

Universidade Federal Fluminense – UFF
Instituto de Estudos Estratégicos – INEST
Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos da Defesa e da
Segurança – PPGEST

ALMIRANTE LORDE THOMAS COCHRANE:
Estratégia Naval e *Ethos* na Condução da
Guerra da Independência na Bahia em 1823

ALCEU OLIVEIRA CASTRO JUNGSTEDT

Niterói - RJ
2024

ALCEU OLIVEIRA CASTRO JUNGSTEDT

ALMIRANTE LORDE THOMAS COCHRANE:
Estratégia Naval e *Ethos* na Condução da
Guerra da Independência na Bahia em 1823

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos da Defesa e da Segurança como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Estudos Estratégicos.

Área de Concentração: Estudos Estratégicos

Linha de Pesquisa: Política Externa e de Defesa

Orientador: Prof. Dr. Gabriel Passetti

Ficha catalográfica automática - SDC/BCG
Gerada com informações fornecidas pelo autor

J95a Jungstedt, Alceu Oliveira Castro
ALMIRANTE LORDE THOMAS COCHRANE : Estratégia Naval e Ethos
na Condução da Guerra da Independência na Bahia em 1823 /
Alceu Oliveira Castro Jungstedt. - 2024.
290 p.: il.

Orientador: Gabriel Passetti.
Dissertação (mestrado)-Universidade Federal Fluminense,
Instituto de Estudos Estratégicos, Niterói, 2024.

1. Estudos Estratégicos e História Militar. 2.
Independência e Marinha do Brasil. 3. Estratégia Naval e
ethos. 4. Almirante Lorde Cochrane. 5. Produção intelectual.
I. Passetti, Gabriel, orientador. II. Universidade Federal
Fluminense. Instituto de Estudos Estratégicos. III. Título.

CDD - XXX

Universidade Federal Fluminense – UFF
Instituto de Estudos Estratégicos – INEST
Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos da Defesa e da
Segurança – PPGEST

A dissertação intitulada “**ALMIRANTE LORDE THOMAS COCHRANE: Estratégia Naval e *Ethos* na Condução da Guerra da Independência na Bahia em 1823**” de autoria de **Alceu Oliveira Castro Jungstedt** foi defendida e aprovada no dia 25 de março de 2024 diante da banca examinadora formada pelos seguintes integrantes:

Prof. Dr. Gabriel Passetti (Orientador) – UFF

Prof. Dr. Marcello José Gomes Loureiro – EN

Prof. Dr. Vágner Camilo Alves – UFF

Niterói, 25 de março de 2024

À minha querida esposa Marta e aos meus
amados filhos Leonor e Felipe.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha esposa Marta e aos meus filhos pela paciência e compreensão neste período de batalhas e bloqueios acadêmicos. Agradeço pelo apoio emocional para cumprir esta etapa acadêmica da minha vida.

Aos colegas da Escola de Guerra Naval, que, desde 2005, vem contribuindo com debates profícuos e apoio irrestrito à minha caminhada como instrutor. À pessoa do Almirante Reginaldo Gomes Garcia dos Reis presto uma reverência especial.

Aos professores e colegas da turma 2022 do Mestrado de Estudos Estratégicos do INEST/UFF agradeço os ensinamentos constantes e as novas amizades.

Ao meu Orientador, Professor Doutor Gabriel Passetti, agradeço a paciência e as orientações precisas, que contribuíram, de forma ímpar, para a conclusão desta dissertação. Sou-lhe grato pelas orientações e a amizade.

“Os *marotos* já diziam
Que a Bahia era sua...
Chegou Lorde Cochrane:
- Toca *maroto* p’ra rua...”

Dito popular baiano

RESUMO

Esta dissertação trata das concepções estratégicas navais adotadas pela Marinha do Brasil (MB) contra a esquadra portuguesa na Bahia, em 1823. O propósito desta dissertação é verificar porquê o Almirante Thomas Cochrane adotou concepções estratégicas de conquista do controle do mar, que levaram à expulsão dos portugueses da Bahia, sendo o contendor mais fraco. A hipótese assumida foi de que as experiências prévias e o *ethos* dos oficiais britânicos contratados, principalmente Lorde Thomas Cochrane, contribuíram para que a MB adotasse concepções estratégicas normalmente utilizadas pelo contendor mais forte. Esta dissertação está inserida no campo dos Estudos Estratégicos através da análise de um caso histórico, a atuação da Marinha Imperial na Guerra da Independência do Brasil, sob a perspectiva da Estratégia Naval. A análise dialogará com a História Política, principalmente com a História Militar. A bibliografia do período não se aprofunda no porquê do emprego das concepções da batalha decisiva e do bloqueio por Cochrane. Esta pesquisa gira em torno da análise da discrepância entre as concepções navais adotadas por Cochrane na Bahia, e a sistematização teórica sobre a condução da guerra no mar (Corbett, 2021). Para a compreensão do *ethos*, sua formação e suas consequências no objeto da pesquisa, foi utilizado trabalho de Norbert Elias (2007) sobre a gênese da profissão naval. A pesquisa foi do tipo qualitativa. Com relação aos seus objetivos específicos, ela foi descritiva-explicativa. Utilizou-se o estudo de caso histórico da atuação da esquadra brasileira na Bahia para exemplificar como uma força mais fraca buscou a batalha e executou o bloqueio. Na análise de artigos e dos documentos do Arquivo Cochrane, foi utilizado o paradigma indiciário (Ginzburg, 1989) visando identificar traços do *ethos* dos oficiais de marinha britânicos a partir de vestígios, indícios e pistas. A comparação dos poderes combatentes comprovou que a esquadra brasileira era a mais fraca. A análise do *ethos* da *Royal Navy* verificou como a disputa e o conflito entre os cavalheiros e os *tarraulins* resultou na fusão das habilidades militares e náuticas. Cochrane fizera seu nome como um dos maiores comandantes de fragata da história, com ataques ousados e corajosos, que se repetiram no comando da Marinha Chilena. No comando da esquadra brasileira, o Combate Naval da Bahia e o bloqueio naval de Salvador contribuíram para quebrar o ânimo dos portugueses contrários à independência. Através de indícios constantes nos artigos e na documentação, percebeu-se a influência das tradições, valores e costumes da *Royal Navy* sobre a marinha brasileira, como a preocupação com as regras da guerra, os costumes com relação ao tratamento dos prisioneiros, a idade para o recrutamento, a sugestão da utilização das leis e regulamentos britânicos e o respeito a tradição e a lei referente ao apresamento dos navios mercantes inimigos. Acreditamos que a hipótese apresentada na introdução foi validada, pois as experiências prévias e o *ethos* dos oficiais britânicos contratados, principalmente Lorde Cochrane, contribuíram para que a Marinha do Brasil adotasse concepções estratégicas normalmente utilizadas pelo contendor mais forte.

Palavras-chave: História Militar; Independência do Brasil; Marinha do Brasil; Estratégia Naval; *Ethos*; Almirante Lorde Thomas Cochrane.

ABSTRACT

This dissertation centers the strategic naval concepts adopted by the Brazilian Navy (MB) against the Portuguese fleet at Bahia, in 1823. The purpose of this dissertation is to verify why Admiral Thomas Cochrane adopted strategic concepts of sea control, which led to the expulsion of the Portuguese from Bahia, while being the weaker contender. The hypothesis adopted was that the previous experiences and *ethos* of the contracted British officers, mainly Lord Thomas Cochrane, contributed to the Brazilian Navy adopting strategic concepts normally adopted by the strongest contender. This dissertation is contextualized in the field of Strategic Studies through the analysis of a historical case, the Brazilian Navy's campaign in the Brazilian War of Independence, under the perspective of Naval Strategy. The analysis will converse with Political History, mainly Military History. The bibliography on this period does not probe the reasons behind the use of the concepts of decisive battle and blockade by Cochrane. This research focuses on the analysis of the discrepancy between the naval concepts adopted by Cochrane in Bahia and the theoretical systematization about the conduct of naval war (Corbett, 2021). In order to understand *ethos*, its formation and its consequences to the research object, the work of Norbert Elias (2007) on the genesis of the naval profession was used. The research was qualitative, and descriptive-explicative in relation to its specific objectives. The historical case of the Brazilian fleet's conduct in Bahia is used to exemplify how a weaker force sought the battle and executed the blockade. In the analysis of articles and documents from the Cochrane Archive, the evidentiary paradigm (Ginzburg, 1989) was used in order to identify traces of the British naval officers' *ethos* through vestiges, signs and clues. The comparison of the fighting powers proved that the Brazilian fleet was weaker. The analysis of the Royal Navy's *ethos* verified how the dispute and conflict between the gentlemen and the tarpaulins resulted in the fusion between military and naval skills. Cochrane made his name as one of the greatest frigate commanders in history, with bold and daring attacks, which repeated themselves in command of the Chilean Navy. With the Brazilian fleet, the Bahia Naval Combat and the Salvador naval blockade contributed to breaking the spirit of the Portuguese contrary to independence. Through constant evidences in the articles and documents, it was noticeable the influence of the Royal Navy on the Brazilian navy, such as the concern for the rules of war, the costumes surrounding the treatment of prisoners, the age of recruitment, the suggestion of utilizing British laws and regulations and the respect for tradition and law referring to the apprehension of enemy merchant ships. We believe the hypothesis presented in the introduction was validated, as the previous experiences and the *ethos* of the contracted British officers, mainly Lord Thomas Cochrane, contributed to the adoption by the Brazilian Navy of strategic concepts normally adopted by the strongest contender.

Keywords: *Military History; Independence of Brazil; Brazilian Navy; Naval Strategy; Ethos; Admiral Lord Thomas Cochrane.*

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	- Dualidade Força e Posição de Acordo com o Almirante Caminha....	27
Figura 2	- Dualidade Força e Posição de Acordo com o Almirante Flores.....	29
Figura 3	- Pessoal da <i>Royal Navy</i> , 1789-1816.....	88
Figura 4	- Circulação Média de Superfície no Oceano Global.....	102
Figura 5	- Circulação Média de Superfície no Oceano Atlântico Sul.....	103
Figura 6	- Correntes nas Camadas Superiores do Atlântico Sul.....	103
Figura 7	- Sistema Global de Ventos de Superfície, em Julho.....	104
Figura 8	- Morro de São Paulo, visto de Nordeste (NE).....	105
Figura 9	- Morro de São Paulo, visto de Este (E).....	105
Figura 10	- Condições Favoráveis da Sociedade à Inglaterra como Potência Marítima.....	115
Figura 11	- O Brigue <i>Speedy</i> capturando a Fragata <i>Gamo</i>	127
Figura 12	- A Fragata <i>Pallas</i> perseguindo e destruindo 3 corvetas francesas no Garonne.....	137
Figura 13	- Posição das Forças Combatentes em Basque Roads.....	146
Figura 14	- Tomada de Valdivia.....	164
Figura 15	- Batalha de Trafalgar.....	179
Figura 16	- Provável Área do Combate.....	189
Figura 17	- Efeito do Vento sobre o Tiro de Bordada.....	190
Figura 18	- Cinemática do Combate Naval da Bahia.....	192
Figura 19	- Caricatura de Lorde Thomas Cochrane.....	220
Figura 20	- Manobras da Escola Formalista.....	288
Figura 21	- Manobras da Escola Meleísta.....	289
Figura 22	- Potencial de Fogo ao se Romper a Linha Inimiga.....	290
Figura 23	- Corte do “T”.....	290

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	- Poder, Objetivo e Estratégia Nacional, Militar, Marítima e Naval.....	22
Quadro 2	- Concepções Estratégicas Navais Clássicas por Autor.....	32
Quadro 3	- Operações Navais Típicas de Corbett.....	61
Quadro 4	- Componentes da Divisão do Almirante Maximiliano.....	76
Quadro 5	- Hierárquico da Marinha do Brasil no Primeiro Reinado.....	82
Quadro 6	- Núcleo da Armada Nacional e Imperial Brasileira no Rio de Janeiro.	94
Quadro 7	- Esquadra Portuguesa na Bahia (1823).....	97
Quadro 8	- Forças em Oposição: Poder Combatente.....	98
Quadro 9	- Cavalheiros e <i>Tarpaulins</i> na <i>Royal Navy</i>	112
Quadro 10	- Thomas Doughty e Francis Drake.....	112
Quadro 11	- Diário da Armada da Independência em abril 1823.....	184
Quadro 12	- Forças em Oposição: Poder Combatente em 4 de maio de 1823....	188
Quadro 13	- Diário da Armada: Bloqueio da Bahia em maio 1823.....	200
Quadro 14	- Diário de Jackson: Ações da Esquadra em maio 1823.....	200
Quadro 15	- Diário de Jackson: Ações da Esquadra em junho 1823.....	202
Quadro 16	- Diário da Armada: Bloqueio da Bahia em junho 1823.....	203
Quadro 17	- Diário de Jackson: Ações da Esquadra em julho 1823.....	206
Quadro 18	- Costumes Navais nos Artigos sobre a Independência do Brasil.....	208
Quadro 19	- Características do Cavalheiro Militar e do Artesão Experiente nos Artigos.....	212
Quadro 20	- Alcinhas de Lorde Cochrane nos Artigos.....	214
Quadro 21	- Costumes Navais na Documentação sobre a Independência do Brasil.....	215
Quadro 22	- Características do Cavalheiro Militar e do Artesão Experiente na Documentação.....	217
Quadro 23	- Alcinhas de Lorde Cochrane na Documentação.....	220

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	- Consulta de Adesão de Oficiais da Marinha à Causa do Brasil.....	83
Tabela 2	- Adesão de Oficiais da Marinha à Causa do Brasil por Nível Hierárquico.....	83
Tabela 3	- Despesas Militares e Despesas Totais no Primeiro Reinado.....	93
Tabela 4	- Forças em Oposição: Quantidade de Navios.....	98
Tabela 5	- Comparação dos Poderes Combatentes em 4 de maio de 1823.....	187

LISTA DE AREVIATURAS E SIGLAS

1T	Primeiro Tenente
2T	Segundo Tenente
AGU	Advocacia-Geral da União
BJS	<i>British Journal of Sociology</i>
CF	Capitão de Fragata
CMG	Capitão de Mar e Guerra
CR	Caderneta-Registro
CT	Capitão Tenente
DPHDM	Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha
E	Este (Leste)
EBERI	Encontro Brasileiro de Estudos Estratégicos e Relações Internacionais
EGN	Escola de Guerra Naval
ENABED	Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos de Defesa
EUA	Estados Unidos da América
GM	Guarda-Marinha
GTI	Grupo de Trabalho Interministerial
H.M.S.	<i>Her/His Majesty's Ship</i>
MB	Marinha do Brasil
NE	Nordeste
NRS	<i>Navy Records Society</i>
RMB	Revista Marítima Brasileira
RNC	<i>Royal Naval College</i>
U.S.S.	<i>United States Ship</i>
UCD	<i>University College Dublin</i>

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	15
1	NOÇÕES DE ESTRATÉGIA NAVAL	22
1.1	Objetivos Estratégicos Navais	24
1.1.1	Força Organizada	25
1.1.2	Posição Estratégica	27
1.1.3	Comunicações Marítimas	29
1.1.4	Dependências	31
1.2	Concepções Estratégicas Navais Clássicas	31
1.2.1	Batalha Decisiva	33
1.2.2	Bloqueio	35
1.2.3	Esquadra em Potência	36
1.2.4	Desgaste	37
1.2.5	Guerra de Corso	38
1.2.6	A Adoção das Concepções Estratégicas Navais Clássicas	39
1.3	O “Modo Britânico” de Fazer a Guerra	40
1.3.1	Julian Stafford Corbett e o “Modo Britânico”	41
1.3.2	<i>Some Principles of Maritime Strategy</i>	47
1.3.3	A Condução da Guerra Naval	57
1.3.4	A Conquista do Controle do Mar	62
1.3.5	A Disputa do Controle do Mar	65
1.4	A Estratégia Naval e a Teoria Corbettiana	69
2	A ORGANIZAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL	72
2.1	Contextualização Histórica	72
2.2	Por que uma Marinha de Guerra?	74
2.3	Organização da Marinha do Brasil	81
2.3.1	Organização do Pessoal da Esquadra	81
2.3.2	Organização dos Meios da Esquadra	90
2.4	Comparação dos Poderes Combatentes	96
2.5	Contextualização Espacial	101
2.6	A Marinha Imperial Antes de Cochrane	106

3	O ALMIRANTE LORDE THOMAS COCHRANE	109
3.1	O <i>ethos</i> dos Oficiais Britânicos e a gênese da profissão naval	109
3.2	A formação naval de Lorde Thomas Cochrane	119
3.3	As experiências de comando e combate nas Guerras da Revolução e do Império	123
3.3.1	H.M.S. <i>Speedy</i>	124
3.3.2	H.M.S. <i>Pallas</i>	131
3.3.3	H.M.S. <i>Imperieuse</i>	140
3.4	As experiências de comando e combate na Marinha Chilena	154
3.5	A Carreira de Lorde Cochrane até a sua Contratação pelo Império .	173
4	A ESTRATÉGIA NAVAL E O <i>ETHOS</i> NA ATUAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL NA GUERRA DE INDEPENDÊNCIA NA BAHIA	177
4.1	Noções Básicas sobre o Combate Naval na Época da Marinha à Vela	177
4.2	O comando da Esquadra Brasileira na Bahia em 1823	180
4.2.1	O combate de 4 de maio de 1823	186
4.2.2	O bloqueio da Bahia	198
4.3	Indícios do <i>ethos</i> dos Oficiais Britânicos em Artigos e na Documentação de Lorde Cochrane no Comando da Esquadra Brasileira	208
4.4	Sugestões para o Adiantamento da Marinha Imperial	221
4.5	Em Defesa da Honra e dos Serviços Prestados	226
4.6	As Experiências Prévias e o <i>Ethos</i>: Lorde Cochrane e a Aplicação das Concepções Estratégicas Navais na Guerra da Independência na Bahia	236
	CONCLUSÃO	241
	REFERÊNCIAS	249
	GLOSSÁRIO	272
	ANEXO A – MANOBRAS DAS ESCOLAS FORMALISTA E MELEÍSTA	287

INTRODUÇÃO

A proclamação da Independência do Brasil ocorreu em 7 de setembro de 1822, mas, diferente do senso comum, este não foi o final de um processo, e, tão pouco, foi um processo pacífico. Em diversas províncias, existiam elementos fieis às Cortes de Lisboa, controlando as tropas e o governo das armas. Na Bahia, além disso, estava estacionada uma esquadra portuguesa. A situação era de incerteza e não estava claro se D. Pedro conseguiria o reconhecimento e a manutenção territorial do Brasil. Esta dissertação tratará das concepções estratégicas adotadas pela Marinha do Brasil (MB) contra esta esquadra portuguesa na Bahia.

Na Guerra de Independência do Brasil (1822-1824), a Marinha Imperial brasileira desempenhou um papel importante, principalmente no ano de 1823. Ela buscou o combate¹ com a esquadra portuguesa e impediu a chegada de mantimentos, pelo mar, à Baía de Todos os Santos. Após a retirada portuguesa, deu caça aos navios desgarrados. Com essas ações, a Marinha brasileira mostrou uma agressividade que contribuiu para acabar com as intenções, da metrópole, em enviar reforços, ou em tentar recuperar a antiga colônia.

De acordo com a terminologia da Estratégia Naval, a Marinha buscou a batalha contra a força organizada portuguesa (Combate de 4 de maio de 1823); bloqueou a posição estratégica de Salvador; e fez guerra de corso contra seus navios mercantes, cortando suas linhas de comunicações marítimas.

No início do século XX, o historiador e estrategista naval inglês Julian Stafford Corbett (1854-1922), britânico como Lorde Thomas Cochrane (1775-1860), sistematizou estas concepções estratégicas navais, analisando, principalmente, o período das Guerras Napoleônicas (1803-1815). Ele as distribuiu nas operações navais típicas de conquista, disputa e exercício do controle do mar. A conquista do controle, foco desta dissertação, englobou a batalha decisiva e o bloqueio. Esta operação era executada, normalmente, pelo contendor mais forte, aquele que detinha condições de dar batalha e bloquear os adversários, visando conquistar o controle do mar (Corbett, 2021).

¹ Ver glossário. Quando não constar de uma nota de rodapé explicativa, termos de marinha ou militares encontram-se no glossário.

Lorde Cochrane, portanto, adotou concepções estratégicas como se possuísse a força mais forte, quando na realidade era a mais fraca, como será apresentado.

Uma das justificativas para esta pesquisa foi poder trabalhar e divulgar noções teóricas de estratégia naval, como os objetivos estratégicos navais, as concepções estratégicas navais e as operações navais típicas de conquista, disputa e exercício do controle do mar, segundo Corbett. Assim como explorar o *ethos* dos oficiais da *Royal Navy* imediatamente antes do período que ficaria conhecido como a *Pax Britannica*.

Com relação à MB, poder apresentar uma revisão histórica da organização e da contribuição da Marinha para a independência brasileira e a consolidação do território nacional. Além de demonstrar, a partir da análise de um caso histórico nacional, como um partido mais fraco, mas com determinação e vontade, pode executar concepções de um partido mais forte e obter, mesmo em condições desfavoráveis, a vitória.

Existe uma grande quantidade de fontes primárias e secundárias sobre a criação e a atuação da MB na Guerra da Independência. A maioria destas foi de fácil acesso na cidade do Rio de Janeiro, em locais como o Arquivo e a Biblioteca da Marinha.

A maioria das obras sobre as ações de Cochrane, na Bahia, em 1823, são descritivas dos eventos ocorridos na ocasião. Entre elas é referencial a obra do Almirante João do Prado Maia (1897-1989), “A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império” (1965).

Com relação a organização e administração da Marinha Imperial Brasileira se destaca a obra do Almirante Herick Marques Caminha (1919-1999), “Organização e administração do Ministério da Marinha no Império” (1986). Uma parte dela foi adaptada na coleção História Naval Brasileira, terceiro volume, tomo I, em 2002.

Dois outros capítulos deste volume, foram de autoria do historiador britânico Brian Vale, “A criação da Marinha Imperial” (2002b) e “A Ação da Marinha nas Guerras da Independência” (2002a). O autor ainda possui diversos artigos e livros publicados no Brasil e no exterior sobre os marinheiros ingleses na nossa independência. No seu artigo “Estratégia, Poder Marítimo e a criação da Marinha do Brasil 1822-23” (1971), apesar de considerar na sua introdução que o domínio do mar seria um elemento vital na nossa Guerra de Independência, ele não se aprofunda na questão limitando-se a tratar da organização da Marinha.

O Almirante Fernando Manoel Fontes Diégues (1939-2017) possui alguns artigos na Revista Marítima Brasileira (RMB) sobre a estratégia naval da Independência, mas não se aprofunda na condução da estratégia naval, tratando a estratégia no nível da coerção e da dissuasão. Ele também discute as possibilidades levantadas à época sobre interdição, bloqueio e guerra de corso, mas não trata da batalha de 4 de maio de 1823. No livro “A Revolução Brasileira: o projeto político e a estratégia da independência” (2004), sua análise permanece no nível político-estratégico, não trabalhando com a condução da estratégia naval.

O Capitão de Mar e Guerra (CMG) da Marinha Portuguesa e historiador naval José António Rodrigues Pereira, no seu livro “Grandes Batalhas Navais Portuguesas: Os combates que marcaram a História de Portugal” (2009), tem um capítulo dedicado ao que ele denominou de ‘Combate Naval da Baía (1823)’, mas que apenas descreve a batalha. Na obra organizada em conjunto com a MB, “Da Armada Real para a Marinha Imperial: As unidades e organismos que ficaram no Brasil e as que voltaram para Portugal” (2018), o Comandante Rodrigues Pereira, por Portugal, e o Comandante Pierre Paulo da Cunha Castro, pela MB, tratam da renovação da Armada Real portuguesa e da formação da marinha imperial brasileira, do final do século XVIII ao reconhecimento da nossa independência, mas sem entrar em aspectos da estratégia naval.

Em 1995, o Almirante Arlindo Vianna Filho publicou sua obra “Estratégia Naval Brasileira: Abordagem à História da evolução dos conceitos estratégicos navais brasileiros”, importante por, em uma nota de rodapé, definir o que e quais seriam as concepções estratégicas navais e definir conceitos estratégicos navais. Entretanto, sua análise da “Consolidação da Independência”, em apenas três páginas, apesar de citar o emprego da batalha decisiva, do bloqueio e do corso, não se aprofunda no porquê de seu emprego. Percebe-se, então, uma lacuna nos estudos sobre as concepções estratégicas navais adotadas naquela oportunidade.

Com relação a personalidade do Almirante Lorde Thomas Cochrane duas biografias de autores brasileiros analisam o ser humano e o profissional. A primeira do Almirante e historiador naval Helio Leoncio Martins (1915-2016), “Almirante Lorde Cochrane: Uma figura polêmica” (1997), com apenas 134 páginas, pontua todos os eventos mais importantes de sua longa vida. A segunda de autoria de George Ermakoff, “Lorde Thomas Cochrane: Um guerreiro escocês a serviço da

Independência do Brasil” (2021), com 672 páginas, se aprofunda na vida de Cochrane e tenta reabilitá-lo para a Marinha e a História do Brasil.

Em inglês a biografia mais indicada é de Donald Thomas, “*Cochrane: Britannia’s Sea Wolf*” (1999), com 373 páginas, que o descreve como um comandante ousado e arrojado a quem Napoleão Bonaparte (1769-1821) apelidou de 'o Lobo do Mar', assim como os peruanos que o apelidaram de ‘*The Devil’s Admiral*’.

Além das fontes citadas acima pode-se destacar o relato escrito pelo próprio Lorde Cochrane, “Narrativa de serviços prestados no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa”, de 1859, dando-se o devido desconto, pois visava angariar simpatia quanto às compensações financeiras que ele acreditava que o Brasil lhe devia e foi escrito muito tempo depois da sua ação na Bahia.

Inicialmente, percebe-se uma lacuna em porque Cochrane adotou posturas de um contendor mais forte, sistematizadas, posteriormente, por Corbett, como operações de conquista do controle do mar, ou seja, a batalha decisiva e o bloqueio. Isso não é explorado pela bibliografia do período.

No Arquivo Cochrane da MB foram pesquisados documentos originais no sentido de se verificar indícios do *ethos* dos oficiais britânicos das Guerras Napoleônicas presentes na personalidade e nas ações do Almirante Lorde Thomas Cochrane.

Esta dissertação está inserida no campo dos Estudos Estratégicos através da análise de um caso histórico, a atuação da Marinha Imperial na Guerra da Independência do Brasil na Bahia, em 1823, sob a perspectiva da Estratégia Naval. A análise dialogará com a História Política, principalmente, com a História Militar.

A pesquisa gira em torno da análise da discrepância entre as concepções navais adotadas por Cochrane na Bahia, e a sistematização teórica elaborada por aquele entendido como o principal formulador da área, Sir Julian S. Corbett.

Ele era filho de um arquiteto rico e formou-se em Direito em Cambridge, mas logo desistiu de exercer a profissão. Dedicou-se à literatura e a obras de história naval inglesa. Foi membro da *Navy Records Society* (NRS) e professor do *Royal Naval College* (RNC) (Lambert, 2021).

Segundo Proença Júnior, Eugênio Diniz e Ghelfi Raza (1999) “[...] sendo um civil ensinando militares, e um especialista em assuntos militares escrevendo para o público em geral, Corbett foi levado a ponderar as restrições políticas que moldavam a estratégia e a especificidade militar dos meios navais” (p. 107). Ele foi um dos

primeiros a tentar adaptar a teoria de Carl Phillip Gottlieb von Clausewitz (1780-1831) à guerra no mar.

Entre suas obras mais conhecidas, destaca-se “*Drake and the Tudor Navy*” (1898), o “*Green Pamphlet*” (1906), documento reservado da Marinha com definições e termos de estratégia, e, finalmente, o seu livro mais importante para a estratégia naval: “*Some Principles of Maritime Strategy*”, de 1911 (Proença Júnior; Diniz; Raza, 1999).

Para a compreensão do *ethos* dominante, sua formação e suas consequências no objeto da pesquisa, foi utilizada a obra “*The Genesis of the Naval Profession*” (2007) de Norbert Elias (1897-1990). Esse esforço permitirá identificar e explicar no objeto de pesquisa eventuais divergências entre o antecipado pelo pensamento estratégico dominante e o que aconteceu de fato na Bahia em 1823. Nesta parte da pesquisa o esforço será bibliográfico.

Norbert Elias foi um dos maiores sociólogos do século XX. Devido à sua religião judaica, teve que refugiar-se na Inglaterra após a chegada ao poder dos nazistas na Alemanha. Publicou o seu livro mais famoso “O Processo Civilizador” (1939), na Suíça, sem chamar muita atenção. Sobreviveu dando aulas e com a ajuda de amigos. Somente mais tarde conseguiria iniciar uma carreira universitária e ser reconhecido mundialmente (Elias, 2007).

De certo que a realidade não responde de forma excludente a um dos dois amparos indicados anteriormente. A combinação do apurado nas obras de Corbett e Elias forneceu uma possível explicação para o que ocorreu na Bahia, em 1823. Foi utilizada a técnica de síntese sobre o resultado do pesquisado sobre os dois autores.

Nos parágrafos acima foi indicado como foram construídos os recursos abstratos que julgamos necessário ao apoio investigativo do objeto. Orientado por essa abstração de base teórica, buscamos uma compreensão mais detalhada do objeto por meio de técnicas investigativas documentais e bibliográficas.

A pesquisa foi do tipo qualitativa. Com relação aos seus objetivos específicos, foi descritiva-explicativa e de acordo com os procedimentos técnicos, foi realizada uma pesquisa bibliográfica e documental. Outro procedimento técnico adotado foi o estudo de caso, visando a realização de um estudo profundo e exaustivo do objeto.

Na análise do arquivo foi utilizado o paradigma indiciário de Carlo Ginzburg, visando identificar traços do *ethos* dos oficiais de marinha britânicos a partir de vestígios, indícios e pistas.

Para os Doutores Everaldo Gomes Leandro e Cármen Lúcia Brancaglion Passos, no artigo “O paradigma indiciário para análise de narrativas” (2021), Ginzburg, “ao lidar com pistas e documentos de diferentes tipos [...] encontrou caminhos distintos para chegar sempre ao mesmo objetivo: entender o que as pistas significam e o que os documentos revelam” (p. 7).

A partir de questionamentos como: “[...] que contribuições o paradigma indiciário traz para a análise de narrativas, e que elementos considerar, à procura de indícios?” (Leandro; Passos, 2021, p. 3). Os autores sistematizaram os elementos do paradigma indiciário que podem ser levados em conta na análise de narrativas: fírasa, elementos imponderáveis, leitura cuidadosa, elementos imagéticos, elementos isomorfos, proximidade e distância, para uma visão insular e elementos estruturais.

Portanto, a pergunta respondida por esta pesquisa foi:

O que levou o Almirante Thomas Cochrane, comandante da esquadra brasileira, a adotar concepções estratégicas de conquista do controle do mar, que levaram à expulsão dos portugueses da Bahia, em 1823, sendo o contendor mais fraco?

O recorte temporal da pesquisa se iniciou com o retorno do Rei D. João VI a Portugal, em 26 de abril de 1821, e se encerrou com a expulsão dos portugueses da Bahia, em 2 de julho de 1823.

As hipóteses iniciais da pesquisa eram de que as experiências prévias e o *ethos* dos oficiais britânicos contratados, principalmente, Lorde Thomas Cochrane, contribuíram para que a MB adotasse concepções estratégicas normalmente utilizadas pelo contendor mais forte.

O objetivo desta dissertação foi analisar aspectos da estratégia naval e do *ethos*, bem como sua interação, na condução da Guerra da Independência na Bahia em 1823.

Para o atingimento deste objetivo a dissertação foi dividida em quatro capítulos. No capítulo um são apresentadas noções de estratégia naval. São descritos os objetivos estratégicos navais, as concepções estratégicas navais e as operações navais típicas de Corbett. Como fontes principais, foram utilizadas a obra do Almirante João Carlos Gonçalves Caminha (1923-2010), “Delineamentos da Estratégia” (1980) e a obra clássica de Corbett “*Some Principles of Maritime Strategy*” (2021).

Em seguida, no capítulo dois, foi apresentada uma contextualização histórica, descrita a organização da Marinha Imperial brasileira, do pessoal e dos meios navais.

São comparados os poderes combatentes das forças navais brasileira e portuguesa e apresenta uma contextualização espacial do local das operações na Bahia, de acordo com a História Militar. Como fontes, foram utilizadas, principalmente, a narrativa de Cochrane, e as obras de Maia (1965) e Vale (2022b).

No capítulo três, sobre o Almirante Lorde Thomas Cochrane, foram analisados o *ethos* da oficialidade britânica, a formação naval de Cochrane e suas experiências, no comando e combate, nas Guerras Napoleônicas e na América Latina (Chile e Peru). Com relação a Lorde Cochrane, as fontes principais foram duas biografias, “Lorde Thomas Cochrane” (2021), de George Ermakoff, e “*Cochrane: the story of britannia's sea Wolf*” (1999), de Donald Thomas.

No capítulo quatro foram analisadas a atuação da esquadra brasileira à luz da operação de conquista do controle do mar de Corbett e do *ethos* dos oficiais britânicos, utilizando-me como fonte, principalmente, as obras de Pereira (2009), Frei Paixão e Dores (1972), Cochrane (2003) e Maia (1965), além de artigos da RMB, dissertações e teses. Dos artigos da RMB e da documentação de Cochrane, obteve-se os indícios das experiências prévias e do *ethos* da *Royal Navy*. Como referências metodológicas foram utilizados o livro “Mitos, emblemas e sinais” (1989) de Carlo Ginzburg e o artigo “O paradigma indiciário para análise de narrativas” (2021) de Everaldo Leandro.

Por fim, foi realizada uma breve conclusão.

1 NOÇÕES DE ESTRATÉGIA NAVAL

Neste capítulo serão discutidas noções de estratégia naval, sua definição e a partir dela seus principais conceitos, como os objetivos e as concepções estratégicas navais e as operações navais típicas sistematizadas por Julian S. Corbett.

Inicialmente é importante destacar que, segundo o Vice-Almirante João Carlos Gonçalves Caminha (1980), as diversas conceituações de estratégia têm em comum o reconhecimento dela ser “[...] uma arte referente ao emprego do Poder na busca de objetivos” (p. 1).

Não é o propósito desta dissertação abordar conceitos de poder, portanto, serão apresentados, resumidamente, apenas os conceitos de poder nacional, militar e marítimo, para chegar-se à definição de poder naval, assim como, será aplicado o mesmo processo com relação as definições de estratégia nacional, militar e marítima, visando o entendimento do que seria a estratégia naval.

Antes da apresentação das definições no Quadro 1, é importante salientar que a definição atual de Poder Marítimo e Naval e suas respectivas estratégias tem origem no final do século XIX, com Alfred Thayer Mahan (1840-1914), contemporâneo de Corbett, que segundo Jon Sumida “[...] estabeleceu a fundação da moderna história naval e estratégia em seus livros sobre o poder marítimo” (*apud* Alves de Almeida, 2015, p. 85).

Quadro 1 – Poder, Objetivo e Estratégia Nacional, Militar, Marítima e Naval

	PODER	OBJETIVO	ESTRATÉGIA
NACIONAL	“É a capacidade que tem a Nação para alcançar e manter os Objetivos Nacionais, em conformidade com a Vontade Nacional [...]” (p. 212).	“São aqueles que a Nação busca alcançar, em decorrência da identificação de necessidades, interesses e aspirações [...]” (p. 186).	“Arte de preparar e de aplicar o Poder Nacional para alcançar e preservar os Objetivos Nacionais, de acordo com a orientação estabelecida pela Política Nacional” (p. 110).
MILITAR	“Expressão do Poder Nacional, constituída de meios predominantemente militares de que dispõe a nação para, sob a direção do Estado, promover pela dissuasão ou pela violência a conquista dos objetivos nacionais ou sua manutenção” (p. 212).	“Objetivos, constantes da Política Militar de Defesa, que orientam o preparo e o emprego das Forças Armadas para o atendimento das demandas da Defesa Nacional” (p. 186).	“Arte e a ciência de prever o emprego, preparar, orientar e aplicar o Poder Militar durante os conflitos, considerados os óbices existentes ou potenciais, visando à consecução ou manutenção dos objetivos fixados pelo nível político” (p. 110).

Quadro 1 – Poder, Objetivo e Estratégia Nacional, Militar, Marítima e Naval

	PODER	OBJETIVO	ESTRATÉGIA
MARÍTIMA/O	“Projeção do Poder Nacional, resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando a conquistar e manter os objetivos nacionais” (p. 211).	-	-
NAVAL	“Parte integrante do Poder Marítimo capacitada a atuar militarmente no mar, em águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente” (p. 212).	-	“Arte de prever o emprego de meios navais, visando à consecução ou manutenção de objetivos fixados pela política e orientar a aplicação de tais meios durante os conflitos. Nesse sentido, a estratégia naval representa uma linha mestra ordenada pela consecução dos objetivos estratégicos delineados nas concepções estratégicas navais” (p. 110-111).

Fonte: Brasil (2015).

Pelo Quadro 1 pode-se perceber que as definições de poder apresentam as capacidades, recursos ou meios que a nação possui para alcançar e manter os objetivos nacionais, militares, marítimos e navais, respectivamente.

A definição de poder naval do Glossário das Forças Armadas (2015) destaca-o como um dos componentes do poder marítimo², mas deveria, também, mostrá-lo como parte integrante do poder militar da nação, pois:

O Poder Naval é um dos componentes da expressão militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo, capaz de atuar no mar, nas águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, visando a contribuir para a conquista e a manutenção dos *Objetivos Nacionais* de Defesa [...] (Brasil, 2017, p.1.4-1.5).

² “Os elementos que constituem o Poder Marítimo são os componentes das expressões do Poder Nacional relacionados com a capacidade de utilização do mar e das águas interiores. Os seguintes elementos constituem o Poder Marítimo: o Poder Naval; a Marinha Mercante [...]; a infraestrutura marítima e hidroviária [...]; a indústria naval [...]; a indústria de pesca [...]” (Brasil, 2017, p. 1.1).

O Poder Naval é compreendido pelos “[...] meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais; as infraestruturas de apoio; e as estruturas de comando e controle, de logística e administrativa” (Brasil, 2017, p. 1.5).

O glossário não define os objetivos marítimos e navais e a estratégia marítima. A ausência de definições sobre o nível marítimo é uma falha a nível nacional³, pois diversos Estados dão a importância devida ao uso do mar. Por exemplo, Portugal aprovou em 2013 a Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020, e, recentemente a sua atualização para o período 2021-2030 (Portugal, 2021).

De acordo com o Glossário das Forças Armadas, a definição de estratégia é a “[...] arte de preparar e aplicar o poder para conquistar e preservar objetivos, superando óbices de toda ordem” (Brasil, 2015, p. 109). Poder-se-ia, portanto, adaptar esta definição para a de estratégia naval, que seria, então: a arte de preparar e aplicar o poder naval para conquistar e preservar objetivos navais, superando óbices de toda ordem.

Entretanto, o Glossário apresenta uma definição um pouco diferente para estratégia naval (ver Quadro 1). Será necessário, então, apresentar quais seriam os objetivos estratégicos navais e quais as concepções estratégicas navais que compõem a linha mestra que define a estratégia naval, o que será feito nos itens 1.1 e 1.2, a seguir.

1.1 Objetivos Estratégicos Navais

De acordo com o Glossário de Vocábulo e Expressões Básicas de Uso na Marinha, doravante denominado de Glossário da Marinha, objetivo é o “[...] elemento material específico em relação ao qual se desenvolve o esforço militar numa operação” (Brasil, 1981, p. 79).

Do mesmo glossário retirou-se a definição de objetivo estratégico: “[...] efeito desejado, a nível estratégico, que deve ser alcançado ou visado e que contribui para a consecução de um objetivo político ou de um objetivo estratégico de nível mais alto” (Brasil, 1981, p. 79).

³ Decreto nº 10.607, de 22 de janeiro de 2021, instituiu um Grupo de Trabalho Interministerial (GTI), sob a coordenação da Marinha do Brasil, composto por 14 Ministérios e pela Advocacia-Geral da União (AGU), para a atualização da Política Marítima Nacional de 1994 (Brasil, 2022).

Pela publicação⁴ *Noções de Estratégia Naval da Escola de Guerra Naval (EGN)*, são quatro os objetivos estratégicos navais: força organizada; posição estratégica; comunicações marítimas; e “Interferências”⁵ (Brasil, 2004).

Os três primeiros são considerados como objetivos naturais da estratégia naval. Quem concebe e aplica a estratégia naval é “[...] obrigado a conjugá-los, com o propósito, entre outros, de alcançar o controle do mar” (Brasil, 2004, p. 8). Qualquer outro objetivo consiste em uma “dependência” imposta ao condutor da estratégia naval (Brasil, 2004).

Em seguida serão apresentados os objetivos estratégicos navais.

