake, onde consta que

comandou vários navios e acompanhou ao Brasil a família real como ajudante de ordens do major-general que a conduzia; serviu na conquista da Caiena francesa, assistindo todos os combates, sendo ferido na cabeça e partindo daí para a França como plenipotenciário; foi depois à Buenos Aires em comissão reservada do ministério dos estrangeiros, e foi um dos bravos que se apossaram de Maldonado. Foi ministro da marinha em 1822, retirando-se do Gabinete, por negar-se a subscrever o decreto de dissolução da constituinte, e desempenhou ainda várias comissões, como a de inspetor do arsenal de marinha da corte e a de diretor da academia. Apenas escreveu algumas memórias e relatórios nos cargos que ocupou (BLAKE, 1899, p. 390-391).

Já no *Archivo Nobiliarchico*, a síntese é esta:

Almirante reformado, foi Ajudante de Ordens do Major-General que acompanhou a Família Real para o Brasil. Concluiu o curso no Colégio dos Nobres de Lisboa, em 1799. Comandou um navio de guerra que seguiu com a expedição do Pará para a conquista da Guiana Francesa e a força que conquistou Proaqui, onde foi ferido na cabeça. Assistiu à tomada de Caiena, seguindo depois para a França como parlamentar de Maldonado, em 1816; assistiu também ao bloqueio de Pernambuco em 1817. Foi Ministro da Marinha no 2º Gabinete de 1823, retirando-se do Gabinete por negar-se a subscrever o decreto da dissolução da Constituinte; Inspetor do Arsenal de Marinha, por duas vezes; Diretor da Academia da Marinha; Presidente da Província do Pará em 1831, cargo que não aceitou.

Era do Conselho de Guerra, Fidalgo Cavaleiro da Casa Imperial, Grande do Império, Grã-Cruz da I Ordem de S. Bento de Avis, Grande Dignitário da I. Ordem da Rosa, Cavaleiro da Ordem da Torre e Espada; tinha a medalha de ouro da guerra Cisplatina e a da conquista da Caiena (VASCONCELOS, 1918, p. 88).

Em outro artigo da Revista do IHGB, escrito por Tavares de Lyra, mais uma vez figura uma síntese biográfica de Cunha Moreira, desta vez mais adjetivada:

tipo modelar dos velhos e intrépidos marinheiros que, ao alvorecer da nacionalidade, serviram ao Brasil com honra, dignidade e valor. Os forais em que se inscreveram suas ações são dos mais belos e edificantes de nossos anais militares. Na cicatriz do ferimento que recebera na frente alta e espaçosa em assalto a posições inimigas, quando da ocupação da Guiana Francesa, trazia o atestado de sua indomável bravura, tantas vezes demonstrada em sua longa carreira de soldado (LYRA, 1946, p. 76).

Dentro do contexto da produção historiográfica recente, a qual se apoiou na efeméride do bicentenário da Independência, que coincide com o bicentenário da Esquadra, outros textos foram publicados por historiadores navais contemporâneos como o Almirante Armando Senna Bittencourt (2018, p. 46), que escreveu sobre Cunha Moreira uma síntese:

O Capitão de Mar e Guerra Luís da Cunha Moreira, nascido no Brasil, foi nomeado, por decreto de 28 de outubro de 1822, assinado por D. Pedro, ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha. Era um bom oficial, que ganhara sua experiência na Marinha portuguesa, combatendo nas Guerras Napoleônicas, no Hemisfério Norte. Ele também participara, após a chegada da Família Real ao Brasil, da ocupação de Caiena (1809) e da anexação da Província Cisplatina (1817). Tinha pela frente, no entanto, a administração da nova Marinha, onde se destacava a tarefa logística de organizar o abastecimento e a manutenção de uma Esquadra, dando-lhe condições para cumprir sua importante missão. Contava, porém, com recursos financeiros muito precários para isso.

Outro historiador, o Comandante Pierre Paulo da Cunha Castro também escreveu uma síntese biográfica de Cunha Moreira, onde afirmou que ele teria acumulado experiência nas guerras napoleônicas, especificamente no hemisfério norte, fato não comprovado ao longo das pesquisas até o presente momento, além de enfatizarem as dificuldades de ordem logística.

Na sua contribuição para a História Naval Brasileira, Brian Vale (2002) afirmou que Luiz da Cunha Moreira lutou ao longo de todo o período das Guerras Napoleônicas, mas não fez menção ao hemisfério norte, o que engloba suas ações na Guiana Francesa e na Cisplatina.

Quando se escreveu sobre as Forças Armadas no processo de Independência, o maior destaque foi reservado para os oficiais estrangeiros, contratados para liderar o Exército do Recôncavo, Pierre Labatut, e a Esquadra, Lord Cochrane, sendo poucas linhas dedicadas aos oficiais “brasileiros” que tomaram parte nos embates da Independência.

Além disso, é possível constatar que as abordagens institucionais mais recentes se prenderam ao lugar comum quando se debruçaram sobre Luiz da Cunha Moreira, enquanto as biografias do personagem são centenárias. Por isso, o presente trabalho busca redescobrir a Guerra de Independência pela biografia e atuação do Visconde de Cabo Frio.

3. ANOS INICIAIS: FORMAÇÃO E CARREIRA

Em 1º de outubro de 1777, nasceu Luiz da Cunha Moreira na cidade de Salvador, capital da capitania da Baía de Todos os Santos, no Brasil. Seu pai era um oficial da Armada Real, Luiz da Cunha Moreira, e sua mãe, D. Joaquina Maria de Santana, filha de um oficial do exército português.

Ainda na tenra idade de 7 anos, o jovem Cunha Moreira foi levado, por seu pai, para Lisboa a fim de iniciar seus estudos preparatórios, incluindo disciplinas como Retórica, Gramática Latina e Filosofia, e depois matriculado no Colégio dos Nobres, onde assentou praça como Aspirante a Guarda-Marinha, classe criada no ano de 1788, na Academia Real dos Guardas-Marinha em 5 de outubro de 1795, “em obediência à vontade de seu pai, que o destinara para a Marinha, e por sua própria inclinação” (BARATA, 1919, p. 73). Além disso, o “simpático adolescente sentia que o mar era o seu elemento, que só a farda gloriosa do botão d’âncora fora talhada para adornar os risinhos anseios de aventuras e de glórias que ele se mostrava capaz” (BOITEUX, 1933, p. 104).

Importante ressaltar o contexto de quando o biografado ingressou na Armada Real, dado que o reinado de D. Maria I foi marcado por profundas renovações e reestruturações da outrora poderosa esquadra portuguesa. Ao longo do século XVII, a monarquia portuguesa sofreu importantes perdas territoriais em decorrência da União Ibérica (1580-1640).

Como as possessões asiáticas restantes não eram tão lucrativas devido à concorrência anglo-holandesa, materializada pelas Companhias de Comércio, a coroa portuguesa redirecionou seus esforços para o espaço atlântico, onde o Brasil despontava como principal território (CARDIM, 2014).

Do ponto de vista econômico, o Estado do Brasil inicialmente se destacou como produtor de açúcar no Nordeste; depois, com a mineração. No século XVIII,

com a intenção de ampliar o controle sobre o porto por onde os metais seguiam para Lisboa, a coroa reforça sua estrutura administrativa no Rio de Janeiro, instalando nessa cidade a capital (1763). Sobretudo no Rio de Janeiro, Salvador e Pernambuco desembarcaram milhares de escravos vindos de África, utilizados como mão de obra no Brasil (ALENCASTRO, 2000). A necessidade de gerenciar o combalido, porém, importante, Império fez com que a coroa criasse estruturas administrativas.

A própria Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos já existia desde a expedição do Alvará de 28 de julho de 1736, mas foi somente na gestão de Martinho de Melo e Castro (1770-1795) que se pôde observar um esforço organizado para o reaparelhamento dos meios.

Foram a percepção da ameaça de guerra com a França e a necessidade de proteger o comércio marítimo, principalmente com o Brasil, bem como a necessidade de proteger as costas metropolitanas contra a crescente ousadia dos corsários berberes e franceses e a proteção dos já então reduzidos territórios no Oriente, as razões que terão levado este governante ao desenvolvimento da Armada (PEREIRA, 2020, p. 23).

Inclusive a Academia Real de Marinha foi criada em 1779, sendo em 1782 fundada a Companhia Real dos Guardas-Marinha, o que mudou a denominação da instituição para Academia Real dos Guardas-Marinha. Outro importante órgão criado foi o Conselho do Almirantado em 1795, com a finalidade de presidir a direção superior dos assuntos da Marinha e da administração naval.

Tais mudanças estruturais se provariam muito úteis, tendo em vista que já na década de 1790, os efeitos da Revolução Francesa, iniciada em 14 de julho de 1789, reverberariam pela Europa, chegando inclusive às Américas.

Em 11 de julho de 1798, os quadros da Armada Real já contavam com o Guarda-Marinha Cunha Moreira, que embarcou como voluntário no Brigue *Gavião* e, posteriormente, na Fragata *Venus*, a bordo da qual viajou para as Capitanias do Grão-Pará e Maranhão.

Cunha Moreira foi nomeado Segundo-Tenente, por decreto de 20 de abril de 1799, e recebeu, em seguida, ordens de D. Francisco de Sousa Coutinho, governador da Capitania do Grão-Pará, para assumir o comando da recém-construída Charrua *S. João Magnânimo* e conduzi-la a Lisboa, aonde chegou em 15 de fevereiro de 1800.

Após a exitosa comissão na *S. João Magnânimo*, o jovem oficial foi nomeado pelo Conselho do Almirantado para embarcar na Nau *Medusa* sob o comando do Chefe de Divisão Joaquim José Monteiro Torres, na qual passou por diversos pontos estratégicos do Atlântico português como as ilhas do Cabo Verde, Benguela, Angola e variados portos no Brasil, dentre os quais o do Rio de Janeiro, onde, em janeiro de 1802, foi transferido para o Cuter *D. Rodrigo de Sousa*, em 13 de janeiro de 1802. Nessa ocasião, recebeu a tarefa de capturar uma escuna americana, que realizando comércio ilícito na ilha de São Sebastião.

Uma vez apresado o navio infrator, assumiu o seu comando e regressou ao Rio de Janeiro, podendo enfim voltar ao Cuter em março. Mas somente em abril, Cunha Moreira pôde retornar a *Medusa*, na qual viajou para Lisboa. Após voltar a capital, desembarcou e foi designado para a Nau *Vasco da Gama* em março seguinte, mas foi logo realocado para a Fragata *S. João Príncipe*, onde realizou mais uma comissão para o Grão-Pará.

Chegando ao Norte do Brasil, ficou sob as ordens do Conde dos Arcos, D. Marcos de Noronha e Brito, como seu Ajudante de Ordens, então governador da Capitania, que o designou para comandar o Brigue *S. José Espadarte*. No Brigue, realizou outra vez a travessia para Lisboa, lá desembarcando em 28 de março de 1804. Logo depois, por ordem do Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, o Visconde de Anadia, embarcou na charrua *Princesa da Beira* com destino ao Grão-Pará, aonde chegou a bordo do iate *Livramento* após arribar para o Maranhão, para, novamente, desempenhar as funções de Ajudante de Ordens do Conde dos Arcos, que havia sido nomeado Vice-Rei do Estado do Brasil, e transferiu Cunha Moreira para a Fragata *Carlota*. Posteriormente, viajou com o novo titular máximo da colônia para o Rio de Janeiro em 1806.

Em maio de 1807, por meio de decreto, foi Cunha Moreira promovido a Primeiro-Tenente para, em seguida, retornar a Metrópole e embarcar na Nau *Príncipe Real*, por nomeação do Conselho do Almirantado para “servir na dita nau como segundo ajudante do chefe de divisão Joaquim José Monteiro Torres, major general da esquadra, de que era comandante o vice-almirante Manuel da Cunha Soutomaior” (BARATA, 1919, p.75).

Dentro do escopo das Guerras Napoleônicas, havia sido declarado o Bloqueio Continental em 1806, ferramenta que Imperador procurou implementar para enfraquecer a Inglaterra, que era a principal aliada de Portugal, que manteve seu comércio a despeito de ter declarado neutralidade em 1804 após o pagamento de 6 milhões de cruzados (PEREIRA, 2020).

Ainda em agosto de 1807, Lisboa recebeu um ultimato para aderir às políticas do Imperador dos franceses, o que foi acatado por meio de um Decreto Régio. Mas não houve uma declaração de guerra contra o aliado britânico, levando a assinatura do Tratado de Fontainebleau, por meio do qual França e Espanha se comprometeram a cooperar na invasão do território português, repartindo-o posteriormente.

A deterioração da conjuntura levou o Conselho de Estado a deliberar sobre a possibilidade de a Família Real buscar acolhida no Brasil, ideia já aventada durante a Guerra da Restauração, em meados do século XVII. Enquanto o Conselho deliberava, uma esquadra britânica bloqueava Lisboa, cujo comandante, Almirante Sidney Smith, afirmava que só se retiraria “se lhe fosse entregue a esquadra portuguesa ou se a mesma fosse totalmente utilizada no transporte da Corte para o Brasil” (PEREIRA, 2020, p. 99).

Foi a bordo da Nau *Príncipe Real* que Cunha Moreira tomaria parte na transmigração da Corte lusitana. A belonave levava a bordo a Rainha de Portugal, D. Maria I, Príncipe Regente D. João, D. Pedro de Alcântara, então Príncipe da Beira, o infante D. Miguel e o infante de Espanha D. Pedro Carlos. Os demais membros da Família Real foram embarcados nos demais navios da força.

A esquadra de Souto Maior tinha o objetivo de transferir a fina flor da aristocracia portuguesa, além das estruturas administrativas do Estado para o Novo Mundo, a fim de evitar o destronamento pelas tropas de Napoleão Bonaparte, o jovem general que tomou rédeas da Revolução Francesa e, naquele momento, procurava expandir seu império; entretanto:

A esquadra portuguesa, detida por ventos contrários, saiu a barra a 29 de novembro, 18 horas antes da entrada de Junot em Lisboa. Comanda pelo Chefe de Esquadra Manuel da Cunha Souto Maior, constava de 8 naus, 4 fragatas, 5 brigues, 3 escunas e 2 charruas, acompanhada de 31 navios mercantes levando a bordo mais de 15.000 pessoas, entre cortesãos, funcionários, artistas, magistrados, militares etc, com mobílias, arquivos,

bibliotecas, 9 carruagens e cerca de 10 milhões de cruzados, metade da moeda então em circulação no Reino (PEREIRA, 2020, p. 101).

Cabe ressaltar que, entre os navios portugueses, estava a Fragata *Golfinho*, comandada pelo Capitão de Fragata Cunha Moreira, pai do tenente Cunha Moreira (Pereira (2020) cita o oficial como Capitão de Mar e Guerra). Outro destaque relevante era a presença da Nau *Conde D. Henrique*, em que estavam embarcados os membros da Academia Real dos Guardas-Marinha, enquanto o material didático e a biblioteca foram embarcados na Charrua *São João Magnânimo*, a qual só partiu para o Brasil em 1809, após o recuo dos ocupantes franceses.

Quando o Príncipe Regente, D. João VI desembarcou no Rio de Janeiro em março de 1808, decidiu agraciar os seus oficiais com uma promoção, dentre os quais Cunha Moreira, que alcançou o posto de Capitão-Tenente, “merecedor sem dúvida mais pelos seus reais predicados do que pela magnificência real” (BOITEUX, 1915, p.148).

Por ordem do Infante D. Carlos, Almirante General, Cunha Moreira assumiu o comando do Brigue *Infante D. Pedro*, compondo assim a Divisão formada pelo Brigue *Voador* e pela Corveta *Confiance*, navio inglês, cuja missão era transportar tropas, cerca de 300 homens, para o norte a fim de conquistar Caiena. Junto com a dinastia de Bragança, as Guerras Napoleônicas também tinham desembarcado na América.

4. CONQUISTA DA GUIANA FRANCESA

Após sua chegada ao Brasil, o regente lusitano não permaneceu inerte em relação ao inimigo corso, cabendo aqui destacar algumas medidas:

D. João assinou, a 1º de maio de 1808, manifesto declarando guerra à França, considerando nulos todos os tratados que o imperador dos franceses o obrigara a aceitar. Como consequência, os limites entre o Brasil e a Guiana Francesa voltaram a ser questionados. Seguiu-se a este o decreto de 10 de junho, que explicitava a determinação do Estado português de abrir novas frentes de combate na terra e no mar. Na Guerra Peninsular, mesmo com o auxílio britânico, os portugueses travavam no território metropolitano uma guerra de resistência; porém, na América do Sul, havia a oportunidade de um movimento ofensivo e o alvo ideal se tornou a colônia francesa nas Américas, a Guiana (SILVA, 2018, P. 82).

Sem possibilidades de retaliação na Europa, o príncipe regente ordenou a invasão da Guiana Francesa ao Governador da Província do Grão-Pará, Tenente

General José Narciso de Magalhães de Menezes para que “fizesse seguir forças de mar e terra para ocupar a margem direita do Oyapock” (BOITEUX, 1915, p. 149).

Inicialmente, as ordens da expedição se limitavam a reaver o que havia sido estabelecido no Tratado de Utrecht, isto é, apenas a margem direita do Rio Oiapoque, evitando confrontos diretos com os defensores franceses. Em junho de 1808, em chegou em Belém o Decreto do Príncipe Regente, ordenando hostilidades contra o inimigo gaulês.

Agora já não se tratava de impor os antigos limites do território, mas uma agressão houvesse ou não hostilidade dos franceses, como se anunciava nas novas instruções para o comandante da expedição, cujo título era explícito. *Plano de Ataque sobre a Guiana Francesa em escalões ou ordem graduada por destacamentos de todos os corpos de linha da Capitania do Pará, até que se realize o último projeto de um desembarque na ilha de Caiena com a reunião de todas as forças navais e terrestres* (apud PEREIRA, 2020, p. 128).

Não seria mais uma questão de reestabelecer fronteiras, mas sim de expansão imperial: Caiena deveria ser conquistada e subjugada pela Corte do Rio de Janeiro. O comando das forças terrestres da expedição foi dado ao Tenente-Coronel Manuel Marques d’Elvas Portugal e o das “forças de mar”, ao Capitão-de-Mar-e-Guerra James Lucas Yeo, oficial da Marinha Real Britânica e comandante da Corveta *Confidence*.

O esforço material e humano requerido para uma campanha em ambiente tão desafiador foi incumbência da Capitania do Grão-Pará, que chegou a recorrer a uma subscrição pública. Além das tropas locais, que totalizavam 405 praças sob o comando do Tenente-Coronel Manuel Marques, a Corte enviou reforços na forma dos brigues *Voador* e *Infante D. Pedro*, cujas tripulações elevaram os números do contingente para 751 combatentes, apoiados por 93 canhões.

O comandante do Brigue *Infante D. Pedro* e James Yeo foram encarregados de debelar o foco de resistência na região do Rio Aprouague, onde desembarcaram com 18 marinheiros lusitanos e 32 britânicos, e avançou contra o inimigo, “O choque foi rápido e formidável e, num instante, era o inimigo levado de roldão, deixando um sargento e 10 soldados prisioneiros das nossas forças” (apud LEIVAS; GOYCOCHÊA, 1979, p. 398). No entanto, alguns franceses conseguiram escapar e se entrincheirar no “Colégio”, posição fortificada dotada de uma peça de bronze.

Novo ataque foi levado a cabo pelos homens de Cunha Moreira, logrando êxito em seu intento: a edificação foi queimada e foi apresado um canhão de bronze, assim como duas escunas, rebatizadas como *D. Carlos* e *Sidney Smith*. Todavia, durante os combates no Aprouague “foi Luiz da Cunha Moreira ferido por um golpe de sabre, cuja cicatriz gloriosa lhe venceu durante a vida a fronte alta e espaçosa.” (BARATA, 1919, p. 82).

