

PRESENÇA DE OFICIAIS ESTRANGEIROS NA MARINHA BRASILEIRA*

HÉLIO LEÔNCIO MARTINS
Vice-Almirante (Ret^o)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

- A Marinha herdada*
- A falta de pessoal subalterno*
- A contratação na Europa*

OFICIAIS QUE SE SALIENTARAM E PERMANECERAM NO BRASIL

ALEXANDER THOMAS COCHRANE

- Na libertação da Bahia*
- Na libertação do Maranhão*
- Na luta contra a Confederação do Equador*
- Na pacificação do Ceará e do Maranhão – Volta para a Europa*

DAVID JEWETT

- Na guerra de corso a mando das Províncias Unidas*
- Na Marinha do Brasil*
- Comissão em Montevideu e Transporte do Batalhão do Imperador para o Norte*
- Na luta contra a Confederação do Equador*
- Na pacificação do Ceará e do Maranhão*
- Na administração*

THEODORO ALEXANDRE DE BEAUREPAIRE

- Na libertação da Bahia*
- Na libertação da Cisplatina*
- Na luta contra a Confederação do Equador*
- Na Guerra Cisplatina*
- Na Sabinada*
- No transporte da futura imperatriz Tereza Cristina*
- Na despedida do mar*

(CONTINUA)

*N.R.: Ver também "Marinheiros ingleses na Marinha do Brasil – 1822-1850", na RMB 2º trim./1999, págs. 101 a 118.

JOHN TAYLOR

Na Royal Navy
Na libertação da Bahia
Na perseguição do comboio português
Na luta contra a Confederação do Equador
Nas lutas da Regência no Rio de Janeiro
Na Revolução dos Cabanos.
Reforma e falecimento

JAMES NORTON

Na luta contra a Confederação do Equador
Na Guerra Cisplatina
 Os navios chilenos
 Na Batalha de Monte Santiago
Novamente na Segunda Divisão
No transporte da Imperatriz D. Amélia
Na administração e falecimento

JOHN PASCOE GRENFELL

Na libertação da Bahia e do Maranhão
Na libertação do Pará
 A reação da Junta
 Respondendo a Conselho de Guerra
Na Guerra Cisplatina
Na Revolução dos Farrapos
No Comando do Rio da Prata
Na Guerra contra Rozas
Cônsul em Liverpool

OUTROS OFICIAIS

ANEXO: Notas complementares

INTRODUÇÃO

A historiografia brasileira, através de historiadores, intelectuais, mesmo militares, inclusive da Marinha, e naturalmente refletindo-se na opinião pública, é muito injusta com a nossa memória naval.

Pouco se conhece da **Guerra Cisplatina**, que pode ter sido impopular politicamente, mas na qual a recém-nascida Marinha recebeu, e cumpriu, a tríplice tarefa de difícil bloqueio do Rio da Prata, da caça aos corsários que infestavam a costa brasileira e do policiamento das tumultuadas províncias.

Na literatura cobrindo a agitada fase da **Regência**, com motins se transformando em longas e dolorosas revoltas em algumas províncias, raramente se encontra uma referência à ação da Marinha, a qual, entretanto, era a força que, com sua mobilidade,

relativa rapidez e isenção política, ia apagando os incêndios que as devoravam.

Sobre a **Guerra do Paraguai**, há duas obras que mais bem a tratam: a de Tasso Fragoso, tão detalhada em relação às atividades militares, mas que, quanto à Marinha, se limita a copiar um relatório do Ministro Ouro Preto; e a recentemente publicada *Maldita Guerra*, que tão bem descreve os aspectos políticos do conflito; porém o seu autor confessou-me, pessoalmente, que não sabia ter tido a Marinha presença preponderante nas operações.

A chamada **DNOG** (Divisão Naval em Operações de Guerra) participou da Primeira Guerra Mundial patrulhando as costas da África, de acordo com o planejamento dos aliados. Lá, entretanto, suas guarnições foram atacadas pela gripe espanhola de 1918, tendo 176 homens mortos, e todas

CRONOLOGIA DOS EVENTOS CONSIDERADOS NO PRESENTE TRABALHO

Observação: Trabalho elaborado pela *RMB*, com o auxílio do autor do artigo, com o propósito de recordar para os nossos leitores um pouco da História do Brasil.

As datas de início e fim variam de autor para autor apesar de, em alguns casos, haver declarações e assinaturas de documentos oficiais.

LUTAS PELA INDEPENDÊNCIA

- 2/7/1823 – Libertação da Bahia do jugo português (vitória militar)
- 28/7/1823 – Libertação do Maranhão do jugo português (São Luís)
- 12/8/1823 – Libertação do Pará do jugo português (Belém)
- 1823 – Libertação da Província Cisplatina.

*

* *

CONFEDERAÇÃO DO EQUADOR

(protesto contra a dissolução da Assembléia Constituinte por D. Pedro I)

- 7 a 11/1823 – Pacificação de Pernambuco (Recife)
Movimento de protesto, também, contra a nomeação de Francisco Paes Barreto para presidente da província. Manifesto divulgado em 2/7/1824
Invasão de Recife: 12/9/1824
Derrota final das tropas: 28/11/1824
- 5/11/1824 – Pacificação do Ceará
- 18/5/1825 – Pacificação do Maranhão

*

* *

- 12/1825 a 8/1828 – GUERRA CISPLATINA (contra as Províncias Unidas do Rio da Prata – hoje Argentina – que não concordavam com a permanência da Província Cisplatina – hoje Uruguai – incorporada ao Império do Brasil).

Declaração de guerra pelo Brasil: 11/12/1825

Tratado reconhecendo a existência do Uruguai: 27/8/1828.

A guerra naval resumiu-se no bloqueio do Rio da Prata e ações contra os piratas argentinos. (Ver artigos *O corso nas costas do Brasil (1826-28)*, do mesmo autor, na *RMB* 1ª trim./2000, pág. 54 a 78, e *Guerra Cisplatina*, do Almirante Lucas A. Boiteux, nas *RMB* de 4ª trim./1955 até 3ª trim./1959.

*

* *

1835 a 1840 – REVOLTA DOS CABANOS (ou Cabanagem) (no Pará) (Ver artigo *A Marinha na Cabanagem*, do Almirante Eugênio M. R. Frazão, nas *RMB* do 3º e 1835) do 4º trim./1989, págs. 73 a 86 e 23 a 37 respectivamente)

20/5/1835 a 27/2/1845 – REVOLUÇÃO FARROUPILHA (ou, impropriamente, Guerra dos Farrapos) no Rio Grande do Sul.
intermitente)

1837 a 15/3/1838 – REVOLTA DA SABINADA (Bahia)
Batalhas finais: 13, 14 e 15/3/1838
Anistia dada pelo Imperador: 1840

13/12/1838 a 19/1/1841 – REVOLTA DA BALAIADA (Maranhão)

7/11/1848 a 30/3/1849 – REVOLTA PRAIEIRA (Pernambuco)
Um movimento mais socioeconômico que político.

*

* *

9 a 10/1851 – GUERRA CONTRA ORIBE (Uruguai)
Início da ação militar brasileira: 9/1851
Convenção de paz assinada em 11/10/1851 (rendição dos uruguaios)

10/1851 a 2/1852 – GUERRA CONTRA ROZAS (Argentina)
Batalha de Monte Caseros em 3/2/1852 – derrota de Rozas – Tomada de Buenos Aires.