1.1.1 Força Organizada⁶

Segundo o Glossário da Marinha força é a “[...] designação genérica dada ao conjunto de unidades integradas por navios, aeronaves, tropas ou pela combinação desses componentes. Dispõe de comando próprio e é estabelecida para fins administrativos e/ou operativos” (Brasil, 1981, p. 54).

No nível estratégico, “[...] a força corresponde a chamada ‘Força Organizada’, que recebe este nome por estar organizada para enfrentar a força correspondente do inimigo” (Brasil, 2004, p. 8).

É um princípio simples, mas que, por isso mesmo, permanece imutável no tempo. Mudam-se os meios, as armas, as formaturas, os procedimentos, mas o princípio permanece válido. Nas palavras de Mahan (1935):

A estratégia naval está baseada sobre verdades fundamentais [...] chamadas [...] princípios [...] invariáveis. Entretanto isso não significa de nenhuma maneira, que novos estudos e novas formulações e experiências bélicas não projetem mais luz sobre estes princípios, e que não podem introduzir novos métodos na aplicação dos mesmos. Isso significa progresso, tanto na prática da estratégia naval, como na exposição de suas leis e princípios, a qual chamamos de teoria⁷ (p. 4, tradução nossa).

⁴ LS-III-0401A. *Noções de Estratégia Naval*. Leitura selecionada sobre Estratégia Naval baseada, principalmente, em material didático da Marinha do Chile, traduzido e adaptado pelos Oficiais do Setor de Estratégia da EGN.

⁵ Na tradução realizada pela EGN da obra do CMG sueco Lars Wedin, “Estratégias Marítimas no século XXI: A contribuição do Almirante Castex”, foi estabelecido que a melhor tradução para o termo em português seria “dependências” e não mais “interferências”, como era utilizado anteriormente. Portanto, a partir deste momento será utilizado o termo “dependência”.

⁶ De acordo com Coutau-Bégarie (2010) o termo foi criado por Castex: “O confronto de esquadras foi rebatizado de guerra entre forças organizadas, pelo Almirante Castex” (p. 458).

⁷ “La estrategia naval está basada sobre verdades fundamentales [...] llamadas [...] principios [...] invariables. pero ello no significa de ninguna manera, que nuevos estudios y nuevas formulaciones o

Do século XVII ao século XIX, a Força Organizada era composta pelos navios de linha, geralmente navios com dois ou mais conveses de canhões e com mais de 64 canhões no total, que tinham condições de formar na linha de batalha, por ocasião dos combates (Proença Júnior; Diniz; Raza, 1999).

A linha de batalha surgiu primeiramente durante a Primeira Guerra Anglo-Holandesa (1652-1654), “[...] onde os navios de linha passaram a compor a linha de batalha em coluna, com um navio atrás do outro” (Alves de Almeida, 2014c, p. 86). O canhão era “[...] a arma principal e decisiva, e a linha de batalha (formatura em coluna) se constituía na formação mais eficaz para o combate, pela sinergia de concentrar o poder de fogo sobre o inimigo” (Brasil, 2004, p. 9).

Para Mahan, a garantia de um grande poder marítimo era a posse de “[...] uma grande força naval, cujo propósito era proteger a capacidade de uma nação em usar o mar” (Proença Júnior; Diniz; Raza, 1999, p. 103).

Com relação à constituição da esquadra de combate, Mahan era categórico “[...] os encouraçados⁸ – os navios de batalha por excelência, os navios de linha – eram tudo o que importava, no limite, a uma marinha” (Proença Júnior; Diniz; Raza, 1999, p. 103).

Só se deveria investir nos demais navios constituintes das marinhas, os cruzadores e a flotilha “[...] enquanto não concorressem com a aquisição e aprestamento do maior número possível de grandes navios de linha voltados [...] para o combate contra outros navios de linha [...]” (Proença Júnior; Diniz; Raza, 1999, p. 104).

Já Julian S. Corbett defendia que “[...] uma esquadra é bem mais do que aqueles navios que integravam a linha de batalha, pois os diferentes papéis que uma marinha pode vir a desempenhar numa guerra exigiam navios capazes de atender de forma adequada a estas demandas” (Proença Júnior; Diniz; Raza, 1999, p. 118).

Por exemplo, “[...] a proteção, comunicação e informação da esquadra de combate [...] dependia de uma quantidade de navios – a flotilha e os navios de guerra

experiencias bélicas no proyecten más luz sobre estos principios, y que no pueden introducirse nuevos métodos en la aplicación de los mismos. Ello significará progreso, tanto en la práctica de la estrategia naval, como en la exposición de sus leyes y principios, a lo cual llamamos teoría”.

⁸ Na segunda metade do século XIX os navios de linha de madeira foram sendo substituídos pelos encouraçados, inicialmente de madeira reforçada com chapas de ferro, de ferro e, finalmente, de aço e com couraças cada vez de maior calibre. Mas o surgimento dos grandes encouraçados não mudaram a postura tática da linha de batalha, que permaneceu até a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) (Alves de Almeida, 2014c).

capazes de dar conta da flotilha inimiga, materializados nos cruzadores da época [...]” (Proença Júnior; Diniz; Raza, p. 118).

Atualmente, as “Forças Organizadas, hoje integradas por unidades de superfície, submarinas e aéreas, podem variar os procedimentos para o combate, mas perdura através dos tempos a necessidade de controlar o mar, para usá-lo em proveito próprio e negar seu uso ao inimigo” (Brasil, 2004, p. 9).

Este princípio ainda permanece válido. Era válido para o tempo dos navios de linha, dos grandes encouraçados, dos porta-aviões, assim como para as armas e unidades mais modernas do Poder Naval. “As inovações, apenas, influem e alteram os procedimentos estratégicos adotados para seu emprego” (Brasil, 2004, p. 9).

1.1.2 Posição Estratégica

Na guerra naval, o fator geográfico fundamental é a posição estratégica: “[...] uma área geográfica cuja localização e conformação permite que a força naval que nela se apoia possa se projetar sobre os objetivos estratégicos que se podem conquistar ou preservar mediante o emprego do Poder Naval” (Brasil, 2004, p. 10).

Pode-se perceber uma dualidade entre a força e a posição (Brasil, 2004). Segundo o Almirante Wolfgang Wegener (1875-1956): “Com a posição estratégica somente não é possível ganhar uma guerra, certamente que não, mas tampouco unicamente com a esquadra. As duas [...] se complementam” (Brasil, 2004, p. 10).

A posição, por si só, “[...] carece de influência efetiva. A força que dela se vale lhe outorga valor estratégico” (Brasil, 2004, p. 11). O Almirante Caminha fez uma interessante analogia com a física, considerando que, se a Força Naval é o vetor, “[...] as posições estratégicas sob controle constituem o ponto de apoio desse vetor” (Figura 1) (Caminha, 1980, p. 424).

Figura 1 – Dualidade Força e Posição de Acordo com o Almirante Caminha



Fonte: Caminha (1980).

Os principais requisitos a serem atendidos por uma posição são no nível estratégico, a sua localização; no nível tático, sua capacidade de autodefesa; e para logística, sua capacidade de apoio (Brasil, 2004).

A localização é o requisito básico de uma posição estratégica, dando valor real à posição, permitindo a permanência da força na área de operações. “Diz respeito à sua situação em relação aos objetivos estratégicos. Os demais, ainda que importantes, são, apenas, complementares” (Brasil, 2004, p. 12).

Estrategicamente, “[...] uma boa posição, ou um conjunto de posições, concede flexibilidade à manobra estratégica” (Brasil, 2004, p. 11).

Portanto, de acordo com Mahan (1935), em “[...] um teatro qualquer de uma guerra real ou possível [...] é essencial, antes de tudo, determinar que posição, ou cadeia de posições, influem, por suas inerentes vantagens naturais, sobre o domínio de maior parte do teatro”⁹ (p. 29, tradução nossa).

A capacidade de autodefesa é o requisito tático a ser atendido para a escolha de uma posição, pois ela não deve se tornar um encargo para a força organizada que nela se apoia, facilitando à força “[...] manter-se na posição sem desgastar os equipamentos, máquinas e armamento de suas unidades” (Brasil, 2004, p. 12).

De acordo com Domício Proença Júnior, Eugênio Diniz e Ghelfi Raza (1999), a questão das bases navais foi utilizada por Corbett para criticar a máxima mahania de ‘nunca divida a esquadra’, pois caso o inimigo tivesse condições de dispersar sua esquadra por mais de uma base ou posição estratégica, tornaria tal máxima inexecutável, pois

[...] só um inimigo tolo sairia da proteção de suas bases fortificadas com uns poucos esquadrões para enfrentar a esquadra inimiga concentrada. Por outro lado, a concentração da esquadra contra uma única base, além de não produzir o resultado pretendido, ainda liberava os esquadrões inimigos de outras bases para perturbarem o comércio, ameaçarem os portos amigos e mesmo, no limite, invadirem o território nacional (p. 114).

Para a logística, uma posição estratégica pode ser um simples fundeadouro até uma base naval, sendo que, quanto maior a capacidade de apoio, maior importância terá a posição, pois a “[...] capacidade de apoio logístico tem efeito direto no aumento

⁹ “[...] un teatro cualquiera de una guerra real o posible [...] es esencial, ante todo, determinar qué posición, o cadena de posiciones, influyen, por sus inherentes ventajas naturales, sobre el dominio de la mayor parte de ese teatro”.

da permanência da força na área de operações. A existência de facilidades logísticas valoriza a posição” (Brasil, 2004, p. 12).

Para o Almirante Mário César Flores (1931-2019) a analogia agora poderia ser realizada com a matemática: “Poder Naval = Forças Navais X Bases de Apoio. Quanto maiores e melhor balanceadas forem as forças, e melhor posicionadas e preparadas forem as bases, tanto maior será o Poder Naval. Mas se um dos fatores for deficiente, o resultado estará forçosamente prejudicado” (Figura 2) (Flores, 1975, p. 11-12).

Figura 2 – Dualidade Força e Posição de Acordo com o Almirante Flores¹⁰

PODER NAVAL = FORÇAS NAVAIS X BASES DE APOIO

Fonte: Flores (1975).

Finalmente deve-se determinar a influência da posição estratégica frente aos objetivos estratégicos navais:

- Força Organizada: Uma boa posição estratégica pode simplificar o ataque contra a força organizada inimiga (Brasil, 2004).

- Posição Estratégica: “Quando não se dispõe de uma posição estratégica ou esta é muito deficiente, gera-se o dilema estratégico de conquistá-la ou melhorá-la” (Brasil, 2004, p. 12).

- Comunicações Marítimas: “Quando a posição estratégica afeta as linhas de comunicações marítimas vitais dos beligerantes, sua influência pode ser decisiva para um conflito de caráter marítimo” (Brasil, 2004, p. 10). A posição ideal facilita o ataque às comunicações do inimigo e, simultaneamente, a protege as linhas de nosso interesse (Brasil, 2004).

1.1.3 Comunicações Marítimas

É necessário, apesar de óbvio, alertar para o fato de que “[...] as comunicações marítimas não são vias físicas, somente se materializando quando existem navios de transporte navegando com suas cargas” (Brasil, 2004, p. 13).

¹⁰ “A fórmula pretende enfatizar os dois fatores assinalados, omitindo a influência de outros menos concretos, como o preparo e a motivação do homem e a qualidade da liderança” (Flores, 1975, p. 11).

Elas são “[...] cortadas quando são destruídos ou capturados os navios e seu carregamento, ou se impede o trânsito em alguma área, com a ameaça da destruição ou da captura [...]”; e são “[...] protegidas quando se defendem navios de carga específica” (Brasil, 2004, p. 13).

Para Mahan, a melhor maneira de proteger o comércio marítimo era obter o comando do mar, ou seja, “[...] a neutralização definitiva de forças que pudessem interferir ou ameaçar o seu comércio” (Proença Júnior; Diniz; Raza, 1999, p. 103).

Somente após a destruição da esquadra inimiga estaria assegurado o comando do mar. A marinha vencedora, então, não precisaria se preocupar com a defesa de seu comércio marítimo e teria liberdade de ação para cortar as linhas de comunicações marítimas do inimigo (Proença Júnior; Diniz; Raza, 1999).

Segundo Corbett, o comando no mar “[...] é circunstancial, traduzindo-se antes na capacidade de utilizá-lo, e não no domínio sobre ele [...] Corbett admite várias gradações do comando do mar, que pode ser geral ou local, temporário ou permanente” (Proença Júnior; Diniz; Raza, 1999, p. 109).

O meio para impor o controle das comunicações marítimas “[...] é, em último recurso, a captura ou destruição de propriedade marítima. Tal captura ou destruição é a penalidade que impomos ao nosso inimigo por tentar usar as comunicações das quais ele não detém o controle” (Corbett, 2021, p. 91).

“Geralmente as comunicações marítimas polarizam a estratégia naval e seu controle, em incontáveis oportunidades, corresponde ao móbil principal que a anima” (Brasil, 2004, p. 13).

Obviamente, cada Estado atribui importância às linhas de comunicações marítimas, de acordo com seu grau de dependência:

Se para um Estado são vitais em épocas normais, seu controle se converte em uma necessidade imperiosa em tempos de conflito [...] A importância econômica e militar, para ambos os beligerantes, determinará o esforço a ser realizado para manter as próprias comunicações marítimas e interromper as do adversário (Brasil, 2004, p. 13).

A geografia influi com o incremento do tráfego em certas áreas. “Para a guerra no mar, faz-se necessário determinar, com precisão, estas áreas, denominadas áreas focais, nas quais irão se concentrar as operações de ataque e defesa das linhas de comunicação marítimas” (Brasil, 2004, p. 14). Como exemplo, pode-se citar o Canal

da Mancha, Canal de Suez, Estreito de Gibraltar, Estreito de Drake, Canal do Panamá e Estreito de Malaca.

1.1.4 Dependências

As dependências “[...] são as ações e reações de guerra naval, executadas para atender a necessidades do nível político de condução da guerra ou das outras forças armadas” (Brasil, 2004, p. 14).

O cumprimento destas dependências pode interferir na busca dos objetivos estratégicos navais, desviando a estratégia naval de seu propósito. A liberdade de ação do condutor da guerra no mar fica assim “[...] limitada por múltiplas exigências políticas, estratégicas, econômicas, jurídicas e morais” (Brasil, 2004, p. 14).

Por exemplo, pode-se citar a necessidade de apoiar um aliado; cumprimento de tratados e cuidado com os neutros; pressão da opinião pública; apoio de fogo naval em proveito do Exército; transporte de material estratégico etc.

Apesar disso, a execução dessas dependências, “[...] normalmente, contribui para alcançar objetivos do nível político, ou das outras instituições da defesa. No entanto, serve para destacar o desvio a ser efetuado pela Marinha, de sua responsabilidade de controlar do mar, em contribuição a outras estratégias” (Brasil, 2004, p. 14).

Deve-se considerar que muitas vezes a estratégia naval também precisará do apoio e da colaboração das outras estratégias para cumprir suas tarefas (Brasil, 2004). Por exemplo, conquistas de posições ou bases inimigas por terra, transporte de material estratégico etc.

Após apresentarmos os objetivos estratégicos navais será visto, a seguir, como eles são delineados pelas concepções estratégicas navais.

1.2 Concepções Estratégicas Navais Clássicas

O Almirante Arlindo Vianna Filho, no seu livro “Estratégia Naval Brasileira” (1995), apresentou a definição de concepções navais: “[...] formulação básica de emprego estratégico do poder naval, desenvolvida para fazer frente a uma situação conflitiva específica” (p. 15).

Para ele “[...] as concepções estratégicas navais clássicas compreendem a batalha decisiva, o corso e o desgaste, a *jeune école*, a esquadra em potência, o bloqueio e, por extensão, a ‘diplomacia das canhoneiras’ como elemento de dissuasão ou emprego político do Poder Naval” (Vianna Filho, 1995, p. 15).

Além das concepções apontadas pelo Almirante Arlindo, o Quadro 2 abaixo, apresenta quais seriam as concepções estratégicas navais para mais dois autores brasileiros, o Almirante Caminha (1980) e o Comandante William Carmo Cesar, e para o britânico Corbett e o historiador e especialista em estratégia francês, Hervé Coutau-Bégarie (1956-2012).

Os cinco autores reconheceram a batalha decisiva, a esquadra em potência, o desgaste, a guerra de corso e a *Jeune École* como concepções estratégicas. O Almirante Caminha e o Comandante William Carmo Cesar não consideraram o bloqueio como uma concepção, provavelmente, porque pela Doutrina Militar Naval da MB, o Bloqueio seria uma operação naval. O que não impediu que o Almirante Arlindo assim o fizesse, mas para a MB isto seria um erro doutrinário.

Quadro 2 – Concepções Estratégicas Navais Clássicas por Autor

		AUTORES				
		CAMINHA	ARLINDO	CESAR	CORBETT	COUTAU-BÉGARIE
CONCEPÇÕES ESTRATÉGICAS NAVAIS CLÁSSICAS	BATALHA DECISIVA	X	X	X	X	X
	BLOQUEIO		X		X	X
	ESQUADRA EM POTÊNCIA	X	X	X	X	X
	DESGASTE	X	X	X	X	X
	GUERRA DE CORSO	X	X	X	X	X
	<i>JEUNE ÉCOLE</i>	X	X	X	X	X
	DIPLOMACIA NAVAL		X			

Fonte: Caminha (1980); Cesar (2013); Corbett (2021); Coutau-Bégarie (2010); Vianna Filho (1995).

A *Jeune École* foi uma concepção criada para dar conta das inovações tecnológicas do final do século XIX, como o torpedo, de acordo com a realidade

francesa. Por ser posterior ao período aqui estudado ela não será tratada nesta dissertação.

O Almirante Arlindo foi o único a incluir a diplomacia naval como uma concepção, por este motivo e por estar fora do escopo desta dissertação ela também não será analisada aqui.

Por fim, o Almirante Caminha (1980) fez um importante alerta ao afirmar que “[...] as concepções estratégicas podem ser apresentadas separadamente nas suas linhas mais características quando consideradas no terreno da teoria, mas tendem a surgir combinadas sob a pressão da realidade das situações de guerra” (p. 471-472).

Em seguida serão apresentadas as concepções estratégicas navais clássicas da batalha decisiva, bloqueio, esquadra em potência, desgaste e guerra de corso.

1.2.1 Batalha Decisiva

De acordo com o Glossário da Marinha, a Batalha Decisiva seria a “[...] Batalha Naval na qual as perdas e avarias sofridas são de tal monta que incapacitam quem as sofreu para qualquer ação posterior significativa” (Brasil, 1981, p. 19).

É uma concepção que tem por finalidade a destruição do Poder Naval do inimigo, em um encontro decisivo, com o propósito de dominar o mar. Essa concepção estratégica “[...] é conveniente ao Poder Naval mais forte [...]” (Brasil, 2004, p. 126).

O Comandante William Carmo Cesar (2013) a define como um “[...] engajamento geral com o inimigo visando a eliminação de sua força naval e a obtenção e exploração posterior do domínio do mar. Estratégia comum às maiores potências navais, dotadas de navios capitais [...]” (p. 49).

Segundo o Almirante Caminha (1980) as Guerras Anglo-Holandesas (1652-1674) e as guerras ocorridas entre ingleses e franceses entre 1692 e 1815¹¹ “[...] proporcionaram as bases do desenvolvimento da concepção da Batalha Decisiva” (p. 472). Foi analisando este segundo período que Mahan elaborou esta concepção, em sua obra mais conhecida, *“The influence of sea power upon History, 1660-1783”* (1890). Ele defendia a destruição da esquadra de batalha do inimigo “[...] em um único

¹¹ As disputas políticas e econômicas entre a França e a Inglaterra “[...] se estenderam por sete guerras sucessivas em mais de 100 anos: Guerra da Sucessão da Inglaterra (1689-1697); Guerra da Sucessão da Espanha (1703-1713); Guerra da Sucessão da Áustria (1740-1748); Guerra dos Sete Anos (1756-1763); Guerra da Revolução Americana (1775-1783); Guerra da Revolução Francesa (1793-1802); e Guerra do Império Napoleônico (1803-1815)” (Albuquerque; Silva, 2006, p. 84).

e decisivo golpe. O efeito dessa batalha seria a conquista natural do domínio do mar” (Brasil, 2004, p. 126).

Para Coutau-Bégarie (2010): “Especialmente, ao proclamar a necessidade de obter o domínio do mar pela busca da batalha decisiva, ele oferece uma base doutrinária segura e coerente às marinhas que estavam até então desprovidas dessa base” (p. 435).

Ainda de acordo com o Almirante Caminha (1980): “Procurar os navios inimigos e destruí-los convertera-se no mote da *Royal Navy* a partir, pelo menos, da segunda metade do século XVIII, englobando em poucas palavras, toda uma longa experiência bélica e uma concepção de guerra naval” (p. 472-473).

“A ideia central é simples: a batalha deve permitir a eliminação do adversário, a destruição de sua força militar e, conseqüentemente, a obtenção imediata do domínio do mar” (Coutau-Bégarie, 2010, p. 458). Uma analogia que poderia ser feita é com a luta de boxe, onde em um único confronto o adversário poderia ser batido de maneira decisiva. Após a vitória em uma batalha decisiva poder-se-ia atacar outros objetivos estratégicos navais de interesse.

Para Mahan a maneira de obter o comando do mar era através da batalha decisiva, tendo a força organizada do inimigo, a sua esquadra de combate, como objetivo primeiro. A esquadra de combate

[...] deveria ser empregada de forma concentrada, o que [...] significava que os encouraçados deviam ser compostos numa única força e enviados para ‘buscar e destruir a esquadra inimiga’ [...] Obter o comando do mar pela neutralização da esquadra inimiga era a única razão de ser de uma esquadra, segundo Mahan (Proença Júnior; Diniz; Raza, 1999, p. 104).

O Almirante Caminha (1980) mostra como até recentemente esta concepção foi considerada como a maneira correta de se empregar o Poder Naval:

[...] a estratégia naval das grandes marinhas tinha sua pedra de toque na chamada Batalha Decisiva. Desde o tempo de paz, as forças navais eram construídas, instruídas e adestradas com vistas a um engajamento geral com o inimigo [...] A estratégia naval das grandes potências tinha, como resultado, um grande objetivo inicial: a eliminação da força naval inimiga através da Batalha Decisiva (p. 472).

Esta concepção é normalmente executada pelo poder naval mais forte, mas “[...] em determinadas circunstâncias a adoção da estratégia da batalha decisiva pode

ser viável para qualquer poder naval que se encontre, devido a um fator circunstancial qualquer, em condições de submeter o poder naval antagônico” (Brasil, 2004, p. 126).

O inimigo poderá não se apresentar ou fugir da batalha, negando-se a “[...] submeter seus meios a um combate onde pode perder tudo” (Brasil, 2004, p. 126). Por isso mesmo, foram poucas as batalhas realmente decisivas na história, pode-se citar: Batalhas de Salamina (480 a.C.), Ácio (31 a.C.), Lepanto (1571), Trafalgar (1805) e Tsushima (1905) (Coutau-Bégarie, 2010).

Por fim, não se pode ignorar a possibilidade da ocorrência da batalha decisiva, pois “[...] se consumada, tende a dar a palavra final sobre o domínio do mar” (Caminha, 1980, p. 479).

1.2.2 Bloqueio

Segundo o Glossário das Forças Armadas e o da MB, o Bloqueio Naval seria a “[...] ação ou efeito de impedir a entrada ou saída de navios de um porto, base ou área confinada, pela ameaça de atacá-los com forças navais superiores” (Brasil, 1981, p. 20; Brasil, 2015, p. 49).

“É uma das mais antigas formas de se tentar obter o controle do mar. Em síntese, consiste em isolar o inimigo internando ou neutralizando o uso de seus meios. É uma estratégia adotada pelo poder naval mais poderoso” (Brasil, 2004, p. 125).

Segundo Coutau-Bégarie (2010), a “[...] recusa ao combate pelo partido mais fraco conduz o mais forte a recorrer à estratégia do bloqueio, alternativa ao combate para a obtenção e conservação do domínio do mar” (p. 458).

Para alguns autores, como Proença Júnior, Eugênio Diniz e Ghelfi Raza (1999), Mahan considerava o Bloqueio um “[...] desperdício de navios de linha, se feito por navios de linha; desperdício de recursos, se fossem construídos, para realizar bloqueios, outros navios que não os de linha” (p. 119-120).

Outros autores, como os Almirantes Armando Amorim Ferreira Vidigal (1928-2009) e Carlos Afonso Pierantoni Gambôa, afirmavam que Mahan considerava “[...] o bloqueio uma alternativa válida para a batalha decisiva” (Vidigal, 1998, p. 113) e admitia “[...] o bloqueio como uma das formas de se dominar os oceanos [...] a esquadra inimiga podia ser contida nos portos deixando de ser ameaça [...]” (Gambôa, 1992, p. 231).

De acordo com Corbett,

[...] a batalha decisiva era relevante e desejável para força superior, desde que isso contribuísse, mais do que outras atividades, para o propósito da guerra. Mas um inimigo racional recusaria combater numa batalha potencialmente decisiva em que estaria, necessariamente, em desvantagem [...] Só havia a opção do bloqueio; do bloqueio de todas as bases navais inimigas onde houvesse navios de guerra [...] (Proença Júnior; Diniz; Raza, 1999, p. 120).

Do ponto de vista da condução da guerra, o bloqueio pode ser classificado como comercial, se busca atingir o comércio marítimo do inimigo, ou naval, o objetivo for manter no porto a esquadra adversária (Brasil, 2004).

O Direito Internacional prevê condições para o estabelecimento do bloqueio, como a sua ampla divulgação e a obrigatoriedade de se “[...] permitir a passagem de itens vitais a sobrevivência do bloqueado, mantendo-se o bloqueio de armas e outros materiais considerados estratégicos. Isso obriga a que todo bloqueio se torne seletivo” (Brasil, 2004, p. 125).

Com relação à proximidade da força bloqueadora, o bloqueio pode ser classificado como cerrado, próximo aos portos e bases bloqueadas, ou afastado, que procura atrair a força inimiga para destruí-la caso ela saia para mar aberto (Brasil, 2004).

Normalmente a força imobilizada pelo bloqueio observa uma redução de sua capacidade combatente, isso pode ser constatado, por exemplo, pela marinha francesa após Trafalgar (Coutau-Bégarie, 2010).

1.2.3 Esquadra em Potência

De acordo com o Glossário da Marinha, seria a “Esquadra que, devido a uma inferioridade local ou geral, evita o combate, mas se mantém em condições de perturbar as operações do inimigo, obrigando-o a dispersar suas forças ou disputando o Controle de Áreas Marítimas Limitadas” (Brasil, 1981, p. 48).

A concepção estratégica da Esquadra em Potência (*fleet in being*), geralmente utilizada pelo Poder Naval inferior, tem a finalidade de dispersar, divertir ou fixar o inimigo pela presença ou ameaça potencial de nosso Poder Naval (Brasil, 2004; Caminha, 1980; Cesar, 2013).

É uma concepção muito antiga, porém o termo só foi empregado pela primeira vez no século XVII (Caminha, 1980). O Almirante Arthur Herbert, 1º Conde de

Torrington (1648-1716), utilizou-o em 1690 para justificar sua passividade durante a Batalha de Beachy Head (30 de junho de 1690) (Coutau-Bégarie, 2010).

Existiam aqueles que acreditavam que a simples existência de uma esquadra inferior, em suas bases fortificadas, evitando a sua destruição em uma batalha decisiva, impediria a obtenção do comando do mar, no sentido mahaniano. Mas Corbett, não via lógica neste raciocínio, pois “[...] uma esquadra em potência voluntariamente exilada em suas bases navais concedia o completo comando do mar (no sentido corbettiano) ao inimigo [...]”, pois ele teria a total liberdade de ação para “[...] usar o mar para tudo quanto pretendesse, em apoio a seus propósitos de guerra” (Proença Júnior; Diniz; Raza, 1999, p. 115).

Para questionar o comando do mar, no sentido corbettiano, uma esquadra em potência deveria se posicionar, deslocar e combater, aproveitando as oportunidades que surgissem para conter e divertir o inimigo, obrigando-o a levar em conta sua atuação (Brasil, 2004; Proença Júnior; Diniz; Raza, 1999).

Esta concepção depende da existência de posições estratégicas, de portos e bases de apoio que permitam aos esquadrões serem capazes de interferir com o uso do mar pelo inimigo, enfraquecendo ou dividindo seu poder naval, com agressividade (Brasil, 2004; Caminha, 1980).

“Não há dúvida de que uma marinha de guerra com menor poder, fazendo bom uso da esquadra em potência, pode forçar o inimigo a dispersar seus meios navais e assim alcançar uma superioridade local a ser explorada” (Caminha, 1980, p. 481).

1.2.4 Desgaste

O Desgaste, segundo o Glossário da Marinha seria o “[...] enfraquecimento gradual das forças do adversário, por meio de numerosos e bem sucedidos ataques levados a efeito por pequenas unidades” (Brasil, 1981, p. 42).

Para o Glossário das Forças Armadas, o desgaste seria o “[...] enfraquecimento gradual das forças do adversário, por meio de numerosas e bem sucedidas operações” (Brasil, 2015, p. 89).

Operações de pequeno vulto que visam desgastar progressivamente os elementos do Poder Naval inimigo e obter o Controle do Mar, seja por transferência paulatina deste controle, seja mediante um golpe maior quando o desgaste houver criado condições favoráveis (Brasil, 2004; Caminha, 1980; Cesar, 2013).

Corbett utilizou o termo contra-ataque menor, como será visto mais adiante. Já Coutau-Bégarie (2010) denominou esta concepção de “ofensivas de pequeno vulto”, onde para “[...] escapar à inatividade, o partido mais fraco pode montar operações que não obterão resultados decisivos, mas que lhe permitirão conservar a sua capacidade combatente e fustigar o adversário” (p. 461).

Como exemplo de possíveis desgastes Coutau-Bégarie (2010) cita,

Raides contra objetivos geográficos, contra as comunicações marítimas ou contra elementos dispersos da esquadra adversária devem obrigar o inimigo a dividir suas forças e podem ser a ocasião de lhe causar perdas suscetíveis de criar um equilíbrio ou, ao menos, de reduzir a desproporção (p. 461).

Essa concepção se assemelha ao corso, mas ao contrário deste que visa os navios mercantes, o desgaste tem como alvo os navios de guerra. O objetivo do desgaste é, portanto, reduzir as forças navais inimigas, visando enfraquecer o seu controle do mar. O desgaste é normalmente “[...] utilizado por um poder naval mais fraco contra outro mais forte [...]” (Brasil, 2004, p. 124).

1.2.5 Guerra de Corso

A definição de Guerra de Corso ou Corso é praticamente a mesma nos Glossários das Forças Armadas e da Marinha. Segue-se a definição do Glossário das Forças Armadas: “Utilização de meios navais que se caracteriza por ataques esporádicos e múltiplos, geralmente por unidades operando isoladas, lançados contra o tráfego marítimo do inimigo [...]” (Brasil, 2015, p. 134).

Normalmente, recorre à Guerra de Corso a potência que dispõe de menor Poder Naval. Não podendo disputar o controle do mar, a nação emprega o seu Poder Naval com o propósito de negar o uso do mar ao inimigo, mediante a destruição de seu comércio marítimo (Brasil, 2004; Caminha, 1980).

Segundo William Carmo Cesar (2013), a guerra de corso se desenvolve através do ataque aos navios mercantes. É uma forma de “[...] guerra naval bastante antiga, geralmente empregada pela potência naval que não tem capacidade ou não necessita explorar o domínio do mar, contra oponente que depende fundamentalmente do mar” (p. 49).

Coutau-Bégarie (2010) destaca que em

[...] paralelo à guerra de esquadras, dimensão puramente militar da guerra naval, viu-se desenvolver rapidamente uma guerra de corso, com finalidade econômica, a qual se ampara principalmente na iniciativa privada, sancionada pelo Estado, que fornece as cartas de corso. Esses dois gêneros coexistiram [...] (p. 457).

Esta concepção estratégica do corso “[...] é, portanto, o apanágio do mais fraco. É a estratégia dos ‘cães do mar’ elisabetanos contra a dominação espanhola no século XVI, aquela dos corsários franceses a partir do final do reinado de Luís XIV contra a potência marítima inglesa” (Coutau-Bégarie, 2010, p. 464).

A validade dessa concepção estratégica advém do grau de dependência das comunicações marítimas do inimigo (Brasil, 2004; Caminha, 1980).

O corso era realizado por navios de guerra ou navios mercantes artilhados. Normalmente eram utilizados poucos meios no ataque às linhas de comunicações do inimigo, entretanto, obrigava “[...] seu oponente a um grande esforço para se defender de seus ataques” (Brasil, 2004, p. 124).

1.2.6 A Adoção das Concepções Estratégicas Navais Clássicas

Normalmente a batalha decisiva e o bloqueio são concepções estratégicas navais adotadas pelo contendor mais forte. A esquadra em potência, o desgaste, a guerra de corso e a *Jeune École* são normalmente adotadas pelo mais fraco, que tentava assim equilibrar as forças visando a batalha.

A publicação “Noções de Estratégia Naval” da EGN afirma, inicialmente, que a batalha e o bloqueio “[...] são opções do mais forte, pois buscam, explícita ou implicitamente a batalha decisiva. Por conseguinte, **o mais fraco não pode realizá-las** (Brasil, 2004, p. 43, grifo nosso).

Entretanto, mais adiante, a publicação, citando Bernard Brodie (1910-1978), afirma que

[...] é prudente lembrar que ‘[...] Batalhas Navais, como as demais Batalhas, são essencialmente combates de homens e não meramente choques de couraças [...]’, o que explica o êxito de forças mais fracas ante esquadras com superioridade incontestável, como mostra a história com diversos exemplos (Brasil, 2004, p. 51).

Portanto, consideramos que a afirmação de que ‘o mais fraco não pode realizá-las’ é muito forte. O correto seria afirmar que estas concepções são normalmente adotadas pelo mais forte.

O mais forte poderá, ao mesmo tempo, empregar também qualquer das concepções adotadas pelos mais fracos visando preservar os seus recursos humanos e materiais, pois “[...] a finalidade da estratégia é atingir os objetivos fixados pela política, utilizando da melhor maneira os meios de que se dispõe” (Beaufre, 1988, p. 28).

Para o Almirante Caminha (1980), qualquer das concepções estratégicas “[...] dificilmente será capaz de inspirar uma estratégia naval por longo tempo. Mas comumente, as diversas concepções mesclam-se em proporções variadas dentro de uma Estratégia sempre em revisão, por força das mudanças da situação” (p. 483).

O General francês André Beaufre (1998) alertava que

[...] a estratégia não deve ser uma doutrina única, mas um método de pensamento [...] A cada situação corresponde uma estratégia particular; toda estratégia pode ser a melhor em uma das conjunturas possíveis, e detestável em outras conjunturas. Aí está a verdade essencial (p. 20).

Entretanto, segundo o Almirante Caminha (1980) elas criam “[...] premissas doutrinárias condicionantes do desenvolvimento do material e do preparo do pessoal”. Portanto: “A confiança irrestrita numa dada Concepção Estratégica, em consequência, pode acarretar implicações nefastas, pois uma vez iniciado o conflito, obviamente o emprego das forças fica amarrado aos meios criados pela Estratégia” (p. 484).

Após apresentar os objetivos e as concepções estratégicas navais clássicas será analisado a obra de Corbett e como ele sistematizou estas concepções.

1.3 O “Modo Britânico” de Fazer a Guerra

Neste item será analisada a obra do historiador naval britânico Julian Stafford Corbett, principalmente seu livro mais importante, “*Some Principles of Maritime Strategy*”, de 1911, e, mais especificamente o capítulo sobre a condução da guerra naval e as operações navais típicas de conquista e disputa do Controle do Mar.

1.3.1 Julian Stafford Corbett e o “Modo Britânico”

Julian Stafford Corbett nasceu em 12 de novembro de 1854, em Londres. Seu pai era o arquiteto Charles James Corbett, que enriqueceu como incorporador imobiliário. Fazendo parte da nova classe média rica, Corbett estudou em *Marlborough College* e no *Trinity College Cambridge*, onde formou-se em Direito, por vontade de seu pai. “O mundo mental de Corbett seria moldado pelo final da era vitoriana e pelas experiências de seus anos de formação [...] uma ressonância eterna às mensagens contemporâneas de dever, serviço e patriotismo [...] era, antes de tudo, um cavalheiro inglês [...]”¹² (Lambert, 2021, p. 16-17, tradução nossa¹³).

Em seguida à sua formatura, em 1877, ele viajou para a Índia (1877-1878) e para os Estados Unidos da América (EUA) (1880). Após a morte do pai, Corbett abandonou o Direito em 1882, e, por dez anos, dedicou-se a carreira literária. Seu primeiro romance foi publicado em 1886, “*The Fall of Asgard: A Tale of St. Olaf’s Days*”, sobre o santo guerreiro *viking* (995-1030). De acordo com Lambert (2021): “Navios, o mar e a guerra motivaram sua melhor escrita [...]”¹⁴ (p. 33).

Seu segundo romance, de 1887, “*For God and Gold*” focou na carreira de Sir Francis Drake (1540-1596), corsário e explorador marítimo inglês da era Tudor. Personagem histórico que apareceria novamente nas obras de Corbett e, posteriormente, na de Norbert Elias, como será visto no capítulo três (Lambert, 2021).

Em 1890, ele lançou seu último romance “*A Business in Great Waters*”, sobre o apoio britânico à revolta da Vendéia na década de 1790, onde novamente vai investir em um romance histórico, focado na guerra e no mar (Lambert, 2021).

O jornalista e crítico literário John St Loe Strachey (1860-1927), em 1886, alertava que o público britânico já estava cansado deste tipo de literatura: “Os romances históricos recebem uma recepção bastante fria na Inglaterra atualmente. Os críticos reclamam que são enfadonhos e recomendam que, em vez disso, escrevam história”¹⁵ (Strachey, 1886, p. 19 *apud* Lambert, 2021, p. 36).

¹² “*Corbett’s mental world would be shaped by the late Victorian age, and the experiences of his formative years [...] an ageless resonance to contemporary messages of duty, service and patriotism [...] Corbett was, first and foremost, an English gentleman [...]*”.

¹³ Todas as citações diretas de Lambert (2021) foram traduzidas por mim. A partir deste momento não colocarei mais a expressão ‘tradução nossa’ para esta obra.

¹⁴ “*Ships, the sea and war prompted his best writing [...]*”.

¹⁵ “*Historical novels receive rather a cold welcome in England at present. Critics complain that they are wearisome, and recommend the authors to write history instead*”.

Ainda em 1888 o editor Frederick Macmillan (1852-1936) o convidou para escrever para a série *English Men of Action*. Corbett escolheu como personagem histórico a ser biografado por ele o General George Monk (1608-1670), militar e político inglês do conturbado período entre a Guerra Civil Inglesa (1642-1651) e a Restauração (1660) (Lambert, 2021).

Publicada em 1889, *Monk* fez a sua reputação como historiador. Para Lambert (2021): “A sinergia intelectual entre o trabalho jurídico e a história era óbvia, explorando a capacidade de Corbett para pensamento detalhado e preciso e pesquisa de arquivo [...] Ele gostava da análise forense das fontes e do interrogatório das testemunhas [...]”¹⁶ (p. 38-39).

Macmillan encarregou Corbett de um segundo livro para a série, “*Sir Francis Drake*”. O livro ficou pronto em 1890, dois anos depois do tricentenário da Invencível Armada (1588) e um ano depois da *Naval Defence Bill* de 1890, que tinha autorizado o aumento da *Royal Navy* (Lambert, 2021).

Ele divulgou o conceito de ‘Comando do Mar’ do Almirante Philip Howard Colomb (1831-1899) e o valor estratégico do poder marítimo, da guerra econômica contra o comércio marítimo inimigo. “Sir Francis usou operações conjuntas para destruir recursos navais hostis, navios e portos, e garantiu o comando do mar que alcançou efeito decisivo através da guerra econômica. Essas ideias dominariam a vida intelectual de Corbett”¹⁷ (Lambert, 2021 p. 45-46).

A importância do poder marítimo para o Império Britânico e o interesse de Corbett por questões contemporâneas de defesa levaram-no a se dedicar a história naval na década de 1890. Em 1893, o historiador naval britânico Sir John Knox Laughton (1830-1915) incentivou-o a entrar na NRS. “A NRS tornou-se o pilar central de sua vida, proporcionando um senso de propósito e contato regular com oficiais de marinha, estadistas, jornalistas e historiadores”¹⁸ (Lambert, 2021, p. 53).

¹⁶ “*The intellectual synergy between legal work and history was obvious, exploiting Corbett’s capacity for detailed, precise thinking and archival research [...] He enjoyed the forensic analysis of sources and cross-examining the witnesses.*”

¹⁷ “*Sir Francis used combined operations to destroy hostile naval resources, ships and ports, and secured command of the sea that achieved decisive effect through economic warfare. These ideas would dominate Corbett’s intellectual life.*”

¹⁸ “*The NRS became the central pillar of his life, providing a sense of purpose and regular contact with naval officers, statesmen, journalists and historians.*”

Pela terceira vez, em quase dez anos, Corbett vai estudar a marinha da era Tudor até 1587 e Sir Francis Drake. Em 1897 ele finalizou “*Drake and the Tudor Navy*”, onde examinou

[...] o surgimento de um Estado de poder marítimo único, ligando as agendas de Laughton e Mahan a debates sobre o poder mundial e o império em uma era de incertezas [...] um primeiro passo no desenvolvimento de uma estratégia nacional para evitar que a Europa caísse sob o domínio de um único poder superpoderoso¹⁹ (Lambert, 2021, p. 55).