Após outros exitosos ataques das forças de Yeo e Marques contra Caiena, tomando os fortes Diamond e Degras de Cannes, enfim o governador da Guiana, Victor Hughes, assinou a capitulação, sendo incumbido Cunha Moreira de escoltá-lo de volta à França a bordo do *Infante D. Pedro*, com todo pessoal civil e militar, algo em torno de 600 pessoas, que havia sido desarmado com o intuito de reforçar o caráter diplomático da missão, desatracando em março de 1809.

Cunha Moreira Regressou ao Rio de Janeiro em agosto de 1809, onde foi promovido a Capitão de Fragata em outubro do mesmo ano, “de acordo com o decreto de 30 de maio de 1809, que concedeu um posto de acesso a todos os oficiais que tomaram parte naquela expedição, e como galardão aos bravos que naquela conquista tomaram parte” (BOITEUX, 1915, p. 150).

Não se pode deixar de notar que, em 5 de junho de 1810, ocorreu o casamento de Luiz da Cunha Moreira com D. Maria Rita, filha do Chefe de Divisão José de Santa Rita, dado que “reais e ininterruptos serviços havia ele prestado à pátria como militar nas árduas lutas oceânicas e nas crespas refregas do campo de batalha” (BOITEUX, 1933, p. 107).

Dessa união, nasceram 3 filhas e 3 filhos, dentre os quais, José e Luiz da Cunha Moreira seguiram pela carreira das armas, chegando ambos a Vice-Almirante.

5. CONQUISTA DA CISPLATINA

Cunha Moreira permaneceu no comando do Brigue *Infante D. Pedro* após a campanha na Guiana Francesa até que passasse juntamente com toda a sua guarnição para o Brigue *Gaivota* em dezembro de 1811, de onde desembarcou fevereiro de 1813.

Após a derrota definitiva de Napoleão nos campos de Waterloo, a paz foi restaurada no continente europeu. Na América, as colônias hispânicas lutavam pela independência, tendo a Argentina declarado a sua em 1810; procurava aumentar sua influência sobre a Banda Oriental, onde José Gervásio Artigas conduzia uma rebelião contra os castelhanos.

O Congresso de Viena se encarregou de reordenar o Concerto das Nações. Como consequência, Portugal teve que devolver a Guiana Francesa e ceder Olivença à Espanha. “Era, pois, natural procurasse D. João buscar uma compensação em território espanhol na América” (SOUZA, 1979, p. 463). Na fronteira sul do Brasil, os constantes atritos e disputas pelo controle da foz do Rio da Prata forneciam uma oportunidade: a província Cisplatina. Assim,

Resolveu o Governo do príncipe regente ocupar a Banda Oriental, para resguardar as fronteiras meridionais do Brasil das contínuas invasões dos Argentinos e Orientais; e para isso teve de mandar vir forças de Portugal (BARATA, 1919, p. 86).

Em 1815, Cunha Moreira recebeu ordens da Secretaria de Estado da Marinha para se dirigir a Lisboa e se colocar sob às ordens do Chefe de Divisão Rodrigo José Ferreira Lobo, oficial responsável pelo embarque do General Carlos Frederico Lecor e sua divisão de voluntários reais, que havia sido formada para combater Napoleão, para o Brasil com o intuito dissimulado de subjugar Artigas e devolver o território à coroa espanhola. Inicialmente, Cunha Moreira embarcou na Nau *Medusa*, que precisou arribar para a Bahia por conta do mau estado de conservação.

Para não se demorar no cumprimento da missão que lhe havia sido atribuída, Cunha Moreira pagou de seu próprio bolso passagem em um navio mercante. Posteriormente, embarcou enfim na Nau *Vasco da Gama*, em 9 de janeiro de 1816, capitânia da força.

Em agosto, os navios chegavam à Cisplatina, onde os soldados foram desembarcados. Cunha Moreira foi voluntário para arriscadas missões em terra como emissário do Chefe de Divisão Ferreira Lobo em duas ocasiões. Mais tarde, durante as operações de bloqueio foi dito que “muito se desvelou o notável oficial” (*apud* BOITEUX, 1933, p. 108).

Fazendo-se mister praticar um desembarque á viva força na povoação de S. Fernando de Maldonado, foi Cunha Moreira posto a frente de um contingente de marujos e numa investida audaz e brava alcançou tomar pé

no litoral, domando a fúria inimiga e plantando o pavilhão real sobre a conquista alcançada pela sua valentia (BOITEUX, 1933, p. 108).

Foi responsável por manter conhecimento dos movimentos das tropas e do humor da população local, logrando êxito e se destacando entre seus pares, especialmente na tomada de Maldonado em 23 de abril de 1816 por conta de “seu denodo e bravura foram postos em evidência” (BOITEUX, 1915, p. 151), culminando na conquista de Montevideu em 20 de janeiro de 1817.

A ação da Armada Real nesta campanha foi fundamental porque permitiu o transporte das forças desde Lisboa até ao Rio de Janeiro, e dali ao local das operações; teve ainda um papel de relevo no desenrolar das operações porque, enquanto Lecor avançava por terra, Ferreira Lobo, no mar, isola o inimigo do exterior, acompanha o avanço do Exército e entra em Maldonado (PEREIRA, 2020, p. 134).

Conforme demonstram as palavras do Almirante Max Justo Guedes, Cunha Moreira demonstrou coragem, iniciativa, abnegação e espírito de sacrifício em perigosas missões, virtudes que até hoje norteiam o caráter marinho, cuja melhor representação está na Rosa das Virtudes, base da Doutrina de Liderança da Marinha do Brasil.

Quer desempenhando arriscadas missões em terra – observações de caráter militar ou operações de desembarque, como as tomadas de S. Fernando e Maldonado – quer a bordo, atuando destacadamente no bloqueio naval estabelecido, o alto conceito de que já gozava Cunha Moreira ainda mais se elevou (GUEDES, 1972, p. 5).

Em 31 de julho de 1821, foi aprovada a incorporação da Banda Oriental à Coroa portuguesa, sendo renomeada como Província Cisplatina. Mais uma vez, Cunha Moreira contribuiu para a dilatação do império joanino.

6. SUPRESSÃO DA REVOLUÇÃO PERNAMBUCANA DE 1817

As tensões na Capitania de Pernambuco já vinham de longa data, remontando ao século XVIII, quando ocorreu a Guerra dos Mascates, entre os emergentes mercadores do Recife e a aristocracia rural de Olinda, de origem portuguesa.

É importante ressaltar as transformações políticas que ocorreram dos dois lados do Atlântico, dado que em dezembro de 1815 foi criado o Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarve. Em março do ano seguinte, faleceu a monarca Maria I, fazendo com que o Príncipe Regente ascendesse ao trono como D. João VI.

As políticas econômicas adotadas pelo governante não foram bem recebidas, uma vez que privilegiavam os comerciantes da Corte, em detrimento das elites nordestinas, que se ressentiam com o descaso metropolitano desde a mudança da capital da então colônia de Salvador para o Rio de Janeiro.

Em 1817, às vésperas da Revolução, já havia exemplos bem-sucedidos – como o da Revolução Americana (1776) e o da Revolução Francesa (1789) – ao menos parcialmente, que inspiraram os descontentes com a administração central da Corte, materializada pelo aumento do custo de vida devido aos monopolistas e devido ao declínio econômico da região por conta da desvalorização do açúcar. Nesse contexto, mais uma vez Cunha Moreira mostraria seus serviços à Coroa.

Depois de regressar ao Rio de Janeiro, Cunha Moreira assumiu, em março de 1817, o comando da Fragata *Thetis*, a bordo da qual tomaria parte nos combates contra a Revolução Pernambucana, movimento separatista que havia tomado o Recife no mesmo mês e buscava se alastrar pelas outras capitanias do Nordeste.

Inicialmente, o Conde dos Arcos, então governador da Bahia, organizou uma esquadra improvisada, composta por uma Corveta, um Brigue e uma Escuna, capitaneada pelo Capitão-Tenente Rufino Peres Baptista, que também dispunha de alguns mercantes artilhados.

Uma vez mais, Cunha Moreira serviu sob as ordens do Chefe de Divisão Ferreira Lobo, que recebeu o comando da Divisão Naval, que completou o bloqueio iniciado por Rufino Baptista.

Os navios que tentavam entrar eram desviados para a Bahia e os produtos de exportação – algodão e açúcar – ficaram retidos no porto. Tentativas feitas por negociantes estrangeiros e comandantes de navios surtos no porto, junto de Ferreira Lobo para autorizar a sua saída foram infrutíferas. A fome chegava à população do Recife (PEREIRA, 2020, p. 138).

No ataque contra o Recife, mais uma vez se destacou ao ser o primeiro a desembarcar e depois de guarnecer as fortalezas para viabilizar o desembarque de Ferreira Lobo, que assumiu o controle da cidade e mandou prender os revoltosos.

Apesar da brutalidade com que tratou os rebeldes, Ferreira Lobo foi promovido a Chefe de Esquadra Graduado e, logo em seguida, efetivado no posto pelo Decreto de 12 de outubro de 1817, “que mandou ser promovido ao posto superior todos os oficiais que tomaram parte nas guerras do Sul e de Pernambuco”

(BOITEUX, 1915, p. 153). Por conta disso, Cunha Moreira chegou ao posto de Capitão de Mar e Guerra Graduado.

Como seu comandante havia sido promovido duas vezes, Cunha Moreira se julgava merecedor de ser efetivado no posto e escreveu um requerimento, acompanhado de um atestado do Chefe de Esquadra Ferreira Lobo endossando o pedido, ao Rei pedindo igual mercê. Por fim, seu pedido foi deferido e em 12 de outubro de 1818 foi promovido a Capitão de Mar e Guerra Efetivo.

7. PREÂMBULO DA INDEPENDÊNCIA

O inimigo corso já havia sido derrotado havia 6 anos, mas o soberano português insistia em continuar governando, junto com o restante da corte, dos trópicos. O controle da metrópole de outrora se dava por uma junta militar britânica, gerando um cenário de crescente descontentamento.

Com a queda de Napoleão e o movimento de restauração das monarquias absolutistas encabeçado pelo Congresso de Viena, os portugueses esperavam que seu rei retornasse para Portugal e trouxesse a Corte de volta para Lisboa. Entretanto, o monarca permaneceu no Rio de Janeiro e, para viabilizar esta situação, elevou o Brasil a uma condição equivalente de Portugal com a formação do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves (SILVA, 2018, p. 86).

Em 1821, eclodiu a Revolução Liberal do Porto em Portugal com o objetivo de diminuir os poderes de D. João VI, constituindo uma monarquia constitucional. As Cortes de Lisboa, como ficaram conhecidas, almejavam a regeneração do Reino Unido, restaurando o papel central de Lisboa, mas ainda incluindo o Reino do Brasil. No entanto, muitos defensores da separação defendiam que o verdadeiro interesse dos deputados reinóis era “recolonizar” o Brasil.

Antes de retornar a Lisboa, D. João VI nomeou seu filho D. Pedro de Alcântara como Príncipe Regente do Reino do Brasil e duplicou a estrutura administrativa a ele subordinada, ficando como Secretário de Estado dos Negócios da Marinha o Chefe de Esquadra português Manoel Antônio Farinha. Não satisfeitas, as Cortes determinaram que o jovem Príncipe voltasse para a Europa. Entretanto, em 9 de janeiro de 1822, aconteceu o “Dia do Fico”, quando o D. Pedro anunciou sua permanência em terras brasileiras.

Nesse ínterim, tropas lusitanas continuavam sediadas nas principais cidades brasileiras, especialmente a Divisão Auxiliadora na Corte, as tropas do Brigadeiro

Inácio Luiz Madeira de Melo em Salvador, as tropas do Governador de Armas do Piauí, Major Fidié, e a guarnição do General Lecor em Montevideu. Cabe ressaltar que em Pernambuco, uma das províncias mais importantes, testemunhou a retirada do Batalhão do Algarve ainda no 1º semestre de 1822.

Como reação ao “Dia do Fico”, o Governador de Armas do Rio de Janeiro, Tenente-General Jorge de Avilez de Sousa Tavares, queria que o príncipe se dobrasse às medidas emanadas das Cortes e retornasse a Lisboa, tentando assim ocupar o Morro do Castelo com suas tropas. A Divisão Auxiliadora era composta por três batalhões de Infantaria, uma companhia de Artilharia Montada e uma Companhia de Engenheiros.

Diante da oposição armada, D. Pedro conseguiu mobilizar as milícias cariocas e expulsar os soldados lusitanos para a Praia Grande, em Niterói, onde foram cercados. O próprio D. Pedro escreveu ao seu pai, em carta de 29 de janeiro de 1822, sobre as tropas de Avilez: “está cada vez mais insubordinada, e visto seu anticonstitucional modo de proceder já tenho navios prontos para a levarem: espero, que saia até 4 [do] mês que vem, o mais tardar” (NETO, 2019, p. 156).

Em 8 de fevereiro de 1822, a bordo da Fragata *União*, o Príncipe intimou o reticente general a se retirar do Rio de Janeiro junto com suas tropas. Tal momento foi imortalizado por Oscar Pereira da Silva no quadro “O Príncipe D. Pedro e Jorge de Avilez a bordo da Fragata *União*” de 1922, pintado no contexto das comemorações do centenário da Independência.

Avilez enfim recebeu ordens para retornar ao Velho Continente: a divisão lusitana foi embarcada nos Navios de Transporte *São José Americano*, *Despique*, *Indústria*, *Duarte Pacheco*, *Três Corações*, *Constituição* e *Verdadeiros Amigos*, sendo comboiados por navios leais ao Príncipe, isto é, a fragata *União*, a Corveta *Liberal* e a Corveta *Maria da Glória*, com destino a Lisboa.

No entanto, a singradura não ocorreu como esperado, tendo em vista que o *São José Americano* e o *Verdadeiros Amigos*, “dois transportes que as acompanhavam, levando tropas portuguesas, escaparam da escolta e rumaram para Salvador, reforçando as tropas de Madeira” (NETO, 2019, p 240).

O comandante da *Maria da Glória*, Capitão de Mar e Guerra Diogo Jorge de Brito, ciente dos navios desgarrados, deu ordem para que o Capitão-Tenente João Bernardo Pereira de Campos interceptasse os fugitivos. Todavia,

fosse por ter rendido esse navio o traquete, ou pela má vontade de seu comandante, inteiramente devotado à causa de Portugal, não foi possível obstar que chegasse à Bahia o batalhão 15 de caçadores, comandado pelo Brigadeiro Francisco Joaquim Carreti, que elas conduziam (PALHA, 1880, p. 5).

Enquanto isso, o restante do comboio seguiu sob escolta da *Liberal* até o Cabo de Santo Agostinho. Tal evento pode ser considerado o primeiro indício de que na luta pela emancipação política do Brasil. O problema central da Armada seria a falta de confiança quanto à lealdade de suas tripulações.

Além das medidas emitidas pelas Cortes que forçaram D. Pedro a destituir o novo governo e revogar a convocatória para a Constituinte, também foram redigitas instruções para reforçar as tropas portuguesas com envio de armamento e contingente para tentar neutralizar a crise. Desconhecendo o que se passara com o general Avilez, foi enviada para o Rio de Janeiro uma expedição com 1192 homens embarcados em 5 transportes escoltados por uma frota de 6 navios, que largou de Lisboa em 15 de janeiro de 1822 (SANTOS & SILVA, 2020, p. 176).

A despeito do envio de uma Força Naval respeitável para reforçar Avilez no Rio de Janeiro, o Chefe de Divisão Maximiano de Sousa teve recusados seus pedidos de desembarque em Recife e no Rio, onde fundeou sob a mira dos canhões das fortalezas e da Fragata *União*.

Como não tinha condições de empreender uma campanha sem apoios em terra, foi obrigado a deixar o Brasil e ainda desembarcar 400 praças, tropa voluntária, porém “de pouca confiança, especialmente os marinheiros, que nas primeiras ações na Bahia se recusaram a combater” (NETO, 2019, p. 162), que se juntaram à causa de D. Pedro e à Fragata *Real Carolina*, seu segundo navio mais poderoso, mais tarde renomeado para *Paraguçu*.

Enquanto isso, principalmente na Bahia, começaram a ocorrer choques entre elementos nacionais, organizados no Recôncavo baiano, que eram leais ao jovem príncipe e as tropas de Madeira de Melo, que desejavam retorno do monarca para Portugal, conforme as ordens das Cortes.

Assim como em outras províncias, a divisão se dava entre os o que mantinham leais as ordens de Lisboa e os apoiadores do monarca do Rio de Janeiro. Mas o estopim para a instabilidade foi a recusa do Governador de Armas,

Brigadeiro Manoel Pedro de Freitas Guimarães, em transmitir seu cargo para Madeira de Melo.

Um dos eventos marcantes realçados pela historiografia tradicional, ocorrido em Salvador nesse período, foi a invasão do Convento da Lapa, quando foi assassinada a Sórora Joana Angélica, considerada uma das mártires da Independência.

Diante dos trágicos eventos que se desenrolavam em Salvador, era natural que as reverberações chegassem à Corte, dado que

apelavam os baianos cheios de dor para o Príncipe para que os salvasse dos seus verdugos; vendo este que por meios brandos nada conseguia, ordenou o preparo de uma divisão para bloquear e desembarcar forças a fim de auxiliar os patriotas na expulsão do General Madeira e seus sequazes (BOITEUX, 1918, p.156).

Na capital, foi montada uma esquadra sob o comando do Chefe de Divisão Rodrigo de Lamare, composta pela Fragata *União*, Corveta *Maria da Glória*, comandada pelo Capitão de Mar e Guerra Luiz da Cunha Moreira desde o regresso do navio da missão de escolta das tropas de Avilez, Corveta *Liberal* e o Brigue *Reino Unido*. Suspendendo em 14 de junho, os navios deveriam desembarcar os reforços para as tropas do Recôncavo, 240 soldados ao todo, no Morro de São Paulo ou na Torre de Garcia d'Ávila.

Entretanto, o tendão de Aquiles da Divisão de Lamare era a sua dependência de marinheiros portugueses para guarnecer os navios. A fragilidade se fez sentir quando foram contrapostos pelos navios portugueses que apoiavam a guarnição de Salvador.

No lado português, uma força naval composta pelas Corvetas *Dez de Fevereiro*, *Regeneração* e *Restauração*, além de dois Bergantins, *Audaz* e *Prontidão*, e uma Escuna, a *Conceição*, buscava interceptar os navios brasileiros, que recusavam combate, o que gerou um impasse entre os dias 5 e 8 de agosto.

A prudência e a consciência da superioridade inimiga aconselhavam de Lamare a buscar alternativas para o desembarque dos reforços que trazia, uma que se encontrava “impossibilitado de aceitar a luta com um inimigo muito mais numeroso, e tendo seus navios tripulados por marinheiros do mesmo país que seu adversário e no mais deplorável estado de disciplina” (PALHA, 1880, p. 10).

Após receberem a notícia de que a guarnição de Salvador receberia um reforço de 800 praças, a situação a bordo dos navios brasileiros rapidamente se deteriorou, até mesmo os oficiais do exército se ressentiam da suposta inércia de seu comandante, o General Pierre Labatut, que se somou com as instáveis tripulações, fato que os navios portugueses pretendiam aproveitar.

Delineou-se um plano para que dois navios, o *Dez de Fevereiro* e o *Audaz*, se aproximassem dos navios do Príncipe Regente e gritassem vivas a D. João VI, o que certamente geraria uma reação entre os tripulantes, que aliás já planejavam um motim, conforme relatou o mestre da *Maria da Glória*, Antônio José de Freitas, ao imediato do navio, o Capitão-Tenente Augusto José de Carvalho. Garcez Palha assim relatou os acontecimentos:

Segundo se soube posteriormente, era intenção dos comandantes daqueles navios, chegando à fala, levantar vivas a D. João VI e convidar a guarnição de nossos navios a segui-los para a Bahia, e esse plano teria pleno sucesso, pois a tripulação da *Maria da Glória* projetava surpreender os oficiais, arrojá-los à água e incorporar-se à força lusitana (PALHA, 1983, p. 265).