*

* *

28/10/1864 a 20/2/1865 – INTERVENÇÃO NO URUGUAI
Convênio assinado em 20/2/1865

*

* *

10/4/1865 a 1/3/1870 – GUERRA CONTRA SOLANO LOPEZ (Paraguai) ou GUERRA DA TRÍPLICE ALIANÇA
Declaração de guerra pelo Paraguai: 13/12/1864
Morte de Solano Lopez: 1º/3/1870

as guarnições com um número muito grande de doentes, mas logo que convalesceram continuaram a operar, e nem por isso os jornais da época a ela se referiram com a extensão merecida.

Da **Segunda Guerra Mundial**, além de descrições devidas a maioria a oficiais da Marinha, não há referências ao fato de os nossos navios terem estado no mar desde antes do primeiro dia da guerra, e aí permanecido até após o dia do armistício na Europa. Na época, se não se mantivessem seguras as linhas de navegação nacionais e internacionais, o que se conseguiu comboiando alguns milhares de mercantes (inicialmente com o auxílio da Marinha norte-americana), o Brasil iria sentir pela primeira vez as agruras de uma guerra, com a falta de combustíveis, insumos de uso diário e até de alimentação.

Mas a própria Marinha é injusta com a memória dos oficiais estrangeiros – ingleses em quase sua totalidade – que emprestaram sua experiência à nascente Marinha brasileira, tornando-a operativa. Muitos deles fizeram do Brasil sua segunda pátria, aqui permanecendo por toda a vida, lutando na fase de nossa História na qual a Marinha teve a maior atividade (exceto na Guerra do Paraguai), fazendo brilhantes carreiras, sendo gravemente feridos – e morrendo alguns – por ação do inimigo e atingindo os mais altos postos.

E não há um navio, um estabelecimento, uma sala, ou mesmo retratos que os tragam à lembrança ou prestem as homenagens que merecem de quem lhes deve glórias passadas.

A Marinha herdada

Ao se tornar independente, o Brasil recebeu como herança de Portugal, entre outras instituições, a organização da Marinha portuguesa e 15 navios de guerra. Não eram em absoluto uma estrutura falida e

navios em pedaços, como os descrevem alguns historiadores. Realmente tratava-se de uma Marinha em decadência, que ficara estagnada no Brasil, mas ainda guardando resquícios de sua antiga grandeza.

Era uma organização administrativa antiga e deficiente, os barcos exigiam reparos e equipamentos novos. Não seria coisa de grande monta, tanto assim que, três meses depois da independência, já uma pequena força naval seguia para Montevidéu e, em seguida, para Maceió.

Esta estrutura administrativa e de manutenção, logo entregue à energia de Luiz da Cunha Moreira, um dos poucos oficiais brasileiros, foi capaz de apoiar forças operando na Guerra da Independência, contra a Confederação do Equador, e, em 1825, já com 121 unidades, lutando no Rio da Prata e por toda a costa do Brasil!

A falta de pessoal subalterno

Havia entretanto nela uma grande falha: as guarnições. Os marinheiros eram todos portugueses, já em número insuficiente para guarnecer os navios existentes, e também de pouca eficiência e pouco dignos de confiança, porque deveriam lutar contra outros portugueses, o que não lhes agradava, apesar de terem preferido permanecer no Brasil. Oficiais brasileiros, formados na Marinha portuguesa, eram poucos. Dos portugueses, quando perguntados se aderiam ao Império ou regressavam para Portugal, de uma maneira geral só responderam que ficavam os mais graduados, que ou eram idosos ou preferiam a calma tropical a enfrentar a confusão em que vivia sua pátria. Deste modo, tínhamos uma força naval sem oficiais subalternos (e os antigos de eficiência duvidosa).

A contratação na Europa

A **José Bonifácio** (indiscutivelmente, dos homens de 1822, o de maior visão),

ocorreu desde logo que, para levar a independência para o Nordeste e para o Norte (onde ela não havia chegado, mantendo-se as Juntas de Governo ligadas a Portugal), só o conseguiríamos dispondo de uma Marinha efetiva e operosa. A solução seria contratar o pessoal que faltava no estrangeiro, como já faziam outras nações sul-americanas e mesmo o Exército.

Os historiadores decisivamente costumam chamá-los de "mercenários", o que eles não eram. Estes, no século XIX, já não existiam. Para serem mercenários deveriam estar em grupos, organizados e dirigidos por um *condottieri*, totalmente alugados para combater com a tropa de determinado país, sendo de antemão combinado o aluguel a ser pago pelo "alugador".

Os estrangeiros que vieram para o Brasil foram recrutados individualmente, integrando-se em nossas forças, com postos, promoções, soldo, e não eram como, errônea e injustamente são denominados, "mercenários".

O "mercado" disponível de desempregados era abundante, pois recentemente haviam terminado as guerras napoleônicas.

A Royal Navy, em 1813, tinha em seus quadros 6.000 oficiais e 140.000 marinheiros. Em 1820 estava reduzida a 600 oficiais e 7.000 marinheiros. Daí se vê como seriam

numerosos os "meio-soldo" (não embarcados) e mesmo os "nenhum-soldo".

Caldeira Brant, representante da Marinha brasileira na Europa, auxiliado pelo cônsul Meireles e por um oficial da East Indian Line (ex-da Royal Navy), **James Norton**, recrutou 600 homens entre oficiais e marinheiros que

viriam para o Brasil como agricultores, pois havia lei inglesa proibindo o alistamento no estrangeiro. Teriam um contrato de cinco anos, com soldos semelhantes aos da Marinha portuguesa. Se reengajassem, seriam aumentados em 50%; se regressassem para a Europa, receberiam meio-soldo pela vida.

Realmente, não foi o creme da Marinha inglesa que aceitou vir para o Brasil. A maioria era de oficiais modernos, mas estes mesmos teriam dez anos de experiência, pois haviam sido *midshipmen* com 15 anos, de forma que trouxeram consigo os hábitos disciplinares e os padrões operativos da Royal Navy ou da East Indian Line (praticamente iguais, pois os mercantes eram armados para enfrentar os piratas do Mar da China ou do Oceano Índico).

Com uma exceção, não havia oficiais que tivessem embarcado nas naus e travado combates de esquadras. É preciso lembrar que, das três batalhas de Nelson, Trafalgar foi a única travada entre esquadras em alto-



José Bonifácio, o moço (foto SDM)

mar, pois em Aboukir e Copenhagen os navios inimigos estavam fundeados e a audácia de Nelson consistiu em colocar-se entre os franceses e dinamarqueses e o continente e destruí-los.

O que mais se fazia na guerra naval contra Napoleão eram bloqueio, interceptação do tráfego comercial e pequenos desembarques, usando muito as fragatas, o que iria ser repetido em nossas campanhas.

Mais uma vez, José Bonifácio, com sua clarividência, sentiu que iria faltar um chefe à altura da Marinha que desejava organizar, pois não confiava nos oficiais-generais portugueses disponíveis para essa função.

Da Inglaterra, Caldeira Brant informou que havia no Chile, já terminando sua missão de expulsar os espanhóis do Pacífico, um almirante inglês de alto gabarito, mas que, por motivos internos, não poderia voltar para a Inglaterra, e propunha contratá-lo para comandar nossa esquadra – era o

Almirante **Alexander Thomas Cochrane**, que foi convidado e aceitou.