Uma característica da escrita de Corbett, que vem desde a série *English Men of Action* era escrever para o presente, ou seja, ele tentava extrair padrões que pudessem contribuir para os oficiais de marinha, os políticos e estadistas, seus contemporâneos (Lambert, 2021).

A obra seguinte “*Spanish War, 1585-1587*” (1898) complementou o livro anterior mostrando como o ataque de Drake a Cadiz, em 1587, e o corte das comunicações marítimas espanholas atrasou em um ano a Invencível Armada. De acordo com Corbett (1898), “[...] uma pequena esquadra bem controlada, transportando uma força de desembarque compacta e agindo em uma ofensiva bem cronometrada, pode paralisar a mobilização de uma força esmagadora”²⁰ (*apud* Lambert, 2021, p. 59).

Em 1899 ele lançou “*The Successors of Drake*”, onde chegou à conclusão de que a inexistência de um exército profissional britânico, na era Tudor, contribuiu para o fracasso das operações conjuntas. “Seu exército inglês ideal seria uma força pequena, profissional e móvel, um ‘projétil a ser disparado pela marinha’”²¹ (Lambert, 2021, p. 62). Refletindo o pensamento de Robert Devereux, Conde de Essex (1565-1601), e dos generais John Frederick Maurice (1841-1912) e Garnet Joseph Wolsely, Lorde Wolsely (1833-1913), estes últimos seus contemporâneos (Lambert, 2021).

Essex entendeu que como a Inglaterra tinha que comandar o mar, por segurança, seria sensato usar esse comando para estratégias ofensivas, principalmente por meio de bloqueio econômico, destacando um pequeno exército profissional do mar para tomar bases críticas e queimar esquadras

¹⁹ “[...] the emergence of a unique seapower state, linking the agendas of Laughton and Mahan to debates about world power and empire in an age of uncertainty [...] a first step in developing a national strategy to prevent Europe falling under the dominion of a single, over-mighty power”.

²⁰ “[...] a small well-handled fleet, carrying a compact landing force and acting on a nicely timed offensive, may paralyse the mobilisation of an overwhelming force”.

²¹ “His ideal English army would be a small, professional, mobile force, a ‘projectile to be fired by the Navy’ [...]”.

hostis. Drake avançou um conceito semelhante de bases e guerra econômica [...] Corbett enfatizou como a conexão de Essex com Drake permitiu que ele entendesse o papel crítico dos desembarques oceânicos e do Estreito de Gibraltar no exercício do comando do mar²² (Lambert, 2021, p. 63-64).

Na citação acima pode-se identificar os objetivos estratégicos navais da força organizada (esquadras hostis), da posição estratégica (bases críticas; bases; Gibraltar) e das comunicações marítimas (bloqueio econômico; exercício do comando do mar). E das concepções do bloqueio (econômico), do desgaste (queimar esquadras hostis) e da guerra de corso (exercício do comando do mar).

Em 1902, por convite do presidente do RNC, Comandante Henry John May (1853-1904), Corbett iniciou suas palestras de história naval, com foco estratégico, no *Naval War Course*. O seu público agora seria formado também por “[...] oficiais da marinha em formação profissional militar, um corpo discente que o inspirou a desenvolver uma nova linguagem para transmitir suas ideias”²³ (Lambert, 2021, p. 66).

Neste período, Corbett encontrou no Almirante Sir John Arbuthnot ‘Jacky’ Fisher (1841-1920) o líder para a defesa do ‘modo britânico’ de fazer a guerra, “[...] que usou encorajados e dissuasão para evitar a guerra e o recrutamento”²⁴ (Lambert, 2021, p. 68). Para Corbett, como o Império dependia do comando do mar, era necessário ao Reino Unido que a marinha permanecesse forte o suficiente para sustentar esta dissuasão (Lambert, 2021).

Em 1904, Corbett publicou “*England in the Mediterranean: A Study of the Rise and Influence of British Power Within the Straits, 1603-1713*”, onde o “[...] poder marítimo como dissuasor seria um tema central”²⁵. Os ingleses haviam criado “[...] uma esquadra profissional de navios de guerra especializados para operações prolongadas longe da Inglaterra”²⁶ (Lambert, 2021, p. 90-91).

No século XVII:

²² “*Essex understood that as England had to command the sea, for security, it would be wise to use that command for offensive strategies, primarily through economic blockade, deploying a small professional army from the sea to seize critical bases and burn hostile fleets. Drake had advanced a similar concept of bases and economic warfare [...] Corbett emphasised how Essex’s connection with Drake enabled him to understand the critical role of oceanic landfalls and the Straits of Gibraltar in exercising command of the sea*”.

²³ “[...] naval officers undergoing professional military education, a student body that inspired him to develop a new language to convey his ideas”.

²⁴ “[...] who used dreadnoughts and deterrence to avoid war and conscription”.

²⁵ “*Sea power as deterrent would be a core theme*”.

²⁶ “[...] a truly professional standing fleet of specialist warships for extended operations far from England”.

Pela primeira vez, a proteção da marinha mercante passou a ser considerada quase como o principal objetivo para o qual existia a marinha regular, e toda a estratégia naval passou por uma profunda modificação no pensamento inglês [...] o domínio do mar pelo domínio das grandes rotas comerciais e a aquisição de pontos focais como estações navais²⁷ (Corbett, 1904, p. 196-197 *apud* Lambert, 2021, p. 91).

Em 1704, os ingleses tomaram Gibraltar e, em 1708, o porto de Mahon, na ilha de Minorca, posições estratégicas para o controle do Mediterrâneo Ocidental e para a manutenção da divisão da esquadra francesa em Toulon e Brest (Lambert, 2021). Mais uma vez, vê-se a importância das posições e do controle das linhas de comunicações marítimas.

Após o falecimento do Almirante Henry May, em 1904, assumiu o RNC o Comandante Edmond John Warre Slade (1859-1928). Em 1906, ele e Corbett produziram o que viria a ficar conhecido como “*Green Pamphlet*”²⁸, nada mais do que termos e definições estratégicas usados nas palestras sobre história naval, visando colaborar com o ensino da disciplina. Porém “[...] tornou-se muito mais do que uma lista. Corbett sutilmente o infundiu com suas ideias, enfatizando a importância crítica das linhas de comunicação e a relativa insignificância da batalha [...] Este foi um rascunho inicial da doutrina nacional”²⁹ (Lambert, 2021, p. 108).

O passo seguinte era produzir um livro didático que pudesse ser utilizado, pelos oficiais, no Naval War Course. Em abril de 1907 ele tinha completado a introdução de “*Some Principles of Maritime Strategy*”, que só seria lançado em 1911. Em paralelo, ele revisou o *Green Pamphlet* em 1909 e 1911 (Lambert, 2021).

Em agosto de 1911, Sir Winston Leonard Spencer Churchill (1874-1965) assumiu como Primeiro Lorde do Almirantado, e, em 28 de outubro, em um memorando emitiu sua opinião sobre o estado da educação naval:

[...] Não há nenhum livro didático no momento que possa ser tomado como padrão para tal curso, mas o assunto é tratado por completo por Mahan, Colomb, Corbett e outros de uma maneira que seria suficiente, se manuseado adequadamente, até que um livro didático autorizado fosse compilado a partir

²⁷ “*For the first time the protection of the mercantile marine came to be regarded almost as the chief end for which the regular navy existed, and the whole of naval strategy underwent a profound modification in English thought [...] the command of the sea by the domination of the great trade routes and the acquisition of focal points as naval stations*”.

²⁸ O “*Green Pamphlet*” foi produzido como um documento reservado da Marinha com definições e termos de estratégia (Proença Júnior; Diniz; Raza, 1999).

²⁹ “[...] became far more than a list. Corbett subtly infused it with his ideas, stressing the critical importance of lines of communication and the relative unimportance of battle [...] This was an early draft of national doctrine”.

do material que pode ser extraído de suas obras³⁰ (Churchill *apud* Lambert, 2021, p. 117).

De acordo com Lambert (2021) o trabalho de Corbett foi amplamente reconhecido e seu livro “[...] permaneceu um instantâneo de uma doutrina estratégica nacional em evolução [...] foi o ensaio de abertura de um debate interminável, criado para apresentar aos alunos uma maneira mais elevada e eficaz de pensar sobre a guerra”³¹ (p. 120).

Segundo Proença Júnior, Eugênio Diniz e Ghelfi Raza (1999) “[...] sendo um civil ensinando militares, e um especialista em assuntos militares escrevendo para o público em geral, Corbett foi levado a ponderar as restrições políticas que moldavam a estratégia e a especificidade militar dos meios navais” (p. 107).

Para Corbett a “[...] estratégia marítima que ele recomendou era nacional [...] a ação conjunta de ambos os serviços, integrando os recursos dentro de uma política nacional, definida pelo Gabinete”³² (Lambert, 2021, p. 123) Ele tinha reconhecido “[...] o esboço de um ‘modo britânico’ único que integrava o Exército e a Marinha sob direção civil, para garantir vantagem marítima/econômica e impedir a criação de uma única hegemonia continental”³³ (Lambert, 2021, p. 124).

A *Royal Navy*, após a derrota de Napoleão, sustentou a *Pax Britânica* no século XIX. Como uma potência insular e imperial, dependente de comunicações marítimas, o Reino Unido não precisava de um exército grande, mas dependia de uma esquadra poderosa. Usava-se a diplomacia para equilibrar o sistema europeu, enquanto a dissuasão naval protegia o império: “[...] o controle do mar fornecia tempo e espaço para pensar e preparar uma resposta marítima limitada, proteger os mares, tomar posses hostis e fechar as economias inimigas”³⁴ (Lambert, 2021, p. 129).

³⁰ “[...] education in the naval principles of strategy, which all historians agree to be permanent in their general application, it may perhaps be roughly estimated that a year’s special course of study at the War College would answer the purpose. There is no text book at present which could be taken as the standard for such a course, but the subject is fully treated by Mahan, Colomb, Corbett and others in a manner which would suffice, if properly handled, until an authorised text book has been compiled from the material which may be extracted from their works”.

³¹ “[...] remained a snapshot of an evolving national strategic doctrine [...] was the opening essay of an endless debate, created to introduce students to a higher and more effective way of thinking about war [...]”.

³² “[...] maritime strategy he recommended was national, not naval, tailored to the needs and resources of the Edwardian empire. It emphasised the combined action of both services, integrating other resources within a national policy, settled by the Cabinet”.

³³ “the outline of a unique ‘British way’ that integrated Army and Navy under civilian direction, to secure maritime/economic advantage, and prevent the creation of a single continental hegemon”.

³⁴ “[...] sea control provided the time and space to think and prepare a limited maritime response, secure the seas, seize hostile possessions, and shut down enemy economies”.

1.3.2 *Some Principles of Maritime Strategy*

“*Some Principles*”, foi dividido em três partes: Teoria da Guerra; Teoria da Guerra Naval; e Condução da Guerra Naval³⁵ (Corbett, 2021). Este subitem apresentará as duas primeiras partes. A terceira parte é a que mais nos interessa para a análise da atuação da Marinha Imperial na Guerra da Independência, na Bahia, por este motivo será apresentada no subitem seguinte.

A primeira parte, que trata da teoria da guerra, foi dividida em seis capítulos: A Teoria da Guerra; Natureza da Guerra – Ofensiva e Defensiva; Natureza da Guerra – Limitada e Ilimitada; Guerra Limitada e Impérios Marítimos; Guerra de Intervenção – Interferência Limitada na Guerra Ilimitada; e Condições de Força na Guerra limitada³⁶.

Corbett (2021) inicia o capítulo da teoria da guerra enfatizando a importância de uma teoria para a estratégia marítima, se “[...] para a estratégia terrestre o seu valor foi amplamente comprovado, então para a estratégia marítima, onde as condições são muito mais complexas, a necessidade de uma teoria geral é ainda maior”³⁷ (p. 13).

Por estratégia marítima ele considera que são

[...] os princípios que regem uma guerra em que o mar é um fator importante. A estratégia naval é apenas aquela parte dela que determina os movimentos da esquadra, quando a estratégia marítima determinou que papel a esquadra deve desempenhar em relação à ação das forças terrestres; pois nem é preciso dizer que é quase impossível que uma guerra possa ser decidida apenas pela ação naval³⁸ (Corbett, 2021, p. 13).

Esta é uma das diferenças fundamentais entre Corbett e Mahan, para ele, como os homens viviam na terra, a maioria das guerras são decididas na terra. Isso fica patente no seu ‘modo britânico’ de fazê-la, onde a marinha, como já vimos, pode projetar o exército em posições em terra, podendo ameaçar o inimigo em diversos pontos.

³⁵ *Theory of War, Theory of Naval War, e Conduct of Naval War*. As citações diretas de Corbett (2021) foram traduzidas por mim, não colocarei mais a expressão ‘tradução nossa’ a partir deste momento.

³⁶ *The Theory of War, Natures of Wars – Offensive and Defensive; Natures of Wars – Limited and Unlimited; Limited War and Maritime Empires; Wars of Intervention – Limited Interference in Unlimited War, e Conditions of Strength in limited War*.

³⁷ “[...] for continental strategy its value has been proved abundantly, then for maritime strategy, where the conditions are far more complex, the need of it is even greater”.

³⁸ “[...] the principles which govern a war in which the sea is a substantial factor. Naval strategy is but that part of it which determines the movements of the fleet when maritime strategy has determined what part the fleet must play in relation to the action of the land forces; for it scarcely needs saying that it is almost impossible that a war can be decided by naval action alone”.

Por fim, na visão de Corbett (2021), a preocupação primordial da estratégia marítima é “[...] determinar as relações mútuas do Exército e da Marinha em um plano de guerra. Quando isso for feito, e não antes disso, a estratégia naval pode começar a trabalhar na maneira pela qual a esquadra pode desempenhar melhor a função que lhe foi atribuída”³⁹ (p. 14).

Em seguida Corbett apresenta ao leitor a obra de Clausewitz, “Da Guerra” (*Von Kriege*), considerando-o como o “[...] primeiro a enunciar uma teoria geral da guerra que explicaria os fenômenos da era napoleônica e os coordenaria com a história anterior [...]”⁴⁰ (Corbett, 2021, p. 21).

Segundo Corbett (2021), parece pouco suficiente a teoria de Clausewitz baseada na máxima de que a guerra é uma mera continuação da política por outros meios. “Mas, é com base nesta fórmula tão simples, até mesmo óbvia, que qualquer sistema científico de uma teoria geral da guerra pode ser construído com segurança”⁴¹ (p. 24).

Portanto, quando

[...] um chefe do Estado-Maior é questionado sobre um plano de guerra [...] Ele perguntará qual é o objetivo político da guerra, quais são as condições políticas e quanto a questão política significa, respectivamente, para nós e para o nosso adversário. São essas considerações que determinam a natureza da guerra⁴² (Corbett, 2021, p. 24-25).

Acreditar que um método de conduzir a guerra é adequado a todos os tipos de guerra é um erro que pode levar ao desastre. Para Clausewitz, “[...] a primeira, a maior e mais crítica decisão sobre a qual o Estadista e o General têm de exercer seu julgamento é determinar a natureza da guerra [...]”⁴³ (Corbett, 2021, p. 25).

³⁹ “[...] determine the mutual relations of your army and navy in a plan of war. When this is done, and not till then, naval strategy can begin to work out the manner in which the fleet can best discharge the function assigned to it”.

⁴⁰ “[...] first man to enunciate a theory which would explain the phenomena of the Napoleonic era and co-ordinate them with previous history [...]”.

⁴¹ “But it is only upon some such simple, even obvious, formula that any scientific system can be constructed with safety”.

⁴² “When a Chief of Staff is asked for a war plan [...] He will ask what is the political object of the war, what are the political conditions, and how much does the question at issue mean respectively to us and to our adversary. It is these considerations which determine the nature of the war”.

⁴³ “[...] the first, the greatest and most critical decision upon which the Statesman and the General have to exercise their judgement is to determine the nature of the war [...]”.

A partir do segundo capítulo, a natureza da guerra, ofensiva e defensiva, Corbett (2021) passou a examinar como as variações da natureza da guerra afetam a teoria.

A teoria da guerra, de um modo geral, apresenta duas classificações. A primeira é se o objetivo político da guerra é positivo ou negativo.

Se for positivo - isto é, se nosso objetivo é arrancar algo do inimigo - então nossa guerra em suas linhas principais será ofensiva. Se, por outro lado, nosso objetivo for negativo, simplesmente, procuramos evitar que o inimigo obtenha alguma vantagem em nosso detrimento, então a guerra em sua direção geral será defensiva⁴⁴ (Corbett, 2021, p. 28-29).

Neste ponto, Corbett (2021) faz uma ressalva muito importante para a Marinha, válida até os dias de hoje: “É apenas como uma concepção ampla que essa classificação tem valor. Embora fixe a tendência geral de nossas operações, por si só não afetará seu caráter”⁴⁵ (p. 29). No mar, independente se nosso objetivo é positivo ou negativo, se na sua concepção mais ampla as operações são ofensivas ou defensivas, respectivamente, não excluem nenhum tipo de operação, seja ela ofensiva ou defensiva.

A defesa, no mar, “[...] não é uma atitude passiva, pois essa é a negação da guerra [...] Esperamos o momento em que o inimigo se exporá a um contra-ataque, cujo sucesso o incapacitará a ponto de nos tornar relativamente fortes o suficiente para passarmos nós mesmos à ofensiva”⁴⁶ (Corbett, 2021, p. 29-30).

Para Corbett (2021) esta classificação pode dar a ideia de que a ofensiva e a defensiva são mutuamente excludentes, quando, na realidade, elas são complementares. Por exemplo:

[...] na Guerra da Sucessão Espanhola, o objetivo era principalmente impedir que o Mediterrâneo se tornasse um lago francês pela união das coroas francesa e espanhola, mas o método pelo qual conseguimos alcançar nosso

⁴⁴ “If it be positive – that is, if our aim is to wrest something from the enemy – then our war in its main lines will be offensive. If, on the other hand, our aim be negative, and we simply seek to prevent the enemy wresting some advantage to our detriment, then the war in its general direction will be defensive”.

⁴⁵ “It is only as a broad conception that this classification has value. Though it fixes the general trend of our operations, it will not in itself affect their character”.

⁴⁶ “[...] not a passive attitude, for that is the negation of war [...] We wait for the moment when the enemy shall expose himself to a counter-stroke, the success of which will so far cripple him as to render us relatively strong enough to pass to the offensive ourselves”.

objetivo foi tomar as posições navais de Gibraltar e Minorca, pelo que na prática o nosso método foi positivo⁴⁷ (Corbett, 2021, p. 31).

Deve-se destacar que somente a ofensiva pode produzir resultados positivos e “[...] a força e a energia que nascem do estímulo moral do ataque têm um valor prático que supera quase todas as outras considerações. Todo homem de espírito desejaria usar a ofensiva, quer seu objetivo fosse positivo ou negativo [...]”⁴⁸ (Corbett, 2021, p. 32). Impossível, neste momento, não se pensar na atuação de Lorde Cochrane na Bahia, em 1823, mas isso será abordado no capítulo quatro desta dissertação.

Para Corbett (2021), independentemente de qualquer vantagem que haja na defesa ela depende da preservação do espírito ofensivo. A essência da defensiva é o contra-ataque. Deve-se estar pronto para, na primeira oportunidade possível, atacar as forças adversárias. A inatividade não deve ser uma opção.

A postura inglesa contra a Invencível Armada, em 1588, é citada como exemplo por Corbett (2021) onde “[...] a essência do dispositivo era a preservação do espírito agressivo em sua forma mais ousada. Para o sucesso, dependia pelo menos da vontade de aproveitar todas as ocasiões para contra-ataques ousados e hostis, como o de Drake e seus colegas contra a Armada”⁴⁹ (p. 36).

Em seguida, Corbett (2021) passou para a segunda classificação sobre as variações da natureza da guerra, se ela seria limitada ou ilimitada, adaptando a teoria de Clausewitz para o mar.

Independentemente do objetivo, a questão fundamental nesta variação era a intensidade do esforço que será realizado.

Quanto menor o sacrifício que exigimos de nosso oponente, menores serão os meios de resistência que ele empregará, e quanto menores forem seus meios, menores serão os nossos. Da mesma forma, quanto menor for nosso objetivo político, menor será seu valor e mais facilmente seremos induzidos a abandoná-lo⁵⁰ (Clausewitz *apud* Corbett, 2021, p. 39).

⁴⁷ “[...] in the War of Spanish Succession our object was mainly to prevent the Mediterranean becoming a French lake by the union of the French and Spanish crowns, but the method by which we succeeded in achieving our end was to seize the naval positions of Gibraltar and Minorca, and so in practice our method was positive”.

⁴⁸ “[...] the strength and energy which are born of the moral stimulation of attack are of a practical value that outweighs almost every other consideration. Every man of spirit would desire to use the offensive whether his object were positive or negative”.

⁴⁹ “[...] the essence of the device was the preservation of the aggressive spirit in its most daring form. For success it depended on at least the will to seize every occasion for bold and harassing counter-attacks such as Drake and his colleagues struck at the Armada”.

⁵⁰ “The smaller the sacrifice we demand from our opponent, the smaller presumably will be the means of resistance he will employ, and the smaller his means, the smaller will ours be required to be.”

Para Corbett (2021), de maneira similar “[...] na esfera naval, pode haver uma luta de vida ou morte pela supremacia marítima ou hostilidades que nunca vão além de um bloqueio naval”⁵¹ (p. 39).

Clausewitz tinha encontrado o primeiro resultado prático da sua teoria, a distinção entre guerra limitada e ilimitada conotava uma distinção nos métodos de travar a guerra (Corbett, 2021).

Quando o objetivo era ilimitado e, conseqüentemente, invocava todo o poder de guerra do inimigo, era evidente que nenhuma decisão final de luta poderia ser alcançada até que seu poder de guerra fosse totalmente esmagado [...] No caso de um objetivo limitado, entretanto, a destruição completa das forças armadas inimigas estava além do necessário⁵² (Corbett, 2021, p. 42).

Aqui surgia, na opinião de Corbett (2021), uma diferença muito importante, pois, se em uma guerra ilimitada, o objetivo da ofensiva deveria ser as forças armadas do inimigo, na guerra limitada, não precisaria ser. Não existia assim, um só tipo de guerra, e, tão pouco, não existia mais, somente um objetivo a ser alcançado, as forças armadas do inimigo.

No quarto capítulo, Corbett (2021) passou a analisar o conceito de Guerra Limitada e sua aplicação pelos Impérios Marítimos, pois Clausewitz não tratou da guerra no mar, focando na guerra entre dois Estados contíguos ou continentais.

Segundo Corbett (2021), para desenvolver a ideia dos objetivos limitados deve-se analisar as guerras mistas ou marítimas. Ele cita como exemplos os casos das conquistas do Canadá (1763) e de Cuba (1898), onde ocorreram os isolamentos do objetivo por ação naval. Outros exemplos citados por Corbett foram a Guerra da Crimeia (1853) e a Guerra Russo-Japonesa (1905), na Coreia, onde os isolamentos pela ação naval ocorreram pelas dificuldades nas comunicações terrestres do inimigo.

Um outro requisito além do isolamento deveria ser atendido, para que o objetivo fosse um objetivo limitado, deve-se ter as condições para a realização de uma defesa doméstica contra um contra-ataque ilimitado por parte do inimigo (Corbett, 2021).

Similarly the smaller our political object, the less value shall we set upon it and the more easily we shall be induced to abandon it”.

⁵¹ “[...] in the naval sphere there may be a life and death struggle for maritime supremacy or hostilities which never rise beyond a blockade”.

⁵² “When the object was unlimited, and would consequently call forth your enemy’s whole war power, it was evident that no firm decision of the struggle could be reached till his war power was entirely crushed [...] In the case of a limited object, however, the complete destruction of the enemy’s armed force was beyond what was necessary”.

Chegamos, então, a esta proposição final, que a guerra limitada só é permanentemente possível para potências insulares ou entre potências que são separadas pelo mar, e somente quando a Potência que deseja a guerra limitada é capaz de comandar o mar a tal ponto que ser capaz não só de isolar o objeto distante, mas também de inviabilizar a invasão de seu território de origem⁵³ (Corbett, 2021, p. 54-55).

De acordo com Corbett (2021), alcançou-se, assim, “[...] o verdadeiro significado e o mais alto valor militar do que chamamos de comando do mar, e aqui tocamos o segredo do sucesso da Inglaterra contra potências tão superiores a ela em força militar” (p. 55). Era a utilização da teoria clausewitziana para explicação do ‘modo britânico’ de se fazer a guerra.

O capítulo cinco, guerras de intervenção, interferência limitada na guerra ilimitada, não acrescenta muito ao que já foi tratado pelo capítulo IV. Por fim, no último capítulo, condições de força na guerra limitada, Corbett (2021) alerta que por “[...] maior que seja a influência controladora do objeto político, ela nunca deve obscurecer o fato de que é lutando que devemos alcançar nosso objetivo [...] Aqui, então, entramos no campo da estratégia naval [...]”⁵⁴ (p.82-83).

A segunda parte de “*Some Principles*”, a teoria da guerra no mar, foi dividida em três capítulos: Teoria do Objetivo – Comando do Mar; Teoria dos Meios – Constituição das Esquadras; e Teoria do Método – Concentração e Dispersão da Força⁵⁵.

No primeiro capítulo, teoria do objetivo - comando do mar, Corbett (2021) afirma que o “[...] objetivo da guerra naval deve ser sempre, direta ou indiretamente, garantir o comando do mar ou impedir que o inimigo o proteja”⁵⁶. E o mais comum para ele é que “[...] nenhum dos lados tem o comando; que a posição normal não é um mar comandado, mas um mar não comandado [...] em disputa”⁵⁷ (p. 87).

As diferenças com a guerra em terra começam pelo fato de que não se pode conquistar o mar, pois o alto-mar não é de propriedade de ninguém. Uma prova disso

⁵³ “We come, then, to this final proposition—that limited war is only permanently possible to island Powers or between Powers which are separated by sea, and then only when the Power desiring limited war is able to command the sea to such a degree as to be able not only to isolate the distant object, but also to render impossible the invasion of his home territory”.

⁵⁴ “[...] great the controlling influence of the political object, it must never obscure the fact that it is by fighting we have to gain our end [...] Here, then, we enter the field of naval strategy [...]”.

⁵⁵ “Theory of the Object – Command of the Sea; Theory of the Means – Constitution of Fleets; e Theory of the Method – Concentration and Dispersal of Force”.

⁵⁶ “The object of naval warfare must always be directly or indirectly either to secure the command of the sea or to prevent the enemy from securing it”.

⁵⁷ “[...] neither side has the command; that the normal position is not a commanded sea, but an uncommanded sea [...] in dispute”.

é a presença dos neutros. Nem tão pouco subsistir dele. Portanto, o “[...] único método seguro é indagar o que podemos garantir para nós mesmos e o que podemos negar ao inimigo pelo comando do mar”⁵⁸ (Corbett, 2021, p. 89).

Para Corbett (2021), o que pode realmente afetar os Estados é o direito de passagem.

O comando do mar, portanto, nada significa senão o controle das comunicações marítimas, seja para fins comerciais ou militares. O objetivo da guerra naval é o controle das comunicações e não, como na guerra terrestre, a conquista de território. A diferença é fundamental⁵⁹ (Corbett, 2021, p. 90).

E se o objetivo da guerra naval é o controle das comunicações do inimigo, o único meio de que dispomos é a captura ou destruição de suas propriedades marítimas. E para isso, mais eficiente do que ataques isolados ao comércio marítimo inimigo será a adoção do bloqueio (Corbett, 2021).

Outra diferença básica com a guerra terrestre é o fato de que no mar “[...] as comunicações são, na maioria das vezes, comuns a ambos os beligerantes [...] O efeito estratégico é de grande importância, pois [...] não podemos atacar as do inimigo sem defender as nossas”⁶⁰ (Corbett, 2021, p. 97-98).

Corbett (2021) considera que “[...] o comando pode existir em vários estados ou graus [...] Pode ser geral ou local, e pode ser permanente ou temporário [...]”⁶¹ (p. 102). No controle geral e permanente não significa que o inimigo não possa fazer nada, mas nessas situações ele não poderá mais interferir tão seriamente a ponto de afetar a questão da guerra.

A preponderância com relação ao comando do mar não dependerá somente da força, mas será influenciada também pelas posições navais e sua situação em relação ao objetivo da guerra (Corbett, 2021). Deve-se lembrar das analogias feitas pelos Almirantes Caminha e Flores com relação a dualidade entre força e posição.

⁵⁸ “[...] only safe method is to inquire what it is we can secure for ourselves, and what it is we can deny the enemy by command of the sea”.

⁵⁹ “Command of the sea, therefore, means nothing but the control of maritime communications, whether for commercial or military purposes. The object of naval warfare is the control of communications, and not, as in land warfare, the conquest of territory. The difference is fundamental”.

⁶⁰ “At sea the communications are, for the most part, common to both belligerents [...] The strategical effect is of far-reaching importance, for [...] cannot attack those of the enemy without defending our own”.

⁶¹ “[...] command may exist in various states or degrees [...] It may be general or local, and it may be permanent or temporary [...]”.

A partir desse entendimento sobre o comando do mar, Corbett passou a fazer considerações sobre a forma como as esquadras são constituídas para cumprir as suas missões, no capítulo sobre a Teoria dos Meios.

Os navios de combate têm uma tendência de se diferenciar em grupos de acordo com a sua função. Corbett (2021) apresentou o exemplo da diferenciação tripla de sua época, navios encouraçados, cruzadores e flotilha.

O mais importante é que “[...] as classes de navios que constituem uma esquadra são, ou deveriam ser, a expressão material das ideias estratégicas e táticas, que prevalecem em determinado momento”⁶² (Corbett, 2021, p. 105).

Entre os séculos XVI e XVII, com a ascensão do navio de guerra à vela, a distinção entre navios de linha e cruzadores foi diminuindo. Os navios passaram a ser divididos em navios de linha e flotilha. “No início do século XVIII, porém, a velha tendência para a organização tríplice dos navios começou a se consolidar, mas, foi somente em meados do século XIX, que o processo deste desenvolvimento pode ser considerado completo”⁶³ (Corbett, 2021, p. 107).

Isto ocorreu devido ao reconhecimento “[...] do princípio de que os navios de guerra devem ser tão poderosos quanto possível e que, para permitir seu devido desenvolvimento, devem ser dispensados de suas funções de cruzeiro para uma classe de navio especialmente adaptada para esse fim”⁶⁴ (Corbett, 2021, p. 110).

De acordo com Corbett (2021):

Nos cruzadores depende nosso exercício de controle; na esquadra de batalha depende a segurança do controle [...] A máxima de que o comando do mar depende da esquadra de batalha é então perfeitamente válida, desde que inclua todos os outros fatos em que se baseia. A verdadeira função da esquadra de batalha é proteger os cruzadores e a flotilha em seu trabalho especial. O melhor meio de fazer isso é, obviamente, destruir o poder de interferência do inimigo⁶⁵ (p. 113).

⁶² “[...] the classes of ships which constitute a fleet are, or ought to be, the expression in material of the strategical and tactical ideas that prevail at any given time [...]”.

⁶³ “By the beginning of the eighteenth century, however, the old tendency to a threefold organisation began to reassert itself, but it was not till the middle of the century that the process of development can be regarded as complete”.

⁶⁴ “[...] of the principle that battleships should be as powerful as possible, and that in order to permit of their due development they must be relieved of their cruising functions by a class of vessel specially adapted for the purpose”.

⁶⁵ “On cruisers depends our exercise of control; on the battle-fleet depends the security of control [...] The maxim that the command of the sea depends on the battle-fleet is then perfectly sound so long as it is taken to include all the other facts on which it hangs. The true function of the battle-fleet is to protect cruisers and flotilla at their special work. The best means of doing this is of course to destroy the enemy’s power of interference”.

Poder-se-ia concluir que a força organizada do inimigo então é realmente o objetivo primeiro de uma esquadra. Entretanto, a questão é o dilema, na era da vela, que os almirantes tinham que resolver: a proporção entre os cruzadores que seriam disponibilizados para o apoio à esquadra de batalha e os que seriam utilizados para o exercício do controle do mar. “A solução correta do dilema certamente dependerá das condições de cada caso - principalmente da força relativa e da atividade da esquadra de batalha hostil e das prováveis intenções de nosso inimigo”⁶⁶ (Corbett, 2021, p. 114).

Se o objetivo da guerra naval é controlar as comunicações marítimas, a teoria e a experiência, ditam que, “[...] como princípio geral, os cruzadores devem ser considerados como preocupados principalmente com a ocupação ativa das comunicações e que as retiradas para fins de esquadra devem ser reduzidas à margem mais distante de risco razoável”⁶⁷ (Corbett, 2021, p. 115).

A partir deste momento, Corbett passou aos desenvolvimentos ocorridos na segunda metade do século XIX, que não contribuem com o propósito desta dissertação.

Para finalizar este capítulo é importante destacar a diferença entre os meios que conquistam e os que exercem o controle do mar. Esta diferença foi esclarecida pelo Comandante Russell Grenfell, autor de “*The Art of the Admiral*” (1937) e instrutor do *Naval Staff College* em Greenwich:

todos os pequenos navios exercendo comando, patrulhando áreas focais e terminais de comércio, escoltando comboios e transportes militares, patrulhando para interceptar o comércio inimigo e assim por diante, compunham o que ele chamava de Esquadra de Controle. A obtenção e manutenção do comando era obra da Esquadra de Batalha, sob cuja cobertura a Esquadra de Controle operava. O ponto de enfatizar a diferença entre essas duas funções era que elas tinham requisitos diferentes em navios de guerra, procedimentos táticos e assim por diante. Somente com uma ‘esquadra balanceada’ adequadamente uma marinha poderia desempenhar ambas as funções⁶⁸ (Grenfell, 1937 *apud* Till, 1984, p. 129).

⁶⁶ “*The correct solution of the dilemma will of course depend upon the conditions of each case—mainly upon the relative strength and activity of the hostile battle-fleet and our enemy's probable intentions*”.

⁶⁷ “[...] *as a general principle cruisers should be regarded as primarily concerned with the active occupation of communications, and that withdrawals for fleet purposes should be reduced to the furthest margin of reasonable risk*”.

⁶⁸ “*The difference between these two was made clear by Russell Grenfell: all the small ships exercising command, patrolling focal and terminal trade areas, escorting convoys and military transports, patrolling to intercept enemy commerce and so forth made up what he called the Control Fleet. The gaining and maintenance of command was the work of the Battle Fleet, under whose cover the Control Fleet operated. The point of emphasising the difference between these two functions was that they had different requirements in warships, tactical procedure and so on. Only with a properly 'balanced fleet' could a navy hope to perform both functions*”.

Portanto, no planejamento estratégico da Marinha, na decisão de em quais meios os recursos financeiros devem ser alocados, deve-se ter em mente esta dualidade do controle do mar entre a esquadra de batalha e a esquadra de controle (Brasil, 2004).

O último capítulo desta parte trata sobre a teoria do método – concentração e dispersão da força, pois do "[...] ponto de vista do método pelo qual seus fins são obtidos, a estratégia é frequentemente descrita como a arte de reunir a força máxima no momento e lugar certos; e esse método é chamado de ‘Concentração’”⁶⁹ (Corbett, 2021, p. 128).

A concentração apresenta uma discussão muito grande sobre a terminologia, que não é o propósito desta dissertação. Serão destacadas, portanto, apenas algumas características da concentração e da dispersão no mar.

No mar, uma fonte de atrito que evita a concentração é a proteção ao comércio.

Por mais que nosso plano de guerra pressione por uma concentração próxima, a necessidade de proteção do comércio exigirá a dispersão. A outra fonte é a liberdade e o sigilo peculiares dos movimentos no mar. Como o mar não conhece estradas que limitem ou indiquem nossas próprias linhas de operação, pouco diz sobre as do inimigo. Os pontos mais distantes e amplamente dispersos devem ser mantidos em vista como possíveis objetivos do inimigo⁷⁰ (Corbett, 2021, p. 133-134).

Enquanto uma esquadra inimiga estiver dividida, retendo “[...] nossa distribuição será ditada pela necessidade de sermos capazes de lidar com uma variedade de combinações e proteger uma variedade de objetivos [...] O perigo da divisão é ser surpreendido e forçado a lutar na inferioridade”⁷¹ (Corbett, 2021, p. 134 e 137).

Segundo Corbett (2021), toda a campanha das Guerras Napoleônicas demonstra o que, para ele, se entendia por concentração

⁶⁹ “[...] point of view of the method by which its ends are obtained, strategy is often described as the art of assembling the utmost force at the right time and place; and this method is called ‘Concentration’”.

⁷⁰ “However much our war plan may press for close concentration, the need of commerce protection will always be calling for dispersal. The other source is the peculiar freedom and secrecy of movements at sea. As the sea knows no roads to limit or indicate our own lines of operation, so it tells little about those of the enemy. The most distant and widely dispersed points must be kept in view as possible objectives of the enemy”.

⁷¹ “[...] various possibilities of either concentrated or sporadic action, our distribution will be dictated by the need of being able to deal with a variety of combinations and to protect a variety of objectives [...] The danger of division is being surprised and forced to fight in inferiority”.

[...] a possibilidade de reunir-se na hora e no lugar certos [...] a disposição de esquadões em torno de um centro estratégico a partir do qual as esquadras poderiam se condensar para uma ação em massa em qualquer direção necessária e sobre o qual poderiam recuar quando pressionadas indevidamente. Nesse caso, o centro definitivo eram os estreitos do Canal [...] ⁷² (p. 144).

Corbett (2021) termina o capítulo com a seguinte máxima: “A concentração ideal, em suma, é uma aparência de fraqueza que encobre uma realidade de força” ⁷³ (p. 153).

Se com relação aos meios existe a dualidade do controle do mar entre a esquadra de combate e a esquadra de controle, com relação ao método o dilema é que a força deverá estar concentrada para a conquista e dispersa para o exercício do controle do mar. “Esta contradição constitui um dos dilemas mais árduos a resolver no processo de configuração do poder naval e seu emprego no desenvolvimento do conflito” (Brasil, 2004, p. 43).

1.3.3 A Condução da Guerra Naval

A terceira parte do livro, que analisa a condução da guerra naval, foi dividida em quatro capítulos: Introdução; Métodos para Assegurar o Comando; Métodos de Comando em disputa; e Métodos de Exercício do Comando ⁷⁴.

Corbett (2021) iniciou a condução da guerra naval, com um capítulo introdutório que visava elucidar algumas diferenças inerentes à guerra em terra e no mar e apresentar as formas típicas de operações navais.

Pode-se resumir em três os princípios gerais que regem a estratégia militar:

Em primeiro lugar, existe a ideia de concentração de força, isto é, a ideia de derrotar a principal força do inimigo, colocando sobre ela o máximo acúmulo de peso e energia dentro de seus meios; em segundo lugar, existe a ideia de que a estratégia é principalmente uma questão de linhas de comunicação definidas; e em terceiro lugar, há a ideia de concentração de esforço, que

⁷² “[...] the possibility of massing at the right time and place [...] the disposal of squadrons about a strategical centre from which fleets could condense for massed action in any required direction, and upon which they could fall back when unduly pressed. In this case the ultimate centre was the narrows of the Channel”.

⁷³ “The ideal concentration, in short, is an appearance of weakness that covers a reality of strength”.

⁷⁴ “Introductory; Methods of Securing Command; Methods of Disputing Command; Methods of Exercising Command”.

significa manter um único olho na força, que você deseja derrotar, sem levar em conta os objetivos ulteriores [...]”⁷⁵ (Corbett, 2021, p. 157-158).

Entretanto, Corbett (2021) alerta para o fato deles diferirem, materialmente, no mar. O primeiro princípio é adaptado da seguinte maneira: “O objetivo principal de nossa esquadra de batalha é procurar e destruir a do inimigo”. Se, “[...] na guerra terrestre sempre é teoricamente possível atacar o exército inimigo [...] no mar não é assim... é possível para o seu inimigo remover totalmente a sua esquadra do tabuleiro. Ele pode retirá-la para um porto protegido [...]”⁷⁶ (p. 158).

Assim, por mais que a batalha decisiva contra a força inimiga seja o ideal, quando o inimigo adotava uma atitude defensiva só restava forçá-lo a ir para o mar ameaçando o seu comércio (Corbett, 2021).

O segundo princípio refere-se às linhas de comunicação:

Na guerra terrestre, podemos determinar com alguma precisão os limites e a direção dos possíveis movimentos de nosso inimigo. Sabemos que devem ser determinados principalmente por estradas e obstáculos. Mas, no mar nem estradas nem obstáculos existem. Não há nada parecido na face do mar que nos ajude a localizá-lo e determinar seus movimentos⁷⁷ (Corbett, 2021, p. 161).