Fica evidente que houve uma conspiração a bordo dos meios brasileiros, onde marinheiros portugueses planejaram assassinar os seus oficiais e depois se unirem à esquadra lusitana, inclusive na *Maria da Glória*, cujo comandante era malvisto pelos lusos de acordo com Rodrigues (2002), ratificado por Boiteux (1954, p.17), conforme o seguinte: “o distinto brasileiro nato Luiz da Cunha Moreira que, naturalmente não podia ser bem-visto pelas guarnições portuguesas”.

Inicialmente, a Divisão de Lamare atracou em Pernambuco, onde buscavam aguada e mantimentos. Porém, nesse ínterim foi recebida a notícia de que a Nau *D. João VI* havia partido de Portugal. Tal reforço impediria os navios brasileiros de bloquear o Porto de Salvador.

No dia 6 de agosto, foi realizado um Conselho entre os Comandantes dos meios da Expedição, inclusive o General Labatut. No dia seguinte à reunião, foi enviado um ofício por Labatut a De Lamare, no qual sugeria um desembarque em Alagoas, conforme transcrito por Garcez Palha (1983, p. 269), uma vez que o local:

oferece todas as comodidades, tanto a respeito da Esquadra como de pronto desembarque do armamento e mais munições, e onde estou certo de achar todos os auxílios que me forem necessários para dar literal execução à ordem de Sua Alteza Real, como devo e sou obrigado.

Após recebida a demanda do General francês, o Comandante da Esquadra decidiu atracar no Porto de Jaraguá, Alagoas, aonde chegou em 18 de agosto e desembarcou as tropas três dias depois.

Diante da impossibilidade de prosseguir na missão, De Lamare reuniu, em 7 de setembro, o Conselho de seus comandantes subordinados a bordo da capitânia, no qual “Luiz da Cunha Moreira cingiu-se em tudo ao voto que, em separado, deu por escrito” (PALHA, 1983, p. 298), onde ponderaram sobre seguir para o bloqueio de Salvador ou regressar para o Rio de Janeiro a fim de receber novas ordens. Entretanto, as dificuldades não haviam acabado.

Na volta ao Rio, o espírito de indisciplina criou novas dificuldades, sem contar a falta de colaboração das autoridades pernambucanas, ainda indecisas diante do rumo a tomar. Em 17 de setembro, a guarnição da fragata *União* amotinou-se, mas acabou sendo dominada; no dia 21, na corveta *Liberal*, houve novo movimento visando apossar-se do navio e seguir para a Bahia (RODRIGUES, 2002, p. 110).

Quando enfim retornaram de sua malograda missão, os integrantes da Divisão de Lamare descobriram que no mesmo dia em que seus oficiais deliberavam sobre a derrota a seguir, em São Paulo, o D. Pedro havia proclamado a Independência do Brasil, agora um Império. Lucas Alexandre Boiteux assim analisou a participação de Luiz da Cunha Moreira na expedição:

Embora redundasse em quase completo fracasso a missão do Chefe de Lamare, manda a justiça que se destaque, dentre a oficialidade, o Comandante Luiz da Cunha Moreira que, com uma energia férrea, uma vigilância constante e um patriotismo ardoroso, soube manter a sua tripulação sempre dentro das rígidas normas da ordem e da disciplina militar, muito embora o espírito de rebelião e de vinganças rugisse surdamente e agitasse o ânimo da maruja bronca, insuflada por segretos agentes das detestadas e mesquinhas cortes portuguesas (BOITEUX, 1933, p. 111).

Em 5 de outubro, chegou uma ordem da Corte determinando que Cunha Moreira assumisse a Fragata *União*, enquanto De Lamare passou ao comando da *Maria da Glória*, conforme relatado em sua biografia:

Por ofício de 5 de outubro, o Ministério da Marinha determinava ao Comandante Cunha Moreira que passasse para bordo da Fragata *União* e constituísse a guarnição da mesma 'dos oficiais, tropas e marinhagem que achar mais confiança, tanto da dita Fragata como da Corveta *Maria da Glória*, preferindo na escolha (em quanto a marinhagem) os naturais do Brasil (BOITEUX, 1933, p. 111).

Recebida a missão via ofício, a resposta de Cunha Moreira foi a de ter conseguido organizar a tripulação da *União*, porém não houve possibilidade de escolha entre europeus e brasileiros.

Dois dias depois, coube-lhe a missão de comandar a Fragata *Real Carolina*, sua última comissão antes de ser chamado para ser Secretário de Estado dos Negócios da Marinha nas lutas pela Independência.

8. A INDEPENDÊNCIA

O marco da memória como dia da Independência permanece sendo 7 de setembro de 1822. No entanto, em 12 de outubro ocorreu a aclamação de D. Pedro I como “Imperador Constitucional e Defensor Perpétuo”, enquanto a coroação foi somente em 1º de dezembro.

Em 7 setembro de 1822, quando D. Pedro declarou a Independência do Brasil, não houve adesão das outras capitanias de forma unânime. Apenas as “províncias coligadas do eixo centro-sul”, Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, aderiram de imediato ao novo império, exceto pela Cisplatina, onde havia considerável guarnição lusitana. Por outro lado, nos rincões setentrionais do nascente Império, a situação era diferente.

Ao Norte, região rica pela produção de açúcar formada por Pernambuco, Rio Grande do Norte e Paraíba, formavam núcleos econômicos importantes junto as províncias do Ceará, Piauí, com sua criação de gado. A Bahia, com seu centro urbano, Salvador, era importante região de produção de açúcar, algodão, melão e tabaco, com vasto comércio de mercadorias e escravo, e o Maranhão tinha uma relevante produção de algodão. Em toda essa região, formou-se um grande núcleo de comércio, cuja elite mantinha fortes laços com a aristocracia metropolitana, favorecida, sobretudo, pela proximidade marítima com Portugal. Nessa perspectiva, o processo de Independência, principalmente nas províncias do Norte e Nordeste do Império, necessitava de grande esforço das tropas leais ao Imperador (SANTOS & SILVA, 2020, p. 180-181).

Apenas em julho de 1822, o Rio Grande do Sul aderiu ao projeto de D. Pedro, fato que consumou o isolamento da guarnição lusitana em Montevideu, uma vez que uma adesão gaúcha às Cortes deixaria o caminho livre para um avanço em direção ao Rio, além de Goiás e Mato Grosso.

Outro importante ponto de apoio, dessa vez no Norte, mas de conturbado histórico, era a província de Pernambuco “rica e situada em posição estratégica, era

tradicionalmente palco de intensas movimentações políticas, sempre com um componente militar, como ocorrera em 1817” (NETO, 2019, p. 170).

A constante busca pernambucana pela autonomia provocava divergências sobre qual lado da contenda apoiar, sendo que somente em 8 de dezembro de 1822, foi ratificada a adesão ao Império, o que impediu que Lisboa tivesse o controle de todos os territórios do Nordeste, caso tivesse vencido em Salvador.

As próprias dificuldades geográficas e as particularidades da navegação a vela, concatenados com o regime de ventos no Atlântico, favoreciam a comunicação direta entre Lisboa e as províncias do norte, mas não com o Rio de Janeiro.

No século XVII, a travessia atlântica entre Portugal e o Brasil levava cerca de dois meses, mas se o destino final fosse Belém do Pará, ela podia diminuir para 48 dias. De Belém a São Luís do Maranhão, navegando-se com correntes e ventos contrários, duas semanas; e de São Luís a Vila Boa de Goiás, mesclando-se caminhos terrestres e fluviais, cerca de seis semanas. Já a viagem entre Cuiabá e São Paulo poderia chegar a cinco longos meses, dois a mais do que a viagem marítima entre o Rio de Janeiro e a Colônia do Sacramento (atual Uruguai). Já o transcurso entre Rio de Janeiro ou Salvador e a costa ocidental da África, favorecido por condições naturais, era feito com segurança em um mês (PIMENTA, 2022, p.19).

Tal conjuntura justifica a afirmação de Sérgio Buarque de Holanda: “no Brasil, as duas aspirações – a da independência e a da unidade – não nascem juntas e, por longo tempo ainda, não caminham de mãos dadas”.

Na Bahia, a guarnição de Madeira de Melo continuava a controlar Salvador, mesmo tendo crescentes dificuldades em avançar para o interior devido as ações dos rebeldes sediados no Recôncavo. No Maranhão e no Grão-Pará as juntas governativas se mantiveram fiéis a Lisboa. Na Cisplatina, o General Lecor aderiu a Independência, mas não foi acompanhado pelo seu subcomandante, D. Álvaro da Costa de Souza Macedo, que controlava Montevidéu, o que causou divisões entre os soldados estacionados lá. No Piauí, o Major Fidié também se manteve leal a Lisboa.

Diante da necessidade premente de consolidar seu nascente império, enquanto entidade soberana e una, D. Pedro precisava de uma Marinha capaz de fazer valer as determinações da Corte do Rio de Janeiro nos territórios mais distantes, do “Amazonas ao Prata”, conforme proclamação de 1º de agosto, que tinha em seu preâmbulo a frase “Esclarece os Povos do Brazil das causas da guerra travada contra o Governo de Portugal”.

A deterioração das relações entre D. Pedro e as Cortes em Lisboa vinham se arrastando desde o retorno de D. João VI, apesar da vontade de se manter a monarquia dual. Mesmo assim, o caso da Divisão Auxiliadora e as rebeliões na Bahia tornavam a situação insustentável. Em 1º agosto, foram proclamadas as causas da guerra contra o governo de Portugal (BRASIL, 1887, 125-132):

Não se ouça, pois, entre vós outro grito que não seja - UNIÃO DO AMAZONAS AO PRATA - não retumbe outro eco, que não seja - INDEPENDÊNCIA. - Formem todas as nossas Províncias o feixe misterioso, que nenhuma força pode quebrar. Desapareçam de uma vez antigas preocupações, substituindo o amor do bem geral ao de qualquer Província, ou de qualquer Cidade. Deixai, ó BRASILEIROS, que escuros blasfemadores soltem contra vós, contra Mim, e contra o nosso Liberal Sistema injúrias, calúnias, e baldões: lembrai-vos que, se elles vos louvassem - o Brasil estava perdido. - Deixai que digam que atentamos contra Portugal, contra a Mãe Pátria, contra os nossos benfeitores; nós, salvando os nossos direitos, punindo pela nossa justiça, e consolidando a nossa Liberdade, queremos salvar a Portugal de uma nova classe de tiranos.

A proclamação, além de já conter o termo “Independência” também fazia apelos as províncias do norte, primeiramente aos habitantes da Bahia:

Ilustres Bahianos, porção generosa, e malfadada do Brasil, a cujo solo se tem agarrado mais essas famintas, e empestadas harpias, quando Me punge o vosso destino! Quanto o não poder a mais tempo ir enxugar as vossas lagrimas, e abrandar a vossa desesperação! Bahianos, o brio é a vossa divisa, expele do vosso seio esses monstros, que se sustentam do vosso sangue; não os temais, vossa paciência faz a sua força. Elles já não são Portugueses, expeli-os, e vinde reunir-vos a Nós, que vos abrimos os braços

Em seguida, clamava os habitantes das Minas Gerais e de Pernambuco, que ainda não tinha se juntado as Províncias Coligadas, para que livrassem Salvador dos portugueses, como se vê:

Extingue esse viveiro de fardados Lobos, que ainda sustentam os sanguinários caprichos do partido faccioso. Recordai-vos, Pernambucanos, das fogueiras do Bonito, e das cenas do Recife. Poupai, porém, e amai, como irmãos, a todos os Portugueses pacíficos, que respeitam nossos direitos e desejam a nossa e sua verdadeira felicidade.

Nesse momento, D. Pedro tentava separar as ações de repressão contra a Revolução Pernambucana de 1817 como atos exclusivamente portugueses, ao passo que seu interesse, agora como brasileiro, seria libertar seus compatriotas.

Habitantes do Ceará, do Maranhão, do riquíssimo Pará, Vós todos das belas e amenas Províncias do Norte, vinde exarar, e assignar o Ato da nossa Emancipação, para figurarmos (é tempo) diretamente na grande associação política. Brasileiros em geral! Amigos, reunamo-nos; Sou Vosso Compatriota, Sou Vosso Defensor; encaremos, como único prêmio de nossos suores, a honra, a gloria, a prosperidade do Brasil. Marchando por

esta estrada ver-me-eis sempre a vossa frente, e no lugar do maior perigo. A Minha Felicidade (convenci-vos) existe na vossa felicidade: é Minha Gloria Reger um Povo brioso, e livre. Dai-me o exemplo das Vossas Virtudes, e de Vossa União. Serei Digno de vós.

Além da Proclamação, no mesmo dia 1º de agosto, foi emitido um decreto que declarava inimigas as tropas enviadas por Lisboa sem seu consentimento, mas que mantinha as relações comerciais entre duas partes, uma vez que D. Pedro ainda desejava manter a união política.

O decreto ainda estabelecia que se novas tropas chegassem ao Brasil, deveriam ser mantidas presas a bordo dos navios e incomunicáveis, devendo retornar o mais rápido possível depois de receberem os mantimentos necessários. Em caso de desobediência, as forças militares de 1ª e 2ª linhas, juntamente com o povo, isto é, as milícias, deveriam rechaçar os invasores, devendo inclusive incendiar os navios.

Em caso perda de território por parte de força invasora, D. Pedro determinava que a população se refugiasse no interior, nas matas e montanhas, levando consigo suprimentos e boiadas, enquanto as tropas deveriam promover campanhas de guerrilha, evitando confrontos diretos.

Por fim, o decreto determinava a fortificação dos principais pontos do litoral, sendo tal empreitada de responsabilidade das autoridades civis e militares locais, que deveriam comunicar a Corte sobre dificuldades de recursos ou mesmo para a província mais próxima, que teria a obrigação de fornecer o material necessário.

No que tange à situação da Marinha após o grito do Ipiranga, houve profundo descaso com a manutenção dos meios, conforme consignou Boiteux (1954, p. 6):

A marinha de guerra portuguesa, após as criteriosas e movimentadas administrações de Pombal e de Martinho de Mello e Castro, caíra em franca decadência. Esse estado de cousas muito mais se agravou com a invasão estrangeira e com a fuga da Família Real para o Brasil

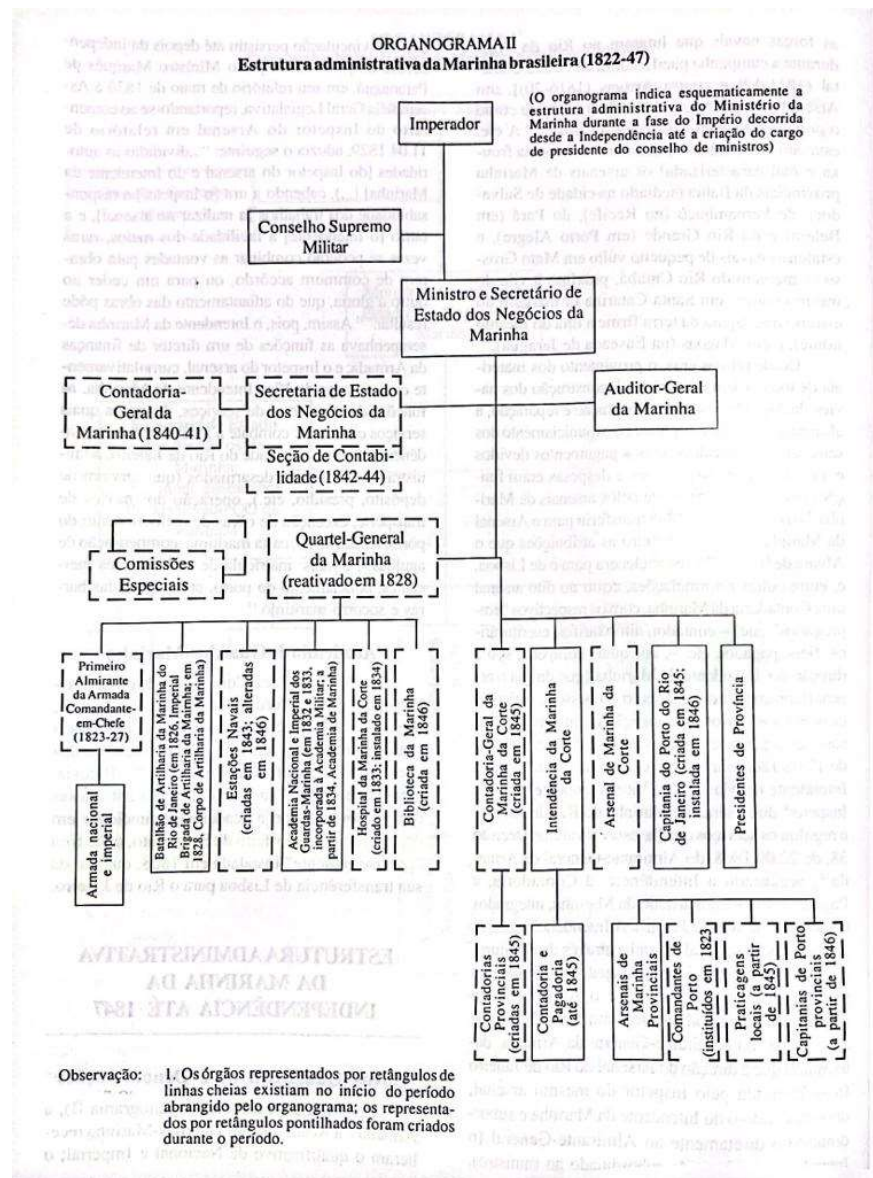
Foi José Bonifácio de Andrada, Ministro do Interior e dos Negócios Estrangeiros, quem primeiro defendeu a criação e organização de uma Esquadra para o Brasil independente. Em uma de suas cartas para Caldeira Brant em Londres, Bonifácio escreveu:

Sendo a defesa exterior deste Reino um dos pontos essenciais a que ora cumpre atendermos, apesar da aparente fraqueza de Portugal, hoje em dia inimigo, tem SAR já principiado a lançar as bases de uma respeitável força terrestre como marítima. Vai-se pondo, sobretudo, a Marinha no possível pé

de capacidade, mas, pelo atraso em que este ramo se achava entre nós, só com o tempo poderá chegar ao estado em que reclama a dignidade e grandeza deste império (*apud* RODRIGUES, 2002, p. 107).

9. MINISTRO DA MARINHA: RECRUTAMENTO E FINANCIAMENTO

Figura 2 – Organograma da Marinha Imperial



Fonte: Fonte: CAMINHA, 2002, p. 12. *In*: História Naval Brasileira Terceiro Volume Tomo I

Em 28 de outubro de 1822, foi nomeado como Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha o Capitão de Mar e Guerra Luiz da Cunha Moreira, o qual se deparou com um cenário desafiador e conturbado.

Cunha Moreira dispunha de uma grande vantagem para a execução de sua tarefa, pois as instalações navais existentes no Rio de Janeiro desde 1808 permaneciam intactas: o Ministério da Marinha, lotado de um oficial e sete

funcionários, a Intendência, a Contadoria e Auditoria, o Conselho Supremo Militar, o Hospital Naval, a Academia Naval, o Arsenal e seus estaleiros. A Baía de Guanabara constituía o melhor ponto da Costa em matéria de defesa. No entanto, esses elementos positivos haviam sido relegados ao esquecimento durante os últimos anos da permanência da Corte na cidade: as fortificações estavam abandonadas, 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. Era ruim e deficiente a matéria-prima com a qual Cunha Moreira teria de forjar sua Marinha (VALE, 2002, p.69-70).