Ao nos tornarmos independentes, já havia em nossa Marinha quatro oficiais estrangeiros: um norte-americano, David Jewett; um francês, Theodoro Alexandre Beaurepaire e dois ingleses, William Eyre

e George Mason (estes dois últimos eram muito moços, com pouca experiência de mar). Na Marinha brasileira, foram classificados como guardas-marinha (mas já tinham aparecido com realce na Guerra Cisplatina). Os dois outros já haviam tido apreciável

carreira naval e foram aproveitados em postos superiores.

Vejamos como se desenvolveram suas atuações no Brasil e, a seguir, as de três outros que mais se distinguiram, James Norton, John Taylor e John Pascoe Grenfell, além de, naturalmente, Cochrane, o Almirante. Não há dúvida de que eles nos deixaram fortes tradições e ensinamentos.

Para levar a independência para o Nordeste e para o Norte, só o conseguiríamos dispendo de uma Marinha efetiva e operosa

José Bonifácio

OFICIAIS QUE SE SALIENTARAM E PERMANECERAM NO BRASIL

ALEXANDER THOMAS COCHRANE*

Indiscutivelmente, Lorde Alexander Thomas Cochrane foi um grande marinheiro, um formidável guerreiro no mar. Era bravo, audacioso, criativo. Mesmo em sua primeira passagem pela Royal Navy, teve me-

recido destaque pelas proezas que realizou. Um biógrafo o chama “Nelson das Fragatas”, o que seria exagerado, pois Nelson não só comandava esquadras de naus, como devia manter o conhecimento estra-

* N.R.: Ver também *RMB* 2º trim./1997, págs. 259 a 261 (comentários sobre o lançamento do livro sobre o Almirante Cochrane, de autoria do Almirante Leônico).

tégico da área de sua responsabilidade – o Mediterrâneo, por exemplo. Cochrane sempre agiu embarcado em fragatas, atuando isoladamente, interceptando o tráfego inimigo, bloqueando portos ou efetuando pequenos desembarques.

O seu nome tornou-se conhecido quando, no comando de uma minúscula escuna, com 50 homens da guarnição, tomou por abordagem uma fragata espanhola com tripulação de 300 homens. Depois, nos comandos das Fragatas *Palas* e *Imperieuse*, criou um perfil quase lendário.

Todas essas qualidades demonstradas no mar eram substituídas por defeitos graves quando em terra. Agressivo, orgulhoso, indisciplinado, sempre desconfiado de seus superiores, contra os quais se opunha normalmente, ansioso por ganhos, criava, com suas reações, mal-estar por onde passava, mesmo quando defendia causas justas. Disso resultou, mesmo com a admiração existente por suas qualidades bélicas, a expulsão da Royal Navy e da Ordem do Banho, com a qual havia sido agraciado por seu valor. Os fatos que fizeram culminar a antipatia de seus superiores e causaram as medidas repressivas acima referidas foram os que serão narrados a seguir.

Uma esquadra francesa de 11 naus e quatro fragatas internara-se na Baía de Aix,

ligada por um rio com Rochefort. Era defendida por baterias, tendo sido construída forte paliçada de madeira rodeando os navios. Cochrane, com a *Imperieuse* e outra fragata, foi explorar o local. Decidiram utilizar três navios explosivos para destruir a paliçada, por onde penetrariam 20 brulotes (navios incendiários). Os explosivos funcionaram (de um deles, depois de aceso o

pavio, Cochrane se retirou com seis homens a remo), os brulotes não alcançaram os navios, mas, com o pânico, os franceses cortaram as amarras e encalharam. Dois foram destruídos por Cochrane, que, a fim de liquidar o resto, sinalizou para a capitânia da esquadra do Canal, ao Almirante Gambier, pedindo que mandasse suas naus. Este preferiu ficar fundeado a 8 milhas, apesar dos reiterados sinais. Com a subida da maré, os navios inimigos, livres, recolheram-se a Roche-



Almirante Cochrane (Foto SDM)

fort, ficando a salvo.

Como havia muito a Royal Navy não se tinha envolvido em uma operação maior, o Parlamento resolveu considerar aquela como tal e deu unanimemente um voto de louvor a Gambier. Isto é, unanimemente não, pois o deputado Cochrane (uma singularidade inglesa: Cochrane comandante de um navio em operações também havia sido eleito deputado) votou contra. Gambier pediu um

Conselho de Investigaço. Segundo os bi-
ógrafos (e o próprio Cochrane afirma em
suas memórias), falsearam-se cartas, houve
depoimentos arranjados. Cochrane perdeu
e, com a derrota, foi afastado do comando
da *Imperieuse*. E ganhou a má vontade de
todo o almirantado.

Um ano depois, foi Cochrane convida-
do por um tio almirante para ser seu capi-
tão-de-bandeira em uma esquadra que ia
para a América do Norte. E, simultaneamen-
te, apresentado por um parente, recebeu o
pedido de certo tenente do Exército, arti-
lheiro, para embarcar
como instrutor a bordo.
Ficou de ver as possi-
bilidades de atendê-lo,
mas passou a relacio-
nar-se com ele.

Este, assim como
um parente de
Cochrane – Cochrane
Johanson –, era um
patife. Os dois deram
um golpe magistral.

O tenente, substituindo
seu uniforme verde
pela túnica vermelha de
um coronel, espalhou em
Dover (e seu companhei-
ro levou a notícia para
Londres) que Napoleão havia sido assassina-
do. Imediatamente as ações na bolsa tiveram
enorme subida, aproveitada pelos dois aven-
tureiros. Uma série de coincidências, se foram
coincidências, envolveram Cochrane. Neste
dia ele também vendeu ações. E o tenente pas-
sou em sua casa (onde ele não estava) e tro-
cou o uniforme por um traje civil. Com a má
vontade existente, foi Cochrane logo acusa-
do, julgado, condenado a dois anos de prisão,
penalidade que cumpriu, além de ser afastado
do Parlamento.

Nesse julgamento há algo de estranho,
pois anos mais tarde, com a mudança do

governo, reinando a Rainha Vitória, foi ele
reconduzido à Marinha como almirante, re-
cebeu a Ordem do Banho, foi-lhe dado o
comando de uma esquadra e, falecido, se-
pultado em Westminster, tendo em seu ja-
zigo os escudos da Inglaterra, do Chile, do
Brasil e da Grécia.

Depois de afrontado este temporal, a
bonança seguiu-se com o convite do Chile
para chefiar sua nova esquadra, a fim de
livrar o Pacífico dos espanhóis, o que ele
fez. Terminada esta tarefa, recebeu o cha-
mado do Brasil, feito em termos entusiás-
ticos e prometedores:

“Venha milorde, a hon-
ra vos convida, a gló-
ria vos chama, confie
no reconhecimento
brasileiro, na munificên-
cia do Príncipe, na
probidade sem mancha
do atual Governo”.

A primeira dificulda-
de aparecida com as
autoridades brasileiras
foi a fixação de seu sa-
lário. Depois de longas
discussões com o mi-
nistro da Marinha, che-
garam a um acordo: se-
ria igual ao de um almi-
rante inglês, mas, com as gratificações para
“comedorias”, aumentou bastante. Em se-
guida, não queria Cochrane ser subordina-
do a nenhum almirante português, pelo que
se inventou um título inexistente – o de
Primeiro Almirante.