No mar, pode-se não encontrar o inimigo e o mesmo pode evitar o contato com as nossas forças, obrigando-nos a procurá-lo (Corbett, 2021).

O terceiro princípio é a concentração de esforços, mas, no mar “além do dever de vencer batalhas, as esquadras têm o dever de proteger o comércio”⁷⁸ (p. 162).

⁷⁵ “*Firstly, there is the idea of concentration of force, that is, the idea of overthrowing the enemy's main strength by bringing to bear upon it the utmost accumulation of weight and energy within your means; secondly, there is the idea that strategy is mainly a question of definite lines of communication; and thirdly, there is the idea of concentration of effort, which means keeping a single eye on the force you wish to overthrow without regard to ulterior objects [...]*”.

⁷⁶ “*The primary object of our battle-fleet is to seek out and destroy that of the enemy' [...] in land warfare it is always theoretically possible to strike at your enemy's army [...] at sea this is not so [...] it is possible for your enemy to remove his fleet from the board altogether. He may withdraw it into a defended port*”.

⁷⁷ “*In land warfare we can determine with some precision the limits and direction of our enemy's possible movements. We know that they must be determined mainly by roads and obstacles. But afloat neither roads nor obstacles exist. There is nothing of the kind on the face of the sea to assist us in locating him and determining his movements*”.

⁷⁸ “[...] *above the duty of winning battles, fleets are charged with the duty of protecting commerce*”.

Para Corbett (2021), “[...] antes de prosseguir, é necessário simplificar o que está diante de nós, esforçando-se para agrupar a complexa variedade de operações navais em uma forma administrável”⁷⁹ (p. 164).

Corbett (2021) procurou simplificar a apresentação da condução da guerra no mar sistematizando as operações navais em “[...] duas grandes classes de objetivos. Uma é **obter ou disputar o comando do mar**, e a outra **exercer o controle das comunicações** [...]”⁸⁰ (Corbett, 2021, p. 164, grifo nosso).

Durante a era da vela, essa concepção dual estava na raiz dos métodos e da política naval, que definiram a constituição das esquadras. Mesmo assim, deve-se considerar que, na prática, ao buscar-se um desses objetivos poder-se-ia contribuir para o atingimento do outro (Corbett, 2021).

Por exemplo:

Um esquadrão de batalha cuja função principal era assegurar o comando era frequentemente colocado de forma a permitir que exercesse o controle; e, vice-versa, as linhas de cruzadores destinadas principalmente a exercer controle sobre as rotas comerciais eram consideradas postos avançados da esquadra de batalha para avisá-la dos movimentos de esquadrões hostis⁸¹ (Corbett, 2021, p. 164-165).

A divisão ocorre para facilitar a análise de cada método e o seu ensino (Corbett, 2021).

As concepções para assegurar o comando, são duas: a batalha decisiva e o bloqueio. A batalha “[...] era a menos frequentemente atingível, mas era o que o serviço britânico sempre preferiu [...] visto que nossa posição normal era de preponderância sobre nosso inimigo [...]”⁸² (Corbett, 2021, p. 165).

Segundo Corbett (2021) “[...] a ideia parece ter suas raízes nas tradições mais antigas da Marinha Real [...] Seu credo está consagrado [...] na apoteose de Nelson⁸³,

⁷⁹ “[...] before proceeding further it is necessary to simplify what lies before us by endeavouring to group the complex variety of naval operations into manageable shape”.

⁸⁰ “[...] two broad classes of object. The one is to obtain or dispute the command of the sea, and the other to exercise such control of communications as we have, whether the complete command has been secured or not”.

⁸¹ “A battle-squadron whose primary function was to secure command was often so placed as to enable it to exercise control; and, vice versa, cruiser lines intended primarily to exercise control upon the trade routes were regarded as outposts of the battle-fleet to give it warning of the movements of hostile squadrons”.

⁸² “[...] was the less frequently attainable, but it was the one the British service always preferred [...] seeing that our normal position was one of preponderance over our enemy [...]”.

⁸³ Almirante Horatio Nelson, 1º Visconde Nelson (1758-1805).

o serviço divinizou a ideia da batalha”⁸⁴ (p. 165-166). Na análise do *ethos* dos oficiais de marinha britânicos e da atuação de Lorde Cochrane na Bahia, em 1823, deve-se levar em consideração esta preferência.

Ele alerta que, independentemente desta característica, nem sempre é possível ou sábio agir desse modo. Para Corbett (2021):

Se formos fortes, avançamos para a questão da batalha quando podemos. Se formos fracos, não aceitamos a questão a menos que seja necessário. Se as circunstâncias forem vantajosas para nós, nem sempre podemos tomar uma decisão; e se eles são desvantajosos, nem sempre somos obrigados a lutar⁸⁵ (Corbett, 2021, p. 166).

Duas classes de problemas surgiam então. Como atrair o inimigo para a batalha e “[...] em casos casuais de fraqueza temporária, não era como vender caro a vida, mas como manter a esquadra ativamente na defensiva para negar ao inimigo a decisão que ele buscava e impedir que alcançasse seu objetivo posterior”⁸⁶ (p. 166).

Quando a decisão não pode ser obtida e é necessário o controle das comunicações, pode-se adotar o bloqueio, militar ou comercial. Caso nossa força não seja adequada para garantir o comando, devemos nos esforçar para manter o comando em disputa. As concepções, neste caso, são: a esquadra em potência e o contra-ataque menor. Por fim, existem os métodos de exercício do controle das passagens e das comunicações (Corbett, 2021).

Corbett ordenou e classificou as operações de guerra no mar, como apresentado do lado esquerdo do Quadro 3. Na parte direita do mesmo quadro aparece como estão sistematizadas estas operações hoje em dia, de acordo com a publicação “Noções de Estratégia Naval” da EGN. A sistematização realizada por ele foi modificada, provavelmente, para uma melhor compreensão (Brasil, 2004).

Neste sentido, com relação ao primeiro grupo de operações, Corbett utilizou-se do termo “assegurar” o comando, pois sua obra trata do Reino Unido. Ele partiu do princípio de que o comando já tinha sido obtido. Na adaptação de sua obra, a

⁸⁴ “[...] *the idea seems to be rooted in the oldest traditions of the Royal Navy [...] Their creed is enshrined [...] in the apotheosis of Nelson the service has deified the battle idea*”.

⁸⁵ “*If we are strong, we press to the issue of battle when we can. If we are weak, we do not accept the issue unless we must. If circumstances are advantageous to us, we are not always able to effect a decision; and if they are disadvantageous, we are not always obliged to fight*”.

⁸⁶ “[...] *in casual cases of temporary weakness, it was not how to sell your life dearly, but how to maintain the fleet actively on the defensive so as at once to deny the enemy the decision he sought and to prevent his attaining his ulterior object*”.

utilização do termo “conquista do controle do mar” não altera o caráter das concepções deste grupo, a batalha e o bloqueio, apenas junta as fases de obter e assegurar.

Quadro 3 – Operações Navais Típicas de Corbett

CORBETT	EGN
1) Métodos de assegurar o comando	1) Conquista do Comando do Mar
(a) Obtendo uma decisão	(a) Batalha Naval
(b) Por bloqueio	(b) Bloqueio
2) Métodos de disputa de comando	2) Disputa do Comando do Mar
(a) Princípio da "esquadra em potência"	(a) Esquadra em Potência"
(b) Contra-ataques menores	(b) Contra-ataque Maior ⁸⁷
	(c) Contra-ataque Menor ⁸⁸
3) Métodos de exercício do comando	3) Exercício do Comando do Mar
(a) Defesa contra invasão	(a) Transporte da Carga
(b) Ataque e defesa do comércio	(b) Defesa das Comunicações Marítimas
(c) Ataque, defesa e apoio a expedições militares	(c) Ataque das Comunicações Marítimas

Fonte: Corbett (2021); Brasil (2004).

No segundo grupo de operações, a diferença está no contra-ataque, que foi dividido em maior, executado por meios da força organizada, e menor, executado por meios que não compõem a força organizada, como será visto mais à frente. O importante é que tanto em Corbett, quanto na sua adaptação o objetivo do contra-ataque é desgastar a força organizada do inimigo, daí ser encontrado o termo desgaste para a apresentação desta concepção.

As maiores alterações ocorreram no terceiro grupo, mas como nenhum das operações desse grupo foram executadas por Lorde Cochrane na Bahia, até 2 de julho de 1823, elas não serão tratadas nesta dissertação. Na atualidade foi dada ênfase ao comércio marítimo, o transporte, sua defesa e ataque. A defesa contra invasão e ataque, defesa e apoio a expedições militares são tratados, atualmente, quando estudamos a projeção de poder. Por fim, hoje em dia, estes métodos foram denominados de operações navais típicas de Corbett.

⁸⁷ “É a ação ofensiva realizada pela Força Organizada mais fraca contra uma parte da Força Organizada adversária. Como esta última é mais poderosa, é necessário dividi-la por meio da manobra ou aproveitar uma circunstância propícia fortuita. O atacante pretende gozar de uma superioridade relativa, por um tempo e espaço bem determinado, apesar de sua inferioridade integral” (Brasil, 2004, 62).

⁸⁸ “É a ação ofensiva realizada por meios não integrantes da Força Organizada contra a esquadra inimiga. Para executar este ataque precisam da surpresa, pois sua manifesta vulnerabilidade lhes impede de realizar um enfrentamento aberto. Os contra-ataques menores estão associados a meios ligeiros ou forças especiais, que por suas características, não podem fazer parte da esquadra principal de maneira permanente” (Brasil, 2004, 63).

1.3.4 A Conquista do Controle do Mar

Como já foi visto existem duas concepções que atendem ao método da conquista do controle do mar: a batalha decisiva⁸⁹ e o bloqueio⁹⁰.

Independentemente da natureza da guerra, se limitada ou ilimitada, “[...] o comando permanente e geral do mar é a condição para o sucesso final. A única maneira de assegurar tal comando por meios navais é obter uma decisão em batalha contra a esquadra inimiga”⁹¹. Para a *Royal Navy*, “[...] mais cedo ou mais tarde, isso deve ser feito, e quanto mais cedo melhor. Esse era o antigo credo britânico. Ainda é nosso credo e não precisa de reflexão. Ninguém o contestará, ninguém se importará nem mesmo em discuti-lo [...]”⁹² A máxima que incorpora o espírito britânico de fazer guerra ao mar portanto é “[...] que o primeiro negócio de nossa esquadra é procurar a esquadra inimiga e destruí-la”⁹³ (Corbett, 2021, p. 169).

Corbett (2021) se posicionou contra este dogmatismo, alertando: “[...] **nada é tão perigoso no estudo da guerra a ponto de permitir que as máximas se tornem um substituto para o julgamento**”⁹⁴ (p. 169, grifo nosso).

Então, ele se propôs a investigar o significado e os princípios que envolvem esta máxima, analisando o seu surgimento e desenvolvimento. Corbett (2021) identificou a sua origem no desejo de Drake de interromper a mobilização espanhola, para impedir a Invencível Armada (1588) de navegar, assim como ele tinha feito um ano antes, “[...] buscar os inimigos de Deus e de Sua Majestade, onde possam ser encontrados”⁹⁵ (Drake *apud* Corbett, 2021, p. 174).

Deste período Corbett (2021) chegou a alguns princípios: “[...] em primeiro lugar, o valor moral de tomar a iniciativa e, em segundo lugar, a importância de atacar

⁸⁹ A batalha decisiva “[...] tem por meta a destruição da esquadra inimiga e, em consequência, pretende alcançar uma solução definitiva para a guerra marítima” (Brasil, 2004, p. 45).

⁹⁰ O bloqueio “[...] busca neutralizar a Força Organizada inimiga, mantendo-a em uma área restrita. Por conseguinte, seu efeito é transitório e indireto, pois persiste somente enquanto dura o bloqueio” (Brasil, 2004, p. 45).

⁹¹ “[...] *permanent and general command of the sea is the condition of ultimate success. The only way of securing such a command by naval means is to obtain a decision by battle against the enemy's fleet*”.

⁹² “[...] *Sooner or later it must be done, and the sooner the better. That was the old British creed. It is still our creed, and needs no labouring. No one will dispute it, no one will care even to discuss it [...]*”.

⁹³ “[...] *that the first business of our fleet is to seek out the enemy's fleet and destroy it*”.

⁹⁴ “[...] *yet nothing is so dangerous in the study of war as to permit maxims to become a substitute for judgment*”.

⁹⁵ “[...] *to seek God's enemies and Her Majesty's where they may be found*”.

antes que a mobilização do inimigo esteja completa”⁹⁶ (p. 176). Mas observou também que a ideia de Drake não era ainda a destruição da esquadra inimiga.

O princípio da destruição da esquadra inimiga desenvolveu-se durante as Guerras Anglo-Holandesas (1652-1674). Corbett (2021) cita as reformas realizadas no governo de Oliver Cromwell (1599-1658), entre elas, as *Fighting Instructions*, que conceberam duas concepções que irão compor a ideia moderna de guerra:

Uma era a convicção de que a guerra no mar significava operações contra as esquadras armadas do inimigo, a fim de destruir seu poder de resistência naval, diferentemente das operações de represália contra seu comércio; e a outra, que tal guerra exigia para seu uso efetivo uma esquadra de navios estatais especializados para a guerra, com o mínimo de assistência possível de navios particulares⁹⁷ (p. 178).

O problema era como conseguir entrar em contato com a esquadra de batalha inimiga de modo a conduzir uma ação decisiva⁹⁸. Procurá-lo em suas costas, mantinha o inimigo em seus portos; interromper o seu comércio no alto-mar ou no canal principal, falhou, inicialmente, por falta de mantimentos e substituições; usar a ameaça de expedições militares, dependia de coordenação adequada das duas forças, e o projeto falhou (Corbett, 2021).

Este último método foi tentado ainda sem sucesso na Guerra dos Sete Anos (1756-1763), mas Corbett (2021) alertou que se expedições militares inglesas raramente levaram a uma decisão naval, o inverso quase sempre levou. A ameaça de utilização do exército inimigo “[...] contra nosso território tem sido a fonte mais fértil de nossas grandes vitórias navais [...] Temos as memórias de La Hogue, Quiberon e do Nilo para nos assegurar que mais cedo ou mais tarde eles devem levar a uma decisão naval [...]”⁹⁹ (p. 182).

⁹⁶ “[...] firstly, the moral value of seizing the initiative, and, secondly, the importance of striking before the enemy’s mobilisation is complete”.

⁹⁷ “One was the conviction that war upon the sea meant operations against the enemy’s armed fleets in order to destroy his power of naval resistance as distinguished from operations by way of reprisal against his trade; and the other, that such warfare required for its effective use a fleet of State-owned ships specialised for war, with as little assistance as possible from private-owned ships”.

⁹⁸ “Quem deseja a Batalha, recorre a ameaças e a incentivos. Ambos são instrumentos de natureza psicológica, destinados a jogar com a vontade do inimigo. De forma deliberada, o primeiro tenta pressionar ou forçar, enquanto o segundo busca atrair ou seduzir o adversário ao campo da decisão” (Brasil, 2004, p. 52).

⁹⁹ “[...] against our territory has been the most fertile source of our great naval victories [...] We have the memories of La Hogue, Quiberon, and the Nile to assure us that sooner or later they must lead to a naval decision [...]”.

Portanto, “procurar a esquadra inimiga” não é por si só suficiente para garantir a decisão. “O que a máxima realmente significa é que devemos nos esforçar desde o primeiro momento para assegurar o contato na melhor posição para chegar a uma decisão completa a nosso favor, e assim que as outras partes de nosso plano de guerra, militar ou político, o permitirem”¹⁰⁰ (p. 182).

A segunda concepção para assegurar ou conquistar o controle do mar é o bloqueio, que do ponto de vista da condução da guerra pode ser naval ou comercial. O bloqueio naval¹⁰¹ tem objetivo de “[...] impedir que as forças armadas de um inimigo deixem o porto ou garantir que elas sejam trazidas à ação antes que possam realizar o propósito ulterior para o qual zarparam”¹⁰² (Corbett, 2021, p. 185).

Já o bloqueio comercial¹⁰³ é essencialmente um método de exercício do comando, executado pelos navios fazendo função de cruzadores. “Seu objetivo imediato é interromper o fluxo do comércio marítimo do inimigo, seja ele próprio ou neutro, negando-lhe o uso de comunicações comerciais”¹⁰⁴ (Corbett, 2021, p. 185).

As duas formas de bloqueio estão associadas por duas razões:

[...] uma, que via de regra o bloqueio naval está indissolavelmente unido a um bloqueio comercial subordinado; e a outra, que a forma comercial, embora seu objetivo imediato seja o exercício do controle [...] manter fechados os portos comerciais do inimigo, seu objetivo posterior era forçar sua esquadra ao mar¹⁰⁵ (Corbett, 2021, p. 186-187).

O bloqueio naval pode ser subdividido em fechado ou aberto. Será fechado¹⁰⁶ se seu objetivo for evitar que o inimigo saia para o mar e aberto¹⁰⁷ se fosse permitir a

¹⁰⁰ “*What the maxim really means is that we should endeavour from the first to secure contact in the best position for bringing about a complete decision in our favour, and as soon as the other parts of our war plan, military or political, will permit*”.

¹⁰¹ “O bloqueio naval pretende impedir a saída da Força Organizada inimiga de um espaço determinado, ou evitar sua aproximação à uma área específica; é destruída se tenta fazê-lo” (Brasil, 2004, p. 45).

¹⁰² “[...] *to prevent an enemy's armed force leaving port, or to make certain it shall be brought to action before it can carry out the ulterior purpose for which it puts to sea*”.

¹⁰³ Também denominado de bloqueio econômico. “Seu objeto consiste em interromper o tráfego comercial do inimigo e seus objetivos estão materializados pelos navios mercantes, rivais e neutros, que navegam até ou desde seus portos” (Brasil, 2004, p. 49).

¹⁰⁴ “*Its immediate object is to stop the flow of the enemy's sea-borne trade, whether carried in his own or neutral bottoms, by denying him the use of trade communications*”.

¹⁰⁵ “[...] *one, that as a rule naval blockade is indissolubly united to a subordinate commercial blockade; and the other, that the commercial form, though its immediate object is the exercise of control [...] keep the enemy's commercial ports closed, its ulterior object was to force his fleet to sea*”.

¹⁰⁶ Também pode aparecer denominado de aproximado, estreito, tático ou, mais recentemente, de controle de saída (Brasil, 2004).

¹⁰⁷ Denominado também como afastado, à distância, estratégico ou, mais recentemente, controle de estrangulamento (Brasil, 2004).

saída do porto para colocá-lo em ação. O bloqueio comercial tem uma relação íntima com o bloqueio naval aberto, pois “[...] costuma ser o meio mais eficaz de que dispomos para forçar sobre ele o movimento que o deixamos livre para tentar”¹⁰⁸ (Corbett, 2021, p. 187).

Comparando-se as formas de bloqueio naval chegou-se as seguintes observações:

[...] o bloqueio fechado é caracteristicamente um método de assegurar o comando local e temporário. Seu objetivo dominante geralmente será impedir que a esquadra inimiga atue em uma determinada área e para um determinado propósito. Já o bloqueio aberto, na medida em que visa a destruição da força naval inimiga, é um passo definitivo para garantir o comando permanente (Corbett, 2021, p. 188).

O bloqueio aberto deve atender a três postulados. Deve-se adotar uma posição que permita que inimigo saia para o mar; essa posição deve permitir o seu engajamento antes que ele possa realizar seu propósito; e, por último, este tipo de bloqueio preserva a nossa esquadra (Corbett, 2021).

Um bloqueio fechado tendia a exaurir uma esquadra e ocupava “[...] uma força maior do que aquela contra a qual estava agindo [...] a fim de manter sua eficiência ativa exigia grandes reservas para seu alívio”¹⁰⁹ (p. 190).

Para Corbett (2021) não se pode dizer que um tipo de bloqueio naval é melhor do que o outro. A questão principal é avaliar o que é mais vantajoso, em função das condições estratégicas, manter o inimigo dentro ou levá-lo ao mar para uma decisão.

Já vimos que o bloqueio fechado exige uma força maior por ser mais exaustivo. No caso de um bloqueio aberto uma força ligeiramente inferior pode evitar que o inimigo obtenha controle local suficiente para atingir os seus propósitos (Corbett, 2021). A partir daí Corbett irá se questionar e analisar a aplicabilidade dessas formas de bloqueio naval para o seu tempo, fugindo assim ao propósito desta dissertação.

1.3.5 A Disputa do Controle do Mar

Neste subitem serão analisadas as concepções utilizadas na disputa do controle do mar, a esquadra em potência e o contra-ataque ou desgaste.

¹⁰⁸ “[...] is usually the most effective means we have of forcing upon him the movement we leave him free to attempt”.

¹⁰⁹ “[...] a force greater than that against which it was acting [...] in order to maintain its active efficiency it required large reserves for its relief”.

Inicialmente, Corbett (2021), mais uma vez faz o alerta de que é um erro supor que, se não formos capazes de ganhar o comando, o perdemos automaticamente¹¹⁰, pois isso nega que possa haver uma defensiva estratégica¹¹¹ no mar e ignora o fato de que o normal na guerra é o comando em disputa.

Uma potência muito fraca pode ainda ter sucesso em manter o comando em disputa assumindo uma atitude defensiva geral. Os inimigos do Reino Unido o fizeram com frequência, por exemplo, na Guerra dos Sete Anos, os franceses, ao adotarem uma defesa ativa, conseguiram durante cinco campanhas impedir a conquista do Canadá pelas nossas forças (Corbett, 2021).

Por defesa Corbett (2021) entendia que seria “[...] tomar certas medidas para adiar uma decisão [...]”¹¹², até que possamos restabelecer o equilíbrio de forças, sendo, então, capazes de passar para a ofensiva (p. 213).

Na guerra terrestre, a ideia de defesa é dominada por posições entrincheiradas e fortalezas. Na guerra naval, “[...] a concepção principal é evitar a ação decisiva por meio da atividade estratégica ou tática, de forma a manter nossa esquadra em potência até que a situação se desenvolva a nosso favor” (Corbett, 2021, p. 213).

Entretanto, para a *Royal Navy*,

[...] a tônica da defesa naval era a mobilidade, não o descanso no porto. A ideia era disputar o controle por meio de operações de assédio, exercer o controle em qualquer lugar ou a qualquer momento, quando vissemos uma chance, e evitar que o inimigo exercesse o controle, apesar de sua superioridade, ocupando continuamente sua atenção¹¹³ (Corbett, 2021, p. 213).

Para Corbett (2021) a ideia de resistência quase não estava presente nas operações acima. A maioria era contra-ataque contra a força organizada do inimigo.

No mar, posições defendidas e defensáveis, como áreas de difícil acesso ou bases fortificadas, só devem ser usadas como último recurso ou temporariamente,

¹¹⁰ “Ambos os rivais compartilham o controle do mar, e o desfrutam em proporção direta ao poder de suas respectivas forças. O mais forte o goza em maior grau, em relação ao seu rival [...] o mais débil não está em condições de aceitar a decisão por meio do choque; por conseguinte, suas opções consistem em eludir a Batalha e desgastar a esquadra inimiga. Com isto, pretende incrementar seu nível de controle do mar e evitar que o inimigo o aproveite com plenitude” (Brasil, 2004, p. 58).

¹¹¹ “Elude a decisão na espera de circunstâncias favoráveis para passar à ofensiva” (Brasil, 2004, p. 37).

¹¹² “[...] taking certain measures to defer a decision [...]”.

¹¹³ “[...] In the golden age of our navy the keynote of naval defence was mobility, not rest. The idea was to dispute the control by harassing operations, to exercise control at any place or at any moment as we saw a chance, and to prevent the enemy exercising control in spite of his superiority by continually occupying his attention”.

pois: “Uma esquadra que se retira para tal posição deixa aberto ao inimigo o objetivo ulterior, que é o controle das comunicações marítimas [...]”¹¹⁴ (Corbett, 2021, p. 214).

Uma esquadra em inatividade permite ao inimigo usar o mar de acordo com seus propósitos, as custas do nosso comércio marítimo ou de nossas posições. A defensiva naval passiva não significa nada, mas a manutenção de uma esquadra em potência¹¹⁵, ativa e vigorosa, com mobilidade e agressividade, pode disputar o controle do mar com o inimigo (Corbett, 2021).

O termo esquadra em potência foi utilizado pela primeira vez pelo Almirante Arthur Herbert, Conde de Torrington, como já vimos, em 1690. Quase cem anos depois, na Guerra da Independência Americana (1776-1783), o Almirante Richard Kempenfelt (1718-1782), defendeu o espírito agressivo da concepção da esquadra em potência. “Quando você conhece os desígnios do inimigo [...]”, diz ele, “[...] a fim de fazer algo eficaz, você deve se esforçar para ser superior a eles em alguma parte em que eles tenham desígnios a executar e onde, se tiverem sucesso, eles mais o prejudicariam [...]”¹¹⁶ (Kempenfelt *apud* Corbett, 2021, p. 222-223).

Com relação ao contra-ataque menor, Corbett (2021) nos informa que quando um adversário “[...] era tão inferior na força naval que mal podia contar até mesmo com a disputa do comando pelas operações da esquadra, restava a esperança de reduzir a relativa inferioridade colocando parte da força inimiga fora de ação”¹¹⁷ (p. 229).

Da análise das condições de uso de novas armas e dos seus resultados Corbett (2021) alertava que o sucesso inicial do seu emprego dificilmente se repetirá, pois o inimigo estará preparado com contramedidas. Como exemplo ele cita o uso dos *fireships* (brulotes) em 1588, pois após a sua incorporação às esquadras, seu sucesso nunca se repetiu. “Contra navios em portos mal defendidos, ocasionalmente produzia

¹¹⁴ “[...] *A fleet withdrawing to such a position leaves open to the enemy the ulterior object, which is the control of sea communications [...]*”.

¹¹⁵ “É um dos temas mais confusos da estratégia naval. Os estrategistas [...] lhe conferem distintos significados e alcances. Alguns confundem a esquadra em potência com a defensiva estratégica. Há aqueles que incluem nesse procedimento os contra-ataques maiores e as operações de exercício e de projeção realizadas pela força organizada mais fraca [...] Mas todos concordam em que é parte da disputa do controle do mar, para uns uma atitude ativa e para outros passiva” (Brasil, 2004, p. 64).

¹¹⁶ “*When you know the enemy's designs,*” he says, “*in order to do something effectual you must endeavour to be superior to them in some part where they have designs to execute, and where, if they succeed, they would most injure you [...]*”.

¹¹⁷ “[...] *was so inferior in naval force that it could scarcely count even on disputing command by fleet operations, there remained a hope of reducing the relative inferiority by putting part of the enemy's force out of action*”.

bons resultados, e durante a infância das táticas seus efeitos morais e até materiais nas ações da esquadra eram frequentemente demonstrados”¹¹⁸ (p. 230).

Em seguida, Corbett (2021) trata do uso de torpedos e do ataque da flotilha na Guerra Russo-Japonesa, fora portanto do espaço temporal desta dissertação.

Por fim ele destaca que o ataque com torpedos ou brulotes “[...] depende para o sucesso mais do que qualquer outro do espírito e habilidade dos oficiais e soldados”¹¹⁹ (Corbett, 2021, p. 234). Como será visto no capítulo três, Lorde Thomas Cochrane era um especialista no uso dos brulotes.

Segundo Lambert (2021), *Some Principles of Maritime Strategy* foi

[...] uma cartilha da doutrina eduardiana, criada para explicar o contexto estratégico da política de Fisher [...] Nunca pretendendo ter aplicabilidade universal [...] ele os desenvolveu cuidadosamente para atender às necessidades britânicas [...] era, como qualquer boa cartilha de doutrina, apenas um ponto de passagem em um *continuum* intelectual, não o término [...]”¹²⁰ (p. 262).

Corbett utilizou-se da lógica clausewitziana para defender o “modo britânico” de fazer a guerra naval “[...] argumentando vigorosamente que a estratégia nacional era limitada e marítima, baseada no controle do mar e na guerra econômica”¹²¹ (Lambert, 2021, p. 273).

De acordo com Lambert (2021), na França, o então Capitão de Navio Raoul Victor Patrice Castex (1878-1968) utilizou-se dos princípios mahanianos para contestar Corbett. Entretanto “[...] ele admitiu que Corbett o fez repensar todos os aspectos de seu próprio trabalho teórico, para seu lucro considerável. Ele achava que esse **'texto subversivo'** deveria ser lido pelos oficiais franceses [...]”¹²² (p. 277, grifo nosso).

¹¹⁸ “Against ships in ill-defended harbours it did occasionally produce good results, and during the infancy of tactics its moral and even material effects in fleet actions were frequently demonstrated”.

¹¹⁹ “[...] depends for success more than any other on the spirit and skill of officers and men”.

¹²⁰ “[...] an Edwardian doctrine primer, created to explain the strategic context of Fisher’s policy [...] Never intended to have universal applicability [...] he carefully developed them to meet British needs [...] it was, like any good doctrine primer, merely a way-point in an intellectual continuum, not the terminus [...]”.

¹²¹ “[...] making a powerful case that national strategy was limited and maritime, built on sea control and economic warfare”.

¹²² “[...] he admitted Corbett had made him re-think every aspect of his own theoretical work, to his considerable profit. He thought this ‘subversive text’ should be read by French officers [...]”.

1.4 A Estratégia Naval e a Teoria Corbettiana

Inicialmente foi necessário apresentar algumas definições básicas de Poder Marítimo e Poder Naval, que tiveram sua origem moderna na obra de Alfred Thayer Mahan, contemporâneo de Julian Stafford Corbett.

Para o entendimento pleno da definição de Estratégia Naval foram descritos os objetivos estratégicos navais (força organizada, posição estratégica, comunicações marítimas e dependências) e as concepções estratégicas navais clássicas (batalha decisiva, bloqueio, esquadra em potência, desgaste e guerra de corso).

Didaticamente pode-se estudar cada uma dessas concepções separadamente, mas o Almirante brasileiro João Carlos Gonçalves Caminha alertou para a tendência de elas surgirem combinadas durante uma situação real.

Ele também destacou como a busca pela batalha naval se tornou a partir da metade do século XVIII, como o mote da *Royal Navy*, fruto de uma longa experiência bélica, na guerra naval, contra a Espanha, os Países Baixos e a França. Ambiente onde Lorde Thomas Cochrane seria formado e viveria suas experiências de combate e comando.

Normalmente a batalha decisiva e o bloqueio são consideradas concepções estratégicas realizadas pelo contendor mais forte, pelas grandes potências navais. E as demais concepções seriam empregadas pelo Poder Naval mais fraco, na tentativa de equilibrar as forças para, em seguida, ficar em condições de enfrentar o inimigo em uma batalha naval.

Este último parágrafo pode levar a impressão que só os mais fortes podem realizar as concepções da batalha decisiva e do bloqueio. E que só os mais fracos executam as demais concepções. Entretanto, duas observações podem ser feitas a respeito desta impressão.

A primeira é que, apesar da publicação “Noções de Estratégia Naval” da EGN afirmar que os mais fracos não podem realizar a batalha decisiva e o bloqueio, ela também afirma que, dependendo das circunstâncias a adoção dessas concepções podem ser viáveis para qualquer Poder Naval. No caso desta dissertação será utilizada a atuação da esquadra brasileira, na Guerra da Independência, na Bahia, em 1823, para exemplificar como uma força mais fraca buscou a batalha e executou o bloqueio.

Portanto, não concordamos com a afirmação de que ‘o mais fraco não pode realizá-las’. O adequado seria afirmar que estas concepções são normalmente adotadas pelo mais forte.

A segunda observação é que o mais forte também adota as demais concepções, normalmente executadas pelo mais fraco, pois ele deve preservar os seus recursos humanos e materiais. Uma das finalidades da estratégia é atingir os objetivos políticos da melhor maneira possível.

Em seguida realizou-se a análise da obra do historiador e estrategista naval britânico Julian Stafford Corbett, principalmente o capítulo sobre as operações navais típicas da conquista e da disputa do Controle do Mar, constante do seu livro mais importante, “*Some Principles of Maritime Strategy*”, de 1911, que tinha por objetivo educar oficiais de marinha, políticos e estadistas.

Para Corbett o ‘modo britânico’ de fazer a guerra integrava um Exército pequeno e uma Marinha poderosa, sob direção civil, onde a marinha projetaria o exército em posições em terra, podendo ameaçar o inimigo em diversos pontos para garantir vantagens marítimas e econômicas e impedir a criação de uma única hegemonia continental. Usava-se a diplomacia para equilibrar o sistema europeu, enquanto a dissuasão naval protegia o império.

No mar, independente se nosso objetivo é positivo ou negativo, se na concepção mais ampla as operações são ofensivas ou defensivas, respectivamente, não excluem nenhum tipo de operação. A defesa, no mar, portanto não é uma atitude passiva.

De acordo com Corbett, o estímulo moral do ataque tem um valor praticamente insuperável. Assim, todo homem de espírito deseja usar a ofensiva, quer seu objetivo seja positivo ou negativo. Impossível, portanto, não se pensar na atuação de Lorde Cochrane na Bahia, em 1823.

Corbett procurou simplificar a apresentação da condução da guerra no mar sistematizando as operações navais em duas grandes classes de objetivos. Uma seria obter ou disputar o comando do mar e a outra exercer o controle das comunicações. Mais uma vez a divisão ocorreu para facilitar a análise de cada método e o seu ensino.

Esta sistematização das Operações Navais Típicas de Corbett chegaram aos nossos dias um pouco modificadas, provavelmente, para uma melhor compreensão para outros casos que não o do Reino Unido. Neste sentido, com relação ao primeiro

grupo de operações, tem-se a “conquista do controle do mar”, com as concepções da batalha e do bloqueio.

A batalha era a concepção que a *Royal Navy* preferia, pois, normalmente, a sua posição era de preponderância sobre o inimigo. Na análise do *ethos* dos oficiais de marinha britânicos e da atuação de Lorde Cochrane na Bahia, em 1823, deve-se levar em consideração esta preferência.

Quando a decisão não podia ser obtida e era necessário o controle das comunicações, podia-se adotar o bloqueio.

Em sua opinião o que a *Royal Navy* deveria fazer era se esforçar para assegurar o contato na melhor posição para chegar a uma decisão completa a seu favor, assim que a situação política e militar o permitir. Em nenhum momento, ele afirma que somente forças navais superiores podem executar este tipo de operação e, inclusive se posicionou contra qualquer tipo de dogmatismo, alertando: “[...] nada é tão perigoso no estudo da guerra a ponto de permitir que as máximas se tornem um substituto para o julgamento” (Corbett, 2021, p. 169).

No segundo grupo de operações, tem-se a “disputa do controle do mar”, a esquadra em potência e o desgaste. Caso nossa força não seja adequada para garantir o comando, devemos nos esforçar para manter o comando em disputa. As concepções, neste caso, são: a esquadra em potência e o desgaste.

No terceiro grupo, o “exercício do controle do mar”, tem-se o transporte marítimo, a defesa e o ataque das comunicações marítimas (Guerra de Corso), que não fazem parte do propósito desta dissertação.

2 A ORGANIZAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL

Neste capítulo será analisada a organização da Marinha Imperial brasileira. Inicialmente será realizada uma contextualização histórica e verificaremos a necessidade de uma Marinha de Guerra pelo Brasil. Em seguida apresentar-se-á a organização do pessoal e dos meios da esquadra brasileira. Será realizada uma comparação dos poderes combatentes entre a esquadra brasileira no Rio de Janeiro e a portuguesa na Bahia, visando verificar o grau de paridade entre as forças, e, finalmente, uma contextualização espacial do local do combate de 4 de maio de 1823.

2.1 Contextualização Histórica

As Guerras Napoleônicas (1803-1815) envolveram Portugal, principalmente, a partir da decretação do Bloqueio Continental, por Napoleão, em 21 de novembro de 1806. A neutralidade portuguesa estava ameaçada, pois franceses e espanhóis estavam se mobilizando para invadi-lo, caso Portugal não impedisse o acesso dos navios britânicos aos seus portos. Por sua vez, o Reino Unido não permitiria que a esquadra portuguesa fosse tomada pelos franceses, oferecendo apoio para a transferência da Corte para o Brasil (Pereira, 2018a).

Com a aproximação das tropas francesas do General Jean-Andoche Junot (1771-1813), a Família Real embarcou nos navios da esquadra portuguesa, em 27 de novembro de 1807, para a sua transferência para o Brasil. “Os franceses perderam assim a primeira cartada; não aprisionaram a Família Real nem se apoderaram da esquadra portuguesa, os dois mais importantes objetivos dos invasores!” (Pereira, 2018a, p. 101).

A transmigração da Família Real é considerada como o início do processo que culminaria na independência do Brasil. Com a Rainha D. Maria I (1734-1816), veio o Príncipe Regente D. João (1767-1826), sua esposa e filhos e a maior parte da Corte.

Em 1815, após a derrota de Napoleão, o Congresso de Viena produziu um “[...] resultado inesperado para a colônia: a proposta de elevação do Brasil a Reino Unido a Portugal e Algarves [...] Para Oliveira Lima [...] a elevação do Brasil a reino não foi

mais que a consagração de um fato consumado na prática [...]”¹²³ (Ricupero, 2017, p. 111-112). Para o Almirante Prado Maia (1965) com a elevação do Brasil à condição de Reino Unido, em 16 de dezembro de 1815, “[...] o Brasil já se fizera autônomo [...] faltando-lhe apenas a independência política” (p. 146).

Cinco anos depois, os portugueses da metrópole, insatisfeitos com a permanência da Corte no Rio de Janeiro, iniciaram a Revolução Constitucionalista de 1820, em Portugal. Esta revolução acelerou o processo de independência, pois, tomou várias medidas consideradas como recolonizadoras em relação ao Reino do Brasil, entre elas a ordem para o regresso da família real (Maia, 1965).

Em 26 de abril de 1821, D. João VI retornou para Portugal, deixando ao príncipe D. Pedro (1798-1834) a Regência do Brasil. “Assegurava-se, dessa forma, em tese, a permanência no Brasil de uma autoridade central, com sede no Rio de Janeiro, encarregada de articular as demais províncias” (Neves; Machado, 1999, p. 74).

Apesar dos poderes delegados a D. Pedro, em termos políticos e financeiros, ele não recebeu o apoio de todas as províncias do Reino do Brasil.

As províncias do norte manifestaram sua clara adesão às Cortes e recusaram qualquer subordinação, tanto política quanto econômica, ao Rio de Janeiro. Já as províncias do sul, embora prestassem lealdade ao príncipe regente, também se recusaram a apoiá-lo financeiramente [...] (Neves; Machado, 1999, p. 75).

Desde o fim da dominação francesa em Portugal, províncias do Norte e Nordeste, como o Pará, Maranhão e Bahia, tinham retomado suas ligações comerciais diretamente com Lisboa. Compreende-se, assim, porque, da hesitação das mesmas entre a adesão a Lisboa ou ao Rio de Janeiro (Neves, 2011).

Visando retomar a hegemonia portuguesa no interior do Império, foi se estabelecendo uma política integradora, onde o Reino Unido deixaria de significar a união de reinos distintos, “[...] para compreender uma só entidade política [...] Manuel Fernandes Tomás¹²⁴[...] afirmava: ‘Não há distinção entre o Brasil e Portugal; tudo é

¹²³ Carta de Lei de 16 de dezembro de 1815, que elevou o Estado do Brasil a graduação e categoria de Reino e uniu-o aos Reinos de Portugal e dos Algarves, de maneira a formarem um só corpo político debaixo do título de Reino Unido de Portugal e do Brasil e Algarves (Brasil, 1890).

¹²⁴ (1770-1822). Jurisconsulto e político português. “Foi membro da Junta Provisional Preparatória das Cortes, para as quais foi eleito deputado pela Beira, e onde integrou a comissão que elaborou as bases da Constituição [...] foi eleito vice-presidente e depois presidente da Câmara dos Deputados” (Manuel, 2023).

o mesmo: e estas Cortes nem fazem, nem devem fazer diferença de interesses desta ou daquela província' [...]" (Neves; Machado, 1999, p. 76-77).

Em 18 de abril, as Cortes reconheceram a Junta Governativa da Bahia e autorizaram a formação de outras, que foram confirmadas pelo decreto de 29 de setembro de 1821, que as subordinou a Lisboa. D. Pedro percebeu que sua regência se tornara irrelevante, pois seu poder ficará restrito ao Rio de Janeiro. Ao mesmo tempo recebeu instruções para retornar a Portugal (Neves; Machado, 1999).

Após receber representações favoráveis do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, D. Pedro se pronunciou pelo "Fico!", em 9 de janeiro de 1822. Esse ato é considerado a primeira demonstração ostensiva de desobediência às determinações das Cortes (Maia, 1965).