Ao novo ministro cabia a hercúlea tarefa de moldar o amálgama de navios portugueses sediados na Baía de Guanabara, muitos abandonados desde a transmigração da Família Real em 1808, em uma força capaz de se contrapor aos reforços portugueses. “Dos destroços da pujante marinha que possuiu Portugal, levantou o Brasil os alicerces da sua” (BOITEUX, 1915, p. 162). Tal era a síntese da missão de Cunha Moreira

Fora inútil ao Brasil condecorar-se com o título de Império e ver-se, ao mesmo tempo, sujeito a serem suas costas varridas por duas fragatas velhas de Portugal; seria descuido declarar-se a Nação independente e não cuidar em adquirir os meios de sustentar essa independência, e os meios não são outros senão a criação de uma poderosa força naval. Sem esta não haverá segurança, nem comércio livre, nem riqueza, nem caráter nacional, nem propriedade individual (*apud* RODRIGUES, 2002, p.112).

Inicialmente, o núcleo da Marinha Imperial era constituído por 15 belonaves e 12 navios de transporte e canhoneiras:

Fragatas *União* (52 canhões) e *Real Carolina* (44 canhões); as Corvetas *Maria da Glória* (30 canhões) e *Liberal* (22 canhões); os Brigues *Real Pedro* (12 canhões), *Real* (10 canhões), *Independência ou Morte* (14 canhões) e *Leopoldina* (14 canhões); e as escunas *Cossaka*, *Maria da Glória*, *Carolina*, *Catarina*, *Seis de Fevereiro*, *Maria Francisca* e *Maria Zeferina*. No sul, patrulhando as águas do Rio da Prata, encontravam-se a Fragata *Tétis* (30 canhões), que depois de ser tomada por Dom Álvaro da Costa, com a intenção de retornar a Lisboa, permaneceu imobilizada sob a mira dos canhões de Montevideú durante todo o conflito, a Escuna *Maria Teresa* e as canhoneiras *Infante Dom Sebastião* e *Número 2*. Além dessas, havia a Flotilha do Uruguai composta pelas Escunas *Oriental*, *Isabela Maria*, *Dom Álvaro de Castro*, *Luís de Camões* e *Maria Isabel* (CASTRO, 2020, p. 196).

Apesar de, à primeira vista, parecer que havia uma quantidade considerável de navios disponíveis, a situação na realidade era muito mais complicada:

No dia 10 de novembro, quando pela primeira vez se içaram as bandeiras do Brasil, compunha-se nossa esquadra da Nau *Martins de Freitas* (depois *Pedro Primeiro*) fragatas *Sucesso* (posteriormente *Niterói*), *União* fabricada na Bahia e armada em 14 de novembro de 1817 (depois *Ypiranga*) e *Real Carolina*, construída em Damão; corvetas *Maria da Glória* e *Liberal*, além das naus *Vasco da Gama* e *Príncipe Real*, e outras pequenas embarcações incapazes de prestar serviço algum no oceano. Oito navios mas desses mesmos os dois últimos só aproveitáveis para defesa do porto, a *Maria da*

Glória e a *Liberal* antigos navios mercantes, *Horácio* e *Gaivota* sem as qualidades necessárias a vasos de guerra e o *Sucesso* necessitando sérios reparos (PALHA, 1880, p. 26).

A Banda Oriental foi incorporada ao Império português em 31 de julho de 1821. Por ocasião da convocação das Cortes e depois dos acontecimentos de 7 de setembro de 1822, houve uma cisão entre as tropas adesistas de Carlos Frederico Lecor, Barão da Laguna, e o General D. Álvaro da Costa de Sousa Macedo, leais a Lisboa.

Em 28 de junho, D. Álvaro proclamou que o território da Cisplatina fora conquistado pelas armas lusitanas, e que, portanto, deveria permanecer como parte da Coroa portuguesa. Ao que D. Pedro ordenou a Lecor que tomasse o controle da província, cuja principal cidade, Montevidéu, era controlada pelos soldados de D. Álvaro.

O Almirante Rodrigo José Ferreira Lobo enviou ofício a José Bonifácio em 9 de novembro, no qual dizia que “toda a corporação de marinha sob suas ordens, protestava obediência e fidelidade ao Império” (BOITEUX, 1954, p. 27). Em 11 de novembro, houve nova proclamação dos oficiais da Armada estacionados na Cisplatina, na qual conclamavam os insubmissos e irresolutos para o lado do Imperador.

Em 14 de novembro de 1822, suspendeu a primeira Força Naval brasileira, cujos mastros já ostentavam o pavilhão do novo império, comandada pelo Capitão de Mar e Guerra David Jewett, com reforços para serem desembarcados na Cisplatina, onde Álvaro da Costa resistia. A Divisão Naval de Jewett era composta seguintes meios navais: Fragata *União*, Fragata *Real Carolina*, Corveta *Liberal* e pelos transportes: *Bella Bonita*, *Sete de Março*, *Conde dos Arcos* e o Brigue *Liguri*.

Enquanto Jewett suspendia da Corte com seus navios, Ferreira Lobo subiu a bordo da Fragata *Thetis*, a partir da qual esperou a chegada dos transportes, que atracaram em Maldonado sob escolta da Escuna *Maria Thereza*.

No entanto, apesar dos reforços enviados, a situação não evoluiu de forma favorável ao Imperador, uma vez que “a guarnição da escuna *Maria Thereza*, em viagem de Maldonado para a Colônia de Sacramento, revoltou-se capitaneada pelo 2º Tenente Procópio Lourenço de Andrade, prendeu o comandante e entregou-se aos portugueses” (BOITEUX, 1954, p. 28).

Não somente perdeu-se a escuna, como também os transportes *Conde dos Arcos*, *General Lecor* e *Liguri*. O navio amotinado escoltava os navios que levavam a bordo elementos do 1º batalhão de caçadores com destino a Maldonado a fim de obter canhões para artilhar o Brigue *Rio da Prata*, comprado pelo próprio General Lecor. Em 30 de dezembro de 1822, foi publicado Alvará cujo preâmbulo consignava: “Concede aos súditos deste Império e Estrangeiros a faculdade de armarem Corsários que se empreguem contra as propriedades e pavilhão português”. Entretanto, “esta excelente medida, infelizmente, não produziu os resultados esperados, pois naquele tempo a nossa marinha mercante era composta de raras e pequenas embarcações de cabotagem, devido aos antigos alvarás proibitivos” (BOITEUX, 1954, p. 23).

De imediato, o Arsenal de Marinha iniciou intensos trabalhos com o objetivo de trazer o que era possível dentre os meios flutuantes de volta ativa, logrando êxito em casos como a da Nau *D. Pedro I*, ex-*Martim de Freitas* e primeira capitânia da esquadra, a Fragata *Niterói*, ex-*Sucesso* e o Brigue *Reino Unido*. Por outro lado, nem todos os navios se encontravam em condições adequadas, por exemplo:

12 navios desarmados, que compreendiam as Naus *Medusa*, *Príncipe Real*, *Afonso de Albuquerque*, *Príncipe do Brasil* e *Vasco da Gama*, foram inspecionados para ser verificado se eram passíveis de recuperação. Mas o clima, a negligência e o caruncho os tinham avariado a tal ponto que somente a *Vasco da Gama* e a *Príncipe Real* (que em tempos mais afortunados transportara D. João ao Brasil em 1808) poderiam ser utilizados, e apenas como navios-prisão ou baterias flutuantes (VALE, 2002, p.70).

Além desses, havia aquisições no exterior por meio dos serviços do Encarregado dos Negócios do Brasil na Inglaterra, Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta, futuro Marquês de Barbacena. Brant negociava tais aquisições a partir de Londres. Já em setembro de 1822 apresentava em despacho uma proposta para aquisição de dois navios de 50 canhões, recebendo em outubro autorização para a compra. Posteriormente, recebeu autorização para levantar um empréstimo e adquirir mais quatro navios.

Entretanto, a organização da Marinha tinha de ser feita com meios escassos, uma vez que

em 1821 a renda obtida nas províncias leais a Dom Pedro alcançava apenas a metade das despesas do governo, e no ano seguinte o Banco do Brasil estava falido. Em dezembro de 1822, a dívida nacional tinha atingido

11 milhões de mil-réis e o governo foi forçado a recorrer a empréstimos internos (CASTRO, 2020, p. 190).

A precariedade da situação fez com que o próprio Imperador utilizasse seus recursos pessoais para adquirir o Brigue *Caboclo*, anteriormente *Maipu*, de David Jewett, além de ser também visitante regular do Arsenal de Marinha. Além disso, o Brigue *Nightingale* foi comprado e rebatizado como *Guarani*, tal qual o *Atlântico*.

A fim de complementar as receitas do Estado, foi proposta uma subscrição pública, publicada em Decreto de 24 de janeiro de 1823, a fim de “serem comprados os navios de que tanto necessitava a Marinha” (VALE, 2002, p. 71), devido às precárias condições orçamentárias, da qual foi fiscal o próprio Ministro da Marinha.

Ainda em 1º de outubro de 1823, foi publicado no jornal *Revérbero Constitucional Fluminense* o primeiro esboço do projeto:

Senhor. Temos a honra de levar à presença de V.A.R. o plano de uma subscrição que projetamos propor aos habitantes desta, e de todas as Províncias do Brasil a fim de auxiliar o Estado na criação de uma Marinha de Guerra. Possa este nosso projeto merecer a Aprovação de V.A.R., porque com ela estamos certos de excitar o entusiasmo, e o patriotismo, e o patriotismo de Povos, que tanto amam a V.A.R. Beijam a Mão de Vossa Alteza Real (REVÉRBERO CONSTITUCIONAL FLUMINENSE, 1822, n. 19, p. 233).

Os autores da proposta eram Luís Pereira da Nóbrega de Souza Coutinho e Joaquim Gonçalves Ledo, ambos jornalistas brasileiros partidários de D. Pedro I. Outros trechos da mesma edição do jornal enfatizam o caráter “patriótico” da subscrição:

A Pátria está convencida, que nenhum de seus filhos deixará de acudir aos seus chamamentos, quando for tempo; mas também sabe, que de longe se prepara a guerra, e que de longe dispõem a defesa: é preciso Marinha, e nós a não temos!... E um país com tantas proporções para assombrar os mares! Cuidemos, pois, Cidadãos Brasileiros, cuidemos voluntariamente deste ramo: a guerra bate as nossas portas, e a as nossas batalhas devem ser planejadas além do Cabo de Santo Agostinho (REVÉRBERO CONSTITUCIONAL FLUMINENSE, 1822, n. 19, p. 234).

A subscrição, nacional e mensal, foi ideia de Martim Francisco Ribeiro de Andrada, Ministro da Fazenda e irmão de José Bonifácio, o qual apresentou o plano, que foi imediatamente abraçado, aprovado e posto em execução, uma vez que aos “portos deste rico, ameno e fértil Império, que a Providência talhara para os mais altos destinos de glória, e de prosperidade, só podem ser bem defendidos por uma Marinha respeitável” (SILVA, 1882, p. 100).

Os subscritores foram concitados a adquirir ações mensais de 800 réis, pagáveis em três anos, sendo nomeados agentes para todas as localidades do País no propósito de estimular a participação. As contribuições eram enviadas trimestralmente aos cofres centrais do Fundo, no Rio, sendo nomeada uma comissão especial para supervisionar a compra e o aparelhamento de navios adequados (VALE, 2002, p. 71).

Ou seja, deixou-se transcorrer um período de 4 meses entre a publicação do projeto de Ledo e Nóbrega e o Decreto que regulamentava a subscrição:

Havendo tomado em mui séria consideração o Plano, que baixa junto com este, de uma módica subscrição mensal para a compra gradual de novas embarcações de guerra, ou reparo, e concerto das antigas, e que ele foi oferecido por homens de zelo, sinceros e ardentes amigos da causa do Brasil, e minha; e considerando além disto que a extensa costa, e contínuos Portos deste rico, ameno e fértil Império, que a Providência talhara para os mais altos destinos de glória e de prosperidade, só podem ser bem defendidos por uma Marinha respeitável, e que, para obter esta, devo, com preferência escolher e abraçar aqueles meios que mais cedo conduzirem a tão úteis fins, sem contudo gravarem ou empobrecerem o povo (SILVA, 1882, p. 100).

Em suma, a referida subscrição consistia na assinatura de uma ou mais ações da ordem de 800 réis, que deveriam ser pagas no início de cada mês ao longo de três anos, sendo que o Imperador foi um dos primeiros a contribuir com 250 ações pagas de forma adiantada.

Em recente artigo, recentemente publicado na Revista *Navigator*, o Capitão-Tenente (AFN) Vagner da Rosa Rigola, tomou como objeto de estudo a subscrição e seus desdobramentos ao longo do período 1822-1827. Ressaltou que:

A adesão foi crescente em número de pessoas naqueles primeiros meses da arrecadação, mas não faltou quem observasse o fato de que algumas pessoas conhecidas na sociedade por suas posses poderiam contribuir mais. Também ficou patente o clima de desconfiança de alguns indivíduos em relação ao elemento lusitano naqueles primeiros tempos da independência. Para alguns a subscrição estava revelando a falta de apoio dos portugueses ao reforço da Marinha de Guerra (RIGOLA, 2022, p. 127).

Interessante perceber que mais uma vez o elemento lusitano levantava suspeitas dos partidários da Independência, dessa vez os patricios. Diante da constatação, não é difícil perceber que os navios da Armada refletiam as próprias divisões da sociedade.

Uma das facetas a ser ressaltada é que as contribuições da sociedade não se davam apenas por meios financeiros, uma vez que

Nesse sentido, um dos itens que mais abundava em ofertas eram as madeiras para a construção naval. Em nota da Repartição dos Negócios da Marinha, datada de 4 de junho de 1823, foi apresentada a oferta que fizeram os irmãos José Manoel Nunes Pereira, Joaquim José Nunes e João

Carlos Nunes, de 'três a quatro dúzias de vinháticos de trinta palmos, para a Marinha Nacional e Imperial' por meio do Ministro Luís da Cunha Moreira, o Imperador respondeu 'que não só há por bem aceitar a referida oferta, mas que muito louva o patriotismo, e a adesão à causa deste Império (RIGOLA, 2022, p. 130).

Dentro produção historiográfica ligada à Marinha, ou seja, produzida por historiadores navais, como Prado Maia, Brian Vale, Theothonio Meirelles da Silva, Henrique e Lucas Alexandre Boiteux ou mais recentes, como Carlos André Lopes da Silva, e até mesmo pesquisadores externos à Marinha como Hélio Franchini Neto reconheceram o papel da subscrição como positivo na construção de uma Armada Imperial capaz de expulsar os vasos de guerra lusitanos.

O contraponto a essa linha historiográfica, conforme Rigola (2022), entretanto, está centrado em Juvenal Greenhalgh, historiador naval, que entendeu como insuficiente o produto da subscrição tendo em vista os fins propostos. Ao passo que Herick Caminha, outro historiador naval, defendeu que os resultados da empreitada tiveram êxito como meio de sensibilizar a opinião pública do que pelos resultados práticos.

Por fim, Jurandir Malerba, entendeu que a subscrição estaria situada dentro do contexto das mercês, prática comum do Antigo Regime, sendo então uma "moeda de troca" para futuras negociações com D. Pedro I. A visão de Malerba, apesar de discordante dos historiadores institucionais e oficiais da Marinha, faz mais sentido se analisada juntamente com o perfil daqueles que tomaram parte na subscrição como tesoueiros e contribuintes de peso, entre os quais figuravam muitos traficantes de escravos.

A lógica das mercês poderia então ser observada no decorrer da Guerra da Cisplatina, quando a Marinha Imperial organizou e manteve a Divisão Naval do Leste com o objetivo de manter o comércio negreiro no Atlântico Sul, objeto de maior interesse para a Praça Mercantil do Rio de Janeiro, cuja elite financiou parte dos navios.

Durante o processo de formação da Marinha Imperial brasileira foi essencial o apoio da elite mercantil carioca envolvida diretamente com o comércio atlântico de escravos africanos. Isto pode ser constatado ao analisarmos a subscrição pública aberta no início do ano de 1823 com o objetivo de arrecadar fundos para o fortalecimento da Armada Nacional por meio da aquisição de novos navios e reparo das embarcações já incorporadas (OLIVEIRA, 2021, p.14).

Portanto, outra problematização possível seria a relação de aproximação entre os interesses escravistas dos traficantes do Rio e a necessidade de uma Marinha de Guerra pujante para garantir, dentre outros objetivos, seu fluxo comercial e, portanto, de riquezas.

Uma análise dos membros da Comissão, feita por Oliveira, mostra que pelo menos 5 importantes traficantes de escravos do Rio de Janeiro tinham destacado papel na comissão de arrecadação: Fernando Carneiro Leão, Francisco José Guimarães, João Alves de Sousa Guimarães, José Joaquim da Rocha e Francisco José da Rocha, foi nomeado como tesoureiro-geral da subscrição.

Ainda segundo Oliveira, o papel dos traficantes

denotava o prestígio da comunidade de negociantes de escravos da praça mercantil do Rio de Janeiro e o papel crucial que desempenharam no processo de formação da Marinha de Guerra do Império do Brasil na segunda década do século XIX.

Uma análise quantitativa ratifica a importância dessa elite, uma vez que a contribuição total foi de 100.000\$000 (cem contos de réis). Portanto, “apenas um grupo de 49 traficantes de escravos da capital do Império doou aproximadamente 21% do valor total arrecadado a nível nacional” (OLIVEIRA, 2022, p 16).

Por outro lado, o papel dos comerciantes de escravos não se restringiu apenas às suas contribuições para a subscrição

Além da subscrição pública mensal para a arrecadação de fundos destinados ao fortalecimento da Armada Nacional, uma portaria da Secretaria de Estado dos Negócios do Império datada de 15 de abril de 1823 determinou que o então coronel João Gomes Barroso, indicado pelos cidadãos da cidade do Rio de Janeiro para ocupar a função de ‘tesoureiro do dom gratuito’, enviasse à referida secretaria a relação das pessoas que ofereceram gratuitamente doações pecuniárias imediatas, em ‘atendimento às urgências do Estado’ para que o ‘patriotismo de tão beneméritos cidadãos’ tivesse a devida publicidade. Então, quatro edições do mês de maio de 1823 do Diário do Governo publicaram relações nominais com as referidas quantias doadas ao governo imperial por 286 contribuintes, nas quais se constata que as maiores doações foram realizadas por membros da comunidade de homens de negócio do Rio de Janeiro envolvidos com o comércio negreiro (OLIVEIRA, 2022, p. 16).

Outro fator que aumentava a urgência da conjuntura era o fato de a Armada Real estar recebendo reforços, chegando a “apresentar relevante superioridade em relação à Marinha Imperial, que contava com 176 canhões, considerando os meios disponíveis para combate, contra cerca de 380 peças portuguesas” (CASTRO, 2020,

p. 190). As contribuições da subscrição contribuíram para que o governo imperial pudesse reduzir a diferença de poder de fogo.

Nos primeiros meses de 1823, foram finalizados os trabalhos na Nau *Martim de Freitas*, sendo rebatizada como *Dom Pedro I* em 14 de janeiro, seguida pela prontificação, num esforço financiado por nacionais, da Fragata *Sucesso*, renomeada como *Niterói*. Todavia, não bastava apenas comissionar navios, se não houvesse quem os tripulasse.

A título de ilustração, no período imediatamente posterior ao Grito do Ipiranga,

cinco capitães de mar e guerra, um capitão de fragata, sete capitães-tenentes, quatro primeiros tenentes, cinco primeiros tenentes graduados e dois segundos recusando aderir à Independência, tinham-se retirado para Portugal e a marinhagem era toda portuguesa (PALHA, 1880, p. 26-27).

Se o material flutuante se encontrava em mau estado, uma dificuldade ainda maior havia com a falta de pessoal adestrado para guarnecer os conveses dos navios. No Brasil, ainda moravam muitos oficiais da Armada Real. “A princípio, pareceu não haver falta de oficiais para a nova Marinha Imperial, porque cerca de 160 deles estavam servindo nos navios ou haviam estabelecido residência no Brasil desde 1808” (VALE, 2002, p. 71). Portanto, Cunha Moreira presidiu uma comissão para verificar a lealdade desses oficiais, conforme consta no Decreto Imperial de 5 de dezembro de 1822.