Mas o problema que iria ser o pomo da
discórdia referia-se ao pagamento dos
butins apesados. Na Europa isso era per-
feitamente regulamentado. Um Tribunal de
Presas diria ser a presa boa ou má, confor-
me regras existentes. Se boa, seu valor se-
ria distribuído por todos os que tives-
sem tido parte em sua captura, inclusive o

**Para a Divisão de
Cochrane largar a fim de
combater a Confederação
do Equador, ele teve que ir
acordar D. Pedro I,
pedindo-lhe que este
autorizasse a entrega de
200 contos para pagar às
guarnições, sem o que elas
não sairiam**

almirante comandante da força. No Brasil o assunto ainda era regulado por alvarás portugueses de 1796 e 1797, a rigor semelhantes aos ingleses. A 11 de dezembro de 1822, D. Pedro I referendou-os.

O número de presas feitas por Cochrane e seus oficiais na Guerra da Independência foi avultado, e todas pertencentes a portugueses. E portugueses eram a maioria dos que iriam julgá-las, pois o Tribunal de Presas compunha-se de nove portugueses e três brasileiros. Claro está que todas as dificuldades eram levantadas para não serem prejudicados os patrícios. As decisões alongavam-se indefinidamente, quando tomadas. Também se discutia se aquela era uma guerra internacional ou uma guerra civil, na qual não haveria butins.

Além do mais, o Tesouro Imperial estava quase sempre vazio, com o que mesmo os soldados atrasavam. Para a Divisão de Cochrane largar a fim de combater a Confederação do Equador, ele teve que ir acordar D. Pedro I, pedindo-lhe que este autorizasse a entrega de 200 contos a fim de pagar às guarnições, sem o que elas não sairiam. Isso explica até certo ponto por que os historiadores (quase todos) condenam Cochrane por sua ânsia por dinheiro. Pedia-o sem cessar, pois nunca lhe davam, mesmo tendo direito a recebê-lo.

Cochrane chegou ao Rio de Janeiro a 23 de março de 1823 a bordo do Brigue *Coronel Allen*, propriedade de um de seus oficiais, Bartholomeu Hayden, com outros companheiros que o haviam ajudado no Chile.

O brigue foi vendido ao Brasil, recebendo o nome de *Bahia*; e Hayden, admitido na Marinha como capitão-tenente.

Na libertação da Bahia

Depois de inspecionar os navios disponíveis, apesar de achá-los mal equipados largou com a esquadra para enfrentar os portugueses em Salvador a **3 de abril de 1823**. Tendo a Nau *Pedro I* como capitânia, acompanhavam-na as Fragatas *Piranga*,

Paraguassu e Niterói (comandada por Taylor), as Corvetas *Maria da Glória* (comandada por Beaurepaire) e *Liberal*, os Brigues *Cacique*, *Real Pedro*, *Caboclo e Guarani* e as Escunas *Atalante e Rio de la Plata*.*

Durante o cruzeiro, foi adestrando as guarnições, que ainda inclu-

fam poucos ingleses. A **4 de maio** avistou a frota portuguesa de José Félix Pereira dos Campos, que bordejava ao largo da Bahia. Apesar de sua inferioridade, Cochrane investiu, procurando cortar a formatura do adversário, como Nelson fizera em Trafalgar. Já um brigue português estava sendo destruído por sua artilharia quando os marinheiros da *Pedro I* e, a seguir, dos outros navios amotinaram-se e fecharam os paíóis de pólvora.

Cochrane conseguiu contornar a formatura inimiga e retirar-se para Morro de São Paulo, não sendo perseguido por Félix dos Campos. Mudou os canhões mais potentes das fragatas para a nau, livrou as guarnições dos piores elementos e decidiu man-

Já um brigue português estava sendo destruído pela artilharia de Cochrane quando os marinheiros da *Pedro I* e, a seguir, dos outros navios amotinaram-se e fecharam os paíóis de pólvora

*N.R.: Ver notas complementares no final do artigo.

ter o bloqueio da Bahia com a *Pedro I* e a *Maria da Glória*, os melhores navios.*

Em uma noite, com dois navios, a *Maria da Glória* e a *Paraguassu*, tentou penetrar na baía conduzindo brulotes para queimar a frota de Félix dos Campos. Chegaram perto do inimigo, mas vento e maré inesperados trouxeram de volta atacantes para o mar.

O bloqueio, apresando todos os navios que abasteciam a cidade, que era cercada por terra pelo Exército, primeiro do general francês Pierre Labatut, depois de Joaquim José Lima e Silva, forçou a retirada portuguesa com 80 transportes escoltados por 13 navios de guerra. Com todos os seus navios, Cochrane os perseguiu até o paralelo de 5 graus norte, apreendendo alguns transportes, deixando a seguir a tarefa para uma de suas fragatas, esta comandada por John Taylor.

Na libertação do Maranhão

Cochrane mandou os demais barcos para o Rio de Janeiro com as presas e seguiu somente com a *Pedro I* para o Maranhão, ainda em mãos portuguesas. Ao se aproximar de São Luís, foi recebido pelo Brigue *D. Miguel*, que julgou ser a nau um navio que ia socorrê-los. Prendeu o comandante português e mandou-o para a cidade dizer que estava com toda a esquadra consigo, e que ou a Província se entregava ou efetuará um desembarque em força.

A junta portuguesa rendeu-se, e a bandeira imperial foi içada. O Brigue *São Miguel*, que passou a se chamar *Maranhão*, foi enviado para Belém com um de seus oficiais (John Pascoe Grenfell), para repetir o que haviam feito no Maranhão. E Cochrane regressou ao Rio de Janeiro, sendo recebido com todas as honras e agraciado com o título de Marquês do Maranhão.

Na luta contra a Confederação do Equador

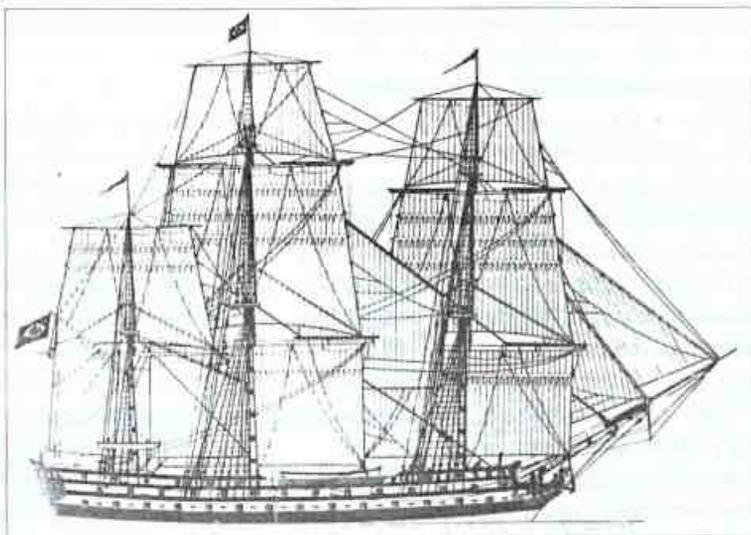
A próxima missão seria comandar a Divisão principal enviada para Recife para combater a Confederação do Equador. Largou com a Nau *Pedro I*, a Fragata *Paraguassu*, as Corvetas *Carioca* e *Maceió*, o Brigue *Maranhão* e as Escunas *Leopoldina* e *Pará*, escoltando os transportes que levavam as tropas comandadas pelo Brigadeiro Francisco de Lima e Silva, que também seria o Comandante das Armas e o presidente da Província depois da vitória.