Para Lúcia Marias Bastos das Neves e Humberto Machado (1999) desse "[...] momento em diante, contraposta à lentidão das comunicações através do oceano, a velocidade das decisões tomadas de um lado e do outro do Atlântico só fez aprofundar o crescente mal-entendido entre as duas partes do reino" (p. 94-95).

2.2 Por que uma Marinha de Guerra?

No início de 1822, o Governador das Armas do Rio de Janeiro e comandante da Divisão Auxiliadora, o Tenente-General Jorge de Avilez Juzarte de Sousa Tavares (1785-1845), exigiu que o Príncipe retornasse a Lisboa. Apoiado pelo povo da capital e por tropas fiéis, D. Pedro ordenou a expulsão das tropas rebeladas (Maia, 1965).

Inicialmente, a Divisão Auxiliadora foi deslocada para a Praia Grande, do outro lado da Baía da Guanabara, protelando seu embarque na esperança de receber reforços para reverter a situação. D. Pedro, então, embarcou no dia 9 de fevereiro na fragata *União*, que, juntamente com a Corveta *Liberal* e mais duas canhoneiras, sob o comando do Chefe de Divisão Rodrigo Antônio de Lamare (1771-1837), bloqueava as tropas rebeladas¹²⁵ (Boiteux, 1909a).

No dia seguinte D. Pedro foi taxativo: "De bordo enviou o príncipe um oficial para declarar à força portuguesa que se não embarcassem até o dia seguinte abriria fogo contra ela" (Boiteux, 1909a, p. 225).

¹²⁵ No dia seguinte a força bloqueadora receberia o reforço da Corveta *Maria da Glória* (Boiteux, 1909a).

Diante da postura assertiva do príncipe e dos canhões da força bloqueadora, o General Avilez cedeu e iniciou o embarque de suas tropas. Em 15 de janeiro de 1822, estas partiram para Lisboa em sete transportes, comboiados por duas corvetas¹²⁶ (Boiteux, 1909a; Maia, 1965).

Durante a travessia, dois transportes, o *São José Americano* e o *Verdadeiros Amigos*¹²⁷, burlaram a vigilância e rumaram para Salvador, a fim de reforçarem as tropas do Brigadeiro Inácio Luís Madeira de Melo (1775-1833), Governador das Armas da Bahia, que permaneciam fiéis às Cortes (Maia, 1965; Santos; Silva, 2018).

Ao longo do primeiro semestre de 1822, o separatismo começou a tomar força. Em 16 de janeiro, D. Pedro escolheu um novo ministério, dirigido por José Bonifácio de Andrada e Silva (1763-1838), “[...] natural do Brasil, embora tivesse passado a maior parte da vida em Portugal [...]”. Em 16 de fevereiro, ocorreu a convocação de um Conselho de Procuradores, com o objetivo de articular as províncias ao governo do Rio de Janeiro (Neves; Machado, 1999, p. 79-80).

Neste meio tempo, partiu de Portugal, em 16 de janeiro, uma expedição naval, constituída por uma nau, uma fragata, três charruas e dois transportes, com uma força de 1.250 homens, comandada pelo Chefe-de-Divisão Francisco Maximiliano de Sousa (1775-1835), com a tarefa de render a Divisão Auxiliadora e transportar para Lisboa o Príncipe D. Pedro (Maia, 1965).

Já para Jorge Silva (2009) a expedição era composta pela “Nau *D. João VI*, Fragata *Real Carolina*, corvetas *Princesa Real* e *Real Voador*, escunas *D. Maria Zeferina* e *Leopoldina*, charruas *Princesa Real*, *Orestes*, *Conde de Peniche* e *Sete de Março* e o navio mercante *Fénix*” (p. 34).

Ver-se-á que o número e o nome dos meios navais, sua tonelagem e o tipo de navio, bem como o número de canhões e de tripulantes pode variar entre as fontes, entretanto, sem consequências muito graves para o propósito desta dissertação. No caso em questão, a diferença pode ter sido ocasionada pelo fato de parte dos navios terem suspenso de Lisboa na mesma data, porém não fazendo parte da divisão do Chefe-de-Divisão Maximiliano.

¹²⁶ Eram os transportes: *Constituição*, *Despique*, *Duarte Pacheco*, *Indústria*, *São José Americano*, *Três Corações* e *Verdadeiros Amigos*. As corvetas eram a *Maria da Glória* e a *Liberal*, que tinham ordens de comboiarem os transportes até onde ficasse garantido que eles estivessem rumando para à Europa (Boiteux, 1909a).

¹²⁷ Levando a bordo o Brigadeiro Francisco Joaquim Carretti e tropas do 15º batalhão (Boiteux, 1909a).

É o Oficial de Marinha e historiador naval Lucas Alexandre Boiteux (1881-1966) que resolveu a questão ao afirmar que a divisão era composta pelos seguintes navios, com seus respectivos comandantes (Quadro 4):

Quadro 4 – Componentes da Divisão do Almirante Maximiliano

NAVIO	COMANDANTE
Nau <i>D. João VI</i>	Capitão de Fragata (CF) João Antonio Marcellino
Fragata <i>Real Carolina</i>	CF João Bernardino Gonzaga
Charrua <i>Princesa Real</i>	Capitão Tenente (CT) Antonio Joaquim do Couto
Charrua <i>Orestes</i>	CT Theodoro de Beaurepaire
Charrua <i>Conde de Peniche</i>	CT Joaquim Epiphanio de Vasconcelos
Transporte <i>Phenix</i>	Segundo Tenente (2T) Domingos José dos Santos
Transporte <i>Sete de Março</i>	2T Joaquim Estanislau Barbosa

(Boiteux, 1909a).

Vieram acompanhando, mas sem fazer parte da divisão, os seguintes navios: “Corveta *Princesa Real* [...] Corveta *Voador*, escunas *Maria Zeferina* e *Leopoldina* e o transporte *Quatro de Abril* [...]” (Boiteux, 1909a, p. 228-229).

A expedição chegou ao Rio de Janeiro, em 5 de março de 1822, fracassando em seu intento devido a recente partida das tropas do General Avilez e a autoridade do Príncipe Regente, que já “[...] se achava disposto a resistir às imposições das cortes” (Boiteux, 1909a, p. 229).

Segundo Castro (1922) a expedição chegou ao Rio de Janeiro somente no dia 9 de março e teve que fundear fora da barra da Baía de Guanabara, por imposição da Fortaleza de Santa Cruz. O Chefe de Divisão Maximiliano e o Coronel Antonio Joaquim Rozado, comandante da tropa, foram, então, levados a presença do príncipe D. Pedro e de José Bonifácio, no Paço, onde foram recebidos

[...] com muita cortesia, mas com palavras de mágoa para com o Soberano Congresso Português. A estas palavras acrescentou Sua Alteza outras de ordem militar, para mais os convencer de que a sua posição de chefes seria a de vencidos, se trouxessem propósito formado de trocar fogo com as fortalezas da barra [...] E não era também para eles, o príncipe D. Pedro, por direito de sangue e nascimento, o herdeiro do trono de Portugal? (Castro, 1922, p. 40-41).

Somente após jurarem, por escrito, obedecer às ordens do príncipe foram autorizados a trazerem os navios para dentro da baía (Castro, 1922).

A esquadra iniciou o seu regresso a Lisboa em 23 de março, sem cumprir a sua missão¹²⁸. Por ordem de D. Pedro a Fragata *Real Carolina*, ficou no Brasil (Maia, 1965; Oliveira Lima, 2019). Além do navio e sua tripulação, permaneceram no Brasil, o seu comandante, o CF Bernardino Gonzaga, além dos Capitães Tenentes Theodoro Alexandre de Beaurepaire (1787-1849) e Joaquim Estanislau Barbosa, comandantes das Charruas *Orestes* e *Sete de Março*, respectivamente (Castro, 1922).

Esses fatos, por si só, já indicavam a importância da criação de uma Marinha de Guerra, pois caso a situação evoluísse para um confronto militar contra às Cortes, seria fundamental controlar as linhas de comunicações marítimas, impedindo, assim, o recebimento de reforços, por mar.

Além disso, a situação na Bahia indicava a possibilidade de um conflito iminente entre as forças leais às Cortes e às fiéis ao Príncipe Regente, pois o Brigadeiro Madeira de Melo, se recusava a reconhecer a autoridade de D. Pedro, desafiando-o abertamente ao não obedecer a sua ordem, de 17 de junho de 1822, para que se retirasse do Brasil (Maia, 1965).

No Rio de Janeiro, no mesmo mês, foi organizada uma expedição militar para apoiar as forças leais a D. Pedro na Bahia. A força naval comandada pelo Chefe-de-Divisão Rodrigo de Lamare, era constituída pela Fragata *União*, as Corvetas *Liberal* e *Maria da Glória*¹²⁹ e o Brigue *Reino Unido*. Ela recebeu as tarefas de transportar tropas terrestres¹³⁰, comandadas pelo Brigadeiro francês Pierre Labatut (1776-1849), desembarcá-las na Bahia e bloquear o porto de Salvador (Maia, 1965).

As instruções emanadas pelo Chefe de Esquadra Manoel Antonio Farinha (1775-1842), Ministro da Marinha do Reino do Brasil, incluíam as seguintes ressalvas:

[...] usando primeiro de toda a **moderação**, e não bastando isso se oporá com a forças que leva à sua disposição, batendo-se, sendo necessário, até o último extremo; porém determina o mesmo Augusto Senhor que, no caso de conhecer que as forças opostas são superiores às que leva debaixo de suas ordens, faça toda a diligência para **evitar o combate**, a fim de salvar as embarcações que lhe são confiadas, não perdendo contudo qualquer ocasião oportuna de lhe causar todo o dano possível ou ao comboio, se vier, **sem se**

¹²⁸ Consta do Arquivo Nacional da Torre do Tombo processo contra o Chefe de Divisão Maximiliano por desobediência. “O réu é acusado de não ter obedecido às instruções que recebeu da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, relativamente ao comando da expedição ao Brasil de que estava encarregado” (Portugal, 2010).

¹²⁹ Comandada pelo CMG Luís da Cunha Moreira (1777-1865), nascido no Brasil e futuro Ministro da Marinha (Boiteux, 1909b).

¹³⁰ Uma pequena divisão de “[...] 200 homens do 4º regimento de milícias, uma companhia de caçadores e grande número de oficiais [...]” (Boiteux, 1909b, p. 408).

arriscar; ficando na inteligência que de tudo **se há de justificar**, quando regressar a esta corte (Boiteux, 1909b, p. 407, grifo nosso).

A independência ainda não tinha sido proclamada e as instruções eram dúbias¹³¹ em relação as regras de engajamento. Ambos os possíveis contendores eram portugueses e a violência deveria ser, a princípio, evitada.

Em 1º de agosto de 1822, o General Madeira determinou que uma força naval suspendesse de Salvador para interceptar a força vinda do Rio de Janeiro. Ela era constituída por três corvetas, *Dez de Fevereiro*, *Restauração* e *Regeneração*; dois brigues, *Audaz* e *Prontidão*; e uma sumaca, *Conceição* (Boiteux, 1909b).

As forças se avistaram por volta do dia 4 de agosto, mas nenhuma das duas tomou a iniciativa de fechar a distância para o combate. No dia 6 chegaram reforços vindos de Portugal para a Bahia, entre eles as Corvetas *Calypso* e *São Domingos Enéas*, que se juntaram a força portuguesa no mar. O aumento de poder da força adversária e a crescente suspeita de indisciplina entre as guarnições fiéis a D. Pedro, que não queriam combater seus patrícios¹³², fizeram com que o Chefe de Divisão de Lamare evitasse o combate (Boiteux, 1909b).

A força leal ao príncipe D. Pedro, então, afastou-se da força portuguesa no dia 8 de agosto e rumou para o porto de Jaraguá, em Alagoas, onde desembarcou as tropas do Brigadeiro Labatut. A força naval, posteriormente, rumou para Recife para reabastecer-se. Naquele porto, o Chefe de Divisão de Lamare foi informado que, na Corveta *Maria da Glória*, o motim só não foi concretizado, porque a Fragata *União* estava a sotavento “[...] pois do contrário a marinhagem e tropas amotinadas os teriam arremessado [comandante e oficiais] pela borda fora, com o fito de se unirem à esquadilha inimiga [...]” (Boiteux, 1909b, p. 411-412).

Após um Conselho de Oficiais, a maioria decidiu pelo retorno ao Rio de Janeiro. Um dos oficiais, que votou de acordo com esta resolução, afirmou: “[...] acho ser mais

¹³¹ De acordo com Hespanha (2009), até próximo do final do século XVIII, com relação aos processos de decisão “[...] em que o governo copiava a justiça – o ‘processo’ era um dispositivo discursivo apenas inventado para fazer emergir o contraditório, a dissensão de opiniões e, daí, um sofisticado (mas lento, aberto e incerto) processo de decisão que, ao mesmo tempo que manifestava as razões para optar por uma solução, não manifestava menos as razões para decidir às avessas [...]” (p. 43).

¹³² “[...] ninguém havia perguntado a esses marinheiros, em sua quase totalidade nascidos em Portugal, de que lado estavam. Eles faziam parte da tripulação dos navios e deviam obediência aos respectivos comandantes [...] Porém os marinheiros, que efetivamente eram da Marinha de Portugal, viam com desagrado se envolver em uma situação em que estariam contra sua própria Marinha. Isso poderia lhes causar sérias punições no futuro, ou mesmo vinganças pessoais, por terem ferido ou matado patrícios seus. As razões políticas ou econômicas que motivavam os oficiais pouco lhes importavam” (Bittencourt, 2018, p. 45).

vantajoso entrarmos com a esquadra no Rio do que sem ela, coisa muito provável pela disposição contrária das guarnições” (Boiteux, 1909b, p. 413).

A força suspendeu de Recife em 12 de setembro, sem saber da proclamação da independência. No dia 17 houve uma tentativa de motim na Fragata *União*. No dia 21, o mesmo se deu na Corveta *Liberal*, onde tinham sido depositado o chefe do motim da *União*. Após a chegada ao Rio, em 29 de setembro de 1822, dois soldados¹³³¹³⁴ foram submetidos a Conselho de Guerra e condenados à morte. Na véspera da execução, que ocorreria dia 14 de fevereiro de 1823, D. Pedro I concedeu o perdão aos condenados (Boiteux, 1909b).

A má vontade desses marinheiros em combater seus compatriotas, ou seja, a insubordinação dos marinheiros portugueses, era, portanto, um problema a ser resolvido.

Neste meio tempo, em agosto, D. Pedro tinha declarado¹³⁵ inimigas todas as tropas enviadas de Portugal sem o seu consentimento e empregou o termo independência, no sentido exclusivo de autonomia política. Entretanto, o “*Manifesto aos povos do Brasil*”, do Príncipe D. Pedro, e o “*Manifesto às Nações Amigas*”, de José Bonifácio, respectivamente de 1 e 6 de agosto, assumiram que a separação era um fato consumado (Neves; Machado, 1999).

A proclamação da Independência do Brasil em 7 de setembro de 1822, estava circunscrita, inicialmente, as províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais (Vale, 2002b). Era necessário convencer, pelas palavras ou pela força, as demais províncias a aderirem a Independência, para garantir a manutenção da integridade territorial do Brasil (Franchini Neto, 2019).

No final de 1822, o posicionamento das províncias com relação a independência era a seguinte (Neves; Machado, 1999):

- São Paulo, Minas Gerais e as províncias do Sul se manifestaram favoráveis;
- Em dezembro, Pernambuco jurou solenemente adesão e obediência ao Imperador;

¹³³ Eram eles os “[...] soldados João José Rodrigues e Luiz da Silva” (Boiteux, 1909b, p. 415).

¹³⁴ Segundo Dídio Costa (1947a) foram quatro os réus condenados a serem arcabuzados: “João José Rodrigues, José Joaquim da Silva, José dos Santos e Luiz da Silva” (p. 466).

¹³⁵ Decreto de 1 de agosto de 1822 declara inimigas as tropas vindas de Portugal: “Que sejam reputadas inimigas todas e quaisquer tropas, que de Portugal ou de outra qualquer parte forem mandadas ao Brasil, sem prévio consentimento meu, debaixo do qualquer pretexto que seja; assim como todas as tripulações e guarnições; dos navios em que forem transportadas; si pretenderem desembarcar [...]” (Brasil, 1887c, p. 37).

- Goiás e Mato Grosso aderiram¹³⁶ em janeiro de 1823;
- Rio Grande do Norte, Alagoas e Sergipe aderiram logo após; e
- Pará, Maranhão, Piauí, Ceará, Cisplatina e parte da Bahia, permaneceram fiéis às cortes de Lisboa.

Segundo os historiadores Lúcia Bastos das Neves e Humberto Machado(1999) após a independência dois “[...] pontos relacionados à construção do novo Império [...] exigiam medidas imediatas: a obtenção do reconhecimento internacional do país e a manutenção da unidade territorial em torno do governo do Rio de Janeiro” (p. 100-101).

O primeiro ponto não será abordado nesta dissertação. Já a manutenção da unidade territorial do agora, Império do Brasil, devido a imensidão do mesmo e a dificuldade das comunicações terrestres da época, só seria possível por meio de uma Marinha de Guerra.

Para Silva (2018) existiam nas províncias do Norte, na Cisplatina e na Bahia grupos favoráveis à independência que precisavam do apoio da Corte, no Rio de Janeiro, para enfrentar as tropas portuguesas fiéis as Cortes de Lisboa.

Por outro lado, do ponto de vista do Rio de Janeiro, a presença de tropas portuguesas fiéis às Cortes, espalhadas pelo Brasil, poderia incentivar o envio de reforços, por parte de Portugal. Portanto, diante desta resistência, em províncias distantes, foi necessário projetar poder a partir do Rio de Janeiro.

“Assim, a unidade em torno do Rio de Janeiro acabou tendo que se impor por meio de guerras – as guerras de independência e uma guerra civil entre portugueses, partidários ou não das cortes, na definição da época – e com efusão de sangue, contrariando a ‘lenda rosada’.” (Neves, 2011, p. 100).

Segundo o Almirante e historiador naval Helio Leoncio Martins (2001) deve-se atentar para as peculiaridades do processo de Independência do Brasil, portanto, a “[...] guerra que se travou a seguir, sem ser exatamente uma guerra civil, também não adquiriu aspectos de conflito internacional [...]” (p. 68).

¹³⁶ “Este sistema de adesão ocorreu de modo desigual em todo o Brasil, pois as regiões sudeste-sul se alinharam mais rápida e francamente ao príncipe, enquanto, no norte-nordeste, a maior parte das províncias se reportava às Cortes ou então reclamava e lutava por sua autonomia frente a estes dois polos centralizadores, como queria uma vertente política de Pernambuco” (Souza, 1998).

De acordo com Brian Vale (1971), todos conhecem os acontecimentos e a histórias da Independência do Brasil e a maioria das pessoas os consideram, em retrospecto, como inevitáveis.

Na realidade, essa suposição é incorreta, e há dois pontos básicos que devem ser compreendidos para que o *background* para a Independência possa ser inteiramente apreciado: primeiramente, a Independência não era inevitável e era preciso lutar por ela; em segundo lugar, para conquistá-la, o Domínio do Mar era um elemento vital (p. 5).

Para o Governo de José Bonifácio, portanto, a “[...] organização de uma força naval que merecesse confiança constituía, sem sombra de dúvida, a mais urgente prioridade do Governo Imperial” (Vale, 2002b, p. 69).

Posteriormente, assim se referiu o Almirante Tomas Cochrane (2003) sobre a situação:

Viu-se S. M. imperial que, sem armada, o desmembramento do Império – pelo que respeitava às províncias do Norte – era inevitável; e a energia do seu Ministro Bonifácio em preparar uma esquadra, foi tão louvável quanto havia sido a sagacidade do Imperador em determinar que ela se criasse (p. 36).

Portanto, para manter a unidade territorial do Brasil foi necessário organizar uma Marinha de Guerra, capaz de, em um primeiro momento, conduzir as tropas do Exército para diversos pontos do litoral brasileiro, apoiar-las logisticamente e atacar suas linhas de comunicações marítimas.

2.3 Organização da Marinha do Brasil

Nas seções seguintes serão apresentadas a organização do pessoal e do material da MB durante a Guerra da Independência.

2.3.1 Organização do Pessoal da Esquadra

Quando da proclamação da independência, os navios portugueses, que aderiram à causa de D. Pedro, estavam guarnecidos predominantemente por oficiais e praças portugueses, pois “[...] os filhos do Brasil, não eram aceitos na marinhagem

da esquadra e só lá um ou outro, bem apadrinhado, lograva admissão na Academia de Marinha¹³⁷ (Maia, 1965, p. 52).

O Quadro 5 apresenta os postos existentes na MB, no Primeiro Reinado, segundo Gustavo Adolfo Luís Guilherme Dodt da Cunha Barroso (1888-1959).

Ele provavelmente não incluiu os marinheiros e grumetes¹³⁸ porque, de acordo com Jorge Silva (2009), eram postos que não tinham caráter permanente.

Quadro 5 – Hierárquico da Marinha do Brasil no Primeiro Reinado

	POSTO
PRAÇAS	Cabo
	Quartel-Mestre
	1º e 2º Sargento
PRAÇAS-ESPECIAIS	Aspirante
	Guarda-Marinha ¹³⁹
OFICIAIS	2º Tenente
	1º Tenente ¹⁴⁰
	Capitão Tenente
	Capitão de Fragata
	Capitão de Mar e Guerra
	Chefe de Divisão
	Chefe de Esquadra
	Vice-Almirante
	Almirante

Fonte: Barroso (2019).

Decreto de 5 de dezembro de 1822¹⁴¹ criou uma comissão para “[...] principalmente investigar da conduta, aderência à causa do Brasil e embarques dos oficiais existentes na Corte, que voluntariamente ficarem no serviço da Armada Nacional e Imperial, e do estado em geral em que se acham para continuar ou não nele” (Caminha, H.,1986, p. 231).

¹³⁷ Pode-se citar os seguintes oficiais nascidos no Brasil: “Diogo Jorge de Brito, Tristão Pio dos Santos, Luís da Cunha Moreira, Roque Senna Pereira, Barroso Pereira [...]” (Martins, 2001, p. 70).

¹³⁸ “Nas embarcações que partiam de Lisboa, os grumetes estavam na posição mais baixa da hierarquia da marinha portuguesa. Sua idade variava entre nove e dezesseis anos de idade [...] estima-se que os grumetes representassem algo em torno de 18% do total de tripulantes. A maior parte dos grumetes, que cruzava os mares em direção à colônia, vinha de famílias pobres que moravam nos arredores de Lisboa. Um ou outro era órfão ou fora arrancado de uma família de pedintes [...]” (Grumete, 2023).

¹³⁹ Guarda-Marinha (GM).

¹⁴⁰ Primeiro Tenente (1T).

¹⁴¹ “Cria uma comissão para tratar de todos os objetivos concernentes à Repartição da Marinha. Convindo dar já a Marinha deste Império aquele impulso, que as atuais circunstâncias permitem, para que cheguem no mais breve tempo possível ao estado respeitável em que deve um dia ficar [...]” (Brasil, 1887d, p. 94).

A 15 de Dezembro de 1822 a comissão foi empossada. A chefiada coube ao “[...] recém-nomeado Ministro da Marinha, CMG Luís da Cunha Moreira, um dos poucos oficiais nascidos em solo brasileiro [...]” (Silva, J., 2009, p. 91).

A comissão encaminhou um ofício a todos os oficiais, de 2T a CMG, consultando-os se queriam ou não aderir à causa do Brasil. Aos que não o quisessem foram dadas garantias de salvo conduto (Maia, 1965).

De acordo com o Almirante Prado Maia (1965) são os seguintes os números resultantes do questionamento (Tabela1):

Tabela 1 – Consulta de Adesão de Oficiais da Marinha à Causa do Brasil

POSTO	BRASIL		PORTUGAL		TOTAL
	NR	%	NR	%	
CMG	9	64	5	36	14
CF	21	84	4	16	25
CT	18	72	7	28	25
1T	15	94	1	6	16
2T	28	93	2	7	30
TOTAL	91	83%	19	17%	110

Fonte: Maia (1965).

Os números acima coincidem com o constante da obra de Theotônio Meirelles da Silva, “Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira”, de 1882. Entretanto, o Almirante Prado Maia (1965) ainda listou a adesão de 14 guardas-marinhas e 19 aspirantes. Além de um cirurgião-mor e sete primeiros cirurgiões.

Mais uma vez os números variam de um autor para outro. Segundo Jorge Silva (2009) foram 88 oficiais que aderiram à MB em um primeiro momento (oito CMG, 13 CF, 19 CT, 10 1T e 38 2T). E 27 e não 19 desejaram regressar a Portugal¹⁴². “Dos 22 guardas-marinhas e 39 aspirantes que frequentavam a Academia, 14 guardas-marinhas e 17 aspirantes também decidiram ficar” (p. 92).

Tabela 2 – Adesão de Oficiais da Marinha à Causa do Brasil por Nível Hierárquico

Nível Hierárquico		BRASIL NR	TOTAL
Superior	CMG	9	48
	CF	21	
	CT	18	
Subalterno	1T	15	43
	2T	28	
TOTAL		91	

Fonte: Maia (1965).

¹⁴² De acordo com Jorge Silva (2009) os oficiais que não aderiram a Marinha do Brasil foram autorizados a retornar a Portugal no brigue dinamarquês *Aurora*.

Analisando as Tabelas 1 e 2 acima, percebe-se uma adesão equilibrada entre Oficiais Superiores e Subalternos à causa do Brasil, 48 e 43, respectivamente, quando deveria ser muito maior o número de Subalternos. Os Oficiais Subalternos eram os oficiais mais próximos das praças, faziam a ligação entre os Oficiais Superiores e as Praças. Além de serem, em sua maioria, portugueses de nascença, eram também em pouco número para guarnecerem os navios da esquadra¹⁴³.

Com relação a qualidade e os interesses desses oficiais os historiadores mais uma vez apresentam versões diferentes. Segundo Lucas Boiteux (1910a):

O interesse, o bem estar, a apatia fizeram a maior parte sustar a partida. Os velhos cheios de galões e achaques queriam o descanso, o sossego do lar, a doce quietude das parcas reformas e não pretendiam abandonar as pequenas propriedades adquiridas com longas e amargas economias. Havia interesses a zelar, eram negociantes uns, agiotas, fazendeiros outros. Os moços tinham por ideal completar os anos de serviço exigido pela lei, para merecerem as suas reformas e seguirem o exemplo dos velhos camaradas. Oficiais de uma marinha imóvel e mal paga [...] (p. 1168).

Ele ainda afirmou que alguns ficaram na esperança de promoções rápidas e outros, que, aí sim mereciam o seu respeito, “[...] verdadeiros portugueses de coração brasileiro, os sinceros, os abnegados e desinteressados que amavam de veras o nosso Brasil [...]” (Boiteux, 1910a).

Para o Almirante João Carlos Gonçalves Caminha (1974) nos 13 anos em que a Corte permaneceu no Brasil

o corpo de oficiais e marinheiros, principalmente o primeiro, sofria um processo contínuo de abasileiramento [...] Muitos oficiais portugueses compraram propriedades ou criaram interesses econômicos locais; outros ou já tinham logrado trazer as famílias em 1808, ou o fizeram depois de 1815, quando as comunicações com Portugal se restabeleceram de vez. Outros, ainda, constituíram família, renunciando à perspectiva de voltar à Europa (p. 8).

De acordo com o Almirante Martins (2001), numa visão menos “apaixonada”, deve-se levar em consideração as peculiaridades do nosso processo de independência, assim, para ele, os

[...] portugueses que aqui ficaram – ou adesistas –, e foram muitos, o fizeram ou por simpatia pela terra que os acolheu em situação difícil, ou porque

¹⁴³ “[...] o número de oficiais nos postos iniciais da carreira caiu perigosamente abaixo das necessidades mínimas que o serviço naval requeria” (Vale, 1999, p. 105).

desejassem crescer com um novo e diferente império que nascia [...], ou por qualquer outra razão que tivessem. Mas embora envolvidos nas lutas e nos interesses locais, não deixaram de ser portugueses (p. 68-69).

Na visão de um historiador português da atualidade, não era difícil compreender esta adesão da grande maioria dos oficiais à MB, pois

[...] o grosso da Esquadra ali estava baseado desde 1808 e que muitos deles, sobretudo os que tinha acompanhado o Rei em 1807, ali tinham fixado residência na companhia das respectivas famílias¹⁴⁴. E grande parte dos mais jovens tinha sido criada naquele reino, ali tendo frequentado a Academia Real dos Guardas-Marinhas [...] (Silva, J., 2009, p. 92).

Como foi dito anteriormente a consulta abrangeu apenas os oficiais subalternos e superiores. Os oficiais gerais não foram consultados por ofício. Nove¹⁴⁵ se apresentaram espontaneamente ao Imperador para declararem-se partidários da Independência (Maia, 1965). O Imperador, entretanto,

[...] parecia não ter grande confiança na capacidade de comando dos oficiais oriundos da Armada Portuguesa [...] nenhum dos oficiais gerais, todos portugueses de nascimento, se mostrava à altura do cargo de Comandante-em-Chefe da esquadra imperial, sendo que o principal candidato ao lugar, o Vice-Almirante Rodrigo Ferreira Lobo, além da fama de incompetência, granjeara intensos ódios pelo papel que desempenhara na repressão da revolta pernambucana de 1817 [...] (Silva, J., 2009, p. 93).

As Praças também não foram consultadas, permanecendo, portanto, sem solução a preocupação com relação à lealdade do pessoal (Maia, 1965).

De acordo com Jorge Silva (2009) não foi dado direito de escolha para as guarnições devido à falta de homens nos navios e “[...] ao contrário do que sucedia com os oficiais, o caráter precário do seu vínculo a Armada não lhes dava tempo para estabelecer uma ligação suficientemente forte com a terra [...]” (p. 93).

Em termos numéricos este era o problema a ser resolvido:

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 [...] seriam necessários mais de 2.000 marinheiros e suboficiais. Os navios

¹⁴⁴ “Dos oficiais que vieram nessa esquadra, fizeram carreira na Marinha Brasileira [...] os seguintes: José Maria de Almeida, Rodrigo José Ferreira Lobo, Luís da Cunha Moreira, Tristão Pio dos Santos, Manuel Antônio Farinha, Diogo Jorge de Brito, Theodoro de Beaurepaire, que alçaram o posto de almirante [...]” (Almeida, 1968).

¹⁴⁵ Para Jorge Silva (2009) foram oito (um almirante, 2 vice-almirantes, 3 chefes de esquadra e 2 chefes de divisão).

existentes no Rio de Janeiro proporcionavam ao Governo apenas 1.200 [...] (Vale, 2002b, p. 75).

O governo tentou, inicialmente, um programa de recrutamento¹⁴⁶, oferecendo gratificações para os voluntários, mas inexistiam nacionais capazes de substituir os marinheiros portugueses, ocasionando o fracasso do programa (Vale, 2002b). Isto ocorreu, principalmente, devido à falta de pessoal nacional, com experiência marítima¹⁴⁷. “Marinheiros brasileiros não os havia, porque antigos alvarás proibiam aos filhos do Brasil possuírem navios e serem marinheiros [...]”¹⁴⁸ (Tavares, 1923a, p. 419).

No início de 1823 apelou-se para que escravos fossem oferecidos para serem admitidos como marinheiros e grumetes¹⁴⁹. “Esgotada essa fonte, recorria-se, às prisões. Assim, pelo decreto de 21 de março de 1823¹⁵⁰, comutava o governo as penas dos presos da nau presiganga¹⁵¹ a fim de serem eles empregados como soldados e marinheiros” (Boiteux, 1930a, p. 30).

Segundo Caminha (2002b) as guarnições dos navios da Armada foram constituídas da seguinte maneira: “a) marinheiros engajados voluntariamente ou contratados (estes em geral eram estrangeiros, com elevados soldos); b) marinheiros

¹⁴⁶ A Decisão do Governo número 55, de 31 de maio de 1822, referente à Marinha: “Manda S.A. Real [...] que o Intendente da Marinha faça fixar Editais nos lugares de costume, anunciando que a todos os Marinheiros e Grumetes, que voluntariamente forem assentar praça a bordo dos Navios de Guerra Nacionais [...] Determina que abonem aos 1^{os} Marinheiros a soldada de 8\$000 por mês, aos 2^{os} a de 6\$500, aos 1^{os} Grumetes a de 4\$800, e aos 2^{os} a de 3\$000; vencimentos que terão lugar só para com os Voluntários [...]” (Brasil, 1887a, p. 41).

¹⁴⁷ Ainda em 1844 avaliava-se “[...] que no Brasil a marinha Mercante e os navios pesqueiros eram de porte insignificante, razão pela qual não eram capazes de formar marinheiros para a Marinha Militar. Os recrutas eram homens bisonhos, apanhados a esmo, e precisariam ser educados para serem úteis à Marinha Militar” (Barreiro, 2010, p. 207).

¹⁴⁸ Para exemplificar pode-se citar o ensaio de Jaime Rodrigues (1999), que levantou a distribuição das tripulações dos navios negreiros por nacionalidade, entre 1812 e 1863. Os portugueses representavam 53% dos tripulantes, seguidos pelos africanos, 24%, e por brasileiros, apenas 8,1%. O restante eram de outras nacionalidades ou de nacionalidade não informada.

¹⁴⁹ Decisão número 30, de 25 de fevereiro de 1823, “[...] manda admitir para marinheiros e grumetes os escravos oferecidos por seus senhores, abonando-se a estes as competentes gratificações” (Brasil, 1887g, p. 20).

¹⁵⁰ Decreto “[...] que comutava as penas de diversos presos para serem empregados como soldados e marinheiros a bordo dos navios da Armada Nacional [...] fazer graça a alguns dos presos existentes a bordo da nau presiganga [...]” (Brasil, 1887h, p. 52).

¹⁵¹ O termo *press-gang* referia-se ao “[...] destacamento naval sob o comando de um oficial encarregado, em tempo de guerra, de recrutar à força homens para servirem na Marinha inglesa. O termo deu origem, no Brasil, a ‘presiganga’, anglicismo que designava um navio que servia de prisão” (Fonseca, 2016, p. 126).

recrutados à força, entre tripulantes das embarcações mercantes ou entre vagabundos, criminosos, etc.”¹⁵² (p. 46).

Com relação ao recrutamento à força ocorria um

[...] trabalho cooperativo entre o Chefe de Polícia da Corte, o Ministro da Marinha e os Presidentes de Província, ordens de prisões e recapturas de marinheiros fugidos eram expedidas às centenas, atingindo crianças e adolescentes, escravos de ganho, chefes de família e até mesmo estrangeiros que perambulavam pelas imediações dos portos (Barreiro, 2010, p. 193).

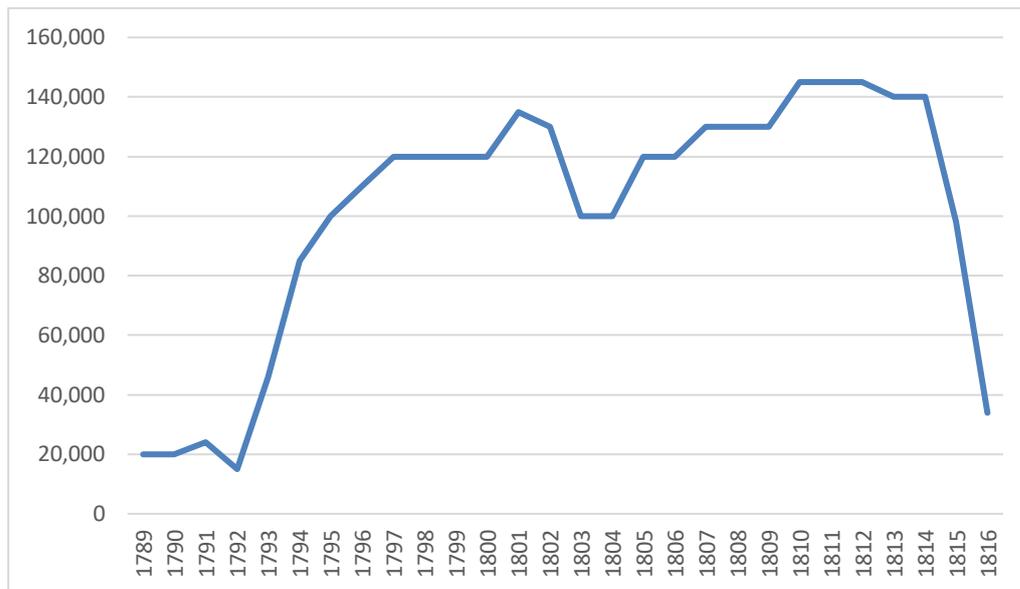
Desta forma, a Marinha tinha uma carência de homens qualificados e confiáveis e o historiador naval britânico Brian Vale (1999) foi taxativo ao afirmar que: “Sem marinheiros dignos de confiança, seus navios não teriam valor militar” (p. 103).

A situação exigiu do governo brasileiro a contratação de marinheiros estrangeiros, principalmente, britânicos, ociosos em função do fim das Guerras Napoleônicas, para o guarnecimento da nossa primeira esquadra.

[...] a Marinha britânica havia se expandido imensamente, e, em 1813, contava com 713 navios no mar e um total de 4.920 oficiais na ativa. Com o advento da paz, esses números foram drasticamente reduzidos. Em 1820, havia apenas 134 navios em serviço, necessitando de 600 oficiais [...] (Vale, 2002b, p. 78).

A Figura 3 apresenta o desenvolvimento numérico do pessoal da *Royal Navy*, oficiais e praças, entre 1789 e 1816. De 20.000, em 1789, chegou ao máximo de mais de 140.000, entre 1810 e 1812, recuando, drasticamente, para menos de 40.000, em 1816 (Elias, 2007).

¹⁵² Até a recriação do Quartel General da Armada, em 1828, o engajamento e o recrutamento era realizado pelo Inspetor do Arsenal e somente em 1836 foram criadas as Companhias Fixas de Marinheiros (Caminha, 2002b).

Figura 3 – Pessoal da *Royal Navy*, 1789-1816

Fonte: Elias (2007).

Foram, então, contratados oficiais e marinheiros estrangeiros (Maia, 1965):

- no Brasil, John Taylor (1789-1855) e David Jewett (1772-1842), este último norte-americano;

- no Reino Unido, por intermédio do General Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta (1772-1842), futuro Marquês de Barbacena, dezenas de oficiais e centenas de marinheiros¹⁵³; e

- no Chile, diversos oficiais e praças britânicos que haviam lutado pela independência deste e do Peru, entre eles, Thomas Sackville Crosbie (1793-18--) e John Pascoe Grenfell (1800-1869), vieram acompanhando o Almirante Lorde Thomas Cochrane.

Contava-se com a experiência, a disponibilidade e o *ethos* dos oficiais britânicos na guerra no mar, pois nos últimos três séculos foram vitoriosos contra as demais potências marítimas europeias, no século XVI, contra a Espanha, no XVII, contra os Países Baixos, e no XVIII, contra a França. Acreditava-se que suas tradições, valores e costumes poderiam compensar os problemas de material e pessoal da recentemente instituída marinha imperial.

¹⁵³ Como exemplo, pode-se citar que: “No dia 27 de janeiro de 1823, o Mercante *Lindsays*, transportando o primeiro grupo de 125 marujos e seis oficiais, zarpou de Liverpool. Transcorridos três dias, o *Lapwing* largou de seu ancoradouro em Londres rumando para o Rio de Janeiro com o segundo contingente de 45 ‘emigrantes’ marítimos” (Vale, 2002b, p. 78).

Da Europa veio a sugestão de Caldeira Brant¹⁵⁴, em carta a José Bonifácio, para a contratação de Lorde Thomas Cochrane, que se destacou nas Guerras Revolucionárias Francesas e Napoleônicas, no comando do Brigue *Speedy* e das Fragatas *Pallas* e *Imperieuse*, e nas Guerras de Independência do Chile e do Peru, em ações contra inimigos mais poderosos (Ermakoff, 2021; Maia, 1965).

De acordo com Caldeira Brant: “Só o seu nome levaria o susto e terror aos nossos inimigos [...]” (*apud* Vale, 2002b, p. 76).

Os debates sobre a contratação do almirante chegaram até o cônsul-geral britânico no Brasil, Sir Henry Chamberlain (1773-1829), que em comunicado a Londres, assim se referiu à situação: “[...] não haver dúvida de que o talento e espírito de iniciativa de Lorde Cochrane significavam uma incalculável vantagem para a Marinha brasileira nessa difícil conjuntura. Seu nome, por si só, constituía poderosíssima força” (*apud* Vale, 2002b, p. 83).

Cochrane chegou ao Rio de Janeiro em 13 de março de 1823, cerca de seis meses após a declaração de independência, sendo recebido no mesmo dia pelo Imperador na casa de José Bonifácio. Do encontro ele observou: “Assegurou-me o Imperador que, no tocante às embarcações em si, a esquadra estava quase pronta para o mar; mas que faltavam bons oficiais e marinheiros [...]” (Cochrane, 2003, p. 40).