Convindo dar já à Marinha deste Império aquele impulso, que as circunstancias permitirem, para que chegue em o mais breve tempo possível ao estado respeitável, em que deve um dia ficar, e conservar-se para segurança e defesa da extensão das costas deste mesmo Império: Hei por bem mandar criar uma Comissão, composta do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha como Presidente, do Vice-Almirante graduado José Maria de Almeida, do .Chefe de Divisão Francisco Maria Telles, do Capitão de Mar e Guerra Diogo Jorge de Brito, dos Capitães de Mar e Guerra graduados Pedro Antônio Nunes, Tristão Pio dos Santos, e Rodrigo Martins da Luz, como Vogais, e do Primeiro Tenente graduado João Henriques de Paiva, como Secretário, a qual tratará de todos os objetos de Marinha, que lhe forem propostos pelo Presidente, e ficará principalmente incumbida de conhecer, escrupulosamente investigar, e informar-me da conduta, aderência a causa do Brasil, e embarques dos Oficiais existentes nesta Corte, que voluntariamente ficarem no serviço da Armada Nacional e Imperial; dos empregos que eles tem ocupado no Brasil; das prisões e Conselhos de Guerra que tem tido, do número de vezes que se tem escusado ao serviço, e finalmente do estado em geral, em que se acham para continuar, ou não nele, devendo e estes trabalhos ter lugar toda as Terças, Quintas-feiras e sábados de tarde dos dias de semana na casa da Intendência da Marinha (*apud* SILVA, 1882, p. 45).

Conforme visto no preâmbulo do Decreto, fica evidenciada a urgência para saber quantos oficiais realmente tomariam parte nos combates pela Independência, dentro das circunstâncias, ou seja, a dificuldades inerentes as comunicações do início do oitocentos para que a Marinha atingisse “estado respeitável”.

A primeira reunião da Comissão ocorreu ainda no dia 14 do mesmo mês, ao fim da qual foi acordado um parecer, assinado por cada um dos integrantes do órgão,

a cada Oficial do Corpo da Armada, desde 2º Tenente até Capitão de Mar e Guerra inclusive, um ofício, pelo Quartel General da Marinha, consultando se quer, ou não aderir à causa do Brasil, com declaração de que os que não quiserem terão fácil transporte para si e suas famílias, à custa da Fazenda Pública, para Portugal, conservando-se lhe, como até agora o soldo da sua Patente até o momento do embarque; e devendo dar a sua resposta, o mais tardar, até o fim do corrente mês (*apud* SILVA, 1882, p. 46).

Uma das respostas que sobreviveu foi a do então Capitão-Tenente, de origem francesa, Theodoro de Beaurepaire, que chegou ao Brasil em 1808 com a Família Real e mais tarde se tornaria Almirante, de 2 de janeiro de 1823, escrita a bordo da *Corveta Maria da Gloria*:

Em consequência da ordem que recebi em data de 20 do mês passado; tenho a honra de responder a V. Ex. que persisto nos mesmos sentimentos que até agora tenho mostrado relativamente à Causa do Brasil, e por tanto quero ficar ao serviço deste Império (*apud* SILVA, 1882, p. 59).

Dentre os 160 oficiais portugueses, 94, segundo Theothonio Meirelles, (96 para Brian Vale) optaram pelo partido da Independência, sendo “oito oficiais-generais; oito capitães-de-mar-e-guerra; 13 capitães-de-fragata; 19 capitães-tenentes; dez primeiros-tenentes; e 38 segundos-tenentes” (VALE, 2002, p. 72). Todavia, esse número não era suficiente para guarnecer os navios, a que se somava o fato de haver poucos oficiais subalternos dentre os que ficaram.

Para que se possa compreender melhor a magnitude do déficit de pessoal com o qual se defrontava a nascente Armada, basta observar que

A tripulação de uma Nau de 74 canhões era de 650 homens, uma Fragata exigia 380, uma Corveta em torno de 200, e um Brigue, 120. Desse modo, para tripular os navios já armados, a Nau, a Fragata reaparelhada e os novos brigues seriam necessários mais de 2.000 marinheiros e suboficiais. Os navios existentes no Rio de Janeiro proporcionaram ao Governo apenas 1.200. Por conseguinte, tornou-se imperiosa a necessidade de realizar um programa urgente de recrutamento (VALE, 2002, p. 75).

Em 25 de fevereiro, um Decreto foi publicado, no qual se mandava “admitir para marinheiro; e grumetes os escravos oferecidos por seus senhores, abonando-se a estes as competentes gratificações”.

Tendo sido presente a S. M. Imperial o ofício do Intendente da Marinha desta Corte de 21 do corrente mês, em que pedia houvesse de declarar-se lhe, se deveria ou não admitir a alistar-se para servirem a bordo da Nau Pedro Primeiro, os marinheiros e grumetes escravos, que para isso lhe fossem oferecidos por seus respectivos senhores, fazendo abonar a estes as competentes gratificações; Manda em consequência o Mesmo A. S. pela Secretaria de Estado dos Negocias da Marinha, participar ao sobredito Intendente da Marinha, para sua inteligência e governo, que, visto a necessidade que presentemente há de marinhagem, deverá ele admitir tais marinheiros e grumetes, não só no serviço da Nau, mas ainda ao de todas as outras embarcações que armarem (BRASIL, 1887, p. 20).

A situação quanto ao pessoal era tão crítica tanto em termos quantitativos quanto qualitativos, que em 21 de março de 1823 foi publicado o seguinte Decreto:

Querendo por efeitos da minha imperial clemencia fazer graça a alguns dos presos existentes a bordo da nau Presiganga, que por suas idades e mais circunstâncias podem, já de algum modo, punidos de seus delitos pela prisão, e mais trabalhos, que têm sofrido, prestar ainda serviços a sagrada causa da Independência deste Império, sendo empregados quer como soldados do artilharia da Marinha do Rio de Janeiro, quer como marinheiros e grumetes a bordo dos navios da Armada Nacional e Imperial (BRASIL, 1887, p. 52 PARTE II).

A referência a uma “Nau Presiganga” não diz respeito necessariamente a um navio de guerra, mas sim a um dos mecanismos de punição do início do século XIX. O Arsenal de Marinha era responsável pelos “navios-presídio”, as chamadas Presigangas. O Decreto provavelmente se refere à Nau *Vasco da Gama* ou possivelmente a Nau *Príncipe Real*. Esse tema será tratado posteriormente ao longo desse trabalho.

Além disso, não foi consultada a lealdade dos marinheiros. As dúvidas acerca da confiabilidade do emprego de lusitanos em combate contra conterrâneos datavam da expedição de De Lamare, que ocorreu em julho de 1822, onde Cunha Moreira testemunhou em primeira mão as carências da esquadra, fato que mais tarde se repetiria no combate naval de 4 de maio de 1823, com a Esquadra de Cochrane.

A fim de compensar a carência quantitativa e qualitativa de tripulações para os navios, o governo imperial procedeu com a contratação de marujos estrangeiros, especialmente ingleses e norte-americanos, aproveitando a desmobilização feita após a derrota definitiva de Napoleão.

Mesmo que um expressivo número de oficiais tivesse aderido ao Império, ainda persistia uma falta de oficiais subalternos e, inclusive, um Comandante-em-Chefe para a Armada Imperial, responsável pela condução das operações, uma vez que “sendo inevitável a luta armada no mar, como em terra, os patriotas brasileiros cogitaram se seria prudente deixar a Marinha sob a direção de oficiais portugueses” (VALE, 2002, p. 72).

Não apenas o exemplo da expedição de Lamare já demonstrava as dificuldades de contrapor portugueses contra seus conterrâneos em combate, como também as ações navais na bacia do Prata também apontavam para a mesma direção, dado que, em janeiro de 1823, três transportes foram entregues ao General D. Álvaro da Costa em Montevidéu após a traição do imediato e da tripulação da Escuna *Maria Teresa*.

Diante do cenário exposto, Caldeira Brant teve papel fundamental na superação das dificuldades, quando

expressou seu pensamento de muitos anos quando encareceu a necessidade do recrutamento de ingleses e norte-americanos para que formassem o núcleo da Marinha brasileira, e acentuou a falta de confiança que depositava numa força cujos oficiais e marinheiros fossem portugueses (VALE, 2002, p. 72).

Apesar de o governo imperial considerar a hipótese de o Almirante português comandar a Esquadra, não havia muitos disponíveis, sendo o candidato mais provável Rodrigo Ferreira Lobo, que se notabilizou pela violenta repressão por ocasião da Revolução Pernambucana de 1817. Como Caldeira Brant “ficou horrorizado ao saber que ele estava sendo cogitado para aquele posto” (VALE, 2002, p. 72), recomendou a contratação de Lord Thomas Cochrane, que se encontrava no Chile, tendo encerrado vitoriosa campanha naval no contexto da Independência daquele país.

É importante observar que o Conde de Dundonald já era um experimentado chefe naval, tendo se destacado nas Guerras Napoleônicas no comando de Fragatas, já tinha conseguido expulsar os espanhóis do pacífico, viabilizando as independências do Chile e do Peru.

As comunicações foram estabelecidas através do Cônsul brasileiro em Buenos Aires, Antônio Correa da Câmara, sendo o convite enviado em 4 de novembro de 1822.

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 do despotismo. O ocidente da América está salvo pela virtude de seu braço [...] O sagrado estandarte da independência está vitoriosamente desfraldado dos Galápagos às ilhas de Cedro na Califórnia! Venha e já proporcione às nossas armas navais a maravilhosa ordem e a incomparável disciplina da poderosa Albion... (*apud* VALE, 2002, p. 72).

Em março do ano seguinte, chegou no Rio de Janeiro o oficial escocês Lord Thomas Cochrane, a quem havia sido oferecido o cargo de comandante-em-chefe da Esquadra, sendo recebido pelo próprio Imperador, que lhe disse: “no tocante às embarcações em si, a esquadra estava quase pronta para o mar, mas que faltavam bons oficiais e marinheiros: acrescentando que, se eu julgasse a propósito tomar o comando, ele daria as necessárias ordens ao seu ministro da Marinha” (COCHRANE, 2003, p. 40).

Ainda no desempenho das funções ministeriais, Cunha Moreira esteve em contato direto com o Almirante Lord Cochrane, desde o acerto de seu posto, o de Primeiro Almirante, que foi criado exclusivamente para aquela ocasião conforme decreto de 21 de março de 1823.

Hei por bem conferir-lhe a patente de Primeiro Almirante da Armada Nacional e Imperial, vencendo de soldo anualmente onze contos quinhentos e vinte mil réis, tanto em terra como no mar, e mais de comedorias, estando embarcada, cinco contos setecentos e sessenta mil réis, 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 expendidos motivos, e particular consideração que merece o mencionado Almirante Lord Cochrane.

O Conselho Supremo Militar assim o tenha entendido o faça executar com os despachos necessários (*apud* SILVA, 1882, p. 66-67).

Cabe ressaltar que as negociações com o escocês não foram fáceis, dado que muitas condições deveriam ser satisfeitas e promessas, cumpridas. Assim escreveu o nobre escocês sobre seu primeiro contato com o Ministro: “No dia 17, tive uma visita do Ministro da Marinha, Luís da Cunha Moreira, relativa aos termos da minha nomeação, desejando ele evidentemente que os meus serviços se pudessem obter pelo preço mais baixo possível” (COCHRANE, 2003, p.42).

Inicialmente, a primeira carta de Cunha Moreira conferia a Cochrane uma patente de Almirante, mas sem especificar o soldo, que seria a metade do valor inicialmente estipulado.

Posteriormente, tentou-se oferecer ao oficial britânico o posto de almirante mais moderno, situação na qual ele se encontraria abaixo de dois outros oficiais-generais mais antigos em posições administrativas na Mesa do Almirantado, fato com o qual não concordou e teve de recorrer a Bonifácio para resolver a contenda, tendo em vista que o Ministro alegou que não possuía autoridade suficiente para alterar a patente.

Em suas memórias, Cochrane, descreveu a reação de Cunha Moreira após declarada sua intenção de levar o caso a José Bonifácio.

Rogou-me ainda o ministro da Marinha de não fazer isso, pois que se poderia alterar, se eu consentisse em ir imediatamente para bordo da nau Pedro Primeiro – onde a minha bandeira se tinha mandado arvorar ao meio-dia! Escuso dizer, que isto foi recusado não só por mim, mas pelos oficiais que de Chile me tinham acompanhado (COCHRANE, 2003, p. 45).

Primeiramente lhe foi oferecido o soldo de um almirante português, “notoriamente o pior soldo no mundo” nas palavras do escocês, mas o estipulado deveria ao menos se equiparar ao que era pago pelo governo do Chile, onde servira anteriormente.

Coube a Cunha Moreira fixar junto com o Almirante escocês seu soldo no Brasil, chegando inclusive a um valor que superava o dos outros Almirantes portugueses ainda residentes no Império.

Em sua Narrativa de Serviços, o oficial britânico teceu críticas principalmente em relação ao pessoal que tripulava os navios, como no caso da *Maria da Glória*, cuja tripulação “era de mui questionável qualidade, - compondo-se da pior classe de portugueses, com quem a porção brasileira da gente mostrava evidente repugnância a misturar-se” (COCHRANE, 2003, p. 41).

Cochrane apontou a discrepância de salários entre a Armada e a Marinha Mercante, onde os marinheiros recebiam mais que o dobro de suas contrapartes, o que configurava para o oficial britânico que “os muros de pau brasileiros tinham de ser guarnecidos pelo refugio do serviço mercante. A pior sorte de economia – a economia falsa – evidentemente se havia estabelecido na administração naval do Brasil” (COCHRANE, 2003, p. 42).

Assim como Cochrane, outros oficiais estrangeiros chegaram ao Brasil e receberam patentes, por meio de decretos assinados pelo ministro, dentre os quais

vale destacar John Taylor, como Capitão de Fragata por meio de Decreto de 1º de março de 1823, que “voluntariamente se ofereceu a servir na Marinha Nacional e Imperial” (SILVA, 1882, p. 65) e também John Pascoe Greenfell, esse admitido como Primeiro-Tenente, assim como Jayme Sheperd e Estevão Carlos Cleuley, através de Decreto de 21 de março de 1823, juntamente com Thomas Sackville Crosbie, Capitão de Fragata.

Na Inglaterra o nosso representante conseguiu contratar vários oficiais ingleses, sob as condições abaixo, e algumas centenas de marujos. As condições eram: 1ª, um posto de acesso; 2ª, passagem paga; 3ª, servir cinco anos, findos os quais gozariam de mais meio soldo de sua patente, qualquer que ela fosse; 4ª, continuando no serviço, findos os cinco anos, gozariam de meio soldo além das pensões que houvessem obtido em remuneração aos combates vencidos ou ferimentos recebidos; 5ª, se não continuassem, findos os cinco anos, gozariam pelo resto da vida metade do soldo de suas patentes; 6ª, começariam a vencer do dia em que o navio que os transportasse largasse da Inglaterra (BOITEUX, 1954, p. 35).

A trajetória de John Taylor, oficial da *Royal Navy*, constitui um caso singular, uma que ele aceitou o posto de Capitão de Fragata da Armada Imperial brasileira, mas foi considerado desertor pelo almirantado britânico, inclusive correndo o risco de ser julgado pela corte marcial.

Em função dos protestos britânicos, acabou Taylor foi excluído do serviço brasileiro por meio de decreto de agosto de 1824, que iniciava com a frase “querendo Eu condescender com as Representações do Governo Britânico”, mas, foi readmitido em 1825 como Capitão de Mar e Guerra. Após ser graduado em Chefe de Divisão, adquiriu a nacionalidade brasileira e se tornou chefe de divisão da campanha brasileira na bacia do rio da Prata (Vale, 2002, p. 75).

No comando da Fragata *Niterói*, Taylor pôde contar com os serviços de um jovem voluntário da Armada, chamado Joaquim Marques Lisboa, futuro Marquês de Tamandaré e Patrono da Marinha, que se mostrou muito hábil no manejo dos cronômetros, lhe rendendo referências elogiosas de seu comandante e de Lord Cochrane.

O zelo, coragem e aptidão, que este jovem oficial brasileiro mostrou no serviço da Marinha foi visto por todos com prazer e admiração; e posso assegurar V. Ex., debaixo de minha palavra de honra, que quando desembarcou da Fragata *Niterói*, em consequência da sua grande e constante aplicação, ele se achava habilitado suficientemente para conduzir uma embarcação a qualquer Porto do Mundo (*apud* SILVA, 1882, p. 92).

No cômputo final, foram contratados cerca de 30 oficiais e 500 marinheiros britânicos, por outro lado, o recrutamento em Le Havre não logrou êxito. Como a Grã-Bretanha, em tese, era neutra no conflito, esses marinheiros cruzaram o Atlântico classificados como agricultores.

10. A CAMPANHA DA INDEPENDÊNCIA

Em 21 de março de 1823, uma Portaria assinada por Cunha Moreira subordinava a Cochrane, como Comandante em Chefe, uma Esquadra composta pelos seguintes meios: a Nau *Pedro I*, capitânia com 74 canhões, a Fragatas *Piranga* (54 canhões), *Niterói* e *Real Carolina*, as Corvetas *Liberal* (20 canhões) e *Maria da Glória* (32 canhões) e os Brigues *Real Pedro* e *Guarani* (14 canhões), além da Escuna *Leopoldina*. O destino da Força Naval era a Salvador, Bahia, conforme suas ordens no Decreto de 29 de março de 1823.

Hei por bem declarar, como declaro, em estado de rigoroso Bloqueio o dito Porto, ficando desde já proibida a entrada de todas e quaisquer Embarcações nacionais, ou estrangeiras, de Guerra ou Mercantes, enquanto ali existirem Tropas Portuguesas, e todas aquelas Embarcações, que contravierem por qualquer maneira a este meu Imperial Decreto, ficarão incursas nas penas estabelecidas em casos idênticos pelas Leis das Nações (*apud* SILVA, 1882, p. 204).

Além das ordens para o bloqueio de Salvador, foram também transmitidas via decreto as ordens para o Primeiro Almirante:

Manda Sua Majestade Imperial, 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, salvando aquela cidade da escravidão a que está reduzida pelos inimigos da causa do Brasil, e estendendo-se para esse fim com o General Labatut, Comandante do Exército do Recôncavo, prestando-se com a força que lava à disposição para o bom êxito da comissão, e glória das Armas Nacionais e Imperiais. Palácio do Rio de Janeiro em 30 de março de 1823 (*apud* SILVA, 1882, p. 204).