Deixou-as em Jaraguá (Alagoas) e continuou para Recife. Tentou conseguir uma conciliação com o chefe dos revoltosos, Manoel de Carvalho Paes de Andrade (que depôs o presidente da Província, Francisco Paes Barreto), sem êxito, determinando então dois bombardeios nos fortes da cidade, que, executados por escunas, os únicos navios que puderam aproximar-se, foram inócuos devido à pouca potência dos canhões. Alegando dificuldades de manter a *Pedro I* fundeada por fora dos recifes, já tendo perdido dois ferros, suspendeu e rumou para o Sul, passando a chefia do bloqueio ao Comandante Francisco Antônio de Carvalho com três navios. Colocou dois brigues à disposição do Brigadeiro, que avançava por terra, e desapareceu.

O bloqueio e a ajuda ao Brigadeiro Francisco Lima e Silva para tomar Recife ficaram sob a responsabilidade de Jewett, que velejara do Rio com uma outra Divisão. Vencida a revolta, a **3 de outubro de 1823**, Cochrane apareceu, assistiu ao *Te Deum* rezado por terem sido vencidos os revolucionários e recebeu os agradecimentos do Brigadeiro, mas os calorosos elogios foram para Jewett, com críticas à ação de Cochrane.

*N.R.: Ver notas complementares no fim do artigo.

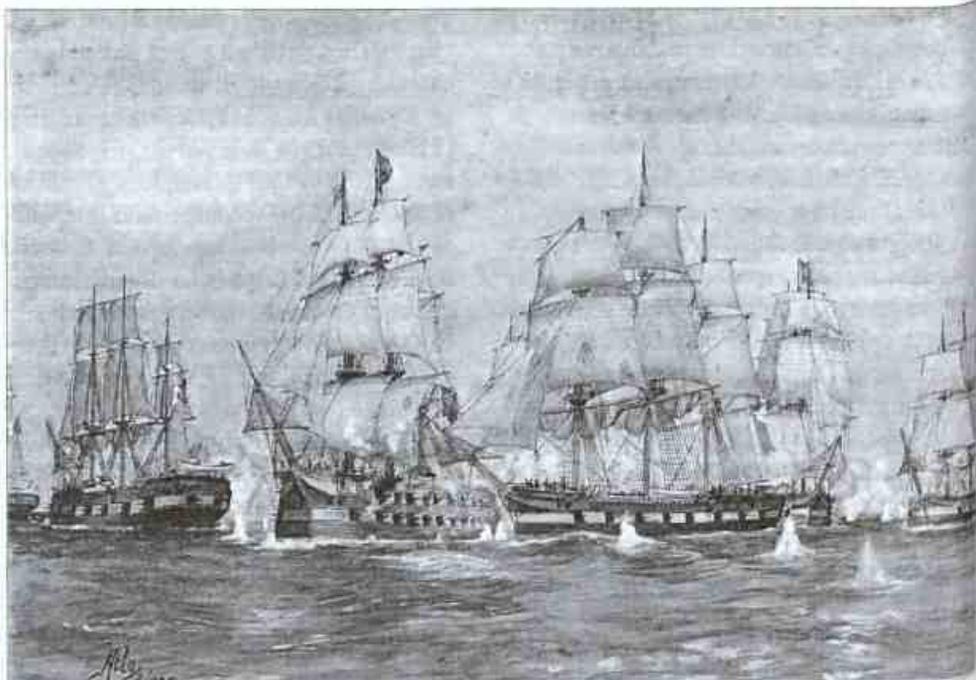
Nau
D. Pedro I,
a nau
capitânia
(Foto: SDM)



LIBERTAÇÃO DO NORDESTE POR COCHRANE

Batalha Naval da Ponta de Santo Antônio, na Bahia,
em 4 de maio de 1823

Batismo de fogo da Armada Imperial e a primeira vitória.



Na gravura, a *Pedro I* corta a linha portuguesa. (Álbum de aquarelas, *Nossa Marinha 1822-1944* Seus Feitos e Glórias, do Almirante Trajano Augusto de Carvalho)

A falta de interesse de Cochrane em relação à luta contra a Confederação do Equador deve-se possivelmente ao fato de ter sido ferido seu orgulho com a posição auferida ao Brigadeiro Francisco Lima e Silva de comandante de Armas e presidente, sendo hierarquicamente inferior a ele, embora não houvesse subordinação.

Na pacificação do Ceará e do Maranhão – Volta para a Europa

Houve ordem do Imperador para que permanecessem no Norte as Fragatas *Piranga* e *Niterói*, a Corveta *Carioca* e os Brigues *Cacique*, *Pará* e *Independência ou Morte*, regressando o Almirante para o Rio de Janeiro. Cochrane desobedeceu a tais ordens, dizendo haver ainda resquícios de insubordinação no Rio Grande do Norte, no Ceará e no Maranhão, e para essas províncias velejou com a

Pedro I, levando consigo a Fragata *Piranga* e os Brigues *Cacique* e *Atalanta* (há quem desconfie que já tivesse o intuito de realizar o que fez posteriormente).

No Ceará houve necessidade de um desembarque em força para acalmar os ânimos (com Jewett). No Maranhão, onde de fato a anarquia imperava, com assassinatos, insegurança nas próprias residências, perseguições, a chegada de Cochrane foi recebida com alívio. Um memorial de agradecimento assinado por 78 senhoras lhe foi entregue.

Com medidas enérgicas, recolhendo as armas, opondo-se a exaltações políticas exageradas, levou calma para o

Maranhão. Mas como passou ali muito tempo, acabou até certo ponto se imiscuindo nas intrigas locais, ficando sua situação bastante incômoda.

Substituiu o presidente Bruce pelo secretário do governo Tenente-Coronel Antônio Telles da Silva Lobo, com quem tinha melhor entendimento. Então apresentou ao governo da província “Exposição” reclamando o pagamento do quinhão que lhe cabia devido à captura de navios e propriedades portuguesas feita em 1823, de acordo com o Decreto Imperial de 11 de janeiro de 1823.

Em relação anexa, mostrava que o valor a ser pago atingia 424:196\$461, mas que ele e suas guarnições se contentariam com 106:000\$000. (Eram 424 x 106 contos de réis) A Junta de Fazenda da Província reuniu-se e, depois de muita discussão, chegou à conclusão que não poderia negar o pedido. De posse do dinheiro,

Cochrane passou o comando da *Pedro I* a Jewett, embarcou na *Piranga* e velejou para a Europa, não mais voltando ao Brasil.

Talvez até o dinheiro lhe fosse devido, mas a maneira de recebê-lo e o que pode se chamar de fuga deixaram uma nódoa na memória de quem, indiscutivelmente, teve muita importância na libertação das províncias do Norte e no preparo da Marinha brasileira. Alguns de seus defensores dizem que chegara notícia de que se ele regressasse ao Rio de Janeiro seria multado em 70.000 libras ou, no caso de não pagar, preso. Mas isso sem confirmação.

De posse do dinheiro, Cochrane passou o comando da *D. Pedro I* a Jewett, embarcou na *Piranga* e velejou para a Europa, não mais voltando ao Brasil

DAVID JEWETT

Sobre sua vida pregressa só há informação de ter sido "comandante nos Estados Unidos", não se sabendo se mercante ou da Marinha de Guerra.

Na guerra de corso a mando das Províncias Unidas

Em 1815 ofereceu-se às Províncias Unidas do Prata (atual Argentina) para fazer o curso contra os espanhóis com navio de sua propriedade, o Brigue *Invencible* (ex-norte-americano *True Booded Yankee*), de 480 toneladas de deslocamento, tendo como armador D. Patrício Lynch e artilhado com 14 caronadas de 24 e seis canhões de 12.