Na visita de inspeção à Esquadra, em 15 de março de 1823, Cochrane avaliou as guarnições dos navios muito negativamente

[...] mui questionável qualidade, – compondose da pior classe de portugueses, com quem a porção brasileira da gente mostrava evidente repugnância a misturar-se [...] a paga que recebiam era somente de oito mil-réis por mês enquanto no serviço mercante, dezoito mil-réis era o preço corrente [...] os muros de pau brasileiros tinham de ser guarnecidos pelo refugio do serviço mercante [...] (Cochrane, 2003, p. 41-2).

A exceção era a tripulação da Corveta *Maria da Glória*, cujo Comandante, o CT Theodoro de Beaurepaire, oficial francês, “[...] tinha arranjado reunir em torno de si alguns de seus compatriotas, misturados com brasileiros naturais – coisa em que

¹⁵⁴ “[...] foi o porta voz do sentimento de muitos dos seus compatriotas quando escreveu que não depositava confiança em uma força comandada e guarnecida por portugueses e pedia urgência ao governo brasileiro para recrutar ingleses ou americanos confiáveis” (Vale, 1999, p. 106).

mostrou considerável tato com se livrar assim dos outros grupos desanimadores [...]” (Cochrane, 2003, p. 41).

Lorde Cochrane ainda relatou o que parecia uma anomalia, o emprego de portugueses para fazer guerra contra seus compatriotas. Durante a visita ao Arsenal, por diversas vezes, o Imperador utilizou-se da expressão ‘atacar a força parlamentar portuguesa’, dando “[...] a entender que o Governo brasileiro não fazia guerra ao Rei de Portugal ou à nação portuguesa, mas às Cortes somente¹⁵⁵; o que era distinção sem diferença, pelo que tocava à conduta das hostilidades” (Cochrane, 2003, p. 42).

Cabe observar que essas avaliações de Cochrane constam de sua “*Narrativa de Serviços no Libertar-se o Brasil da Dominação Portuguesa*” escrito em 1859, 36 anos após estes acontecimentos.

Estava assim concluída, dentro do possível, a organização do pessoal da Marinha, mesclando Oficiais e Praças brasileiros, portugueses de nascimento, em maior número, e britânicos, sob o comando do Primeiro Almirante Lorde Cochrane.

2.3.2 Organização dos Meios da Esquadra

A vinda da Família Real portuguesa, em 1808, foi “[...] acompanhada pelo grosso da Esquadra (23 navios, dos quais oito naus e quatro fragatas)”¹⁵⁶, a partir daí o grosso da Marinha Portuguesa passou a operar a partir do Brasil (Silva, J., 2009, p. 31). O Comandante em Chefe da Esquadra portuguesa que atravessou o Atlântico era o Vice-Almirante Manuel da Cunha Souto Maior (Almeida, 1968).

A força portuguesa ainda contou com a proteção de “[...] uma divisão naval inglesa do Comodoro Graham Moore¹⁵⁷, estando a bordo do navio capitânia da divisão, a nau *London*, o Almirante Sidney Smith¹⁵⁸, sendo os outros navios as naus *Malborough*, *Monarch* e *Bedford*” (Almeida, 1968, p. 116).

Quando do retorno a Portugal, em 26 de abril de 1821, D. João VI foi acompanhado por apenas 11 navios (dos quais uma nau, uma fragata, uma corveta e

¹⁵⁵ Segundo Brian Vale (1971) uma justificativa para as falas do Imperador seria a tentativa de manter as praças portuguesas leais a sua pessoa, pois “[...] era contra as Cortes e não contra a nação portuguesa que o Brasil estava lutando” (p. 17).

¹⁵⁶ Eram as seguintes naus: *Príncipe Real*, *Rainha de Portugal*, *Conde D. Henrique*, *Medusa*, *Afonso de Albuquerque*, *D. João de Castro*, *Príncipe do Brasil* e *Martim de Freitas*. As quatro fragatas eram: *Minerva*, *Golfinho*, *Urânia* e *Princesa Carlota* (Pereira, 2018a). O comandante Rodrigues Pereira ainda lista cinco brigues, três escunas e duas charruas, totalizando 22 navios.

¹⁵⁷ (1764-1843).

¹⁵⁸ Almirante Sir William Sidney Smith (1764-1840).

três charruas)¹⁵⁹. Registrou-se, então, uma “[...] acentuada redução do séquito naval em relação ao que partira de Lisboa, motivada não apenas pela alteração da conjuntura, mas também pela acentuada degradação que a Armada terá sofrido durante o período de permanência no Brasil [...]” (Silva, J., 2009, p. 33)

Segundo Vale (2002b)

[...] 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 (p. 70).

Cerca de um ano e meio depois, eram os seguintes os navios de guerra portugueses no porto do Rio de Janeiro por ocasião da independência: seis naus¹⁶⁰, das quais apenas a *Martim de Freitas* estava em bom estado de conservação; três fragatas (*União*, *Real Carolina* e *Sucesso*); duas corvetas (*Maria da Glória* e *Gaivota*¹⁶¹); e três brigues (*Reino Unido*, *Real Pedro* e *Leopoldina*), todos necessitando de grandes reparos (Maia, 1965). Estes navios de guerra “[...] formaram, praticamente sem resistência, o primeiro núcleo da Marinha Imperial [...]” (Silva, J., 2009, p. 91).

Após a independência, a Armada do Reino do Brasil, parcela da Armada Real portuguesa que não acompanhou o retorno de D. João VI à Portugal, passou a ser denominada de Armada Nacional e Imperial (Caminha, 2002a).

Os estadistas da época rapidamente perceberam a necessidade de se organizar uma esquadra, condizente com as necessidades do Brasil. Entre eles, o Imperador D. Pedro I, o Ministro dos Negócios do Império José Bonifácio, o Ministro da Guerra General Luís Pereira da Nóbrega de Sousa Coutinho (1760-1826), o Ministro da Marinha CMG Luís da Cunha Moreira e o representante brasileiro em Londres, General Caldeira Brant.

¹⁵⁹ Eram a Nau *D. João VI*, Fragata *Real Carolina*, Corveta *Voador*, Brigue *Reino Unido*, três charruas, três navios transporte e o late *Monte de Ouro* (Pereira, 2018b).

¹⁶⁰ Eram as seguintes as naus: *Martim de Freitas*, *Príncipe Real*, *Medusa*, *D. João de Castro*, *Afonso de Albuquerque* e *Vasco da Gama* (Maia, 1965).

¹⁶¹ “*Gaivota do Mar*” segundo Jorge Silva (2009).

Os recursos para a reorganização da Marinha foram obtidos através de empréstimo de 400:000\$000 (Decreto de 30 de julho de 1822¹⁶²), sequestro de mercadorias, prédios e bens pertencentes a portugueses (Decreto de 11 de dezembro de 1822¹⁶³) e de um plano de subscrição mensal¹⁶⁴ para aumento da Marinha de Guerra do Império do Brasil (Decreto de 24 de janeiro de 1823¹⁶⁵) (Carreira, 1980).

Segundo o plano, todo o cidadão poderia contribuir, voluntariamente, comprando as ações que pudesse. Cada ação mensal seria de 800 réis e o plano teria a duração de três anos, com a ressalva de que se não pudesse pagar alguma mensalidade não seria obrigado a fazê-lo (Brasil, 1887f). O Imperador foi o primeiro a dar o exemplo, adquirindo 250 ações, e a Imperatriz, 100, “[...] pagando ambos, adiantadamente, a quantia correspondente aos três anos” (Maia, 1965, p. 57).

De acordo com Senador Liberato de Castro Carreira (1820-1903):

Sendo o recebimento total do empréstimo, dos bons gratuitos, da subscrição popular para a marinha, e dos sequestros de 596:304\$035 até o dia 30 de junho, se tinha despendido destes recursos extraordinários a soma de 386:289\$083 (Carreira, 1980, p. 111).

O Imperador ainda adquiriu para a Marinha, com dinheiro particular, o Brigue *Maipu*¹⁶⁶, do norte-americano David Jewett, que foi rebatizado de *Caboclo*. Os Brigues *Atalante* e *Rio da Prata* foram adquiridos, respectivamente, pelo Brigadeiro Labatut,

¹⁶² “Manda contrair um Empréstimo para fazer face as mais urgentes despesas do Estado [...] Sendo um dos meus mais sagrados deveres, como Regente e Perpétuo Defensor deste Reino, acudir-lhe com pronto e eficaz remédio na crise de suas atuais circunstâncias, e proporcionar-lhe todos aqueles meios que mais concorram a manter sua segurança, prosperidade e independência [...]” (Brasil, 1887b, p. 33).

¹⁶³ “[...] Empregar todas as medidas mais acertadas, não só para tornar efetiva a segurança e respeitável a defesa do país [...] que se ponham em efetivos sequestros: 1º Todas as mercadorias existentes nas Alfandegas deste Império, e pertencentes aos súditos do Reino de Portugal; 2º Todas as mercadorias, ou a sua importância, que existirem em poder de negociantes deste Império; 3º Todos os prédios rústicos e urbanos, que estiverem nas mesmas circunstâncias; e 4º Finalmente, as embarcações ou parte delas, que pertencerem a negociantes daquele Reino [...]” (Brasil, 1887e, p. 96-97).

¹⁶⁴ Joaquim Gonçalves Ledo (1781-1847) e o Ministro da Guerra Luís Pereira da Nóbrega “[...] enviaram a D. Pedro, em 24 de setembro de 1822, uma representação sugerindo a abertura de subscrição popular, mensal, a fim de, com o produto dela, se adquirirem navios para reforçar a esquadra” (Maia, 1965, p. 54).

¹⁶⁵ “[...] de uma módica contribuição mensal para a compra gradual de novas embarcações de guerra, ou reparo, e conserto das antigas [...] e considerando além disto que a extensa costa, e contínuos portos deste rico, ameno, e fértil Império [...] só podem ser bem defendidos por uma Marinha respeitável [...]” (Brasil, 1887f, p. 11).

¹⁶⁶ A compra ocorreu no dia 23 de janeiro de 1823. O navio veio com 18 canhões e o custo foi de 22 contos de réis (Vale, 2002b).

na Bahia, e pelo General Carlos Frederico Lecor (1764-1836), em Montevidéu¹⁶⁷ (Maia, 1965).

O Brigue *Nightingale* foi adquirido da firma *Brown-Watson & Co.* por 13 contos de réis, sendo rebatizado de *Guarani* em 11 de março (Vale, 2002b).

Na época, ainda era possível adaptar um navio mercante para torna-lo um navio de guerra¹⁶⁸ e o Arsenal da Corte, no Rio de Janeiro, trabalhou no sentido de “[...] reaparelhar, reparar e aprovisionar os nossos vasos de guerra [...] Seis meses depois da proclamação da independência, o número de navios e canhões de que dispunha o Brasil havia duplicado” (Maia, 1965, 82).

Para se ter uma ideia do impacto orçamentário dos preparativos e da Guerra da Independência para o Império do Brasil, será apresentada na Tabela 3 a evolução das despesas militares e totais no Primeiro Reinado (Lima Junior; Klein, 1970).

Tabela 3 – Despesas Militares e Despesas Totais no Primeiro Reinado

ANO	DESPESAS MILITARES (em mil reis)	DESPESAS TOTAIS (em mil reis)	DESPESAS MILITARES %
1823	3.064:086	4.702:434	65,0
1825	3.307:474	8.357:452	39,5
1827	4.564:271	11.842:292	38,5
1828/9	6.559:554	13.911:492	49,5
1831/2	5.254:609	12.798:074	41,0

Fonte: Lima Junior e Klein (1970).

Percebe-se que o percentual das despesas militares, ou seja, da soma das despesas dos Ministérios da Marinha e da Guerra, representou 65% das despesas totais do Império em 1823. Esta percentagem não será mais alcançada no Primeiro Reinado, nem mesmo durante a Guerra da Cisplatina (1825-1828), contra a Argentina.

Entretanto, apesar de todos os esforços do governo imperial, foram aprestados¹⁶⁹ somente seis navios de combate, uma nau, três fragatas e duas corvetas e navios de menor poder combatente, somando-se 176 canhões, que

¹⁶⁷ Os dois brigues, classificados como brigues-escunas, de dez canhões cada, chegaram ao Rio de Janeiro em março de 1823 (Vale, 2002b).

¹⁶⁸ Segundo Caminha (1983) entre os séculos XVII e a primeira metade do século XIX os diversos tipos de navios de guerra “[...] Tinham, em relação às embarcações mercantes de mesma armação vélica, o casco reforçado, para a instalação permanente de canhões de diversos calibres, de alma lisa, balas esféricas maciças, utilizando como explosivo a pólvora negra” (p. 84). Portanto, mesmo para a época, era uma “solução de fortuna”.

¹⁶⁹ Aprestamento – “Conjunto de medidas de prontificação ou preparo de uma força ou parte dela (especialmente as relativas a pessoal, material e adestramento) destinadas a coloca-la em condições de ser empregada a qualquer momento” (Brasil, 1981, p. 9).

enfrentariam a esquadra portuguesa, com 14 navios e 380 canhões, na Bahia (Vale, 2002b).

Mais duas naus conseguiram ser aproveitadas, a *Príncipe Real*, rearmada para defesa fixa do porto do Rio de Janeiro, e a *Vasco da Gama*, servindo de presiganga. Existiam também diversos navios menores, como brigue-escunas, escunas e canhoneiras (Castro, 2018).

As outras naus que se encontravam no Rio de Janeiro, *Medusa*, *Afonso de Albuquerque* e *Príncipe do Brasil*, foram consideradas sem condições de recuperação (Vale, 2002b).

O Quadro 6 apresenta os principais navios que constituíram o núcleo da Armada Nacional e Imperial brasileira, no início de 1823, no Rio de Janeiro. O quadro foi produzido tomando como base o constante da coleção História Naval Brasileira (Vale, 2002b).

Quadro 6 – Núcleo da Armada Nacional e Imperial Brasileira no Rio de Janeiro

Tipo	Nome	Peças¹⁷⁰	Ano Lançamento	Tripulação	Observação
Nau	<i>Pedro Primeiro</i>	74	1763	650	Ex-Martim de Freitas
Fragata	<i>Piranga</i>	(50 ^{ii.iii}) 52 (62 ⁱ)	1817	480	Ex-União
	<i>Real Carolina</i>	(28 ⁱⁱ) 44 (46 ⁱⁱⁱ)	- (1819 ⁱ)	360	Futura Paraguçu
	<i>Niterói</i>	(17 ⁱⁱⁱ) (28 ⁱⁱ) 38	1818	260	Ex-Sucesso
Corveta	<i>Maria da Glória</i>	(26 ⁱ) (28 ⁱⁱ) 30	- (1819 ⁱ)	220	Ex-Horatio
	<i>Liberal</i>	22 (24 ⁱⁱ)	1791 (1796 ⁱ)	190	Ex-Gaivota (Gaivota do Mar) ^{iv}

Fonte: Caminha, H.ⁱ (1986); Castroⁱ (2018); Doresⁱⁱ (1972)
Mendonça e Vasconcelosⁱⁱⁱ (1959); Silva, J.^{iv} (2009); Vale (2002b).

A primeira força naval que se fez ao mar com a bandeira do Império foi enviada para o Sul, em 10 de novembro de 1822, para o embarque e a escolta das tropas portuguesas de D. Álvaro da Costa de Sousa de Macedo (1789-1835) da Cisplatina

¹⁷⁰ “Peça. Designação utilizada na Marinha para os canhões” (Pereira, 2009, p. 384). O número de peças varia de autor para autor, mas sem grandes alterações dignas de nota.

para Portugal. A força era constituída pela Fragata *União* (CMG David Jewett, Comandante do navio e da força¹⁷¹); Fragata *Real Carolina* (CF Manoel Gonçalves Luiz da Cunha); Corveta *Liberal* (CT Antonio Salema F. Garção) e cerca de 5 transportes (Boiteux, 1909d; Bittencourt, 2018).

Após a recusa de D. Álvaro da Costa de embarcar para Portugal a força regressou para o Rio de Janeiro. No início de 1823, “[...] seguiram para Alagoas com mais reforços¹⁷² para as forças brasileiras que combatiam os portugueses na Bahia” (Bittencourt, 2018, p. 47).

Segundo o Almirante Martins (2001), a atuação desta força é uma prova de que se exagerou nas dificuldades de manutenção da Marinha. Poucos recursos e problemas de manutenção dos navios ocorreram, mas seria um exagero falar “[...] no abandono, na negligência, na qualidade inferior dos equipamentos, no estado lamentável dos navios [...]”¹⁷³ (p. 71).

Na inspeção da esquadra, realizada no dia 15 de março de 1823, na companhia do Imperador, Cochrane, inicialmente, “[...] ficou muito bem impressionado com as condições e o preparo da esquadra. A *Pedro Primeiro* atraiu-lhe a atenção de modo especial [...] A *Piranga* era uma fragata moderna [...] a Corveta *Maria da Glória*, de construção norte-americana e projetada para alta velocidade [...]” (Vale, 2002b, p. 83 e 85).

A esquadra brasileira foi, então, constituída dos navios que permaneceram no Rio de Janeiro após o regresso de D. João VI à Portugal, e de unidades adquiridas de particulares, algumas de pequeno porte para comporem a linha de batalha, mas importantes para outras funções necessárias a uma marinha, como correio, transporte, esclarecimento etc. Era uma esquadra pequena e até certo ponto improvisada, mas seria com ela que Lorde Cochrane teria que conduzir a guerra de independência no mar.

Em seguida será apresentada a comparação dos poderes combatentes, entre a Armada Nacional e Imperial do Brasil e a Armada Real portuguesa na Bahia.

¹⁷¹ David Jewett foi escolhido para comandar a força por já ter servido a Marinha Argentina e conhecer bem “[...] as águas cheias de baixios do estuário do Prata” (Caminha, 1974, p. 23). Na Argentina, Jewett executou “[...] a importante missão de içar pela primeira vez a Bandeira Nacional nas Ilhas Malvinas [...]” (Destáfani, 1975, p. 15).

¹⁷² Eles transportaram o Batalhão do Imperador para reforçar as tropas comandadas por Labatut (Martins, 1997, p. 25).

¹⁷³ “Não eram em absoluto uma estrutura falida e navios em pedaços, como os descrevem alguns historiadores. Realmente tratava-se de uma Marinha em decadência [...] os navios exigiam reparos e equipamentos novos. Não seria coisa de grande monta [...]” (Martins, 2004, p. 43).

2.4 Comparação dos Poderes Combatentes

O General Madeira, na Bahia, também se preparou para o confronto, mandando “[...] reparar vários navios de guerra, armar mercantes e artilhar barcas e lanchas, passando a dispor de uma pequena esquadra, da qual se destacavam quatro corvetas e dois bergantins”¹⁷⁴ (Silva, J., 2009, p. 35).

Em 16 de agosto de 1822 chegaram à Bahia três transportes, escoltados pela Corveta *Calypso*, trazendo um total de 700 soldados (Vale, 2002b).

De Lisboa chegou, a 30 de outubro, mais um reforço de 1.500 homens e o Chefe de Divisão João Félix Pereira de Campos¹⁷⁵, “[...] com seis transportes e dois navios de escolta [...] As forças portuguesas na Baía passam, assim, a dispor de 8.000 soldados e 22 navios”¹⁷⁶ (Silva, J., 2009, p. 35) Segundo Vale (2002b), foram 1.200 homens, distribuídos em sete transporte, escoltados pela Nau *D. João VI*.

Em 31 de março de 1823 chegaram mais reforços, “[...] 1.900 homens distribuídos por 5 batalhões [...] escoltados pela Fragata *Pérola*... acompanhada por uma galera e pelo Brigue *Viajante* [...]” (Silva, J., 2009, p. 35).

O Quadro 7 apresenta os principais navios que compunham a esquadra portuguesa na Bahia, em 1823. O quadro foi produzido tomando como base o constante no livro “Grandes Batalhas Navais Portuguesas” (Pereira, 2009, p. 262).

¹⁷⁴ “Eram as Corvetas *10 de Fevereiro*, *Regeneração*, *Conceição* e *Restauração* e os bergantins *Audaz* e *Prontidão*” (Silva, J., 2009, p. 35).

¹⁷⁵ O Chefe de Divisão Pereira de Campos assumiu em 31 outubro de 1822, por patente passada em 31 de agosto, o comando da esquadra portuguesa na Bahia (Boiteux, 1909d).

¹⁷⁶ “Eram eles: nau *D. João VI*, fragatas *Pérola* e *Constituição*, corvetas *Urânia*, *Calipso*, *Princesa Real*, *Regeneração*, *Galateia*, *4 de Julho*, *S. Domingos Eneas*, *Restauração* e *S. Gualter*, brigues *Prontidão* e *Audaz*, escuna *Emília*, sumaca *Conceição*, charruas *Princesa Real*, *Orestes*, *Conde de Peniche* e *Príncipe do Brasil* e transportes (mercantes) *Bizarria* e *Conceição e Oliveira*” (Silva, J., 2009, p. 35).

Quadro 7 – Esquadra Portuguesa na Bahia (1823)

Tipo	Nome	Peças	Ano de Lançamento	Tripulação
Nau	<i>D. João VI</i>	(74 ^{ii,iii,iv}) 88	1816	750
Fragatas	<i>Pérola</i>	- (44 ^{i,iii}) (46 ^{iv})	1797	350
	<i>Constituição</i>	(50 ^{iii,iv}) 56	1819 (1821 ⁱⁱⁱ)	350
Corvetas	<i>Urânia</i> (<i>Dez de Fevereiro</i> ⁱⁱⁱ)	(24 ⁱⁱⁱ) 26	1821	180
	<i>Calipso</i>	22 (24 ⁱⁱ)	1791	180
	<i>Princesa Real</i>	22	1818	160
	<i>Regeneração</i>	(18 ^{iv}) 22 (24 ⁱⁱⁱ)	1821	160
	<i>Galateia</i>	-	1821	150
	<i>Quatro de Julho</i> (<i>Tritão</i>)	- (26 ⁱⁱⁱ)	1821 (1822 ⁱⁱⁱ)	150
	<i>São Domingos Eneias</i>	(24 ⁱⁱⁱ) 26	1822	180
	<i>Restauração</i>	(22 ⁱⁱⁱ) 24	1821 (1822 ⁱⁱⁱ)	160
Charruas	<i>São Gualter</i>	26	1821 (1822 ⁱⁱⁱ)	180
	<i>Princesa Real</i>	(24 ^{ii,iii}) 28	1797	220
	<i>Orestes</i>	24	1820	130
	<i>Conde de Peniche</i>	-	1821	120
	<i>Príncipe do Brasil</i>	18	1822	120

Fonte: Boiteuxⁱ (1909d); Pereiraⁱⁱ (2018); Pereira (2009); Silva, J.ⁱⁱⁱ (2009); Vale^{iv} (2002a).

A partir deste momento será realizada a comparação das forças combatentes mobilizadas no Rio de Janeiro, do Império do Brasil, e na Bahia, do Reino de Portugal.

A comparação dos poderes combatentes consiste “[...] no estudo comparativo [...] das forças em oposição [...] dentro de um determinado teatro ou área de operações” (Brasil, 2020, p. 53).

Os tópicos que devem ser comparados são “1) a quantidade e características gerais dos meios militares dos oponentes. 2) as comparações serão feitas em termos dos meios que se opõem [...] 3) Uma tabela mostrando as características das forças oponentes constitui um modo prático para a avaliação conveniente deste fator [...]” (Brasil, 2020, p. 53).

Um quarto item seria comparar a eficiência do pessoal em combate avaliando as “[...] características nacionais, experiência em combate, moral, adestramento e adaptabilidade para atuar na área de responsabilidade, tendo em vista as características ambientais dessa área” (Brasil, 2020, p. 54). Já se analisou a situação

das tripulações brasileira e portuguesa, no capítulo três serão analisadas as características dos marinheiros britânicos. As características ambientais serão apresentadas no item 2.4.

As conclusões da comparação dos poderes combatentes “[...] devem procurar exprimir vantagens, desvantagens, limitações, possibilidades das Forças [...]” (Brasil, 2006, p. 4-23).

De um modo geral, dos Quadros 6 e 7, produziu-se a Tabela 4 e o Quadro 8, com a comparação dos poderes combatentes. Em termos numéricos vemos uma vantagem da esquadra portuguesa de dez navios a mais. A Marinha brasileira só teria vantagem no número de fragatas.

Tabela 4 – Forças em Oposição: Quantidade de Navios

NAVIOS	BRASIL	PORTUGAL
Nau	1	1
Fragata	3	2
Corveta	2	9
Charrua	0	4
TOTAL	6	16

Fonte: Pereira (2009).

Quadro 8 – Forças em Oposição: Poder Combatente¹⁷⁷

BRASIL		PORTUGAL	
Navios	Canhões	Navios	Canhões
Nau			
<i>Pedro Primeiro</i>	74	<i>D. João VI</i>	88
Fragatas			
<i>Piranga</i>	52	<i>Constituição</i>	56
<i>Real Carolina</i>	44	<i>Pérola</i>	44 ⁱ
<i>Niterói</i>	38		
Corvetas			
<i>Maria da Glória</i>	30	<i>Urânia (Dez de Fevereiro)^j</i>	26
<i>Liberal</i>	22	<i>São Domingos Eneias</i>	26
		<i>São Gualter</i>	26
		<i>Quatro de Julho (Tritão)</i>	26 ⁱ
		<i>Restauração</i>	24
		<i>Calipso</i>	22
		<i>Princesa Real</i>	22
		<i>Regeneração</i>	22
		<i>Galateia</i>	-
Charruas			
		<i>Princesa Real</i>	28
		<i>Orestes</i>	24
		<i>Príncipe do Brasil</i>	18
		<i>Conde de Peniche</i>	-

Fonte: Pereira (2009); Silva, J.ⁱ (2009); Vale (2002b).

¹⁷⁷ Usou-se como modelo o quadro “Libertação das Províncias do Norte: Forças navais em oposição” (Giacopini, 1963).

Iniciando a comparação pelas naus verifica-se que ambas as forças organizadas tinham uma nau cada. Em termos de canhões a brasileira possuía 74 e a portuguesa 88. Uma vantagem portuguesa de 14 canhões a mais.

Com relação a idade dos navios, um relatório de 25 de setembro de 1821, da Comissão Especial da Marinha de Portugal, mostrou a diferença de idade entre duas naus, que por acaso, estariam em lados opostos na Bahia. “A *D. João VI*, lançada ao mar em 1816, era a mais recente, enquanto a *Martim de Freitas*, com 58 anos, era a única cuja idade se situava acima da média (41 anos)” (Silva, J., 2009, p. 63).

A nau *Martim de Freitas*, antes de tornar-se a *Pedro Primeiro*, passou por dois períodos de grandes reparos, em 1794 e 1807¹⁷⁸, antes dos reparos emergenciais realizados no Arsenal do Rio de Janeiro, em 1822. Apesar desses reparos a diferença de idade entre essas naus, em 1823, era de 53 anos. Uma vantagem significativa para os portugueses¹⁷⁹.

Portanto, pela idade e pelo número de canhões, se as naus se enfrentassem a vantagem seria dos portugueses.

Em relação as fragatas, a vantagem numérica e no número de canhões era brasileira. São três fragatas brasileiras, lançadas entre 1817 e 1819, totalizando 134 canhões. Os portugueses possuíam na Bahia, duas fragatas, lançadas em 1797 e 1819, totalizando 100 canhões.

Contra a *Constituição*, de 1819, portuguesa, de 56 canhões, poderia fazer frente a *Piranga*, brasileira, de 1817, de 52 canhões. Versus a *Pérola*, de 1797, portuguesa, de 44 canhões, tinha-se a *Real Carolina*, de 1819, brasileira, também com 44 canhões. Para desequilibrar esta paridade a Marinha Imperial possuía a *Niterói*, de 1818, com 38 canhões.

Na comparação das corvetas é que ocorreu a maior disparidade. Eram nove corvetas portuguesas, construídas entre 1791 e 1822, totalizando 194 canhões, contra duas brasileiras, construídas em 1791 e 1819, totalizando 52 canhões, sendo que não se encontrou o número de canhões de uma corveta portuguesa.

¹⁷⁸ A Nau *Martim de Freitas* “[...] era o Santo Antônio e São José, construída na Bahia em 1763 [...] Tinha sido submetida a extensos reparos em 1794, quando seu nome foi trocado para Infante D. Pedro Carlos, e novamente em 1807, quando foi rebatizado como *Martim de Freitas*” (Light, 2002, p. 110).

¹⁷⁹ A nau *Pedro I* ainda permaneceu na ativa até 1833, portanto deu baixa com 70 anos. A nau *D. João VI*, saiu de serviço em 1852, após 36 anos de serviço (Silva, J., 2009).

As Corvetas *Urânia*, *São Domingos Eneias*, *São Gualter* e *Tritão* portuguesas, tinham 26 canhões cada, um número muito próximo aos 30 canhões da Corveta *Maria da Glória*, brasileira.

A Corveta *Liberal*, brasileira, tinha 22 canhões. Já a Corveta *Restauração*, portuguesa, tinha 24 canhões. Além disso, eles contavam com mais três corvetas de 22 canhões cada.

Na comparação entre as corvetas, portanto, a vantagem era significativa para os portugueses.

Contavam ainda com quatro charruas, sendo que duas com um poder de fogo significativo. A *Princesa Real*, com 28 canhões e a *Orestes*, com 24. A Marinha Imperial não possuía charruas disponíveis no início de 1823.

Comparando-se as corvetas e charruas portuguesas se opondo as fragatas brasileiras. Os portugueses possuíam quatro corvetas de 26 canhões e uma charrua de 28 canhões que poderiam fazer frente, em dupla ou em conjunto, contra a Fragata *Niterói* de 38 canhões, eliminando, assim, a vantagem brasileira no número de fragatas.

Não foram comparados os navios menores, como brigues, brigues-escunas, escunas, sumacas etc. por não alterarem de maneira significativa o poder das forças organizadas brasileira e portuguesa, por possuírem reduzido poder de fogo, normalmente abaixo de 18 canhões.

Considerando apenas as naus, fragatas, corvetas e charruas, os números finais eram os seguintes. Para o Reino de Portugal, 16 navios e 452 canhões. Para o Império do Brasil seis navios e 260 canhões. Uma vantagem de dez navios e 192 canhões para os portugueses.

Para Jorge Silva (2009) a operacionalidade dos meios navais, perdidos para o Brasil, “[...] rondava os 40%, as perdas reais não terão sido tão dramáticas, sobretudo nos navios de linha (naus), entre os quais apenas se perdeu um dos quatro que se mantiveram operacionais (e mesmo assim teve de sofrer reparações): a nau *Martim de Freitas / D. Pedro I*” (p. 65).

O armamento utilizado pelos navios de guerra a partir de meados do século XVII eram os canhões de ferro fundido, que passaram a ser utilizados em maior escala que os canhões de bronze, de diversos calibres. Eles eram

[...] colocados em berços sobre rodas, presos por cabos e aparelhos que controlavam o recuo e possibilitavam o seu reposicionamento para o tiro, faina trabalhosa que demandava algum tempo [...] O sistema não permitia muita margem para elevação e conteria, esta última sendo dependente da manobra do navio (Cesar, 2013, p. 94).

Pode-se concluir, portanto, após a comparação dos poderes combatentes, que a esquadra brasileira era a mais fraca, além de lidar com diversos problemas de material e pessoal.

A organização do pessoal e do material da MB teve como base o que D. João VI aqui deixou quando regressou para Portugal em 26 de abril de 1821. Foi aberto o voluntariado e foram contratados estrangeiros na tentativa de sanar os problemas de pessoal. Já os navios foram comprados, reparados e reaparelhados dentro do possível, em virtude da situação financeira do Império. A “prova de fogo” ocorreria logo a seguir, mas antes faremos uma contextualização espacial do local do combate de 4 de maio de 1823.

2.5 Contextualização Espacial

Após a proclamação da Independência em 7 de setembro de 1822, o Brasil ficou dividido. As províncias do Sul, com exceção da Cisplatina, aderiram a Independência. O Norte conservou-se fiel às Cortes portuguesas e as províncias do Nordeste estavam divididas.

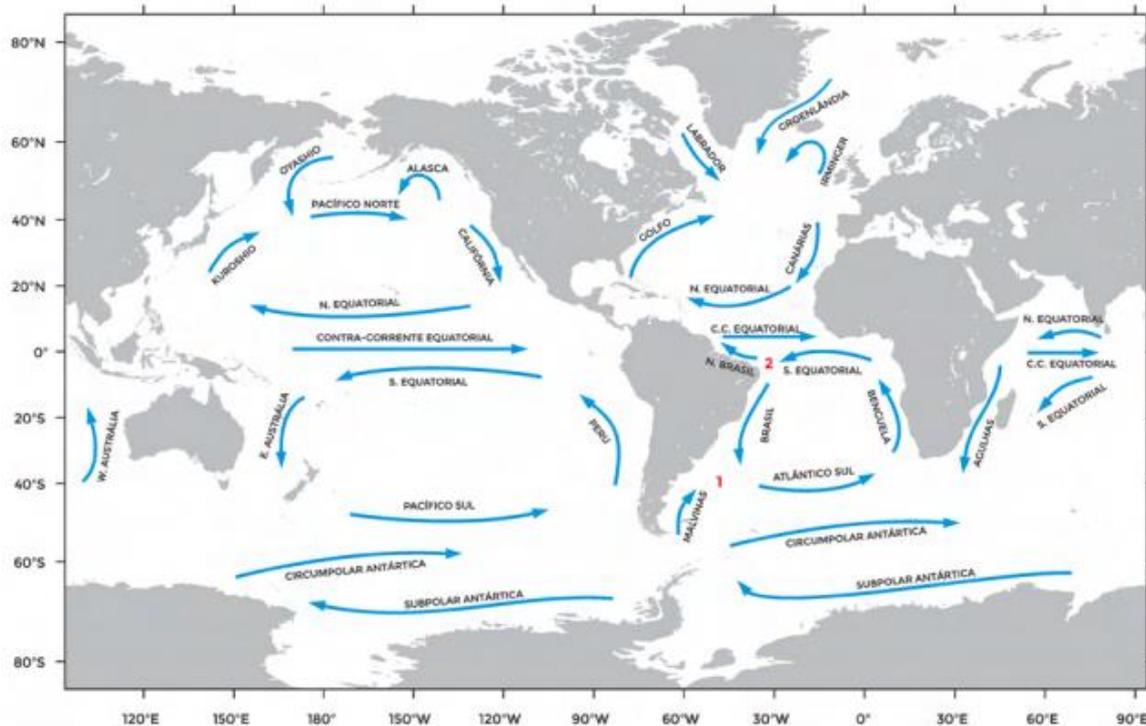
A Bahia, portanto, se constituía em um caso especial devido à sua posição geográfica estratégica entre o Norte e o Sul do Brasil. O controle de Salvador pelos portugueses representava, portanto, um perigo real para a consolidação da independência, pois esta poderia ser a base para a manutenção das províncias que estavam leais à Cortes e para um futuro bloqueio naval do Rio de Janeiro (Vale, 2002b; Rodrigues, 2002).

Deste momento em diante serão analisadas as características ambientais que influenciavam a navegação a vela no Atlântico Sul.

A Figura 4 apresenta a circulação de superfície nos oceanos. Destaca-se que no giro subtropical, a circulação de superfície é no sentido anti-horário no hemisfério Sul. No caso do Atlântico Sul, o giro subtropical é “[...] formado pela Corrente Sul Equatorial, Corrente do Brasil (corrente de limite Oeste, muito intensa e concentrada),

Corrente do Atlântico Sul e Corrente de Benguela (corrente de limite Leste, fraca e espalhada)” (Harari, 2021, p. 161).

Figura 4 – Circulação Média de Superfície no Oceano Global



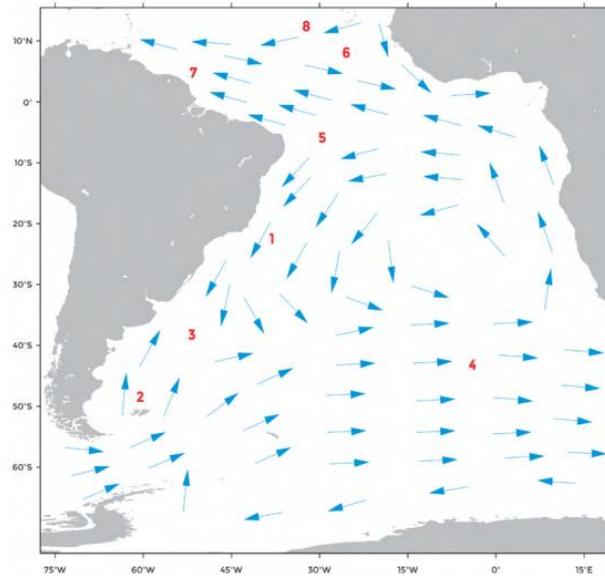
Fonte: Harari (2021).

No Oceano Atlântico, ainda existem duas feições adicionais específicas para a circulação de superfície: a Confluência Brasil-Malvinas (número 1 em vermelho na Figura 4), que não influencia no caso desta dissertação, e a bifurcação da Corrente Sul Equatorial (número 2 em vermelho na Figura 4), “[...] em 5°S 30°W aproximadamente – formando a Corrente do Brasil e a Corrente Norte do Brasil, a qual vai alimentar o giro subtropical do Atlântico Norte” (Harari, 2021, p. 161).

As Figuras 5 e 6 apresentam o detalhamento da circulação média de superfície no Oceano Atlântico Sul:

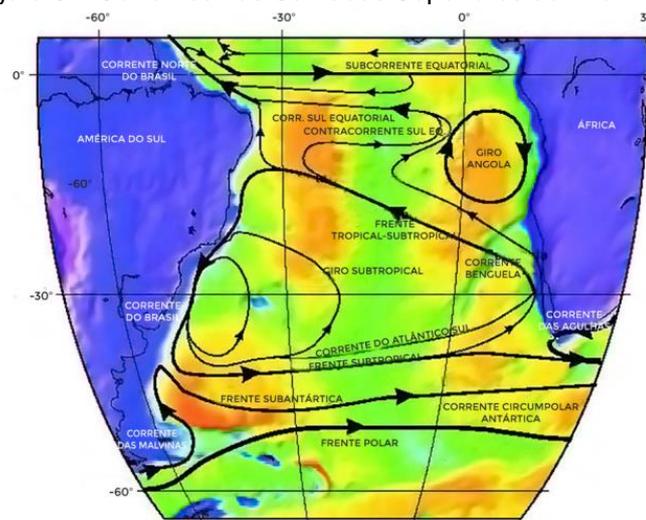
Correntes assinaladas com numerais: 1) Corrente do Brasil; 2) Corrente das Malvinas; 3) Confluência Brasil – Malvinas; 4) Corrente do Atlântico Sul [...]; 5) Bifurcação da Corrente Sul Equatorial (gerando a Corrente do Brasil e Corrente Norte do Brasil); 6) Contracorrente Equatorial (para Leste); 7) Corrente Norte do Brasil; e 8) Corrente Norte Equatorial (Harari, 2021, p. 161).

Figura 5 – Circulação Média de Superfície no Oceano Atlântico Sul



Fonte: Harari (2021).

Figura 6 – Correntes nas Camadas Superiores do Atlântico Sul

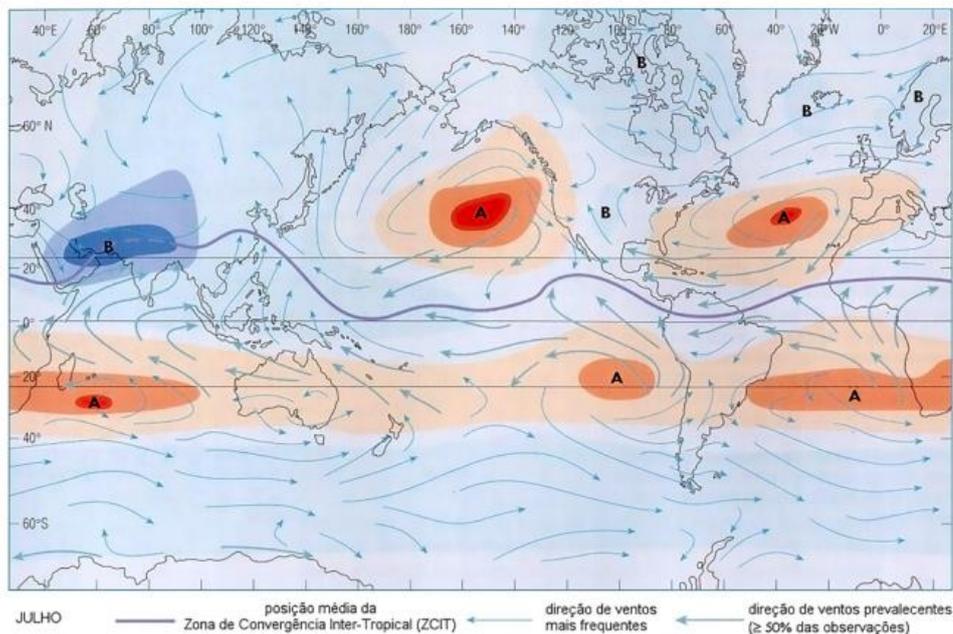


Fonte: Campos (2021).