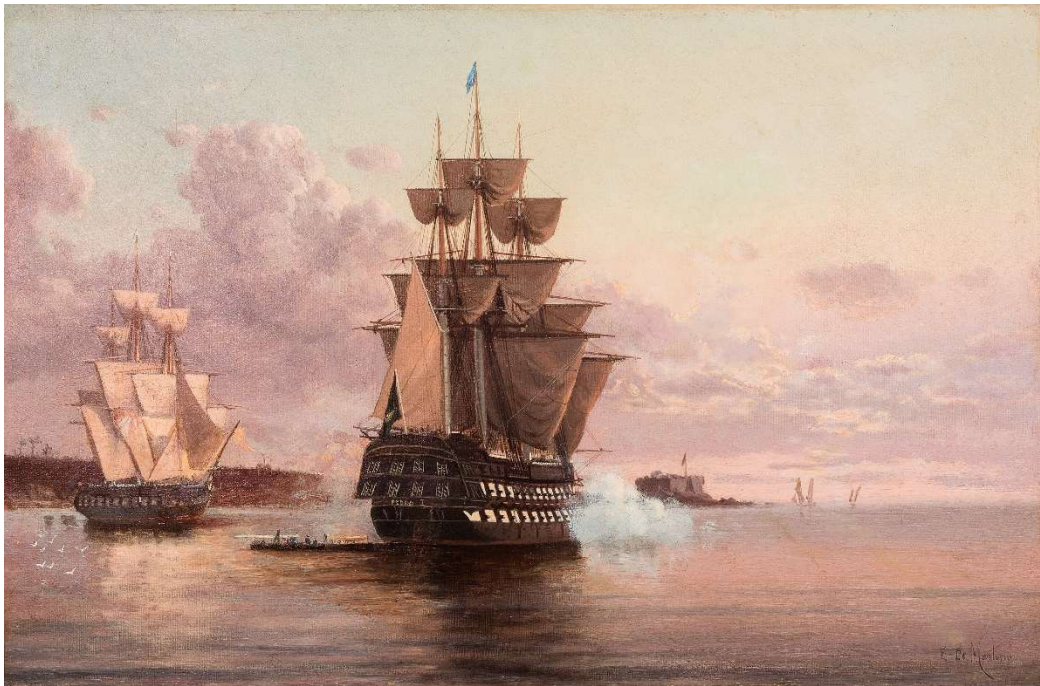
O comandante naval escocês instalou-se na *Pedro I*, assim descrita por Maria Graham, viajante inglesa que testemunhou parte dos eventos, sendo também amiga do próprio Primeiro Almirante:

é um belo barco de duas cobertas, sem tombadilho de popa. Tem um belo tombadilho de canhões, mas não pude vê-lo melhor porque estava ainda recebendo provisões e tripulação. As cabines estão magnificamente

decoradas, com bela madeira e almofadas de marroquim verde (GRAHAM, 1956, p. 247).

Em 1^a de abril, a força naval comandada por Cochrane suspendia em direção à Bahia, trocando salvas com os fortes que até então a protegiam. O frei Manoel da Paixão e Dores (1957, p. 25-26), capelão da esquadra imperial, registrou em seu diário a presença do imperador e da imperatriz no suspender: “neste mesmo dia, às 5:30 horas da manhã, veio para bordo da Nau o Exmo. Almirante Lord Cochrane [...] e logo depois de 6 horas chegaram Suas Majestades Imperiais, a quem tive a honra de beijar as Augustas Mãos”. Estiveram a bordo até a altura da ilha Redonda, quando desembarcaram sob vivas e salva de 21 tiros. Na galeota, com remos arvorados, receberam o cortejo até que se concluísse às 10 horas.

Figura 3 – Nau *D. Pedro I*, pelo pintor italiano Edoardo De Martino



Fonte: Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Embora De Martino não tenha testemunhado o suspender da Esquadra da Independência, já que somente esteve no Brasil mais de três décadas depois, pintou essa representação da Nau, em momento de salvas. A imagem salienta a elegância (ordem e disciplina do velame), sob um fundo de tons lilás, em moda na pintura romântica da época. Seu quadro se aproxima da descrição de Maria Graham e demonstra como esse tema devia ser corrente no imaginário da Armada Imperial brasileira

Maria Graham (1956, p. 247), viajante pelo Rio de Janeiro, também registrou a partida em seu diário:

A manhã estava triste e escura quando a Pedro Primeiro, a Maria da Glória, a União e a Liberal levantaram âncora, mas exatamente quando a pequena esquadra passava diante de Santa Cruz e a fortaleza começou a salvar, o sol rompeu de trás de uma nuvem e um jorro de luz amarela e brilhante desceu sobre o mar por trás dos navios. Parecia então que flutuavam na glória

Na capitânia, havia 160 marinheiros ingleses e americanos, além de 130 escravos libertos como tropa embarcada (Cochrane, 2004, não paginado). A presença de negros forros atesta os efeitos do Decreto publicado em fevereiro, que permitia a incorporação deles como marinheiros e grumetes.

Assim Maria Graham descreveu a situação dos marinheiros que compunham a nascente Esquadra:

A grande dificuldade com que a marinha tem aqui a lutar é a falta de homens. Os marinheiros portugueses são os piores; poucos brasileiros são sequer marinheiros, e os franceses, ingleses e americanos são raros. O Imperador está entusiasmado com a marinha e muito ativo em inspecionar cada departamento. Aparece frequentemente nos estaleiros de madrugada e a Imperatriz geralmente o acompanha (GRAHAM, 1956, p. 244).

Por outro lado, a mesma viajante, mesmo demonstrando entusiasmo inicialmente, observou:

Temo que os navios não estejam tão bem armados como gostaria que estivessem: grande parte das velas e do cordame esteve dezessete anos guardada e tenho medo que esteja em parte podre. Mas tudo isso não é nada comparado ao perigo de ter portugueses na tripulação. Não é natural que combatam seus patrícios (GRAHAM, 1956, p. 248).

Além dos relatos da amiga do Primeiro Almirante, outra análise corrobora que as condições do pessoal estavam longe do ideal conforme consignou Boiteux (1954, p. 35):

Quanto às guarnições a penúria era desoladora. As equipagens dos vasos de guerra portugueses, por um sistema de economia bem nefasto, nunca estiveram completas. Como na Marinha real eram raramente empregadas marujos brasileiros, não podia o nosso governo dispensar completamente os portugueses. Nessas condições, para contê-los a bordo, teve o governo a necessidade de mistificá-los, fazendo-lhes crer que se fazia guerra não a Portugal, mas unicamente as Cortes. Este plano, logo percebido, não teve o resultado que se esperava

Ao descobrir sobre a aproximação da Armada brasileira, Madeira de Melo tomou providências para se contrapor ao Imperador, enviando uma Força Naval, sob o comando do Chefe de Divisão Félix de Campos, composta dos seguintes navios:

“Nau D. João Sexto, de 88 canhões; fragatas *Pérola*, de 44 e *Constituição* de 56; corvetas *Regeneração* e *Princesa Real*, de 22; bergantim *Audaz*, de 18; escunas *Príncipe* e *Conceição*, uma charrua e um lugar” (PALHA, 1880, p. 29).

Durante a perna da esquadra de Cochrane, foram realizados exercícios de artilharia e adestramentos com o velame. Era notória a inabilidade das tripulações para com as tarefas de bordo. Outra dificuldade era a velocidade distinta que os navios alcançavam, o que dificultaria os movimentos e as possíveis vantagens táticas por ocasião do combate. Cochrane aproveitava a oportunidade para conhecer melhor os oficiais e assim os convidava para jantar diariamente, dois a dois (DORES, 1957, p. 28).

O convívio entre os oficiais também não parece ter sido sempre amistoso. Embora logo no início da viagem tenha se decidido que ingleses, portugueses e brasileiros compartilhariam as mesas das refeições, dois oficiais (Antônio José de Carvalho, segundo comandante da nau; e Joaquim Leão da Silva Machado) foram presos e repreendidos pelo Capitão-Tenente John Pascoe Grenfell por “mau serviço, como também pela má camaradagem para com alguns oficiais estrangeiros” (DORES, 1957, p. 237).

A Esquadra brasileira teve seu batismo de fogo na Batalha Naval de 4 de maio de 1823, quando Cochrane tentou utilizar a mesma manobra que fora executada por Nelson em Trafalgar apenas 18 anos antes, isto é, cortar o “T”, aproveitando a desorganização na qual se encontrava a Divisão lusitana.

Era intuito do nosso Almirante cortar parte da esquadra inimiga para batê-la em detalhe, sem dar tempo aos navios da vanguarda de virem em socorro. Tinha ele todas as probabilidades de completo êxito. Sabia que a oficialidade inimiga não estava em harmonia, que o espírito de indisciplina reinava entre as guarnições; observara a formatura do inimigo, as suas evoluções demoradas e a profusão de sinais para tê-la em ordem (BOITEUX, 1954, p. 42).

Entretanto, mais uma vez a marcante presença de marinheiros portugueses impediu que a D. Pedro I entrasse em combate efetivamente, dado que “o fiel da artilharia, um escoteiro e um cabo, encarregados de passar os cartuchos, fechando as portas do paiol, declaravam que ‘não mais sairia dali pólvora para atirar a portugueses’” (PALHA, 1880, p. 30).

Casos semelhantes ocorreram em outros navios da Esquadra imperial, mais notadamente no Brigue Real-Pedro,

por ter a guarnição, quase toda portuguesa, se obstinava a fazê-lo, apesar do desejo e boa vontade dos oficiais. Declaravam os marujos: - 'Portugueses não se batem contra portugueses!' Na *Liberal* e no *Guarany* dá-se idêntico e desairoso caso, tornando-se os dois navios meros espectadores da encarniçada luta (BOITEUX, 1954, p. 43).

Outro ponto é levantado por Cochrane em suas memórias, ao recordar que D. Pedro I costumava se referir ao inimigo como "Forças Parlamentares portuguesas", num esforço de separar as Cortes de Lisboa da figura de seu pai, D. João VI.

Em carta ao Ministro José Bonifácio, escrita após os combates de 4 de maio, o Primeiro Almirante descreveu os eventos e teceu duras críticas, por exemplo, aos soldados Brigada de Artilharia de Marinha:

Os Soldados de Marinha não entendem o exercício da peça, nem o uso da espingarda e espada, contudo tem tão alta opinião de si mesmos que, nem assistem a lavagem da tolda, nem mesmo limpam os seus próprios aquartelamentos; mas, estão sentados e a olhar enquanto estas operações são executadas pelos marinheiros; e assim sem serem de alguma utilidade como soldados, privam o Império do que deve ser um viveiro para marinheiros, por converter todos aqueles que devem estar aprendendo os seus deveres nas vergas em varredores e lavadeiros (*apud* SILVA, 1882, p. 212).

O Comandante-em-Chefe também teceu críticas aos marinheiros, elemento que dificultava as ações navais desde malograda expedição do Chefe de Divisão de Lamare em julho de 1822: "Eu tomei a liberdade de advertir ao Ministro da Marinha, que todos os naturais de Portugal, à exceção daqueles Oficiais que possam ser de caráter conhecido, se tornam prejudiciais, e ontem tivemos uma clara prova do fato" (SILVA, 1882, p. 214).

A falta de confiança se estendia aos demais navios, uma vez que Cochrane relatou conduta titubeante por parte da Corveta *Liberal*, que não avançou mesmo após a capitânia ter içado os sinais para romper as linhas, cuja provável causa seria a tripulação portuguesa. Assim como a *Maria da Glória*, conforme relatou o Almirante, não podia ter todo seu potencial aproveitado por conta da guarnição lusa a bordo. Além dos tripulantes, o material flutuante era insuficiente:

Não foram só os ventos desfavoráveis que retardaram a nossa derrota; mas também o péssimo velejar da Fragata *Piranga* e Corveta *Liberal* nos detiveram mais que os ventos; e é minha opinião que nem estes dois navios, nem a *Niterói*, que veleja igualmente mal, são totalmente adaptados neste momento para os fins que esta Esquadra tem de efetuar; pois aproximando-nos do inimigo eles tem oportunidade, por serem estes vasos

maus veleiros, para forçar-nos a uma ação debaixo de circunstâncias desvantajosas a esta indisciplina da Esquadra (*apud* SILVA, 1882, p. 210).

Se havia navios considerados inadequados para as missões da Esquadra, Cochrane chegou a identificar navios inúteis, conforme transcrição:

Posso também acrescentar que a Escuna *Real* mostrou não ser melhor do que os outros; e a sua plena inutilidade como regular vaso de guerra foi um dos meus motivos para prepará-la como Brulote, quando pareceu não haver probabilidade de chegarem os outros (*apud* SILVA, 1882, p. 210).

Além de criticar os navios menores, o Comandante em Chefe não poupou esforços para levantar os problemas de sua capitânia:

Em verdade, atenta a defectiva velejação (sic) e manobra da Esquadra parece-me que a Nau *Pedro I* é o único navio que pode ou assaltar um navio de guerra inimigo, ou operar em face de uma força superior de maneira a não comprometer os interesses do Império, e o caráter dos Oficiais Comandantes.

E mesmo esta Nau, em comum com o resto, está em alguns respeitos tão mal equipada, que será menos efetiva e eficaz do que pode ser (*apud* SILVA, 1882, p. 210).

Por fim, sintetizou o Almirante: “Para descobrir-vos a verdade, parece-me que a metade da Esquadra precisa vigiar a outra metade; e seguramente este é um sistema com que se deve acabar sem demora” (*apud* SILVA, 1882, p. 215).

A descrição de Cochrane mostra o lastimável estado em que se encontravam os navios brasileiros; além da velha questão dos marinheiros lusitanos e sua dúbia lealdade. No dia seguinte ao inconclusivo combate naval de 4 de maio, Lord Cochrane procedeu com a busca pela força inimiga, a qual já havia retraído para o porto, provavelmente satisfeita com o resultado da peleja. Não sendo possível um novo embate, o Primeiro Almirante retornou ao Morro de São Paulo, onde tomou providências para reorganizar a Esquadra:

Lorde Cochrane passou os oficiais e marinheiros ingleses da Piranga e da Niterói para bordo da *Pedro I*, de modo a ter ao menos um navio em que possa confiar. Trocou os canhões de dezoito libras do tombadilho principal pelos de vinte e quatro da Piranga e colocou canhões pelos bailéus (GRAHAM, 1956, p. 284).

Ao longo do mês de junho, os portugueses mantinham-se recolhidos às cercanias de Salvador, enquanto os navios de Cochrane conduziam as operações de bloqueio do Porto, inclusive já planejando o uso de brulotes, ou seja, navios que eram incendiados e depois lançados na direção da força inimiga, tática na qual o Almirante escocês ganhara experiência nas Guerras Napoleônicas.

A 11 de abril de 1709, em Aix, como encarregado dos brulotes da esquadra inglesa, Cochrane registrara um dos grandes feitos da sua carreira, num ataque memorável a esquadra francesa ali bloqueada. Era um mestre, portanto, no assunto, e os portugueses o sabiam (PRADO MAIA, 1936, p. 51).

Em decorrência do avanço do Exército Imperial pelo interior e da presença da Esquadra no litoral, os mantimentos dentro dos limites de Salvador começaram a escassear, fazendo com que a situação se deteriorasse e no dia 28 de maio, Madeira de Mello emitiu a seguinte proclamação:

Habitantes da Bahia. A crise em que nos achamos é perigosa, porque faltam os meios de subsistir e não pode haver certeza alguma sobre a entrada de mantimentos. O meu dever, como militar e como governador, é fazer todos os sacrifícios para conservar esta cidade; mas é igualmente do meu dever tudo prevenir para, em um extremo caso de apuro, não ver sacrificada a tropa que comando, a esquadra e vós mesmos. Eu emprego, pois, todos os meios para preencher estes dois deveres. Não vos persuadais que medidas de prevenção sejam sempre seguidas de desastres: já uma vez tomei essas medidas; elas vos assustaram, mas vós conhecestes depois que nada tinham de extraordinárias. Ainda no meio de formidáveis exércitos se tomam diariamente tais providências, porque nem sempre se triunfa e é preciso preparar-se para os infortúnios. Vós podeis, portanto, estar certos de que as medidas que tomo não são por ora senão de prevenção, mas que me cumpre comunicar-vos; pois, se chegássemos a ter de abandonar esta cidade, muitos de vós a deixariam também e eu seria muito responsável à nação e a El-Rei se vos não prevenisse com antecipação (*apud* GRAHAM, 1956, p. 287).

Entretanto, os brulotes acabaram não sendo utilizados, uma vez que o Almirante descobriu a intenção de Madeira de Mello de abandonar Salvador, por receio de que o escocês empregasse sua tática. Aproveitando-se de um baile que ocorria em terra, na qual muitos dignitários lusos estariam presentes, os navios brasileiros penetraram no Porto e o combate que se seguiu, apesar de não ter sido decisivo, devido à confusão gerada pela profusão de ordens, apitos, vozes e silvados durante a noite, contribuiu para agravar o desânimo entre os portugueses.

Apenas em 2 de julho de 1823, suspendeu de Salvador o comboio com as forças de Madeira de Mello, que imediatamente foi perseguido pelos navios brasileiros, que puderam fazer diversas presas, dado que o “Almirante português só procurava salvar a sua esquadra e, fazendo força de vela não cuidava de proteger seu enorme comboio” (BOITEUX, 1954, p. 49).

Foi no contexto da fuga da esquadra lusa que se deu o cruzeiro de perseguição da Fragata *Niterói*, comandada pelo Capitão de Fragata John Taylor

O cruzeiro desse navio é uma das belíssimas páginas da história de nossa marinha a vela. Ver-se um único navio, por longos dias a fio, perseguir firme

e constantemente uma esquadra forte, dar-lhe caça, arrebatá-lhe navios à sombra de suas baterias; e ela, impotente, desmoralizada, a fugir-lhe sempre a todo pano, sem um rasgo de audácia, sem uma repulsa se quer! (BOITEUX, 1954, p. 50).

Na *Niterói* também estava embarcado como voluntário o jovem Joaquim Marques Lisboa, o futuro Marquês de Tamandaré. “Tinha dezesseis anos quando ingressou na Marinha, na época em que esta se organizava para consolidar a nossa independência, em princípios de 1823” (PRADO MAIA, 1936, p. 97).

Em seguida, a Esquadra de Cochrane pôde garantir a adesão das demais províncias do eixo Norte-Nordeste. Primeiro, procurou-se garantir a adesão do Maranhão. A junta governativa de São Luís ainda mantinha tênue controle da província, contando com um batalhão de artilharia e um regimento de infantaria espalhado pelo interior, enquanto no mar havia apenas o Brigue *D. Miguel*, cujo Comandante era o Capitão-Tenente Francisco Salema Freire Garção.

Como não bastavam os avanços das tropas brasileiras nas cidades do interior, ocorreu em Portugal a vilafrancada, quando D. João VI retomou a autoridade que lhe havia sido usurpada pelas Cortes, fazendo aumentar as dúvidas da Junta sobre como proceder, que só foram ampliadas pela chegada de navios desgarrados da Divisão de Félix de Campos.

No entanto, em 26 de julho de 1823, chegou no Maranhão, ao menos supostamente, a Fragata *Pérola*, que na realidade era Nau *D. Pedro I*, onde Cochrane havia içado as cores de Portugal a fim de ludibriar o tenente Garção, que prontamente transmitiu ao “reforço” a real situação da guarnição lusitana remanescente.

Ciente das precárias condições do inimigo, o Almirante britânico decidiu pelo engodo, alegando que uma poderosa força de mar e de terra já estava avançando em direção ao Maranhão.

Ansiosamente desejo evitar o ter de deixar cair desenfreadas sobre o Maranhão, as tropas da Bahia exasperadas como estão pelos prejuízos e crueldades exercidos contra elas e contra seus compatriotas, assim como pelo saqueio do povo e das Igrejas da Bahia (PALHA, 1880, p. 45).

Apesar das ameaças, Cochrane só dispunha de seu capitânia para ameaçar a junta, que cedeu as ameaças e se rendeu. No dia 28 de julho de 1823, em São Luís foi proclamada a Independência. O Brigue *D. Miguel* foi renomeado como *Maranhão* e entregue a John Pascoe Greenfell, que partiu para o Pará.

O processo de adesão do Pará ao Império se deu de forma similar ao processo maranhense, tendo em vista que Greenfell teve de dissimular o apoio de uma poderosa Esquadra, tal qual Cochrane havia feito pouco tempo antes.

No dia 10 de agosto chegou o Capitão-Tenente Greenfell ao Pará e tão bem soube desenvolver o plano do Almirante que apesar da resistência do comandante das armas, a junta do governo reunida no mesmo dia às 8 horas da noite reconheceu a independência sob as mesmas condições estabelecidas no Maranhão (PALHA, 1880, p. 49).

Entretanto, a Campanha do Pará ainda teria um desenrolar macabro, uma vez que muitos portugueses eram hostis aos recém-chegados: 256 deles foram para o navio *Palhaço*, de onde apenas 4 saíram vivos, sendo que somente 1 sobreviveu. O ocorrido reverberou pela província, servindo como pretexto para insurreições. Mesmo assim, Greenfell escolheu voltar para a Corte com os principais navios.