Saiu a 30 de junho de 1815 de Buenos Aires rumo à Bahia. Ali chegando, com matrícula de Charleston e bandeira norte-americana, sua falsidade foi descoberta e Jewett preso, sendo o navio arrestado. Com intervenção do cônsul dos Estados Unidos, conseguiu serem libertados, ele e o navio. A campanha que a seguir fez no Atlântico Norte e no Caribe teve êxito, e, em **setembro de 1817**, fundeu em Buenos Aires com várias presas carregadas, o que lhe deve ter rendido boa maquia.

Em 1818 chegou a Buenos Aires a fragata comercial francesa *Brac*, de 511 tone-

ladas de deslocamento, adquirida por D. Patrício Lynch para fazer o curso, sob o comando de David Jewett. Foi armada com 34 canhões, o que a transformou em um navio de guerra reconhecido pelas autoridades navais, sendo dado a Jewett o posto de *coronel de la Marina*.



David Jewett (Foto SDM)

Neste posto chefiou uma Força Naval constituída pela *Sumaca Galvez*, pelos Brigues *25 de Mayo* e *Invencible* e por algumas canhoneiras. Pós-se ao mar a fim de tomar posse das Malvinas em nome das Províncias Unidas, o que fez depois de ter apresado uma corveta portuguesa e dominado um motim. Continuando a campanha, os motins e o escorbuto multiplicaram-se nos navios, pelo que Jewett acabou pedindo

para ser substituído, no que foi atendido.

Possivelmente devido a essa desistência, abandonou as Províncias Unidas e, com o Brigue *Maypu*, uma das presas que havia adquirido, veio para o Brasil, onde ofereceu seu navio à venda, sendo este comprado por D. Pedro I por 20:000\$000. (Vinte contos de réis).

Na Marinha do Brasil

Alistou-se na Marinha no posto da capitão-de-mar-e-guerra, à vista de sua experiência anterior, sendo-lhe dado o comando da Fragata *Piranga*.

Comissão a Montevidéu e transporte do Batalhão do Imperador para o Norte

Com a notícia de que Álvaro Macedo decidira retirar-se para Portugal com os portugueses que não haviam aderido ao Império na Cisplatina, uma Força Naval sob o comando de Jewett, composta pelas Fragatas *Piranga e Paraguassu*, pela Corveta *Liberal* e por alguns transportes, seguiu para buscá-los, sendo assim a primeira vez que o pavilhão imperial foi içado em um navio no mar. Zarparam em novembro de 1822 para o Rio da Prata (dois meses depois da independência, o que mostra não estarem os navios em tão mau estado).

No caminho houve um motim de portugueses no Transporte *Maria Thereza*, que foi se entregar a Álvaro Macedo. A situação em Montevidéu não parecia, entretanto, como a que haviam noticiado. As tropas reinóis estavam longe de querer se retirar. E o Almirante Rodrigo Lobo, que comandava as forças navais no Rio de Prata, hesitava quanto ao lado no qual queria se colocar. Uma fragata — *Thetis* — que Jewett pretendia trazer para o Rio de Janeiro achava-se encalhada.

Com a sua missão prejudicada, só restava a Jewett regressar, o que ele fez, mesmo porque outra tarefa o esperava. Reforçada a Divisão pela Corveta *Maria da Glória*, pelo Brigue *Real* e pelas Escunas *Leopoldina* e *Ânimo Grande*, recebeu ime-

diata ordem de rumar para o Norte transportando o Batalhão do Imperador, sob o comando do Brigadeiro José Joaquim de Lima e Silva, que foi deixado em Macció, a fim de ir juntar-se às tropas de Labatut em luta com o General Madeira de Mello que ocupava Salvador.

Jewett foi promovido a chefe-de-divisão, sendo, entretanto, por ter tido uma questão com um guardião (sargento), cujos

detalhes não se conhece, submetido a Conselho de Guerra e absolvido.

Na luta contra a Confederação do Equador

Tendo D. Pedro I dissolvido a Assembléia Constituinte, Pernambuco, não concordando com a medida, revoltou-se em 1824. A primeira reação imperial foi determinar o bloqueio de Recife por uma pequena força naval comandada por outro oficial estrangeiro, John Taylor, o qual, entretanto, foi chamado para o Rio de Janeiro, pois haviam chegado

boatos da vinda de uma esquadra portuguesa e D. Pedro decidira concentrar todos os navios disponíveis para uma possível defesa.

Com o abandono do bloqueio, a revolta pernambucana expandiu-se e formou-se a Confederação do Equador, pronta a se desligar do Império. Cochrane, com alguns navios, foi então enviado para o Norte, transportando tropas terrestres comandadas por

Uma Força Naval sob o comando de Jewett, composta pelas Fragatas *Piranga e Paraguassu*, pela Corveta *Liberal* e por alguns transportes, foi enviada, em novembro de 1822, para buscar em Montevidéu Álvaro Macedo e os portugueses que não haviam aderido ao Império, sendo esta a primeira vez que o pavilhão imperial foi içado em um navio no mar

Francisco de Lima e Silva, nomeado simultaneamente comandante das armas e presidente da província. Desembarcado em Alagoas, continuou a progredir por terra.

Cochrane, como vimos, fez algumas propostas de conciliação a Paes Barreto, chefe da Confederação do Equador, às quais, não aceitas, seguiu-se um bombardeio inútil, tendo o Almirante se retirado para a Bahia, deixando três navios no bloqueio com o Comandante Francisco Antônio de Carvalho e dois brigues à disposição de Lima e Silva.

Um terceiro destacamento naval largou para o Norte chefiado por Jewett. Não encontrando o Almirante, assumiu ele o comando do bloqueio, mantendo os fortes da cidade sob bombardeio, enfraquecendo suas defesas, até Francisco de Lima e Silva chegar por terra. Desembarcou então marinheiros que atacaram pelo lado do mar. Cercado, Paes de Andrade ainda tentou negociações, mas as ordens eram para rendição incondicional. Refugiou-se em uma fragata inglesa, seguindo para os Estados Unidos, terminando assim a Confederação do Equador.

Depois da vitória, os elogios de Lima e Silva a Jewett foram calorosos.

Na pacificação do Ceará e do Maranhão

Terminada a luta, Cochrane foi a Recife para os festejos pela vitória e, incorporando Jewett à sua Força (Nau *Pedro I*, Fragua *Piranga* e Brigues *Cacique* e *Atalanta*), seguiu para o Norte. No Ceará, Jewett desembarcou com um destacamento de mari-

nheiros, reuniu todas as forças legais e venceu os opositores, deixando a província em perfeita ordem. A pedido do presidente, ali permaneceu até a paz estar consolidada e, em seguida, rumou para o Maranhão a fim de juntar-se a Cochrane. Como vimos, este passou o comando da *Pedro I* a Jewett e, na *Piranga*, rumou para a Europa, não mais voltando ao Brasil.

No regresso de Jewett, ao passar pela Bahia, onde aportou para fazer alguns reparos em seu navio, por uma troca de cartas nasceu uma intriga feita pelo Presidente da Província, Francisco Vicente Vianna, que o implicava em acusações sérias. Quando o presidente foi substituído por Severiano Maciel da Costa, e com a ida de Jewett ao Rio, tudo foi clareado.

Neste meio tempo, havia eclodido a Guerra Cisplatina. Quiseram enviar Jewett como segundo de Rodrigo Lobo, mas solicitou ele que o escusassem, pois ficaria em situação dúbia, tendo servido na Marinha das Províncias Unidas. Outra versão de sua negativa é que não desejava servir com Rodrigo Lobo, devido às lembranças que guardava de seus contatos quando, em sua primeira comissão, estivera com ele em Montevidéu.