Com relação a circulação atmosférica, a Figura 7 apresenta as características da circulação atmosférica global, com o regime de ventos para condições de julho (Godoi; Silveira; Miranda, 2021).

Nos oceanos Atlântico e Pacífico, no Hemisfério Sul, o giro é anti-horário [...] Por razões históricas, o vento é de onde vem e a corrente no oceano é para onde vai. Então, por exemplo, vento de nordeste significa que o vento sopra de nordeste e a corrente flui para sudoeste [...] na navegação, ter conhecimento do sentido da corrente é um fator importante que pode auxiliar a embarcação ter um melhor desempenho (Godoi; Silveira; Miranda, 2021, p. 172).

Figura 7 – Sistema Global de Ventos de Superfície, em Julho



Fonte: Godoi, Silveira e Miranda (2021).

Os giros subtropicais, caracterizados por centros de alta pressão, isto é, anticiclônicos (letra A na Figura 7) têm sentido anti-horário no Hemisfério Sul (Godoi; Silveira; Miranda, 2021).

Comparando-se as Figuras de 4 a 7 “[...] há de se notar a influência do padrão de ventos [...] sobre o sentido das correntes de superfície [...] transferindo quantidade de movimento, que consiste no produto entre massa e velocidade, do ar para o mar formando as ondas e as correntes de superfície [...]” (Godoi; Silveira; Miranda, 2021, p. 172).

A partir das Figuras 4 a 7, podemos perceber que, para a navegação à vela, era mais favorável ir de Salvador para o Rio de Janeiro, do que o inverso. A corrente Sul Equatorial (Figura 6), ao chegar à costa nordestina, dá origem à corrente do Norte do Brasil, que se desloca para a parte norte da Região Nordeste, e à corrente do Brasil, que acompanha o litoral do país na direção Sul, muito mais intensa do que a corrente de Benguela.

Na Figura 6 pode-se observar o Regime de Ventos atuando na costa brasileira: os ventos alísios, que ocorrem entre 0° e 30° de latitude, soprando do Leste para o Oeste, que acompanha a corrente Norte do Brasil; e os ventos do oeste, entre 30° e 60° de latitude e que sopram do Oeste para o Leste, que acompanham a corrente do Brasil, dificultando também a navegação a vela entre o Rio de Janeiro e Salvador.

Lucas Boiteux (1909b) ao descrever o suspender da força comandada pelo Chefe de Divisão de Lamare do Rio de Janeiro, em 14 de julho de 1822, com destino a Bahia, exemplificou as dificuldades apresentadas na época da navegação a vela: “Saiu a esquadilha com mau tempo e, para ganhar barlavento¹⁸⁰, foi até 180 milhas ao sueste da costa catarinense. A 26, virou o bordo com vento a feição, avistando terras baianas nos primeiros dias de agosto” (p. 408).

No suspender da esquadra comandada por Lorde Cochrane, em abril de 1823, foi necessário “[...] navegar mais de 600 milhas, até adquirir o barlavento indispensável para rumar para o Norte evitando os Abrolhos, o que bem caracteriza as dificuldades da navegação a pano” (Guedes, 1971a, p. 26).

O navegante vindo do Sul em derrota costeira deve observar uma costa sinuosa, com praias e montanhas próximas do litoral, e a parte alta da cidade de Salvador aparecendo pela proa. Na aproximação da Baía de Todos os Santos a marca mais notável era o morro de São Paulo, com seu farol de 1776, facilmente identificável de grande distância (Brasil, 2013).

O Morro de São Paulo quando visto de longe apresentava dois picos, sendo que o do Sul tem encostas com declive suave e o do Norte encostas com declive mais pronunciado. As Figuras 8 e 9 apresentam a visão que os navegantes tem aproximando-se do Morro de São Paulo (Brasil, 2013).

Figura 8 – Morro de São Paulo, visto de Nordeste (NE).



Fonte: Brasil (2013).

Figura 9 – Morro de São Paulo, visto de Este (E).



Fonte: Brasil (2013).

¹⁸⁰ “Barlavento. Direção de onde sopra o vento [...]” (Pereira, 2009, p. 376).

2.6 A Marinha Imperial Antes de Cochrane

Eventos como a expulsão da Divisão Auxiliadora e da expedição do Chefe de Divisão Maximiliano, no início de 1822, já indicavam a importância da criação de uma Marinha de Guerra, pois caso a situação evoluísse para um confronto militar, seria fundamental controlar o mar.

Em meados do ano, a força naval do Chefe-de-Divisão de Lamare, conseguiu transportar as tropas leais a D. Pedro, para auxiliar os baianos, mas não combateu a força naval inimiga e não bloqueou o porto de Salvador.

Apesar de possuir uma força um pouco superior à força naval portuguesa, que defendia Salvador, as instruções fornecidas para de Lamare, alertando para que agisse com moderação, evitasse o combate se o inimigo fosse superior, não se arriscasse e que deveria justificar as suas ações posteriormente, eram dúbias com relação à sua postura. A independência ainda não havia sido proclamada e os possíveis contendores eram portugueses, gerando casos de indisciplina e motins entre as praças.

A insubordinação dos marinheiros portugueses, era um problema a ser resolvido, assim como a passividade da liderança. Ver-se-á que, em condições muito piores, Lorde Cochrane não se furtou em adotar uma postura diferente.

A necessidade de uma marinha de guerra também ficou patente devido à geografia, pois o centro-sul do território tinha aderido mais rapidamente a independência, mas no Norte-Nordeste e a Cisplatina a situação estava confusa e mesmo a favor das Cortes em Portugal.

A manutenção da unidade territorial do Império do Brasil, devido a imensidão do mesmo e a dificuldade das comunicações terrestres da época, só seria possível por meio de uma Marinha de Guerra, portanto o controle do mar seria vital.

Quando da proclamação da independência, os navios portugueses, que aderiram à causa de D. Pedro, estavam guarnecidos predominantemente por oficiais e praças portugueses. Destes, os oficiais subalternos eram também em pouco número para guarnecerem os navios da esquadra.

Com relação aos oficiais gerais, o Imperador parecia não ter confiança na sua capacidade de comando. A presença de um oficial como Lorde Cochrane, no Chile, tornou-se uma opção para assumir o comando da esquadra brasileira.

Foi necessário a contratação de oficiais e marinheiros estrangeiros, na maioria, britânicos, ociosos com o fim das Guerras Napoleônicas, para complementar as tripulações existentes, formadas em sua maioria por portugueses, uma característica *sui generis* do nosso processo de independência.

Contava-se com a experiência, a disponibilidade e o *ethos* dos oficiais britânicos na guerra no mar, pois nos últimos três séculos foram vitoriosos contra as demais potências marítimas europeias, Espanha, Países Baixos e França. Acreditava-se que suas tradições, valores e costumes poderiam compensar os problemas de material e pessoal da marinha imperial.

Estava assim concluída, dentro do possível, a organização do pessoal da Marinha, mesclando Oficiais e Praças brasileiros, portugueses de nascimento e britânicos, sob o comando do Primeiro Almirante Lorde Cochrane.

Na organização dos meios da esquadra foi necessário realizar reparos e adaptações emergenciais nos navios da Marinha Real de Portugal localizados no Rio de Janeiro e em navios civis que foram adquiridos por uma subscrição popular, pois, na época, ainda era possível adaptar um navio mercante para torna-lo um navio de guerra.

Entretanto, apesar dos esforços do governo, foram aprestados somente seis navios de combate, uma nau, três fragatas e duas corvetas e navios de menor poder combatente.

A primeira força naval que se fez ao mar com a bandeira do Império foi enviada para o Sul, em novembro de 1822. Em seguida, no início de 1823, a mesma força desembarcou em Alagoas reforços para as forças brasileiras que combatiam os portugueses na Bahia. A atuação desta força naval é uma prova de que se exagerou nas dificuldades de manutenção da Marinha.

Na inspeção da esquadra, realizada em março de 1823, Cochrane, inicialmente, ficou muito bem impressionado com as suas condições. Era uma esquadra pequena e até certo ponto improvisada, mas seria com ela que o Primeiro Almirante teria que conduzir a guerra de independência no mar.

Comparando-se as forças organizadas pelo Brasil, no Rio de Janeiro, e a portuguesa, na Bahia, verificou-se que a esquadra brasileira era a mais fraca em número de navios, menos dez, e na quantidade de canhões, um pouco mais da metade, além de possuir diversos problemas de material e pessoal.

Por ser a mais fraca, normalmente, adotaria as operações navais típicas de Corbett, de disputa do controle do mar, utilizando as concepções navais de esquadra em potência e do desgaste, visando alcançar, se possível, uma paridade de forças. Ao mesmo tempo poderia realizar operações de exercício do controle do mar, como o transporte de tropas, defesa e ataque ao tráfego marítimo português.

Ver-se-á que o Primeiro Almirante irá além do emprego dessas concepções. Mas antes o passo seguinte será analisar o *ethos* dos oficiais britânicos e as experiências de combate e comando de Lorde Thomas Cochrane.

3 O ALMIRANTE LORDE THOMAS COCHRANE

Neste capítulo será analisado o *ethos* dos oficiais britânicos do início do século XIX, por meio da análise do livro “A Gênese da Profissão Naval”, de Norbert Elias, e da carreira de Lorde Thomas Cochrane, principalmente, sua formação naval e suas experiências durante as Guerras da Revolução Francesa, do Império Napoleônico e de Independência do Chile e do Peru.

3.1 O *ethos* dos Oficiais Britânicos e a gênese da profissão naval

De acordo com Raquel Ferreira de Souza (2011), em sua dissertação de mestrado de Filosofia, “[...] o *ethos* enquanto cultura e tradição traz consigo eficácia no campo educacional, por portar normas, valores e costumes em seu seio e possibilitar a transmissão desses continuamente” (p. 17).

Ela apresenta os dois significados da palavra *ethos*: “[...] conjunto de costumes normativos da vida de um grupo social” e “[...] constância de comportamento, do agir do indivíduo, que tem a vida regida pelos costumes” (Vaz *apud* Souza, 2011, p. 19).

O *ethos* apresentaria então ao participante do grupo

[...] uma ordenação de conduta que seja qualificada como boa a ser seguida
 [...] Essa ordenação de conduta ou normatividade apresentada pelo *ethos* pressupõe também uma forma de educação que passa de indivíduo para indivíduo, garantindo sua permanência durante os tempos (Souza, 2011, p. 64-65).

A principal obra a ser analisada para verificar-se o *ethos* dos oficiais britânicos no primeiro quarto do século XIX é “A Gênese da Profissão Naval”¹⁸¹ do sociólogo alemão Norbert Elis. O livro foi publicado, postumamente, em 2007, pela *University College Dublin Press* (UCD Press), a partir de dois artigos publicados por Elias, com a diferença de 27 anos. O primeiro artigo, “Estudos sobre a gênese da profissão naval,

¹⁸¹ “*The Genesis of the Naval Profession*” (tradução nossa). As citações diretas de Elias (2007) foram traduzidas por mim. A partir deste momento não colocarei mais a expressão ‘tradução nossa’ para esta obra.

I: cavalheiros e *tarpaulins*¹⁸²¹⁸³, foi publicado em 1950 no *British Journal of Sociology* (BJS), não tendo a repercussão esperada pelo autor. O segundo artigo, “Drake e Doughty: O Desenvolvimento do Conflito”¹⁸⁴, foi publicado na revista holandesa *De Gids*, em 1977 (Elias, 2007).

Para René Moelker¹⁸⁵ e Stephen Mennell¹⁸⁶, responsáveis pela edição e introdução do livro “A Gênese da Profissão Naval” (2007), Elias pretendia escrevê-lo, pois foi encontrado um esboço com um plano de publicação e manuscritos inacabados entre os seus papéis.

A primeira parte, com o mesmo título do livro, é composta por quatro capítulos: “Cavalheiros e *Tarpaulins*” (artigo do BJS); “Tensões e Conflitos” (artigo da *De Gids*); “O desenvolvimento do Guarda-Marinha”; e “Alcançando a Supremacia Marítima”. A parte seguinte foi denominada de “Fragmentos” e é composta por três pequenos artigos: “Os custos crescentes do estabelecimento naval: Elizabeth e Cromwell comparados”; “Sobre instituições”; e “O último ato: cenário de Elias para uma peça sobre Drake e Doughty”¹⁸⁷.

A ideia inicial de Norbert Elias (2007) era publicar uma trilogia sobre a gênese da profissão naval na Inglaterra:

Este é o primeiro de três estudos sobre as origens e o desenvolvimento inicial da carreira dos Oficiais de Marinha na Inglaterra. Mostra a situação inicial em que membros da profissão nascente foram recrutados em dois grupos sociais muito diferentes. O segundo estudo trata das tensões e conflitos entre esses dois grupos; o terceiro com a sua gradual integração e o surgimento de uma hierarquia mais unificada dos Oficiais de Marinha combinando em certa medida as funções e métodos de treino de ambos grupos [...] ¹⁸⁸ (p. 134-135).

¹⁸² *Tarpaulin* significava lona alcatroada. Era, também, o nome dado a capa de lona alcatroada utilizada pelo marujo comum. “Assim, de nome daquilo que usavam como vestimenta, ‘*tarpaulin*’ tornou-se a alcunha dos marujos [...] ao longo do tempo converteu-se em pura e simplesmente ‘*tar*’” (Elias, 2001, p. 111).

¹⁸³ “*Studies in The Genesis of The Naval Profession, I: gentlemen and tarpaulins*”.

¹⁸⁴ “*Drake en Doughty: de ontwikkeling van een conflict*”.

¹⁸⁵ René Moelker é professor associado de sociologia na *Netherland Defense Academy*.

¹⁸⁶ Stephen Mennell (1944-) é Professor Emérito de Sociologia na UCD.

¹⁸⁷ Primeira parte: “*Gentlemen and Tarpaulins*”; “*Tensions and Conflicts*”; “*The Development of the Midshipman*”; e “*Achieving Maritime Supremacy*”. Segunda parte (“*Fragments*”): “*The growing costs of the Naval Establishment: Elizabeth and Cromwell compared*”; “*On Institutions*”; e “*The last act: Elias’s scenario for a play about Drake and Doughty*”.

¹⁸⁸ “*This is the first of three studies in the origins and the early development of the career of naval officers in England. It shows the initial situation in which members of the nascent profession were recruited from two very different social groups. The second study deals with tensions and conflicts between these two groups; the third with their gradual integration and the emergence of a more unified hierarchy of naval officers combining to some extent the functions and methods of training of both groups [...]*”.

O terceiro artigo nunca foi publicado antes desta edição organizada pela UCD press.

Em “Cavalheiros e *Tarpaulins*”, Norbert Elias (2001) afirma que a profissão naval se formou na era da vela, quando o treinamento, as tarefas e os padrões dos Oficiais de Marinha eram diferentes do nosso tempo. “Diz-se que o comando de um navio moderno [...] requer uma mente cientificamente treinada. O comando de um navio a vela requeria a mente de um artesão. Apenas pessoas iniciadas em tenra idade na vida no mar poderiam esperar dominar essa técnica”¹⁸⁹ (p. 92).

Ao mesmo tempo, do século XVIII em diante, o Oficial de Marinha também tinha que ser um líder de homens. “Uma de suas funções mais importantes era lutar contra um inimigo, comandar sua tripulação na batalha [...] Em suma, um oficial da velha Marinha tinha que reunir algumas das qualidades de um artesão experiente e de um cavaleiro militar” (Elias, 2001, p. 93).

Elias entende que havia uma contradição, pois naquela época aqueles que trabalhavam com suas próprias mãos, que faziam trabalhos manuais, fossem mestres ou operários, não poderiam ser cavaleiros. A mera suspeita de que tivesse realizado trabalhos manuais já era degradante para um cavaleiro (Elias, 2001).

Por sua vez, marinheiros experientes, “[...] que aprenderam seu ofício da única forma possível, começando cedo como aprendiz, não eram considerados cavaleiros” (Elias, 2001, p. 94).

Estes marinheiros eram conhecidos como ‘capitães-de-mar’, ‘comandantes-marujos’ ou ‘comandantes *tarpaulins*’ (Elias, 2001).

Segundo Elias (2001), em observação creditada a Samuel Pepys (1633-1703)

[...] sobre as consequências de, entre os Oficiais da Marinha, os marinheiros nunca serem cavaleiros e os cavaleiros nunca serem marinheiros era, portanto, mais que um jogo elegante de palavras. Era a expressão precisa de um dos maiores problemas práticos com os quais se defrontavam administradores e Oficiais da Marinha no começo da história da profissão naval (p. 94).

O Quadro 9 apresenta um resumo das principais características dos dois grupos, cavaleiros e *tarpaulins*, na *Royal Navy*.

¹⁸⁹ Era normal embarcar com 9 a 10 anos de idade. Alguns consideravam 14 anos como tarde demais, pois diversas fainas marinheiras de um navio a vela só poderiam ser aprendidas na prática, na repetição dessas fainas a bordo (Elias, 2001).

Quadro 9 – Cavalheiros e *Tarpaulins* na *Royal Navy*

CAVALHEIROS	TARPAULINS
<i>Gentlemen</i> (Capitão-cavalheiro). Capitães e Tenentes.	Marinheiros (Capitão-Marinheiro). <i>Masters</i> .
Nobreza, cortesão, militar, soldado.	Classes baixas e médias urbanas, artesãos, civis, marinheiros.
Habilidosos em combate; habilidade, liderança e competência militar => valores e <i>habitus</i> ¹⁹⁰ da nobreza (coragem, luta, espírito, colaboração, disciplina, estrutura hierárquica de comando).	Habilidosos em navegação, fainas marinheiras; trabalhos manuais do marinheiro; habilidades civis => artesão experiente; com bravura e/ou sorte podiam chegar à posição de almirante.
Comandar sua tripulação na batalha => liderar pessoas, destreza.	O comando de um navio a vela requeria “a mente de um artesão” (Elias, 2001, p. 92).
Contato com representantes de outros países com firmeza, dignidade e diplomacia; sabiam línguas estrangeiras.	Prática longa e exaustiva; trabalhar com suas próprias mãos; dominar a arte e a técnica de um marinheiro.
Inicialmente temporários.	Permanentes.
Exemplo: Thomas Doughty (1545-1578).	Exemplo: Francis Drake (1540-1596).

Fonte: Elias (2001).

O Quadro 10 apresenta como essas características influíram na formação e no desempenho de Thomas Doughty e Francis Drake, personagens históricos que Elias utilizou como exemplo de cavalheiro e *tarpaulin*, respectivamente.

Quadro 10 – Thomas Doughty e Francis Drake

Thomas Doughty	Francis Drake
Cavalheiro.	<i>Tarpaulin</i> .
Tinha pouca experiência do mar, mas tinha ligações com a corte e a educação necessária para a vida entre os cortesãos.	Um marinheiro profissional, sabia tudo sobre viagens marítimas, mas tinha poucas conexões com a corte.
Representava um tipo de soldado relativamente novo; ele não só sabia lutar, mas também tinha um aprendizado e uma cultura consideráveis. Ele havia estudado direito, sabia grego e um pouco de hebraico.	De origem camponesa. Sabia ler e podia escrever, embora bem devagar e não sem dificuldades. Ao lidar com as pessoas, ele tinha a franqueza do marinheiro e não tinha experiência com os modos dos cortesãos.
Habituaados, entre si, à observância de certas formas de etiqueta e boas maneiras. Estavam mais acostumados a pensar em termos de leis e regulamentos formais. Esperavam ser tratados mais ou menos como iguais por seu líder. Ele reconheceu Drake como o líder da expedição. Mas não se considerava subordinado de Drake. Ele e os outros cavalheiros importantes se consideravam membros do Conselho de Drake.	As tradições dos marinheiros eram suficientemente elásticas para permitir que um homem com seus talentos e temperamento se afirmasse [...] os velhos marinheiros viveram sob a forma de uma democracia agreste, característica de muitos grupos pequenos e simples, que permitem ao seu líder agir de forma autocrática ou mesmo tirânica, desde que possa merecer a confiança da maioria de seus homens.

Fonte: Elias (2006).

¹⁹⁰ “O conceito de *habitus* está associado à obra de Pierre Bourdieu. Para esse sociólogo francês o *habitus* queria denotar certas propriedades implantadas nas mentes e nos corpos dos seres humanos. Ele definiu tais propriedades como disposições transferíveis e duráveis por meio dos quais as pessoas percebem, pensam, apreciam, agem e avaliam o mundo. Elas podem variar desde formas de comportamento corporal, fala, gesto, vestuário e maneiras sociais até tipos específicos de conhecimento mútuo e memória coletiva, passando por uma ampla gama de habilidades motoras e práticas” (Alves de Almeida, 2011, p. 5).

O desenvolvimento do Poder Marítimo e Naval, a partir do século XVI, foi exigindo que os Oficiais adquirissem tanto as habilidades náuticas quanto as militares. “Mas os cavalheiros ressentiam-se de serem obrigados a fazer o que consideravam o trabalho inferior dos marinheiros, cujo trabalho braçal [...] era considerado desonroso [...]”¹⁹¹ (Mennell; Moelker, 2007, p. 3).

Para Mennell e Moelker (2007), surgiu daí a questão-chave para Elias: “*Como poderia um cavalheiro tornar-se um tarpaulin sem perder sua casta, sem rebaixar seu status social?*”¹⁹² (p. 3)

Mesmo em alto mar, os cavalheiros não podiam violar o código social de sua classe, portanto

[...] eles perpetuaram, por sua própria incapacidade de adquirir a habilidade especializada dos marinheiros, a necessidade de mais oficiais experientes de uma classe inferior - embora se ressentissem de sua presença como um desrespeito à sua honra e uma limitação de suas próprias chances de emprego e promoção; enquanto os próprios oficiais marítimos se ressentiam igualmente, por razões semelhantes, com a imposição dos homens da terra¹⁹³ (Elias, 2007, p. 69-70).

Surgiu daí, então, a tese de Elias, “[...] somente a rivalidade entre os dois grupos socialmente divergentes poderia resultar na fusão das habilidades militares e náuticas, ou seja, na sociogênese do Oficial de Marinha [...]”¹⁹⁴ (Mennell; Moelker, 2007, p. 3).

De acordo com Elias (2001), tanto os obstáculos para a fusão das habilidades, quanto “[...] os próprios conflitos resultantes, bem como a maneira como lentamente se resolveram, foram responsáveis por algumas das mais notáveis características da profissão naval inglesa” (p. 94).

¹⁹¹ “*But the gentlemen resented being forced to do what they regarded as the lowly work of the seamen, whose manual labour [...] was deemed dishonourable [...]*”.

¹⁹² “*How could a gentleman become a tarpaulin without losing caste, without lowering his social status?*”

¹⁹³ “*And as it went beyond the power of most gentlemen to violate at sea the social code of their own class [...] they perpetuated, by their own inability to acquire the seamen’s specialized skill, the need for more experienced officers from a lower class – though they resented their presence as a slight to their honour and a limitation of their own chances of employment and promotion, while the seamen officers themselves felt equally resentful, for similar reasons, at the imposition of landsmen*”.

¹⁹⁴ “[...] *only the rivalry between the two socially divergent groups could result in a fusion of military and nautical skills, or, in other words, the sociogenesis of the naval officer [...]*”.

Segundo Mennell e Moelker (2007), uma das questões centrais do projeto de Elias era também responder: “Por que isso aconteceu na Inglaterra e não em outros lugares, e o quais foram as consequências para o poder marítimo?”¹⁹⁵ (p. 12)

Na Espanha e na França, as rivalidades e os conflitos foram subjugados, não ocorrendo a fusão das classes, “[...] com resultados prejudiciais tanto para as habilidades náuticas quanto para a competência militar”¹⁹⁶ (Mennell; Moelker, 2007, p. 3).

De acordo com Mennell e Moelker (2007), na Espanha, nenhum “[...] dos ‘brancos’ [...] estava disposto a fazer trabalho manual [...]”¹⁹⁷ (p. 13). Já na França, “[...] a distância social entre marinheiros e nobres comandantes foi reforçada pela constituição de Luís XIV para suas forças navais. Esta constituição garantiu o controle supremo para os nobres”¹⁹⁸ (p. 13).

Com relação aos Países Baixos, em comparação “[...] com a Inglaterra, a rivalidade na marinha entre a nobreza e os marinheiros era muito mais branda [...] Além disso, os interesses mercantes prevaleceram sobre os interesses militares [...]”¹⁹⁹ (Mennell; Moelker, 2007, p. 13).

Portanto, “[...] em conflitos com os franceses, as habilidades náuticas eram mais importantes para os ingleses, enquanto as habilidades militares tinham que prevalecer em seus conflitos com os holandeses”²⁰⁰ (Mennell; Moelker, 2007, p. 14).

Para Elias o “[...] sistema político da Inglaterra²⁰¹ provou ser o estímulo mais bem-sucedido para o desenvolvimento da marinha [...]”²⁰², pois embora “[...] o antagonismo inicial entre os dois grupos fosse essencialmente um antagonismo social e profissional, em seus altos e baixos e, finalmente, em seu desfecho, estava

¹⁹⁵ “[...] *why did this happen in England and not elsewhere, and what were the consequences for maritime power?*”

¹⁹⁶ “[...] *with detrimental results to both nautical skills and military competence*”.

¹⁹⁷ “[...] *of the ‘whites’ [...] was willing to do manual labour*”.

¹⁹⁸ “[...] *the social distance between sailors and commanding nobles that was reinforced by Louis XIV’s constitution for his naval forces. This constitution assured supreme control for the nobles*”.

¹⁹⁹ “[...] *with England, the rivalry in the navy between nobility and seamen was much milder [...] Furthermore, merchant interests prevailed over military interests [...]*”.

²⁰⁰ “[...] *in conflicts with the French, nautical skills were most important to the English, whereas military skills had to prevail in their conflicts with the Dutch*”.

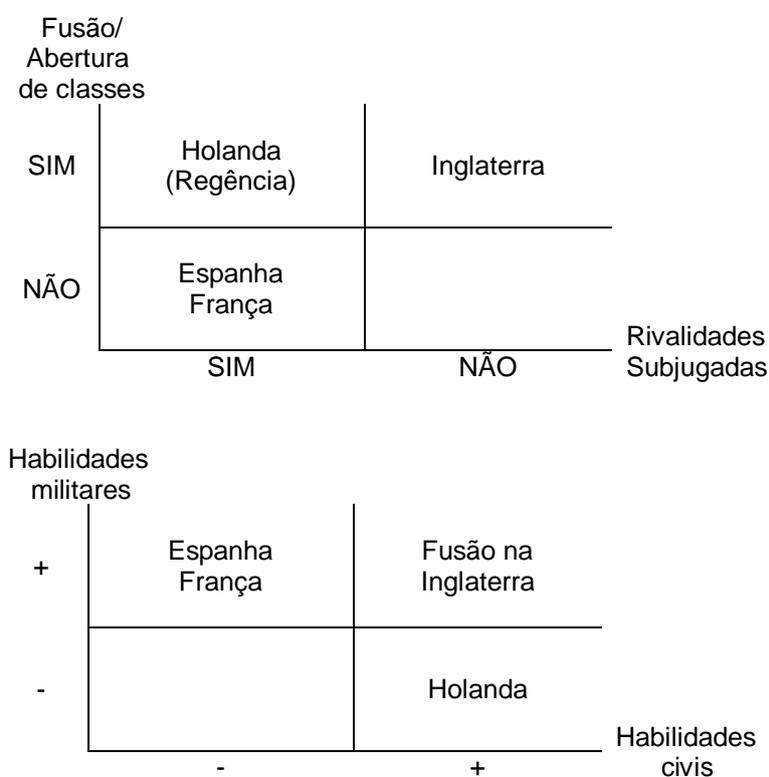
²⁰¹ Ele funcionava de maneira diferente do francês e do espanhol: “Com toda uma combinação de grupos sociais no poder, a iniciativa do governo era necessariamente mais limitada. Todo o modo pelo qual as instituições se desenvolveram e as mudanças foram realizadas foi diferente” (Elias, 2007, p. 111-112). No original: “*With a Whole combination of social groups in power, the initiative of the government was necessarily more limited. The whole mode in which institutions developed and changes were brought about was different*”.

²⁰² “*England’s political system proved to be a most successful stimulus for the development of the navy [...]*”.

intimamente ligado à grande luta entre a nobreza da corte e a classe média da Inglaterra [...]”²⁰³ (Mennell; Moelker, 2007, p. 14).

A Figura 10 resume o desenvolvimento desta disputa nas quatro maiores potências marítimas do século XVI-XVII, mostrando porque a Inglaterra destacou-se das demais neste processo. Inicialmente, se verifica se as rivalidades foram subjogadas ou se ocorreu a fusão/abertura das classes. Posteriormente, compara-se as habilidades civis e militares destes Estados.

Figura 10 – Condições Favoráveis da Sociedade à Inglaterra como Potência Marítima



Fonte: Mennell e Moelker (2007).

Naquele que seria o terceiro artigo da trilogia, “O desenvolvimento do Guarda-Marinha”²⁰⁴²⁰⁵, Elias inicia o capítulo afirmando que, no decorrer do século XVIII, os voluntários²⁰⁶ de família nobre ou com influência sobre o capitão “[...] eram separados

²⁰³ “[...] the initial antagonism between the two groups was essentially a social and professional antagonism, it was in its ups and downs and finally in its outcome closely connected with the great struggle between court nobility and middle class England [...]”.

²⁰⁴ “The Development of the Midshipman”.

²⁰⁵ Infelizmente o capítulo tem apenas seis páginas. Provavelmente o estudo teria outra profundidade se Elias tivesse tido uma recepção melhor de seu primeiro artigo no BJS.

²⁰⁶ A entrada de um jovem na *Royal Navy* no século XVIII “[...] não se dava por concurso público [...] deveria ser indicado a um [...] comandante de um navio de guerra. Essa escolha seria a do próprio

dos outros meninos do mar sob vários nomes: primeiro como ‘voluntários por ordem’, depois como ‘voluntários de primeira classe’ ou às vezes como ‘cavalheiros voluntários’. Eles formavam um estabelecimento separado”²⁰⁷ (Elias, 2007, p. 86).

Nos navios maiores eles tinham acesso a um mestre-escola para completar a sua educação. “Às vezes, o capelão intervinha na educação deles ou, se assim o desejasse, o próprio capitão. Dessa forma, eles poderiam [...] aprender algumas das coisas que eram consideradas necessárias para um cavalheiro saber [...]”²⁰⁸ (Elias, 2007, p. 86).

De acordo com o Comandante William Nugent Glascock (1787-1847), da *Royal Navy*, autor do “*The Naval Service or Officer’s Manual*”, de 1836, a bordo de um navio, com professor, “[...] o tempo que decorre das 9 às 11 horas e 30 minutos da manhã será exclusivamente reservado para o estudo da Geometria, da Astronomia e da Navegação, mas uma severa aplicação às matemáticas [...]”²⁰⁹ (Heck, 1929, p. 1144).

Com relação as fainas marinheiras de um navio à vela eles eram colocados sob a responsabilidade de um marinheiro experiente, “[...] que cuidavam deles, cuidavam de suas roupas e de sua bagunça e geralmente agiam como tutores e supervisores [...] Em suma, recebiam uma espécie de educação na cabine e eram treinados de maneira prática, mais ou menos como aprendizes de marinheiro”²¹⁰ (Elias, 2007, p. 87).

Mais uma vez o Comandante Glascock afirma que o capitão preocupado com a instrução marinheira de seus voluntários

[...] escolherá um mestre ou um contra-mestre, ou um perfeito marinheiro para ensinar ao jovem Aspirante a arte de dar nós, de cozer e de fazer todas as ‘obras de marinheiro’ referentes ao aparelhamento do navio e das embarcações de bordo [...] Nada se faz notar mais rapidamente no serviço naval e é mais apreciado, que o desejo revelado prontamente pelo noviço, de

capitão com um parente ou atendendo pedido de conhecido de influência em sua comunidade [...]” (Alves de Almeida, 2011, p. 1 e 4).

²⁰⁷ “[...] were kept apart from the other sea-boys under various names: first as ‘volunteers by order’, then as ‘volunteers of the first class’ or sometimes as ‘gentleman volunteers’. They formed a separate establishment”.

²⁰⁸ “Sometimes the chaplain took a hand in their education or, if he was so inclined, the captain himself. In that way they might complete their education and learn some of the things which it was thought necessary for a gentleman to know [...]”.

²⁰⁹ O Almirante Conrado Heck traduziu a obra do Comandante Glascock, “*The Naval Service or Officer’s Manual*”, que trata do embarque e da educação dos voluntários (*volunteers*) da *Royal Navy* nas primeiras décadas do século XIX. Publicado no “Manual do Navegador” de Gerin-Roze. Paris, 1853.

²¹⁰ “[...] who catered for them, looked after their clothes and their mess and generally acted as their tutor and supervisor [...] In short they were given a kind of cockpit education and trained in a practical manner more or less like seamen apprentices”.

alcançar o preparo profissional [...] O superior transforma-se de boa vontade em 'instrutor' e o inferior se oferece voluntariamente para ser o 'Tutor' do noviço [...] O Contra-Mestre, entusiasmado, observará: 'Este jovem gentleman é resoluto; ele é destinado, assim percebo, a ser um homem do mar' (Heck, 1929, p. 1145).

Este era para ser o primeiro passo de um jovem cavalheiro, no século XVIII, para seguir carreira na *Royal Navy*, entretanto, na prática, não era assim o que acontecia, pois os capitães registravam nos livros do navio os nomes de seus protegidos, que não precisavam nem embarcar, mas, com este subterfúgio, muito comum na época, já começavam a contar tempo de serviço²¹¹ (Elias, 2007).

O segundo passo era a promoção a Guarda-Marinha, que normalmente, aconteciam antes dos 15 anos de idade, onde completavam, neste posto, “[...] seu treinamento como marinheiros e oficiais militares”²¹² (Elias, 2007, p. 87).

Durante o século XVIII, o GM “[...] tornou-se o pivô de todo o sistema que permite aos Oficiais de Marinha cumprir suas duplas funções de marinheiros e cavalheiros militares [...] foi um compromisso bastante engenhoso entre tendências conflitantes que lutaram na marinha por mais de um século”²¹³²¹⁴ (Elias, 2007, p. 88-89).

Para Mennell e Moelker (2007), o conflito entre cavalheiros e *tarpaulins*, finalmente resultou “[...] em um novo padrão institucional, o posto de GM, e uma nova espécie de corpo de oficiais”²¹⁵ (p. 17). Segundo Elias (2001), “[...] o posto de Guarda-Marinha, tornou-se finalmente a base para o treinamento regular reservado a jovens cavalheiros. Naquela época, contudo, a fronteira entre os que eram e os que não eram vistos como cavalheiros já se havia deslocado ligeiramente no espectro social” (p. 99).

A partir deste momento foi surgindo

[...] o quadro geral da profissão naval tal como a conhecemos, nomeadamente uma hierarquia firme de Oficiais de Marinha, incorporando em alguma medida as funções e características de ambos os grupos, com um modo de formação

²¹¹ Um similar dessa prática, mas não tão radical assim, era quando um protegido de uma autoridade permanecia em terra, mas sua Caderneta-Registro (CR) embarcada, fazendo com que conseguisse os dias de mar necessários para a próxima promoção. Isso em pleno século XX. Prática que recebeu a alcunha de “CR Molhada”.

²¹² “[...] *their training both as seamen and military officers*”.

²¹³ “[...] *it became the lynchpin of the whole system which enabled naval officers to fulfil their double functions as seamen and military gentlemen [...] a rather ingenious compromise between conflicting tendencies which had struggled in the navy for more than a century*”.

²¹⁴ De acordo com Alves de Almeida (2011), a criação do posto de Guarda-Marinha foi uma tentativa acertada para dotar os jovens cavalheiros dos conhecimentos e das práticas das fainas marinheiras.

²¹⁵ “[...] *in a new institutional pattern, the rank of midshipman, and a new kind of officer corps*”.

unificado e linha de promoção específica para diferentes classes de oficiais²¹⁶ (Elias, 2007, p. 52).

O posto de GM institucionalizou “[...] o aprendizado prático nos navios de guerra [...] gestão mais imediata da batalha, ‘saber’ somente adquirido através do treinamento que aproximasse tanto quanto possível o que deveria ser aprendido da ação real” (Silva, 2013, p. 122-123).

De acordo com Elias (2007),

[...] foi apenas na Inglaterra que os cavalheiros, após a longa rixa com os marinheiros, acabaram por se submeter a uma formação de marinheiro. Somente na Inglaterra, portanto, os padrões estabelecidos para um oficial da marinha atingiram gradualmente um equilíbrio razoável entre a marinharia e as virtudes militares²¹⁷ (p. 94).

Com o aumento da qualificação profissional dos capitães, eles foram assumindo “[...] não apenas de nome, mas de fato, o controle total das operações náuticas e militares, e que os *masters* foram finalmente relegados a uma posição subordinada [...] eles estavam confinados principalmente à navegação do navio sob as ordens do capitão”²¹⁸ (Elias, 2007, p. 75).

Entre os séculos XVIII e XIX o ensino e a prática a bordo, durante o período como voluntário e GM, unindo os conhecimentos militares e marinheiros, dos cavalheiros e dos *tarraulins*, moldaram uma nova profissão o Oficial de Marinha. Unindo, por sua vez as habilidades destes dois grupos, quais sejam, a coragem, o espírito de luta e de colaboração, a disciplina e a hierarquia e a arte e a técnica do marinheiro.

²¹⁶ “From it emerged the general framework of the naval profession as we know it, namely a firm hierarchy of naval offices, embodying to some extent the functions and characteristics of both groups, with a unified mode of training and specific line of promotion for different classes of officers”.

²¹⁷ “[...] it was only in England that the gentlemen, after the long feud with the seamen, submitted in the end to a seaman’s training. In England alone, therefore, the standards set for a naval officer gradually attained a fair measure of equilibrium between seamanship and military virtues”.

²¹⁸ “[...] not only in name but in fact, complete control of both nautical as well as military operations, and that masters were ultimately relegated to a subordinate position [...] they were in the main confined to the navigation of the ship under the captain’s orders”.

3.2 A formação naval de Lorde Thomas Cochrane

Thomas Cochrane nasceu, em 14 de dezembro de 1775, em Annsfield, próximo de Glasgow, Escócia. Era o primogênito de Archibald Cochrane (1748-1831) e Anna Gilchrist (1753-1784) (Ermakoff, 2021).

Com o falecimento do avô paterno, também Thomas Cochrane, em 1778, o seu pai tornou-se o 9º Conde de Dundonald e ele, seu filho primogênito, passou a utilizar-se, conseqüentemente, do título de cortesia de Lorde (Ermakoff, 2021).

Como diversos membros de sua família, Archibald Cochrane seguiu a carreira militar por algum tempo, mas sua vocação era a de cientista e inventor. Segundo Ermakoff (2021) ele foi “[...] bastante fértil em ideias e descobertas, porém um péssimo homem de negócios [...] o que o levou à ruína” (p. 18).

Uma das conseqüências da ruína financeira de seu pai foi a venda da propriedade da família em Culross²¹⁹, outra foi a falta de educação formal de Cochrane e seus irmão, pois ele “[...] não dispunha dos recursos necessários para mandar os filhos estudarem nos bons colégios de Edimburgo” (Ermakoff, 2021, p. 31).

De acordo com Donald Thomas (1999) Lorde Cochrane acompanhou seu pai em viagens a Londres na tentativa de oferecer invenções ao Almirantado e aos construtores navais. Para o Almirante Helio Leoncio Martins (1997), os “[...] poucos recursos de sua casa, e o que percebeu sobre a corrupção do estabelecimento naval de então, tiveram muita influência nas atitudes de Cochrane adulto” (p. 10).

Segundo Martins (1997):

Não há dúvida de que Lorde Cochrane dava especial importância a que o sucesso financeiro acompanhasse o sucesso bélico [...] ainda devem ter colaborado para isto a reação contra a pobreza de sua infância e os costumes da guerra na Europa, onde o lucro correspondia a tudo que se conseguisse apresar ou conquistar. Este conceito, aliás, não interferia com espírito patriótico, idealismo ou apego à causa que o recebedor abraçava. Era complementar (p. 13).

O pai desejava que ele seguisse a carreira militar no Exército, mas Cochrane desejava servir à Marinha, seguindo os passos de seu avô materno James Gilchrist ([17--?]-1777) e de seu tio Alexander Inglis Cochrane (1758-1832) (Ermakoff, 2021).

²¹⁹ Lorde Cochrane tinha dezessete anos de idade quando as terras da família foram colocadas à venda em 1793 (Thomas, 1999).

Quando em 1º de fevereiro de 1793, iniciou-se as hostilidades entre a França e a Inglaterra, seu pai cedeu, pois a guerra “[...] abriu oportunidades para colocar seus filhos [...] no exército ou na marinha [...] Não era muito, mas era o único expediente à mão. O 9º Conde não tinha dinheiro nem para comprar o uniforme do filho [...]” Lorde Hopetoun (1765-1823) emprestou £ 100. “Parte disso foi gasto na compra de um relógio de ouro, que Cochrane recebeu com o restante do dinheiro e um severo aviso de que era a única herança que ele poderia esperar”²²⁰ (Thomas, 1999, p. 33-34²²¹).