Livre o Brasil das forças portuguesas, parece deverá ter terminado a luta da Independência. Desde o Amazonas até o Prata não havia mais inimigo externo a combater; todas as províncias tinham finalmente aderido ao governo do Imperador, reconhecendo a emancipação política, não só, porém, continuavam os ânimos exaltados pelos acontecimentos passados, como perduravam os ódios entre portugueses e brasileiros (PALHA, 1880, p.61).

Conforme o trecho acima, a ideia de emancipação e de adesão não significou a harmonia imediata. Ainda havia muitas pendências a serem resolvidas, assim como muitas questões a serem pacificadas.

Não somente a consolidação do Império, mas também a manutenção da unidade territorial da antiga América portuguesa só se concretizou devido à atuação da Marinha Imperial – organizada por Cunha Moreira e comandada por Lord Cochrane – cujas ações garantiram as adesões da Bahia, Maranhão e Grão-Pará. Conforme arrematou Maria Graham (1956, p. 293):

o governo sabe que não foi serviço fácil guardar o mar com uma esquadra tão pequena, tão recentemente organizada, contra uma força completamente armada e equipada, composta de navios de primeira classe; menos ainda cortar as provisões do inimigo de modo a reduzi-lo à necessidade de abandonar sua cidade.

Em outubro de 1823, Cunha Moreira foi promovido ao posto de Chefe de Divisão da Armada Nacional e Imperial.

A Cisplatina somente foi incorporada em 1824, após a chegada da divisão naval comandada pelo Capitão de Mar e Guerra Pedro Antônio Nunes, enquanto a

Independência só foi reconhecida em 1825 mediante tratado e o pagamento de uma indenização.

Nesse ínterim, em 15 de novembro, após a dissolução da Assembleia Constituinte pelo Imperador, Cunha Moreira, que não concordava com a decisão do monarca, pediu demissão do cargo, com sua missão cumprida, tendo em vista que todas as províncias tinham aderido ao Império, o qual enfim possuía uma esquadra capaz de resguardar a unidade territorial. Em seguida, foi nomeado pelo Imperador, no dia 19 do mesmo mês, vogal do Conselho Supremo Militar, órgão similar ao Almirantado, por seu “préstimo, zelo e atividade” (SILVA, 1882, p. 41), recebendo ainda uma pensão de 80.000 réis mensais, por mercê do Imperador, porque não tinha “suficientes meios para poder exercer o seu lugar com a decência devida” (SILVA, 1882, p. 42).

11. CARGOS POSTERIORES

Pelo decreto de 12 de outubro de 1826, Cunha Moreira chegou ao posto de Chefe de Esquadra Graduado. Em 7 de fevereiro do ano seguinte, foi nomeado Inspetor do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, sendo ainda efetivado no posto no dia 12 de outubro de 1827.

Cabe ressaltar que o seu período como Inspetor do Arsenal coincidiu parcialmente com a Guerra da Cisplatina (1825-1828), na qual a Armada Imperial teve ativa participação. Em relação às atividades que desempenhou, é mister comentar que:

Quanto às atividades sob a responsabilidade do inspetor do Arsenal de Marinha, podemos agrupá-las em três grandes funções. Um conjunto de atividades se relacionava ao zelo com os navios de guerra que não estivessem em campanha, mas sim desarmados, aguardando reparos ou armamento para a linha de batalha (FONSECA, 2004, p. 142).

Além das funções tradicionais, isto é, aquelas que se mantêm ainda no século XXI, o Arsenal tinha outras atribuições dentro do âmbito da urbe em expansão.

Ao mesmo tempo, um outro conjunto de atividades referia-se à própria disposição do estabelecimento, por sua inserção urbano-mercante: o Arsenal realizava vistoria e afretamento de navios mercantes, recrutamento de marinheiros e soldados, demarcação de terrenos de marinha e prestação de serviços cobrados, como transporte de água e cavalos e fornecimento de pedra (FONSECA, 2004, p. 142).

Por fim, havia a mais peculiar de suas atividades, a de depósito, mas não exatamente de material e sim de homens. Como visto no caso da Campanha do Pará, o *Palhaço* foi utilizado como presiganga.

O estabelecimento utilizava a presiganga para depositar os presos que recebia. Entender a presiganga deslocada ou afastada da repartição do Arsenal seria, portanto, infrutífero; o papel dessa prisão sui generis é revelado por sua inserção nesse estabelecimento que fazia parte da administração central, e não local (FONSECA, 2004, p. 142).

É importante comentar que o Arsenal de Marinha, à época, era uma Inspeção, ou seja, constituía-se também em uma instituição encarregada das punições, não somente de militares, tanto da Armada quanto do Exército, mas até mesmo de civis, contribuindo para a ordenação da sociedade no cenário urbano da Praça Mercantil do Rio de Janeiro. Em tempos em que o recrutamento militar não era tarefa simples, quando o Estado ainda se organizava,

[...] o Arsenal absorvia indivíduos que, em decorrência de servidão penal, recrutamento forçado ou imposições variadas, ganhavam papéis condizentes com o aparato militar da Marinha. [Os prisioneiros...] eram transformados em galés, grumetes, marinheiros, soldados ou artífices. As entradas e saídas de pessoas pelo Arsenal pressupunham conexões desse estabelecimento com o Exército, a marinha mercante e a polícia (FONSECA, 2004, p. 142).

A prática não era uma exclusividade brasileira. Tanto é assim que a manifestação desse papel do Arsenal era a chamada presiganga, termo derivado do inglês *press-gang*, utilizado para se referir às unidades da *Royal Navy* encarregadas do recrutamento forçado. As presigangas cumpriam o papel atualmente desempenhado pelas penitenciárias, mas também de uma espécie de degredo, uma vez que se tratava de navios de guerra desarmados, desempenhando então uma nova função, não mais como garantidor da soberania do Estado, mas sim como componente do aparato judicial.

Sob os cuidados do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, estabelecimento que zelava pelos navios desarmados, a presiganga, além de ser ela mesma um navio desarmado, cumpria uma das principais funções daquele estabelecimento militar: um depósito de presos que eram direcionados para os diversos empreendimentos da Marinha (FONSECA, 2004, p. 141).

O destino de presiganga também foi o de muitos navios que chegaram ao Brasil com a Família Real em 1808, que por não servirem mais às funções inerentes a um navio de guerra, só poderiam servir como “penitenciárias” ou, nos casos de guerra ou de sua iminência, recrutamento forçado. Esse foi o caso de navios como a *Naus Príncipe Real* e *Vasco da Gama*.

O Diário Fluminense cita em suas páginas nos “Artigos de Ofício” de 11 de abril de 1828 a ordem de transferir prisioneiros espanhóis, franceses e ingleses que foram aprisionados pela Fragata *Paraguassu* e se encontravam na presiganga Nau *Príncipe Real*, para a Fortaleza da Lage.

Nas páginas do periódico, é possível observar os questionamentos acerca de os prisioneiros estarem aprisionados nesses navios ou se já haviam sido transferidos para a fortaleza em terra, ao que Marcelino de Souza Mafra, comandante da presiganga, respondeu que não havia ocorrido nenhuma transferência de prisioneiros de guerra do navio.

Outro caso interessante para análise é o do Cirurgião da Armada, Alexandre Glass, que havia sido feito prisioneiro, mas que de alguma forma obteve permissão para retornar ao Império desde que não mais tomasse parte no serviço ativo, a não ser que houvesse uma troca por outro prisioneiro da mesma classe.

O próprio Imperador ordenou que o mais antigo de três prisioneiros de guerra, nomeadamente o cirurgião Ramon Ellanry – que estava detido na Nau *Príncipe Real*, que servia de presiganga, desde a captura do corsário *Pampeiro* – fosse solto e que recebesse um salvo conduto para sair do território imperial.

Em 26 de abril de 1828, Cunha Moreira foi nomeado para o comando da Companhia de Guardas-Marinha e Diretor da Academia de Marinha, outra das instituições que chegou ao Brasil em 1808 e permaneceu mesmo após o retorno de D. João VI. No momento da Independência, não houve unanimidade quanto ao lado a escolher, dado que entre 22 Guardas-Marinha e 39 Aspirantes, 8 dos primeiros e 20 dos segundos escolheram o regresso para Portugal. Dentre os que aderiram ao Império estava o Guarda-Marinha Francisco Manoel Barroso da Silva.

Cunha Moreira permaneceu até 12 de dezembro de 1828 como Comandante da Companhia dos Guardas-Marinha, quando assumiu o cargo de Intendente de Marinha no Rio de Janeiro, exercendo a função até 16 de outubro de 1830. É nesse período, que alternou entre as funções de Inspetor do Arsenal e Intendente da Marinha, quando se encontram controvérsias na sua carreira, iniciando pela primeira exoneração do Arsenal, no jornal Farol Maranhense:

Em artigo publicado pela Revista “Antígona”, Bruno Carlos Oliveira Neves (2022) descreveu a tentativa frustrada de João Francisco de Madureira Pará para construir uma Máquina de Navegação no Arsenal de Marinha a partir de 1825, empreitada que contou com o apoio do Imperador, mas também forte oposição.

A fim de mitigar possíveis atrasos na execução do projeto, tanto por má vontade quanto pela burocracia imperial, o Imperador solicitou que o inventor publicasse suas reclamações em jornais na Corte. Mesmo assim

Para confirmar se tais faltas realmente ocorriam, tanto o Ministro quanto o Imperador recorriam ao Intendente da Marinha e ao Inspetor do Arsenal. O Intendente era o responsável por aprovar as compras de materiais para o Arsenal e nisso estavam incluídas as compras feitas para a Máquina, já o inspetor era responsável por observar se tais materiais comprados estavam realmente sendo usados para os fins (NEVES, 2022, p. 12).

Conforme a Decisão nº 46, de 26 de outubro de 1808, ocorreu a desvinculação do Intendente de Marinha, responsável pelas finanças da Armada, do Inspetor do Arsenal, que seria o Vice-Intendente de Marinha, circunscrito à esfera do próprio Arsenal.

Conforme a análise de Neves, os periódicos coetâneos apontam que teve participação ativa nos projetos da Marinha, como a revisão do casco da Corveta *Amélia* ou até mesmo assuntos controversos como a compra de barcos por João Batista Moreira em Lisboa e possíveis casos de desvios de dinheiro no Arsenal, como nas pensões e gratificações e até mesmo sumiço de madeira.

Nesse período, o próprio Ministro da Marinha, o Marquês de Paranaguá, Francisco Vilela Barbosa, deu ordens para que fosse estabelecido rigoroso controle do dinheiro do Arsenal, devendo o Intendente apresentar um relatório todos os sábados, o que não foi feito por Cunha Moreira.

Outras discrepâncias foram levantadas, tais quais diferença de valores entre o que estava na Academia de Marinha e o que havia no cofre da Repartição, sumiço de uma apólice no valor de 100 contos de réis, suspeita de falsificação de documentos de pagamentos, além do sumiço de madeiras. Como o Intendente, Cunha Moreira não respondia às indagações do Marquês de Paranaguá. É possível conjecturar, assim, que esse fator contribuiu para sua exoneração do cargo. Inclusive, Cunha Moreira chegou a alegar que estava sendo perseguido pelo

Ministro da Marinha, fato que foi a discussão em sessão do parlamento em 13 de setembro de 1831.

Em relação ao caso de Madureira Pará, a questão se arrastou lentamente até 1830, quando finalmente o Armazém onde trabalhava foi definitivamente fechado, após parecer desfavorável de uma comissão nomeada pelo Marquês de Paranaguá.

Nesta luta desigual, o jovem inventor paraense perdeu o pouco apoio que possuía, enquanto o 'Herói da Armada' tinha ao seu lado todo o corpo administrativo do Arsenal, era amigo dos membros da dita 'Comissão' que, obviamente decidiu por extinguir os trabalhos na Máquina (NEVES, 2022, p. 19).

Em abril de 1831, pouco tempo depois da abdicação de D. Pedro I, Cunha Moreira recebeu uma carta imperial da Regência Interina que o nomeava como Presidente da Província do Pará; no entanto, pediu escusa e foi nomeado no seu lugar o Visconde de Goiana. No dia 15 do mesmo mês, outra vez foi nomeado Intendente de Marinha no Rio de Janeiro, onde permaneceu até 2 de agosto do ano seguinte.

Mais uma vez, Cunha Moreira foi nomeado Inspetor do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro por decreto de 30 de julho de 1836, onde esteve até 29 de agosto de 1837.

Em janeiro de 1840, alcançou o posto de Vice-Almirante graduado, sendo efetivado pelo decreto de 2 de dezembro de 1841. Foi reformado no posto de Almirante pelo decreto de 4 agosto de 1849, exercendo ainda a função de conselheiro de guerra. Ao longo da carreira, foi agraciado com a Ordem Real da Torre e Espada, a grã-cruz da Imperial Ordem de Avis e grande dignitário da Imperial Ordem do Cruzeiro

O decreto de 10 de junho de 1858 agraciou Cunha Moreira com o título nobiliárquico de Visconde de Cabo Frio, com grandeza, "o segundo império pagava assim os inestimáveis serviços prestados ao Brasil na época tormentosa de sua independência pelo honrado, probo e valoroso marinheiro" (BOITEUX, 1933, p. 115).

Neste ponto, há outra questão curiosa, já que, mesmo depois de tantos anos de serviço, ele recebeu tamanha distinção apenas na reserva, já na conjuntura do Segundo Reinado. Ou será que a mercê seria conferida bem antes, mas foi postergada pela sua renúncia em novembro de 1823 ou quiçá por não ter aceitado o

cargo de Presidente da Província do Pará? No dia 28 de agosto de 1865, veio a falecer em sua casa na rua do Lavradio, na Corte.

12. CONCLUSÃO

Cabe ressaltar que a presente pesquisa se apoiou no pressuposto de que a “história é a ciência dos homens no tempo”, conforme disse o historiador francês Marc Bloch, um dos fundadores da Escola dos *Annales*. Portanto, era de fundamental importância que se procurasse definir o objeto de pesquisa e situá-lo nos dilemas, desafios e cultura de seu contexto.

Buscou-se, ao longo da redação presente, abordar, mesmo que superficialmente, as diversas correntes da historiografia contemporânea, em especial a produção acadêmica da Marinha do Brasil.

Dentre as muitas interpretações já propostas acerca dos processos que resultaram na Independência, optou-se aqui principalmente pela abordagem de José Honório Rodrigues, que defende a existência de uma “guerra sangrenta”, levando-se em consideração, também, as críticas mais recentes de João Paulo Pimenta.

Mais recentemente, a obra de Hélio Franchini Neto cumpre importante papel ao ressignificar a Independência como desenvolvimento político e militar. “A Independência brasileira deve ser tratada, desse modo, como processo não linear e não automático, que não necessariamente resultaria no Brasil independente e unificado” (NETO, 2019, p. 26). Sem a guerra, não teria havido, portanto, uma independência. Ela é a marca de nascimento do Brasil enquanto Estado e Nação.

Dentre os questionamentos levantados no decorrer do texto, a limitação de fontes primárias disponíveis restringe as respostas, algumas vezes, ao campo da conjectura.

As fortes limitações de ordem orçamentária da época dificultavam a contratação de um expressivo número de marinheiros, além de necessitar contornar as dificuldades impostas pelos países do Velho Mundo, que mantinham uma política de neutralidade. Caldeira Brant, Bonifácio e Cunha Moreira, tiveram então que priorizar ao menos tripular os navios com oficiais confiáveis e remanejar os marinheiros mais aptos para os melhores navios.

Poderia se questionar também o motivo de o biografado ter sido escolhido em outubro de 1822 para ser Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, em detrimento de outros oficiais. É possível considerar que a carreira de Cunha Moreira se desenrolou em sua maior parte no Atlântico português, onde trabalhou com o Conde dos Arcos, que viria a ser ministro de D. Pedro em 1821.

Ainda no ano de 1808, na Nau *Príncipe Real*, além de Joaquim José Monteiro Torres e seu Ajudante de Ordens, estavam a bordo também a Rainha D. Maria I, o Príncipe Regente D. João e o Príncipe da Beira, D. Pedro. É factível que ao longo da travessia, o futuro Imperador e o tenente da Armada Real tenham travado contato.

A própria escolha de um oficial nascido no Brasil refletia o anti-lusitanismo do Polo do Rio de Janeiro, que via na figura de Cunha Moreira um paradigma do profissional naval, dentro das continuidades e rupturas com as instituições portuguesas que marcaram a Independência.

Outra explicação foi fornecida por Jorge Dias:

se levarmos em conta as “datas” relativas à independência, 7 de setembro ou 12 de outubro, o representante português Farinha teria sido o primeiro a ocupar, ou seja, ter permanecido no cargo. Ao que parece, a importância desse ato está inscrito em duas questões. A primeira, por ser ele ‘brasileiro’ e ter sido convidado pelo futuro Imperador do Brasil a tomar assento no novo ministério; a segunda, a partir de uma vasta biografia que destaca o quanto era o então oficial de Marinha ‘valente e glorioso brasiliense;’ e ‘patriota marujo que se recusou assinar o decreto de dissolução da Constituinte em 1823’ (DIAS, 2017, p. 88).

O tal Farinha referido acima era o Conde de Souzel, António Manoel Farinha, oficial da Armada Real, que assumiu a Repartição da Marinha no Reino do Brasil após o retorno de D. João VI a Portugal. Portanto, por um critério meramente cronológico, Farinha foi o primeiro a comandar a pasta da Marinha no Brasil. Todavia, o processo de transformação da Armada Real portuguesa em Armada Imperial brasileira não se deu forma automática a partir de 7 de setembro de 1822.

Deve ser lembrado que o próprio conceito de patriotismo não estava plenamente amadurecido no alvorecer do oitocentos, sendo muito mais ligado a uma identidade regional. A título de exemplo, nas Cortes de Lisboa proliferavam deputados baianos, paulistas ou pernambucanos, mas que não identificavam, em conjunto, como brasileiros. Portanto, Cunha Moreira era um cidadão baiano e súdito do Rei de Portugal. A própria questão da identidade genuinamente brasileira somente foi desenvolvida ao longo das décadas de 1830 e 1840.

a formação de uma identidade nacional e do “ser brasileiro” estão dentro de um contexto de luta pela autonomia e do combate pela liberdade, onde, pelo menos até as vésperas do Sete de Setembro, tinha-se como Nação a portuguesa. De uma questão política mais ampla, a Marinha, leia-se, a aristocracia do trabalho naval, a fez particular. Ou seja, a autonomia e a liberdade estariam vinculadas aos novos campos de possibilidade inscritos através do processo de formação e educação, pelas quais somente seria garantida pelo ingresso na Academia de Guardas-Marinhas e conseqüentemente a ascensão, por brasileiros, aos quadros hierárquicos da Marinha, vetados pelos estabelecidos portugueses aos outsiders brasileiros. Paralelamente à valoração de ser um “oficial brasileiro”, se inscreve no sentimento de pertencimento de uma comunidade que tem identidade de interesses, uma história de luta contra o próprio sistema colonial. Portanto, além de fabricar novos significados para as palavras “brasileiro” e “português”, tornando-as uma visível construção política, buscavam-se, nas características da terra de nascimento ou de adesão, sinais que expressassem o amor ao Brasil. Estava em curso a construção de uma aristocracia do trabalho naval brasileiro. São esses elementos inclusive que podemos observar na biografia de Cunha Moreira (DIAS, 2017, p. 90).

Portanto, é possível verificar que a nomeação de Luiz da Cunha Moreira como Secretário de Estado dos Negócios da Marinha constituiu um marco para os historiadores navais da 2ª geração, como o primeiro brasileiro a ocupar o cargo de tamanho prestígio, mesmo proveniente de uma instituição que ainda contava com imensos contingentes de portugueses.