Na administração

Dá em diante suas comissões foram administrativas, tendo ido diversas vezes aos Estados Unidos para tratar da construção de navios encomendados pelo Império, sendo que nenhuma chegou a termo. Uma licença de dois anos para tratamento da saúde encerrou sua carreira.

THEODORO ALEXANDRE BEAUREPAIRE

Fugindo da Revolução Francesa, a família do Capitão-de-Mar-e-Guerra Amedée

Bernard Aimable Mac Antoine de Beaurepaire, que combatera pela Revolu-

ção Americana, mudou-se para Portugal. Alguns membros da estirpe Amedée Beaufrepaire já haviam ingressado na Marinha e no Exército portugueses. Seguindo o mesmo exemplo, o jovem Theodoro Alexandre, em 1801, foi matriculado na Academia de Guardas-Marinha, tendo terminado o curso em 1805 e sendo promovido a segundo-tenente em 1807.

A família Beaufrepaire veio em 1808 com D. João para o Brasil, com o já Primeiro-Tenente Theodoro embarcado na Nau *D. João de Castro*. Em 1814 tentou voltar para o seu país de origem, mas não se adaptou ao regime dos Bourbons. Veio novamente para o Brasil, em 1821, acompanhou D. João VI em seu regresso para Portugal.

Na tentativa de reduzir o Brasil à sua primitiva posição de colônia, largou do Tejo, em **princípios de 1822**, uma grande esquadra transportando 1.700 homens na expectativa de forçar a ida de D. Pedro para Portugal. Quando chegou ao Brasil, já D. Pedro havia assumido por conta própria a regência e ficado livre das tropas portuguesas no Rio de Janeiro. Assim, a esquadra teve que fundear debaixo das baterias da cidade e foi obrigada a regressar sem D. Pedro.

Alguns oficiais que nela vieram preferiram permanecer no Brasil, entre eles o Capitão-Tenente Theodoro Beaufrepaire, que

imediatamente embarcou em navio partidário do Príncipe Regente – o Brigue *Príncipezinho*. Ainda antes da independência, passou a comandar a Corveta *Maria de Glória*, na qual iria fazer história, pois ela o ajudaria muito em suas proezas.

Por encomenda do Chile, duas corvetas haviam sido construídas nos Estados Unidos, recebendo os nomes gregos de *Horatio* e *Curiacio*. Eram navios com excelentes linhas e armação de velas, que lhes

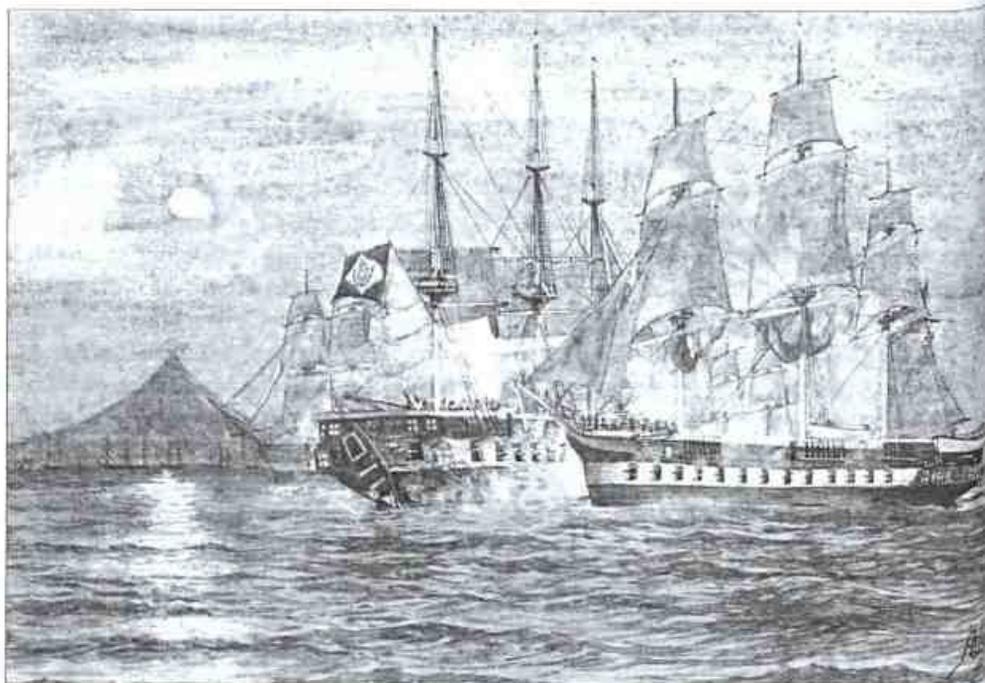
davam rapidez e mobilidade. Muito bem armadas, tinham 32 canhões e caronadas. O Chile só pôde ficar com uma por interferência espanhola, e o governo português adquiriu a *Horatio* para combater os insurretos pernambucanos em 1817, chamando-a *Maria da Glória*. A primeira comissão da *Maria da Glória* comandada por Beaufrepaire foi acompanhar Jewett quando levava para Maceió as tropas



Theodoro Alexandre Beaufrepaire (Foto SDM)

de José Joaquim Lima e Silva, para reforçar Labatut na Bahia.

Com a independência, ao ser perguntado, como aos outros oficiais portugueses, se queria voltar para a Europa ou incorporar-se à novel Marinha brasileira, respondeu: "...tenho a honra de responder a V. Excia. que persisto nos mesmos sentimentos que até agora tenho demonstrado à causa do Brasil...".



A tentativa de abordagem da Fragata *Imperatriz* (Trajano, pág. 27)

Na libertação da Bahia

Em abril de 1823 largou a esquadra de Cochrane para expulsar os portugueses do Nordeste e do Norte, a começar pela Bahia, e com ela a *Maria da Glória*. Depois do fracasso de 4 de maio, tendo decidido Cochrane manter o bloqueio do Recôncavo com os dois melhores navios, selecionou a *Maria da Glória* para operar com a Nau *Pedro I*. O bloqueio foi tão cerrado que, com as tropas atacando pelo lado de terra, obrigou a retirada portuguesa.

Antes, porém, em um gesto de audácia, Cochrane decidiu penetrar no Recôncavo e incendiar a frota portuguesa com brulotes. Levou consigo a *Maria da Glória* e a Fragata *Paraguassu*. Chegou bem perto do inimigo, mas vento e maré inesperados empurraram os atacantes para fora da barra.

Com a retirada da frota portuguesa, Cochrane continuou a persegui-la com to-

dos os navios, mas a *Maria da Glória*, perdendo de vista a capitânia, ficou sozinha, fazendo muitas presas.

Na libertação da Cisplatina

A 24 de outubro de 1823 estava no Rio de Janeiro, mas, imediatamente, outra comissão o esperava. Antes foi promovido a capitão-de-fragata. Mas em Montevidéu, Álvaro de Macedo, apesar de vencido no mar, protelava seu embarque. A *Maria da Glória* rumou para o Sul, vencendo as últimas resistências.