Em 13 de julho de 1933, foi aprovada pelo Ministro da Marinha a medalha “Conde de Anadia”, que deveria ser entregue ao primeiro colocado da Escola Naval por ocasião do término do curso de graduação. Em reação, Lucas Alexandre Boiteux escreveu criticamente:

Mais uma vez aproveitando o ensejo, como nacionalista, como militar e oficial da Armada, protesto contra a homenagem póstuma, e imerecida a um titular estrangeiro, que no Brasil nunca prestou o menor serviço. Desse áulico e cortesão pouco polido, sofreram o Brasil e os brasileiros toda a sua má vontade e todo o seu desprezo. Protesto, pois, em nome dos brios da nossa nacionalidade e da corporação do botão d`âncora; protesto contra o impatriótico esquecimento dos grandes vultos, dos verdadeiros fatores do Brasil independente! Não! Os Guardas-Marinha do Brasil não podem, não devem carregar ao peito, onde se aninham todos os estos, todas as esperanças de um Brasil forte, unido e glorioso, a falsa efigie do conde de Anadia, de um estrangeiro inimigo da sua terra e da sua gente e infeliz gestor da corporação a que pertencem (BOITEUX, 1933, p. 116).

Num momento não muito depois das comemorações do Centenário da Independência, a ideia de homenagear um militar estrangeiro com uma condecoração dada ao 1º lugar da Escola Naval era um ultraje, o fez com que buscasse vultos navais efetivamente brasileiros para a Armada.

Aparentemente, os protestos de Boiteux foram voto vencido, tendo em vista que a medalha “Conde de Anadia” continua sendo entregue anualmente na Cerimônia de Entrega de Prêmios Escolares.

A questão nobiliárquica também carece de documentação, mas se pode conjecturar, a partir de decisões de Cunha Moreira que contrariaram a Coroa imperial, a exemplo daquela de novembro de 1823, como um dos motivos para relativa demora na concessão de um título de nobreza.

Em relação a questões da Subscrição para a aquisição de navios de guerra, também não foi possível encontrar relatos em 1ª pessoa sobre as opiniões de Cunha Moreira acerca do processo.

A partir de documentação primária, o trabalho recente de Marcelo Rodrigues de Oliveira (2022) demonstra o interesse da preservação do comércio brasileiro, o que naquela altura incluía o tráfico de escravos vindos da África. Posteriormente, a Armada fez uso de uma Estação Naval na costa angolana para coibir a ação de corsários, pagos pelo governo de Buenos Aires, contra o comércio negreiro brasileiro, o que afetava especialmente os interesses mercantis do Rio de Janeiro. Se na Independência, os grandes traficantes financiaram o Imperador e o Estado, pouco tempo depois cobravam a defesa de seus interesses.

A utilização de relatos de terceiros, como o do Almirante Lord Cochrane, sobre as discussões referentes ao seu soldo e patente, muito agregaria a produção historiográfica se houvesse as cartas de resposta de Luiz da Cunha Moreira aos argumentos do escocês.

A trajetória pessoal e profissional de Cunha Moreira esteve sempre ligada ao Brasil, desde seu nascimento. Presente em todas as grandes ações do Poder Naval luso no início do século XIX, sua carreira operativa serve de modelo e inspiração até os dias atuais.

A biografia do Almirante reflete as transformações vivenciadas pelo personagem aqui destacado, desde as transformações da Armada Real no fim do século XVIII, quando ingressou na Academia de Guardas-Marinha, acompanhando o tortuoso caminho do Poder Naval luso nas guerras napoleônicas, mesmo na América do Sul, depois organizando, à medida do possível, o próprio Poder Naval

brasileiro. Depois contribuiu para a cristalização e estruturação da Armada Imperial como Intendente de Marinha e Inspetor do Arsenal de Marinha.

No ano do Bicentenário da Independência e da própria esquadra, ressalta-se a importância de resgatar a biografia de tão ilustre oficial. “A nós marinheiros cabe, em especial, o dever de cultuá-lo como exemplo de coragem, invulgar amor ao trabalho, rara capacidade administrativa e singular patriotismo”, conforme exaltou o Almirante Max Justo Guedes (1972, p. 6). Cunha Moreira não só se destacou nos altos postos de liderança como organizador da Marinha em sua gênese, mas também atuando como comandante de tropas, conforme demonstrou na campanha da Guiana, onde foi inclusive ferido.

Ainda aproveitando o propício momento do bicentenário, é importante observar e refletir sobre as lições que Marinha do Brasil de 2023 pode aprender com a Armada Nacional e Imperial de 1823.

O esforço de criação de uma Marinha girava em torno de três eixos: financiamento, aquisição de material e recrutamento de pessoal. Dentro desse escopo, a biografia de Luiz da Cunha Moreira mostra que ele teve ativa participação em ao menos duas das frentes de formação da Armada.

Seja como Presidente da Comissão de verificação dos Oficiais ou na Comissão de supervisão da Subscrição Nacional, Cunha Moreira desempenhou com êxito suas funções, a despeito das dificuldades inerentes ao mundo oitocentista e as peculiaridades da circulação de tropas, ordens e bens no espaço Atlântico.

Retomando a apologética de Lucas Alexandre Boiteux, Luiz da Cunha Moreira era um:

Cumpridor exato de seus deveres e dedicado como a profissão, disciplinado e disciplinador, ativo e trabalhador, não fugindo nunca às tarefas que lhe eram impostas por mais árduas que se apresentassem, impunha-se deste modo a estima dos seus chefes e a consideração de seus camaradas, que nele viam um exemplo a ser imitado (BOITEUX, 1933, p. 106).

Dito isso, fica patente a importância das ações do Visconde de Cabo Frio para que a independência e a unidade pudessem enfim “andar de mãos dadas”. A independência não foi um “desquite amigável”, mas sim uma “guerra cruenta”, na qual Cunha Moreira atuou de maneira decisiva, deixando um duradouro legado, conforme arrematou Boiteux (1933, p. 112):

Ao seu trabalho hercúleo, à sua dedicação e devotamento pela causa nacional, à sua férrea energia e grande perseverança devemos a organização dos elementos navais que, sob as ordens do Bravo Cochrane, lograram abater, expulsar e perseguir o poder marítimo e militar português e alcançarmos assim a independência e a integridade de nossa estremecida pátria. Seus serviços foram inquestionavelmente de extraordinária relevância.

Jurandir Malerba (2006, p.45) escreveu que “nos últimos anos, muito pouco se avançou em campos mais ‘tradicionais’, mas igualmente importantes como, por exemplo, na história militar do período”. Diante da provocação do historiador gaúcho, a primeira parte deste trabalho se debruçou criticamente sobre a historiografia acerca da Independência, ou seja, como se tivesse sido um mero arranjo entre elites, um “desquite amigável” ou ainda apenas mera continuidade de um modelo econômico sob nova tutela.

Mas a pesquisa também se debruçou sobre a análise da produção da historiografia naval, especialmente entre os autores da 1ª e 2ª geração, nomeadamente Theothonio Meirelles da Silva, José Egydio Garcez Palha, João do Prado Maia, Henrique Boiteux e Lucas Alexandre Boiteux, buscando identificar e contextualizar suas características, como a ‘pulsão de arquivo’ do historicismo rankeano.

Os relatos de época como o de Maria Graham e do Frei Paixão e Dores, além da “Narrativa de Serviços” de Lord Cochrane constituíram também fontes valiosas para compreender o papel desempenhado e as limitações da Marinha organizada por Cunha Moreira.

Por outro lado, a corrente historiográfica conhecida pela alcunha de “Nova História Militar”, em função de suas aproximações com a história social e da cultura, desvelou um lado menos conhecido do biografado. Como não há muitos detalhes sobre seu período como Inspetor do Arsenal e Intendente da Marinha, a temática da presiganga surgiu como eixo estruturante para a necessidade de novas pesquisas.

O artigo produzido por Bruno Carlos Oliveira Neves “O Inventor Paraense vs o Herói da Armada: a Controvérsia entre João Francisco de Madureira Pará e Luiz da Cunha Moreira no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro-1825-1831” levantou críticas quanto ao comportamento do Visconde de Cabo Frio a partir dos textos publicados em periódicos da época, disponíveis na Hemeroteca Digital.

Entretanto, o presente TCC não objetivou constituir uma apologética para todas as decisões tomadas por Cunha Moreira ao longo de sua vida. Apesar da estrutura centralizadora da Armada Imperial, talvez não fosse tão fácil assim exercer um rígido controle sobre os recursos.

A suspeita de corrupção levantada por Neves (2022) constitui, sem sombra de dúvidas, o próximo desafio para aquele que decidir investigar e biografar Luiz da Cunha Moreira, empreitada pela última vez realizada em 1933, colocando o homem dentro de seu contexto e de suas práticas, avançando para além do título nobiliárquico e do seu período breve, porém relevante, como Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha.

Se, na época, houve mesmo alguma acusação ou suspeita de corrupção (como a documentação primária de Neves indica...), o quadro pintado por Krumholz reforçava o compromisso de D. Luiz da Cunha Moreira com a grandeza do Brasil.

Cunha Moreira vivenciou as tentativas de reestruturação da Armada Real, passando pela transmigração e campanhas sul-americanas, depois pela transmutação da Armada Real em Marinha Imperial, a quem coube organizar como Ministro, presidindo a Comissão responsável pela sondagem da lealdade dos oficiais lusitanos residentes no Rio de Janeiro e foi também fiscal da Subscrição Nacional e Pública que financiou a compra e manutenção de meios navais.

Portanto, foi testemunha e protagonista do processo de transformação da “Marinha no Brasil” para “Marinha do Brasil” e seu posterior processo de amadurecimento como instituição. Talvez aí esteja o legado do Visconde de Cabo Frio para a “corporação do botão d’âncora”, como escreveu Lucas Alexandre Boiteux, a persistência e a resiliência para superar as adversidades e a capacidade de gerir recursos escassos em períodos conturbados, logrando êxito, mesmo assim.

Cunha Moreira conduziu uma instituição formada a partir dos poucos recursos remanescentes da Armada portuguesa, muitas vezes em mau estado, tripulados por lusos e outros estrangeiros, inclusive seu Comandante em Chefe. Apesar de todas as dificuldades envolvidas, cumpriu sua missão.

Mais uma vez, parece necessário recorrer às palavras do Almirante Max Justo Guedes:

Se o Império, reconhecendo-lhe os serviços, deu-lhe comendas, condecorações e o título de Visconde com Grandeza, não seria demais que a Marinha de hoje gravasse seu nome na popa de uma de suas belonaves, ou escrevesse-o no pórtico de um estabelecimento. A menção cotidiana dele, certamente perpetuaria a lembrança do notável Ministro (GUEDES, 1972, p. 6).

Diante desse cenário, o presente trabalho procurou contribuir para a compreensão da Independência por meio de uma análise biográfica de Luiz da Cunha Moreira, Almirante da Armada Nacional e Imperial, enfatizando os pontos de maior relevância no âmbito da efeméride do Bicentenário, além de propor uma discussão acerca da historiografia sobre a Independência.

13. REFERÊNCIAS

- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O Trato dos Viventes**: formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 200
- ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. A Historiografia Naval Brasileira (1880-2012): Uma Visão Panorâmica. **Revista Brasileira de História Militar**, Rio de Janeiro, ano III, ed. 08, p. 27-56, agosto 2012. Disponível em: <http://www.historiamilitar.com.br/wp-content/uploads/2017/08/RBHM-III-08.pdf>. Acesso em: 13 mar. 2023.
- BARATA, Manuel de Mello Cardoso. Notas biográficas do Almirante Luiz da Cunha Moreira (Visconde de Cabo Frio) *In*: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**: Tomo 83, Rio de Janeiro, 1919. p. 69-90.
- BITTENCOURT, Armando de Senna. “A Marinha e o Bicentenário da Independência”, *In*: **Revista Marítima Brasileira**, jul/set. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2018.
- BLOCH, Marc. **Apologia da História**: ou o ofício do historiador. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002.
- BOITEUX, Henrique. **Os Nossos Almirantes**. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1915.
- BOITEUX, Lucas Alexandre. **A Marinha Imperial e Outros Ensaios**. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1954.
- BOITEUX, Lucas Alexandre. **Ministros da Marinha**: Notas Biographicas (1808-1840). Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1933.
- BRASIL. **Collecção das Decisões do Governo do Imperio do Brazil 1822**: Índice dos Decretos, Cartas e Alvarás Parte II. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887.
- BRASIL. **Collecção das Decisões do Governo do Imperio do Brazil 1823**: Índice da Collecção das Decisões do Governo. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887.
- BRASIL. **Collecção das Decisões do Governo do Imperio do Brazil**: Índice dos Decretos, Cartas e Alvarás Parte II. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887.

CAMINHA, Herick Marques. A Evolução da Estrutura Administrativa do Ministério da Marinha no Império. *In: História Naval Brasileira*: Terceiro Volume Tomo I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002. p. 61-88.

CARDIM, Pedro & MIRANDA, Susana Munch. “A expansão da Coroa portuguesa e o estatuto político dos territórios”. *In: FRAGOSO, João. e GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). O Brasil Colonial*. Vol. 2. Rio de Janeiro: Civilização, 2014, p. 51-106.

CASTRO, Pierre Paulo da Cunha. A Organização Inicial da Marinha Imperial (1822-1823). *In: CASTRO, Pierre Paulo da Cunha; PEREIRA, José António Rodrigues (coord.). 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. cap. 8, p. 183-206.

COCHRANE, Thomas John. **Narrativa de Serviços no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2003.

COSTA, Emília Viotti da. Introdução ao Estudo da Emancipação Política do Brasil. *In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). Brasil em Perspectiva*. Rio de Janeiro: Editora Difel, 1984. p. 64-125

DIAS, Jorge Antônio. O processo de criação e consolidação da primeira Companhia de Aprendizes Marinheiros do Brasil Imperial (1840). Tese (Doutorado em História, Política e Bens Culturais) – FGV – Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2017.

DORES, Fr. Manoel Moreira da Paixão e. **Diário da Armada da Independência**. Salvador: Livraria Progresso Editora, 1957.

FONSECA, Paloma Siqueira. A Presiganga e as Punições da Marinha (1808-1831). *In: CASTRO, Celso; IZECKSOHN, Vitor; Kraay, Hendrik (org.). Nova História Militar Brasileira*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004. Cap. 5, p. 139-158.

GAMA, Edina Laura Nogueira da. **A historiografia naval brasileira no século XIX e o pioneirismo de Theotônio Meirelles da Silva (1876-1884)**. Rio de Janeiro: PPGEM-EGN, 2017 (Dissertação em Estudos Marítimos).

GRAHAM, Maria. **Diário de uma Viagem ao Brasil**: e de uma estada nesse país durante parte dos anosde 1821, 1822 e 1823. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1956.

GUEDES, Max Justo. “Bicentenário do Almirante D. Luiz da Cunha Moreira”, in **Revista Navigator**, jun-dez 1976, pp. 3-6.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. “A herança colonial – sua desagregação”. *In*: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.). **História Geral da Civilização Brasileira**. 1º Volume t. II – O Brasil Monárquico. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1993.

IGLESIAS, Francisco. **Historiadores do Brasil. Capítulos de Historiografia brasileira**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

LEIVAS, Luís Cláudio Pereira; GOYCOCHÊA, Luís Felipe de Castilhos. A Conquista de Caiena *In*: **História Naval Brasileira: Segundo Volume**. Tomo II. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1979. p. 369-422.

LIMA, Manoel de Oliveira. **Formação Histórica da Nacionalidade Brasileira**. Brasília: Edições do Senado Federal, 2012.

LYRA, Augusto Tavares de. Os Ministros de Estado da Independência à República. *In*: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**: Volume 193, Rio de Janeiro, 1946, p. 3-104

MALERBA, Jurandir. Esboço crítico da recente historiografia sobre a independência do Brasil. *In*: Malerba, Jurandir (org.). **A Independência Brasileira: Novas Dimensões**. Rio de Janeiro, Editora FGV, 2006, p. 19-52.

NETO, Hélio Franchini. **Independência e Morte: Política e Guerra na Emancipação do Brasil (1821-1823)**. Rio de Janeiro: Topbooks, 2019.

NEVES, Bruno Carlos Oliveira. O Inventor Paraense VS. O Herói da Armada: A Controvérsia entre o João Francisco Madureira Pará e Luiz da Cunha Moreira no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro-1825-1831. *In*: Revista Antígona, Volume 02, Nº 1, Ano 2022.

OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. **Divisão Naval da Costa do Leste: A expansão da Guerra Cisplatina para o litoral africano (1825-1830)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2022.

PALHA, José Egydio Garcez. **A Marinha de Guerra do Brasil na Luta da Independência: Apontamentos para a História**. Rio de Janeiro: Typographia de J.D de Oliveira, 1880.

PALHA, José Egydio Garcez. **Efemérides Navais**: Resumo dos fatos mais importantes da História Naval Brasileira desde 1º de janeiro de 1822 a 31 de dezembro de 1890. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1983.

PEREIRA, José António Rodrigues. A Renovação da Armada Real (1793-1800). *In*: CASTRO, Pierre Paulo da Cunha; PEREIRA, José António Rodrigues (coord.). **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. cap. 1, p. 23-50.

PEREIRA, José António Rodrigues. A Partida da Corte para o Brasil. *In*: CASTRO, Pierre Paulo da Cunha; PEREIRA, José António Rodrigues (coord.). **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. cap. 3, p. 97-112.

PEREIRA, José António Rodrigues. A Armada Real no Brasil (1808-1821). *In*: CASTRO, Pierre Paulo da Cunha; PEREIRA, José António Rodrigues (coord.). **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. cap. 5, p. 127-154.

PIMENTA, João Paulo. **Independência do Brasil**. São Paulo: Editora Contexto, 2022.

PIMENTA, João Paulo. As Guerras de Independência do Brasil: notas sobre sua história e historiografia. **Almanack** [online]. 2022, n. 31, ef00622. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/2236-463331ef00622> <https://doi.org/10.1590/2236-463331ef00622en>>.

PIMENTA, J. P. Oliveira Lima e as longas durações da historiografia da Independência. **Antíteses**, [S. l.], v. 15, n. Especial, p. 211–232, 2022. DOI: 10.5433/1984-3356.2022v15nEspecialp211-232. Disponível em: <https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/antiteses/article/view/45142>. Acesso em: 12 mar. 2023.

PRADO MAIA, João do. **Através da História Naval Brasileira**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936.

REIS, João Carlos. **As identidades do Brasil: de Varnhagen a FHC**. Rio de Janeiro: FGV, 1999.

REVÉRBERO CONSTITUCIONAL FLUMINENSE, Rio de Janeiro, 1822. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=700223&pagfis=602>. Acesso em 22 mar. 2023

RIGOLA, Vagner da Rosa. “É preciso Marinha, e nós a não temos”: uma subscrição para ampliação da Força Marítima pela ação popular (1822-1827). *In*: BRASIL, Marinha do Brasil. **Navigator**: subsídios para a história marítima do Brasil. V. 18. Nº 36. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2022, p. 120-143.

RODRIGUES, José Honório. **Independência: Revolução e Contra-Revolução: As Forças Armadas**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2002.

SILVA, Carlos André Lopes da. A Transmigração da Família Real para o Brasil e a Independência. *In*: ABREU, Guilherme Mattos de *et al*, (org.). **Marinha do Brasil: Uma Síntese Histórica**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2018. cap. III, p. 72-101.

SILVA, Theothonio Meirelles da. **Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira**. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1882. v. II. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/227380>. Acesso em: 6 maio 2022.

VALE, Brian. A Criação da Marinha Imperial. *In*: **História Naval Brasileira**: Terceiro Volume Tomo I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002. P. 61-

88

VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. **História da Independência do Brasil**: até ao reconhecimento pela antiga metrópole, compreendendo, separadamente, a dos sucessos ocorridos em algumas províncias até essa data. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010.

VASCONCELLOS, Rodolfo Smith de Vasconcellos Barão de. **Arquivo Nobiliárquico Brasileiro**. Lausanne, Suíça: Imprimerie La Concorde, 1918.