Na luta contra a Confederação do Equador

Voltando do Sul seguiu imediatamente para juntar-se à Força de Taylor que bloqueava Recife, onde lavrava a revolta que iria criar a Confederação do Equador. Atra-

vessando o bloqueio, dois navios que os rebeldes conseguiram armar distribuíam panfletos pelas comunidades ribeirinhas, incentivando-as a aderir à revolta. Eram o brigue que denominaram *Constituição* ou *Morte* e a escuna homônima do navio legalista *Maria da Glória*. Houve informação que estavam em Porto de Pedras. Para lá rumou Beaurepaire. Ao chegar, a escuna ia saindo. Um tiro obrigou-a a fundear. Um oficial revoltoso foi à corveta e disse que estavam ali por terem recebido ordem do presidente da Província, Paes de Andrade. Beaurepaire respondeu que não reconhecia o presidente ao qual ele se referia e prendeu os comandantes e imediatos. O brigue passou a se chamar *Beaurepaire*.

Na Guerra Cisplatina

A situação no Rio da Prata deteriorava-se em torno da posse da Província Cisplatina. A *Maria da Glória* foi mandada para verificar o que realmente havia. Entrou em Buenos Aires, e Beaurepaire comunicou que realmente as províncias não aceitavam a Cisplatina como parte do Império; a opinião pública estava envenenada a este respeito, sendo bem claros os preparativos bélicos.

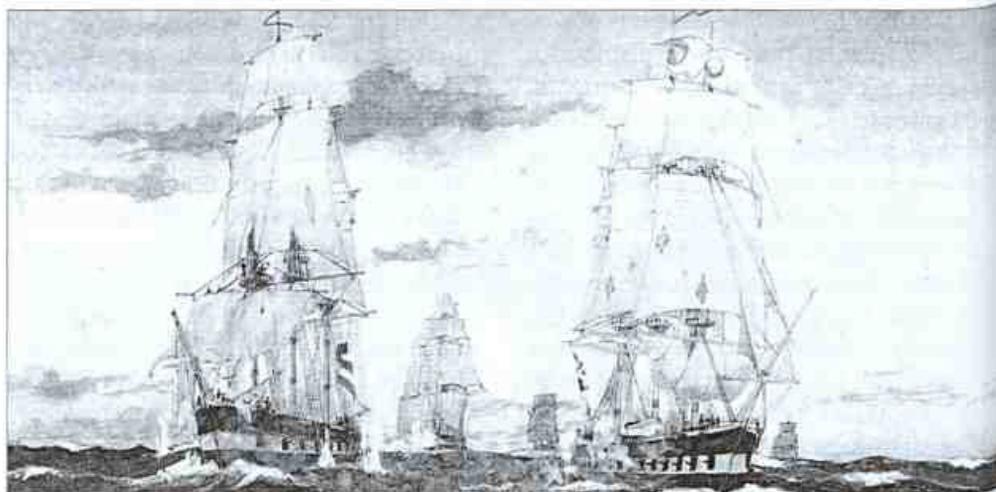
Eclodida a guerra, a *Maria da Glória* já tomou parte na **Batalha de Corales, em 9 de fevereiro de 1826**, resistindo à primeira tentativa da pequena esquadra de Brown de sair de Buenos Aires para desenvolver um tipo de guerra de guerrilha contra as forças bloqueadoras. A Força brasileira teve êxito, pois a frota platina regressou para o Pozo (fundeadouro de Buenos Aires), mas a falta de conhecimentos e de criatividade do Almirante Rodrigo Lobo fez com que não se aproveitasse da desordem da formação inimiga para sua destruição, mantendo ele durante toda batalha seus navios em linha.

Em seguida, ao invés de manter cerrado o bloqueio militar de Buenos Aires, Rodrigo Lobo recuou com seus navios para defender as diversas comunidades ribeirinhas do litoral cisplatino. Com isso deu liberdade a Brown para aplicar sua tática, saindo à vontade e atacando a Colônia de Sacramento, Montevidéu e a Fragata *Imperatriz*, sendo repellido, mas retirando-se incólume por entre os bancos com seus navios de pequeno calado. A *Maria da Glória* opunha-se a tais saídas e começou a caça aos corsários, que já talavam nossas costas.

Substituído Rodrigo Lobo, devido à sua ineficiência, pelo Almirante Pinto Guedes, este organizou o bloqueio com três divisões: os navios maiores, a primeira divisão, mantinham-se na boca do Rio da Prata, interferindo com o tráfego comercial e com os corsários e suas presas; a segunda divisão, comandada por Norton, com corvetas e brigues, encarregava-se de não deixar a esquadra das Províncias Unidas sair de Buenos Aires; e a terceira, com escunas e canhoneiras, era responsável pelo domínio do Rio Uruguai.

A *Maria da Glória* pertencia à Segunda Divisão, que foi entregue ao comando de Norton. Depois desta organização do bloqueio, na primeira vez que Brown tentou sair, interceptado, engajou-se no **Combate de Lara Quilmes** (ver no parágrafo James Norton, pág. 67), sendo destruído seu melhor navio, a Fragata *Veinte Cinco de Mayo*; na segunda vez, quando toda a esquadra pretendia se dedicar ao corso, foi liquidada em **Monte Santiago**.

A atividade da *Maria da Glória* era incessante. Quando não estava no bloqueio, ia para o Atlântico combater o corso. Com sua velocidade tinha êxito. Tendo sido decidido bombardear a esquadra inimiga quando fundeada em Los Pozos, a *Maria da Glória* tomou parte na operação. Apesar de terem sido reunidos todos os navios da Divisão,



O aprisionamento do corsário *Dorrego* por *Beaurepaire*. (Trajano, p. 45)

só as pequenas escunas puderam passar pelo bancos e, com a sua fraca artilharia, pouco efeito tiveram. Isso foi considerado pelo inimigo como uma grande vitória, a de **11 de junho de 1823**. Os comandantes dos navios que bloqueavam Buenos Aires, inclusive *Beaurepaire*, foram de opinião que seria mais vantajoso manter o bloqueio cerrado.

Em 1827 *Beaurepaire* deixou sua eficiente *Maria da Glória* para comandar a *Fragata Isabel*, dedicando-se a combater o corso. Uma de suas apreensões mais notáveis foi o corsário *Dorrego*, e foi promovido a capitão-de-mar-e-guerra. (Veja figura acima)

Na Sabinada

Com a paz, *Beaurepaire* exerceu algumas funções administrativas. Em 1837, promovido a chefe-de-divisão, foi novamente chamado para combater. Seguiu para a Bahia, como comandante naval da província, para debelar a revolta que ali lavrava. Inicialmente sua tarefa foi impedir o tráfego inimigo pelo Recôncavo, sendo apresados dois brigues transformados pelos revolucionários em navios de guerra – o *Trovão* e o *Espadarte*.

Enfraquecidos os revoltosos, combinou com o General Calado, que comandava as tropas envolvidas na luta, um ataque simultâneo por terra e por mar. A 13 de março soldados e marinheiros desembarcados iniciaram o avanço. Os fortes reagiram, principalmente o *Monserat*. Mas a 14, 14 escaleres da *Fragata Príncipe Imperial* (comando de *Beaurepaire*), da *Corveta Regeneração* e do *Brigue Treze de Maio* tomaram o forte. No dia seguinte terminava a Sabinada.

O presidente da Província tentou diversas vezes interferir nas operações navais, sendo repellido por *Beaurepaire*. Com isso conseguiu que as forças navais passassem a ser comandadas pelo Comandante *Mariath*. *Beaurepaire* foi chamado à Corte para responder a um Conselho de Investigação. Com suas explicações, foi absolvido unanimemente, voltando ao comando da *Isabel*.

No transporte da futura imperatriz *Thereza Cristina*

Em 1840 foi criada a Repartição de Contadoria-Geral da Marinha, com a finalidade de gerir todo orçamento (uma espécie de