O consentimento paterno “oficializou” o embarque de Cochrane, pois seu tio, como já foi apresentado, seguindo uma tradição para beneficiar parentes ou filhos de amigos, vinha registrando falsamente o nome do sobrinho nos livros dos navios comandados por ele²²²

[...] o que lhe conferia cerca de treze anos de tempo de serviço naval (sem nunca ter colocado os pés em nenhuma daquelas embarcações). Tal prática favorecia os protegidos, conferindo-lhes melhores posições no *ranking* de senioridade, o que lhes trazia vantagens nas promoções [...] (Ermakoff, 2021, p. 32-33).

Lorde Cochrane embarcou na Fragata *Hind*, comandada por seu tio Alexander Cochrane, em 29 de julho de 1793, com a idade de 17 anos, “[...] o que era considerado ‘velho’ para quem iniciava a carreira naval. Na época, era de praxe que os candidatos a oficiais navais embarcassem entre os 9 e os 14 anos de idade”²²³ (Ermakoff, 2021, p. 33).

A fragata estava passando por um período de revitalização o que permitiu que ele se ambientasse às suas novas funções²²⁴. Ele procurou conhecê-la nos

²²⁰ “[...] opened up opportunities for placing his [...] sons in the army or the navy [...] It was not much, but it was the only expedient at hand. The 9th Earl had not even the money to buy his son’s uniform [...]” “Part of this was laid out in the purchase of a gold watch, which Cochrane received with the remains of the money and a dour warning that it was the only inheritance he need expect” (p. 33-34).

²²¹ As citações diretas de Thomas (1999) foram traduzidas por mim. A partir deste momento não colocarei mais a expressão ‘tradução nossa’ para esta obra.

²²² O nome de Thomas Cochrane foi registrado em quatro navios: *Her/His Majesty’s Ship* (H.M.S.) *Vesuvius*, *Caroline*, *La Sophie* e *Hind* (Thomas, 1999).

²²³ “A idade média de recrutamento de um jovem era de 11 anos de idade, no qual se agregava como ‘voluntário de 1ª classe’, ficando por dois anos até ser designado oficialmente como *midshipman*. Em um navio de linha de 1ª classe, o mais poderoso, podiam existir até 24 *midshipmen*, em um de 2ª classe 18, em um 3ª classe 12, em 4ª, 5ª e 6ª classes variava o número de acordo com os seus diferentes tamanhos” (Fremont- Barnes, 2009, p. 8 *apud* Alves de Almeida, 2011, p. 8).

²²⁴ “Se o Aspirante noviço tiver a boa sorte de embarcar a bordo de um navio recentemente comissionado, e em via de aparelhamento, — ‘mastros despidos’ —, ele será grandemente favorecido, e estará em melhor situação para tudo observar e aprender do que se estivesse num navio já aparelhado para o ‘mar em fora’ [...]” (Heck, 1929, p. 1147).

pormenores, empenhando-se em acompanhar os reparos e chamando a atenção, positivamente, do oficial designado como seu instrutor²²⁵ (Ermakoff, 2021).

A primeira comissão em alto mar na H.M.S. *Hind* foi patrulhar o Mar do Norte à procura de corsários franceses que pudessem atrapalhar o comércio da Grã-Bretanha com o Báltico. “Foi um reconhecimento infrutífero, exceto para Cochrane, que se dedicou a aprender com Larmour os ofícios práticos da marinharia²²⁶, que a maioria dos oficiais considerava abaixo de sua dignidade investigar”²²⁷ (Thomas, 1999, p. 49).

O comandante e a tripulação da *Hind* foram transferidos para a Fragata *Thetis*, em 17 de outubro de 1793, “[...] um dia depois, o tio promoveu Cochrane a guarda-marinha²²⁸” (Ermakoff, 2021, p. 34). Ou seja, com menos de três meses de serviço, Thomas Cochrane obteve a sua primeira promoção, contando com o tempo de registro irregular adotado pelo tio.

Como era normal, na época, o comandante Alexander Cochrane contratou um mestre-escola para continuar a formação dos meninos e adolescentes embarcados na fragata sob seu comando (Ermakoff, 2021).

Em 18 de janeiro de 1795, após o desembarque de um tenente, seu tio e comandante “[...] aproveitou a oportunidade para escolher Cochrane para substituí-lo, investindo-o na função de tenente em exercício, designação que recebeu a confirmação do Almirante Murray, comandante da esquadra” (Ermakoff, 2021, p. 36).

Praticamente um ano depois, em fevereiro de 1796, Lorde Cochrane “[...] submeteu-se ao exame para tenente²²⁹, no qual foi bem-sucedido²³⁰, tendo sua

²²⁵ O Tenente Jack Larmour, “[...] oficial vindo de praça [...] tornou-se o mestre que o transformou em excelente marinheiro, capaz de executar tarefa que coubesse a um *lower deck* (‘cobertas abaixo’ significando em inglês a marinhagem), e, simultaneamente, um excepcional manobrista, qualidades que muito lhe serviram nas futuras proezas” (Martins, 1997, p. 44).

²²⁶ Com relação ao primeiro embarque o Manual do Comandante Glascock sentenciava: “O noviço Aspirante, durante seu primeiro embarque, nada melhor poderá fazer que ouvir e observar o que se passa ao alcance dos seus ouvidos e dos seus olhos” (Heck, 1929, p. 1142-1143).

²²⁷ “*It was a fruitless reconnaissance, except for Cochrane who set himself to learn from Larmour the practical crafts of seamanship, which most officers considered beneath their dignity to investigate*”.

²²⁸ O normal é que “[...] o candidato a guarda-marinha tivesse pelo menos três anos de serviço” (Ermakoff, 2021, p. 33).

²²⁹ “Ao atingir a idade de 19 anos [...] os *midshipmen* podiam se candidatar ao exame para tenente, conjuntamente com um certificado emitido pelos comandantes de que os candidatos possuíam ‘tempo de mar’ de pelo menos seis anos” (Lewis, 2004, p. 10 *apud* Alves de Almeida, 2011, p. 10).

²³⁰ Os adestramentos realizados pelo Tenente Larmour e o interesse e a dedicação de Cochrane fizeram com que ele fosse aprovado no exame oral, que era composto de duas partes. A primeira eram questões de trigonometria e navegação, mas a segunda, e mais difícil, era reagir rapidamente em situações climáticas que colocavam o navio em perigo (Thomas, 1999).

promoção confirmada pelo almirantado em 27 de maio de 1796²³¹ (Ermakoff, 2021, p. 38). Esta promoção, portanto, ocorreu na metade do tempo previsto para um guarda-marinha sem influências.

Em novembro de 1798, Cochrane fez parte do *entourage*²³² de oficiais protegidos que o Almirante Lorde George Keith Elphinstone²³³ (1746-1823), 1º Visconde Keith, trouxe com ele ao assumir a vice chefia²³⁴ da esquadra do Mediterrâneo, tendo como capitânia o H.M.S. *Barfleur*, com 98 canhões e uma tripulação de 750 homens (Ermakoff, 2021).

A Esquadra do Mediterrâneo tinha como missão bloquear os portos de Toulon, Cádiz e Brest, a fim de evitar a fuga das esquadras de batalha francesas. Ao *Barfleur* e à força naval sob comando de Lorde Keith coube o bloqueio de Cádiz. “Bloquear era a tarefa mais importante e enfadonha da Marinha Real [...] Cochrane passou mais de quatro meses ancorado a 11 ou 13 km de Cádiz, esperando que o inimigo tentasse uma fuga. A fuga nunca veio [...]”²³⁵ (Thomas, 1999, p. 53).

Nesta comissão começaram os problemas disciplinares de Lorde Cochrane, pois ele foi levado à corte marcial por desacato ao 1T Philip Beaver (1766-1813)²³⁶. Lorde Keith considerou uma perda de tempo, mas os procedimentos foram cumpridos e Cochrane inocentado, não sem receber uma reprimenda verbal do Almirante:

Lorde Cochrane. Fui orientado pela corte a dizer que oficiais não devem responder rispidamente a seus superiores, e que a autoridade do primeiro-tenente deve ser apoiada por todos; um navio é apenas um lugar pequeno onde seiscentas ou setecentas pessoas são reunidas, e os oficiais devem evitar qualquer ato de falta de respeito a bordo (Harvey, 2000, p. 30 *apud* Ermakoff, 2021, p. 43).

Em Palermo, na Itália, Cochrane teve a oportunidade de se encontrar com o Almirante Nelson, no início de 1800. Ele “[...] acredita ao conselho recebido, ‘não

²³¹ Para um guarda-marinha “[...] se candidatar ao posto de tenente, eram necessários mais seis anos adicionais” (Ermakoff, 2021, p. 33).

²³² Acompanharam Lorde Keith “[...] um grupo de 31 homens, composto por um comandante pleno, nove tenentes, 19 guardas-marinha e dois empregados” (Ermakoff, 2021, p. 41).

²³³ “[...] era escocês e vinha de uma família nobre, porém endividada. Entrou na Marinha com 15 anos de idade e somente uma nota de cinco libras no bolso. Alcançou sucesso profissional ao longo da carreira, além de bastante dinheiro capturando presas de guerra [...]” (Ermakoff, 2021, p. 41).

²³⁴ Comandava a esquadra do Mediterrâneo o Almirante John Jervis (1735-1823), 1º Conde de St. Vincent (Ermakoff, 2021).

²³⁵ “*Blockading was both the most important and most dreary of the Royal Navy’s tasks [...] Cochrane spent over four months anchored seven or eight miles off Cadiz waiting for the enemy to attempt a break-out. The break-out never came [...] were kept idle*”.

²³⁶ O caso é descrito por Ermakoff (2021, p. 41 e seg.) e Donald Thomas (1999, p. 53 e seg.).

*importa as manobras, sempre vá neles*²³⁷, o sucesso dos ataques que realizou sob difíceis circunstâncias. A imagem que ficou na mente do jovem tenente era a de que Nelson era a corporificação do arrojo e da coragem” (Cochrane, 1860, p. 88 *apud* Ermakoff, 2021, p. 49).

Em fevereiro de 1800, Cochrane foi indicado para assumir o comando de uma corveta francesa apresada²³⁸, a *Bonne Citoyenne*, mas foi preterido pelo irmão do secretário de Lorde Keith. Este, em compensação, o indicou para o comando do Brigue *Speedy* (Thomas, 1999). Portanto, com apenas sete anos de marinha Lorde Thomas Cochrane assumiria o seu primeiro comando no mar.

Segundo o Comandante Glascock: “Qualquer deficiência profissional é logo assinalada pelos oficiais de bordo e não escapa aos 'homens' inteligentes da 'gata'. O homem do mar conhece perfeitamente quando 'quem comanda é marinheiro'”²³⁹ (Heck, 1929, p. 1145).

Ver-se-á, portanto, se Lorde Cochrane realmente tornou-se um oficial qualificado e pronto para a função? Ou se apenas conseguiu ser alçado ao oficialato por ser o sobrinho do capitão? Se realmente aprendeu as fainas marinheiras ou foi favorecido no seu exame para a promoção? O seu primeiro comando poderá esclarecer estas dúvidas.

3.3 As experiências de comando e combate nas Guerras da Revolução e do Império

Neste item, será analisada a participação de Lorde Cochrane nas Guerras da Revolução Francesa e do Império Napoleônico, no comando do Brigue *Speedy* e das Fragatas *Pallas* e *Imperieuse*.

²³⁷ De acordo com Martins (1997), outro biógrafo de Cochrane, Warren Tate, informa que o conselho foi: ‘Não se preocupe com manobras. Avance sobre o inimigo diretamente’ (p. 33). Mas Donald Thomas, utiliza-se da mesma fala apresentada por Ermakoff: “Não importa as manobras, sempre vá até eles!”. No original: “*Never mind manoeuvres, always go at them!*” (Thomas, 1999, p. 58).

²³⁸ Durante os 22 anos das Guerras da Revolução e Napoleônicas “[...] a Inglaterra perdeu 166 navios, incluindo cinco naus de linha. Em compensação, capturou 1.201 navios inimigos, incluindo 159 naus de linha e 330 fragatas” (Light, 2003, p. 118).

²³⁹ “Uma ordem bem dada por um homem de mar competente é prontamente obedecida e cumprida alegremente. Uma ordem dada preguiçosamente produz desgosto, descontentamento e é cumprida com morosidade, sem entusiasmo, assim acarretando grave perda de tempo e inevitavelmente um profundo desprezo [...] pelo oficial que deu a voz de comando da manobra” (Heck, 1929, p. 1145).

3.3.1 H.M.S. *Speedy*

Inicialmente Cochrane ficou frustrado ao assumir o comando do “[...] pequeno Brigue-Corveta²⁴⁰ *Speedy* [...] cujo armamento consistia em apenas 14 canhões de 4 libras (peso do projétil) e 12 armas giratórias de ½ libra [...] Tinha dois mastros, cerca de 24 m de comprimento, comportava uma tripulação de seis oficiais e 84 marinheiros [...]” (Ermakoff, 2021, p. 55).

Segundo Ermakoff (2021) o H.M.S. *Speedy* era “[...] pequeno, porque foi concebido para fazer patrulhas costeiras, proteção a comboios, reconhecimentos e confrontos com navios corsários ou canhoneiras e, para esses fins, era muito eficiente”²⁴¹ (p. 55).

Cochrane assumiu o comando do *Speedy* em 20 de abril de 1800, tendo como imediato o Tenente William Parker e como piloto o irmão Archibald (1783-1829) (Ermakoff, 2021).

Sua primeira comissão foi escoltar um comboio de navios mercantes entre a Sardenha e Livorno. Ao perceber que um corsário francês²⁴² atacava os navios retardatários, Cochrane atacou-o. Após uma curta troca de tiros os franceses se renderam, tornando-se a primeira presa do jovem comandante. O comboio ainda sofreria o ataque de cinco canhoneiras, mas conseguiu chegar ao seu destino são e salvo (Ermakoff, 2021).

Esta primeira missão enquadra-se nas operações de exercício do controle do mar de Corbett, especificamente como defesa do tráfego marítimo.

Ele capturou três prêmios em junho e mais três em julho. “Aquele talento natural para a pirataria, que constituía uma parte importante de seu caráter de marinheiro, encontrara sua verdadeira aplicação a serviço de seu país. Em 3 de agosto de 1800, ele ancorou ao largo de Livorno com sua pequena frota de navios premiados [...]”²⁴³ (Thomas, 1999, p. 62).

²⁴⁰ O Almirante Martins (1997) a classifica como uma escuna e alerta para o fato de que o projétil de seus canhões só pesavam quatro libras, ou seja, dois quilos.

²⁴¹ Para Donald Thomas (1999), o *Speedy* “[...] era um brigue costeiro de 158 toneladas, adequado para trabalhos leves em águas calmas [...]” No original: “[...] was a coasting brig of 158 tons, suited to light work in calm water [...]” (p. 60).

²⁴² Era o corsário francês *Intrepide* de apenas 6 canhões (Thomas, 1999).

²⁴³ “That natural talent for piracy, which made up an important part of his character as a seaman, had found its true employment in the service of his country. On 3 August 1800, he anchored off Leghorn with his small fleet of prize vessels”.

Lorde Keith determinou, então, que Cochrane “[...] agisse com independência e combatesse os navios inimigos que encontrasse; em outras palavras, tinha recebido a licença para se tornar um predador solitário” (Ermakoff, 2021, p. 56-57).

Lorde Cochrane, portanto, passou também a realizar o ataque às comunicações marítimas do inimigo franco-espanhol, a concepção estratégica de guerra de corso, que também se enquadra nas operações de exercício do controle do mar de Corbett.

Durante os seus cruzeiros passou a adotar um procedimento peculiar: “[...] ficar longe do litoral durante o dia, aproximar-se da costa durante a noite e atacar ao alvorecer” (Ermakoff, 2021, p. 57).

Em um período de quatro meses, capturou três navios corsários e libertou diversas de suas presas que vinham a reboque. Passou por um período de reparos em Port Mahon, de outubro a dezembro de 1800, onde aproveitou para pintar o navio com as cores de um brigue dinamarquês comercial, o *Cloner*, e ainda contratou um intendente dinamarquês, que se trajava como tal. Isto, porque a fama do *Speedy* já tinha se espalhado e franceses e espanhóis já estavam à sua procura (Ermakoff, 2021).

O estratagema planejado por Cochrane teve que ser aplicado, pela primeira vez, em 21 de dezembro de 1800, quando o *Speedy* se aproximou de um navio mercante, que na realidade era uma fragata espanhola. Sob a mira dos canhões espanhóis ele mandou içar a bandeira dinamarquesa, como mesmo assim um grupo de inspeção espanhol se aproximava em um escaler, ele mandou içar “[...] a bandeira de quarentena e instruiu o dinamarquês que dissesse para os espanhóis que o navio havia saído de Argel [...] onde grassava a peste bubônica [...]” (Ermakoff, 2021, p. 58).

Os espanhóis reembarcaram e a fragata afastou-se. O ardil de se utilizar uma bandeira ou sinais falsos era uma tradição dos piratas, mas, naquele tempo, era também muito empregada por navios militares²⁴⁴ (Ermakoff, 2021).

Outro exemplo de utilização deste ardil aconteceu em 22 de janeiro de 1801. Acompanhando cinco navios mercantes dinamarqueses, como se fosse sua escolta, avistou um brigue espanhol de oito canhões e um francês de dez. “Quando os navios se aproximaram, o *Speedy* arriou a bandeira dinamarquesa, hasteou a britânica e, em

²⁴⁴ “Na época, tais estratagemas eram comumente empregados, e neles Cochrane aparece como mestre renomado” (Martins, 1997, p. 28).

seguida, abriu fogo. Em cerca de meia hora ambas as embarcações e seus cinquenta tripulantes foram capturados” (Ermakoff, 2021, p. 58).

Ao comboiar navios mercantes até Túnis, em 20 de fevereiro de 1801, Cochrane identificou um brigue francês de quatro canhões, o *La Belle Caroline*, fundeado em águas neutras, o que seria um impedimento para atacá-lo. Cochrane, entretanto, decidiu capturá-lo antes que ele tivesse a oportunidade de fugir durante a noite ou que o imobilizasse por muito tempo esperando que ele saísse para águas internacionais. Ele também desconfiava que o navio estava carregado de material militar para o Exército francês no Egito. “Por essa razão, tomou a decisão de agir. Pouco depois da meia-noite, invadiram-no, levando seus tripulantes presos para o *Speedy*, e o rebocaram para fora das águas neutras, sem que os franceses tivessem a oportunidade de se comunicarem com o porto²⁴⁵” (Ermakoff, 2021, p. 60).

A engenhosidade de Cochrane diante de armas superiores às vezes era tão elaborada quanto a utilização da bandeira de quarentena ou a bandeira dinamarquesa, mas às vezes era muito simples (Thomas, 1999). Em 18 de março de 1801, logo após o suspender do *Speedy* de Port Mahon, foi avistada uma fragata, ao anoitecer, que iniciou a perseguição do pequeno brigue de Cochrane. Ao amanhecer a fragata continuou a se aproximar até a segunda noite. “Uma hora antes do amanhecer ela estava quase em cima de sua presa. E então o céu clareou. Logo à frente da fragata havia uma grande tina de madeira com uma vela acesa. Do *Speedy* não havia sinal”²⁴⁶ (Thomas, 1999, p. 63).

A maior façanha de Cochrane com o *Speedy* ocorreu no dia 6 de maio de 1801. Ao amanhecer, ele avistou e se aproximou para identificar um grande navio, constatando ser a Fragata *Gamo*, espanhola, com 32 canhões e uma tripulação de 319 homens. Era um navio de guerra muito maior em tamanho²⁴⁷, poder de fogo e tripulação²⁴⁸ (Ermakoff, 2021).

²⁴⁵ “A tripulação ficou perplexa e o comandante protestou pela apreensão de seu navio. No dia seguinte de manhã, o conteúdo da carga foi confirmado e, durante a noite, foi permitido que os franceses ‘fugissem’, tendo sido deixados sozinhos no convés, com acesso a um de seus próprios escaleres” (Ermakoff, 2021, p. 60).

²⁴⁶ “*Am hour before dawn she was almost on top of her prey. And then the sky lightened. Just ahead of the frigate there was a large wooden tub with a candle burning it. Of the Speedy there was no sign*”.

²⁴⁷ De acordo com Donald Thomas (1999) a fragata espanhola era quatro vezes o tamanho do *Speedy*.

²⁴⁸ “Para aumentar ainda mais o desequilíbrio de forças, a tripulação do *Speedy* fora reduzida a somente 55 homens, em razão da necessidade de prover tripulantes para conduzir as presas capturadas que haviam sido enviadas para Port Mahon” (Ermakoff, 2021, p. 60-61).

A litografia de Charles Edward Dixon (1872-1934), na Figura 11, apresenta visualmente a disparidade dessas proporções²⁴⁹.

Figura 11 – O Brigue *Speedy* capturando a Fragata *Gamo*



Fonte: Dixon apud Robinson (1901).

“O que os espanhóis não esperavam era encontrar um adversário com a coragem, a audácia e a determinação de Cochrane” (Ermakoff, 2021, p. 61).

As 09h30 a *Gamo* hasteou a bandeira espanhola e deu um tiro de advertência. Cochrane içou uma bandeira estadunidense, o que confundiu o comandante Dom Francisco de Torres, continuando a aproximação, determinando que não fosse feito nenhum disparo sem sua autorização. O *Speedy* passou a barlavento da *Gamo*, virou e se posicionou a sotavento. Somente quando chegou bem perto da fragata espanhola foi içada a bandeira britânica (Thomas, 1999; Ermakoff, 2021).

Por ser muito menor que a *Gamo*,

²⁴⁹ A representação artística é a idealização de um autor, refletindo os seus interesses e o seu modo de ver um caso específico e o mundo. Mesmo ciente disso, nos utilizaremos de imagens históricas como apoio à compreensão dos poderes combatentes.

a artilharia inimiga não acertaria seus homens, enquanto a dele, ajustada para cima e a curta distância, imporá terríveis estragos ao convés do navio oponente. Quando abriram fogo com toda a artilharia lateral do *Speedy*, de pronto mataram alguns tripulantes espanhóis que estavam no convés, inclusive o comandante e o contramestre [...] (Ermakoff, 2021, p. 61-62).

A curta distância foi possível evitar os estragos das salvas espanholas, que “[...] passava por cima dos britânicos, o que não impediu que causasse sérios estragos ao velame que logo ficou em frangalhos” (Ermakoff, 2021, p. 62).

Por duas vezes, os fuzileiros espanhóis se posicionaram para tentar a abordagem contra o *Speedy*. Cochrane se aproximava quando eles estavam no convés e abria fogo com sua bordada, afastando, um pouco, em seguida, para rearmar. A situação chegou a um limite onde ou eles tomavam a *Gamo* ou seriam tomados por eles²⁵⁰ (Ermakoff, 2021).

Lorde Cochrane, então, dividiu a tripulação em dois grupos:

[...] um que subiria pela lateral da proa, tendo à frente seu irmão Archibald; e o outro, que subiria pelo meio, comandado por ele próprio. Até então haviam morrido dois tripulantes do seu navio e quatro estavam feridos. Os únicos tripulantes são que ficariam a bordo foram dois meninos que assistiam ao cirurgião Guthrie²⁵¹, que foi encarregado de manejar o leme [...] (Ermakoff, 2021, p. 62).

O combate passou a ser corpo a corpo, com “[...] sabres, facões, machados, tiros de pistola e mosquetes e, em certo momento, Cochrane, em mais uma das suas artimanhas, gritou para Guthrie para que mandasse um reforço de mais cinquenta marinheiros” (Ermakoff, 2021, p. 62).

Segundo Donald Thomas (1999): “As palavras foram ouvidas claramente pelos espanhóis [...] Os homens da *Gamo* começaram a recuar da aparente armadilha de um brigue inocente abarrotado de fuzileiros navais reais [...]”²⁵² (Thomas, 1999, p. 67).

De acordo com o Almirante Martins (1997), Cochrane teria ordenado, para bordo, ‘mande avançar os fuzileiros’. “A confusão que essa ameaça trouxe permitiu que um assaltante arriasse da bandeira da *Gamo*, com o que se seguiu a surpreendente rendição da poderosa fragata à minúscula escuna” (p. 46).

²⁵⁰ “Nas palavras de uma testemunha, eles gritaram que seguiriam Cochrane até o inferno, se fosse para lá que ele se propusesse a conduzi-los” (Thomas, 1999, p. 66). No original: “*In the words of one witness, they shouted that they would follow Cochrane to hell itself, if that was where he proposed to lead them*”.

²⁵¹ Dr. James Guthrie (1780-1862).

²⁵² “*The words were clearly heard by the Spaniards [...] The man of the Gamo began to recoil from the apparent trap of an innocent brig crammed with Royal Marines [...]*”.

A tripulação espanhola acreditou que a rendição tivesse sido determinada por um de seus oficiais. O saldo de cerca de uma hora de combate foram três marinheiros britânicos mortos e oito feridos, incluindo o imediato William Parker. Do lado espanhol foram 15 mortos e 41 feridos (Ermakoff, 2021).

Cerca de 263 prisioneiros foram confinados no porão da *Gamo*. A guarnição de presa foi comandada pelo GM Archibald Cochrane e mais 30 tripulantes do *Speedy*²⁵³. Após reparos emergenciais nos dois navios eles seguiram em triunfo para Port Mahon (Ermakoff, 2021).

Para Ermakoff (2021): “Até hoje, em razão da disparidade de forças entre os dois contendores, o feito de Cochrane é considerado, quando se avalia o combate isolado entre dois navios, caso único na história naval” (p. 63).

Os elogios de Lorde Keith foram entusiásticos e repercutiram na opinião pública inglesa, entretanto a reação do Almirantado foi mais fria (Martins, 1997). De acordo com Thomas (1999), o Primeiro Lorde St. Vincent, recentemente empossado, “[...] não cometeria o erro de lisonjear o jovem comandante impetuoso, cuja recente corte marcial havia mostrado tanto desrespeito por seu superior. O velho tinha uma reputação a manter, o flagelo de oficiais rebeldes e marinheiros amotinados”²⁵⁴ (p. 68).

Normalmente, Cochrane seria promovido a capitão de fragata e receberia o comando do prêmio quando este fosse incorporado a *Royal Navy*.

Quanto ao prêmio em dinheiro, uma fragata da classe *Xebec*, compartilhada entre tão poucos homens [...] era uma perspectiva lucrativa. Houve algum espanto, e depois raiva, quando o Almirantado anunciou que a *Gamo* não seria comprada para a marinha. Ela deveria ser leiloada como navio mercante ou casco por uma fração do preço [...]²⁵⁵ (Thomas, 1999, p. 69).

Posteriormente, ao escoltar um navio-correio de Port Mahon a Gibraltar, Cochrane aproveitou-se de sua maior velocidade para explorar a caça de novas presas no trajeto. Ao incendiar alguns navios que encalharam de propósito, para não

²⁵³ Cochrane ficou com uma tripulação de pouco mais de uma dúzia de homens para manobrar o *Speedy* (Thomas, 1999).

²⁵⁴ “[...] was not likely to make the mistake of flattering abash young commander whose recent court-martial had shown such disrespect for his superior”.

²⁵⁵ “Do ponto de vista financeiro, caso ela tivesse sido incorporada à Marinha britânica, Cochrane receberia um valor, comparado com o preço pelo qual foi vendida, muitíssimo maior [...] Do ponto de vista profissional, se a fragata tivesse sido incorporada à Marinha britânica, era de praxe que o comando do navio fosse dado ao comandante captor, no caso, a Cochrane, implicando em sua imediata promoção ao posto de comandante pleno (*post captain*)” (Ermakoff, 2021, p. 68).

se tornarem presas, chamou a atenção de um esquadrão francês²⁵⁶ que havia burlado o bloqueio de Toulon e navegava para Cadiz (Ermakoff, 2021).

Ao amanhecer do dia 3 de julho de 1801, quando Cochrane “[...] se deu conta de quem realmente eram, tentou retornar para Gibraltar [...] mas já era tarde [...] os navios de linha eram mais velozes que o *Speedy* e se separaram para cercá-lo. Por três horas, Cochrane em vão tentou escapar [...]” (Ermakoff, 2021, p. 70).

Para aliviar o peso mandou jogar pela borda seus canhões e suas provisões, mas o *Desaix* já tinha danificado o seu velame e estava a ponto de acertar uma bordada quando Cochrane, cercado como estava e sem chances de se evadir, preferiu poupar sua tripulação da morte certa e arriou seu pavilhão, rendendo-se (Ermakoff, 2021).

Cochrane embarcou em um escaler e se entregou ao comandante do *Desaix*, Jean-Anne Christy de la Pallière (1755-1829), entregando sua espada, “[...] o que foi recusado pelo mesmo, dizendo que não aceitaria recebê-la de um oficial que por tantas horas lutou contra uma impossibilidade e que, por isso, mesmo sendo um prisioneiro, o escocês poderia conservá-la consigo²⁵⁷” (Cochrane, 1860, p.127 *apud* Ermakoff, 2021, p. 70).

Segundo Grimble (1978, p. 29), “[...] atribui-se a Napoleão o epíteto Lobo do Mar (*Loup de Mer*) dado ao então jovem comandante da corveta *Speedy*, que no período de 13 meses capturou mais de cinquenta embarcações inimigas, e fez mais de quinhentos prisioneiros” (*apud* Ermakoff, 2021, p. 70-71).

O esquadrão francês deslocou-se para Algeciras, passando em frente a Gibraltar. A reação britânica não tardou e um esquadrão sob comando do Contra-Almirante James Saumarez (1757-1836) foi deslocado do bloqueio de Cadiz para atacar a força francesa em Algeciras. A batalha ocorreu no dia 6 de julho de 1801, com grandes perdas humanas e materiais para ambos. No dia seguinte o Almirante Saumarez propôs uma trégua e uma troca de prisioneiros, sendo atendido pelo Almirante Linois (Ermakoff, 2021).

²⁵⁶ Eram três navios de linha, o *Formidable* e o *Indomptable*, de 80 canhões cada, e o *Desaix*, de 74 canhões, e a Fragata *Muiron*, de 40 canhões, comandados pelo Almirante Charles-Alexandre Léon Durand de Linois (1761-1848) (Ermakoff, 2021).

²⁵⁷ “Posteriormente, Christy-Pallière confidenciou a Cochrane que, devido à repercussão de suas façanhas, recebera instruções para procura-lo naquelas águas do Mediterrâneo” (Ermakoff, 2021, p. 70).

“Quanto a Cochrane, o Almirante Linois não queria libertá-lo, porém, mudou de ideia, libertando-o condicionalmente, ficando o mesmo proibido de participar de qualquer ação, até que fosse confirmada a sua troca por outro prisioneiro de guerra de seu nível [...]” (Ermakoff, 2021, p. 72-73).

O H.M.S. *Speedy* foi levado, posteriormente, pelos franceses para Toulon. Cochrane foi submetido a uma corte marcial, procedimento normal após a perda de um navio de guerra. Ela foi presidida pelo comandante do H.M.S. *Pompee*, Charles Stirling (1760-1833). Após os interrogatórios e as deliberações da corte a mesma teve o veredicto “[...] inocentando honrosamente tanto Cochrane como todos os seus tripulantes” (Cordingly, 2007, p. 66-67 *apud* Ermakoff, 2021, p. 74).

Acabava assim o primeiro comando de Lorde Thomas Cochrane, no pequeno H.M.S. *Speedy*, “[...] nos treze meses que nele serviu, capturou cerca de 50 embarcações, 122 canhões e fez 534 prisioneiros” (Cochrane, 1860, p. 128 *apud* Ermakoff, 2021, p. 55-56).

Sua atuação atacando o tráfego marítimo inimigo e defendendo o tráfego amigo foi destacável. Quanto a tomada da Fragata *Gamo* fora um ato de coragem e ousadia, onde ficaram patentes seu espírito de luta e suas habilidades marinheiras, características do *ethos* dos oficiais britânicos. Lorde Cochrane teve seu nome alçado junto aos heróis navais britânicos. Portanto, se existia alguma dúvida sobre a sua capacidade como oficial de marinha e como comandante de um navio de guerra a vela, esta terminou após seu período à frente do *Speedy*.

3.3.2 H.M.S. *Pallas*

Em 8 de agosto de 1801, Cochrane teve a sua promoção a comandante pleno efetivada pelo Almirantado. Mas ocorreram várias controvérsias devido à postura do Primeiro Lorde do Almirantado, o Almirante John Jervis, Conde de St. Vincent, que, inicialmente, adotara a política de congelar as promoções²⁵⁸ para que “[...] o quadro de oficiais se equiparasse ao número de vagas nos navios”²⁵⁹ (Ermakoff, 2021, p. 78).

²⁵⁸ Na época também eram normais pedidos feitos por nobres, políticos e oficiais “[...] a fim de que as promoções de seus parentes ou protegidos fossem apressadas [...] O tio Alexander Cochrane, ainda sem saber da captura da *Gamo*, já havia escrito pedindo a promoção do sobrinho [...] Quando soube da captura, escreveu uma nova carta [...]” (Ermakoff, 2021, p. 78 e 79).

²⁵⁹ A medida seria louvável, mas ele mesmo não cumpria a sua própria regra, promovendo o sobrinho a comandante pleno (Ermakoff, 2021, p. 78).

St. Vincent ainda quis aguardar o resultado da corte marcial, fazendo com que a promoção de Cochrane fosse atrasada, o que fez com que oficiais mais modernos que ele fossem promovidos na sua frente, “[...] o que não só o prejudicaria nas futuras promoções, como também colocaria Cochrane no fim da fila para receber o comando de um navio” (Ermakoff, 2021, p. 79-80).

Além disso, era “[...] comum que oficiais promovidos a comandante pleno ficassem inativos a meio soldo até que se apresentasse uma nova oportunidade de comando” (Ermakoff, 2021, p. 80).

Seu pai, Archibald, 9º Conde de Dundonald, escreveu para St. Vincent, solicitando uma revisão da situação do filho. Mas obteve como resposta que isto “[...] seria uma medida bastante sem precedentes, sem fazer justiça a outros oficiais merecedores” (Brenton, 1838, p. 81 *apud* Ermakoff, 2021, p. 80).

Para piorar a situação de Cochrane, ele iniciou uma contenda com o Primeiro Lorde do Almirantado, pela promoção por bravura de seu imediato no *Speedy*, o 1T William Parker. Após escrever duas cartas sobre a indicação, que ficaram sem resposta, Cochrane enviou uma terceira. A esta St. Vincent respondeu negativamente, enfatizando “[...] que era incomum que dois oficiais recebessem promoção pelo mesmo fato, ainda acrescentando que o baixo número de mortos na ação do *Speedy* não justificava sua aplicação” (Cochrane, 1860, p. 146 *apud* Ermakoff, 2021, p. 80).

Cochrane escreveu uma contestação²⁶⁰, “[...] cuja redação à beira do desaforo deixou perplexos a todos que dela tomaram conhecimento [...] argumentava em prol de sua causa, já que, ao longo da vida, sempre demonstrou absoluta determinação e solidariedade a seus subordinados” (Ermakoff, 2021, p. 82).

Ele ainda insistiu no assunto junto ao Secretário do Conselho do Almirantado e junto ao próprio Conselho, sem sucesso. Cochrane não se arrependeu do que fez e em sua autobiografia declarou:

Para aqueles que possam achar que minha conduta em relação ao primeiro lorde e ao Conselho do Almirantado foi desrespeitosa, só posso dizer que, se minha vida fosse começar de novo, com meu conhecimento atual das consequências, eu perseguiria o mesmo curso. Não posso imaginar nada mais prejudicial para os interesses da Marinha, e da nação, do que o

²⁶⁰ Cochrane comparou o caso do *Speedy* com a vitória na Batalha do Cabo de São Vicente, onde apenas um militar foi morto no navio capitânia de St. Vincent e, mesmo assim, ele, seu capitão de bandeira e demais oficiais receberam títulos e promoções. Para piorar a situação ainda deixou implícito que a vitória foi conseguida pelo então Comodoro Nelson, sendo St. Vincent um mero espectador (Ermakoff, 2021).

favoritismo político por parte do almirantado (Cochrane, 1860, p. 153 *apud* Ermakoff, 2021, p. 84).

De acordo com Donald Thomas (1999), Cochrane não se importava que seu nome estivesse na “lista negra” do Almirantado:

Ele havia derrotado os espanhóis e agora se propunha a derrotar os comissários pelos mesmos métodos. Não era puro altruísmo, já que a indignação e um inato senso de honra era quase igual à afronta aos seus valores mercenários. Seu país o exortou a lutar bravamente, o que ele fez, mas esperava ser pago. Proezas adicionais de bravura, em sua opinião, mereciam recompensas financeiras adicionais [...]²⁶¹ (Thomas, 1999, p. 71).

Em 25 de março de 1802, foi assinado o tratado de paz de Amiens, entre o Reino Unido e a França. Para Cochrane, foi um período de ostracismo, pois, não poderia ser diferente, após a polêmica acima ficou sem um comando durante o período de paz²⁶² (Ermakoff, 2021).

Com o reinício das hostilidades em 17 de maio de 1803 a situação não se alterou. Cochrane solicitou uma audiência com St. Vincent, que só se convenceu a dar-lhe um comando quando ele ameaçou procurar outra profissão. Provavelmente ele “[...] queria se livrar dele de maneira silenciosa, evitando o rebuliço político que, certamente, seria produzido pelos aliados dos Cochrane” (Ermakoff, 2021, p. 86-87).

Em 5 de outubro de 1803 ele recebeu a designação para comandar o H.M.S. *Arab*, antigo navio corsário francês. Cochrane novamente ficou frustrado, pois o *Arab* “[...] era menor que uma fragata, porém quase 10 metros maior que o *Speedy*, e comportava uma tripulação de 155 homens [...] tendo comparado o [...] casco achatado ao de um ‘*collier*’, como são chamados os barcos carvoeiros”²⁶³ (Ermakoff, 2021, p. 87).

²⁶¹ “*He had out-fought the Spaniards and now he proposed to out-fight the Commissioners by much the same methods. It was not pure altruism, since the outrage to an innate sense of honour was almost equalled by the affront to his mercenary values. His country urged him to fight bravely, which he did, but he expected to be paid. Additional feats of bravery, in his view, merited additional financial reward [...]*”.

²⁶² Cochrane aproveitou o período para “[...] se matricular na Universidade de Edimburgo, inicialmente, no curso de ética e, posteriormente, no de química” (Ermakoff, 2021, p. 85-86).

²⁶³ Para Donald Thomas (1999) o “H.M.S. *Arab* não era um navio de guerra, mas um velho carvoeiro surrado [...] Cochrane pode ter se visto levando a melhor sobre St. Vincent, mas foi habilmente apanhado [...]” (p. 82). No original: “H.M.S. *Arab* was not a warship at all but a battered old collier [...] Cochrane may have seen himself getting the better of St Vincent, but he had been deftly snared [...]”.

Neste comando ele exerceu missões de defesa do tráfego marítimo britânico, comboiando navios mercantes, pesqueiros e baleeiros. Além disso, participou de patrulhas no Canal da Mancha, contra a ameaça de invasão francesa. Ocorreram duas colisões entre o *Arab* e outros navios britânicos. Para Cochrane, o navio era ingovernável devido a deficiências no velame (Ermakoff, 2021).

O “castigo” acabou com a mudança de governo na Inglaterra, quando William Pitt (1759-1806) reassumiu o cargo de Primeiro-Ministro, indicando Henry Dundas, 1º Visconde Melville (1742-1811) como Primeiro Lorde do Almirantado. Lorde Melville era escocês e amigo da família Cochrane. Lorde Cochrane foi designado²⁶⁴ como “[...] primeiro comandante da fragata H.M.S. *Pallas* (32 canhões), recém construída no estaleiro de Plymouth e lançada ao mar no dia 17 de novembro de 1804” (Ermakoff, 2021, p. 89).

A Fragata *Pallas* era cerca de 15 metros mais comprida que o *Speedy*²⁶⁵, mas seu armamento era muito mais poderoso. Eram “[...] 26 canhões de 12 libras, acomodados no convés inferior, e mais 12 caronadas de 24 libras no convés, canhões mais leves, mais curtos, de grosso calibre, porém de pouca velocidade [...] foram adotados pela Marinha pela eficácia em combates a curta distância” (Ermakoff, 2021, p. 91).

Como primeira missão foi permitido a Lorde Cochrane atacar o tráfego marítimo inimigo na altura do Arquipélago dos Açores em um cruzeiro solitário de um mês. A *Pallas* zarpu para sua primeira comissão dia 21 de janeiro de 1805. O primeiro navio espanhol apresado tinha uma carga de madeira e açúcar. O segundo além dessa carga trazia diamantes e lingotes de ouro e prata. O terceiro, o *La Fortune*, vindo de Vera Cruz, no México, “[...] transportava um carregamento de ouro e prata no valor de 450.000 dólares. A carga dos porões tinha aproximadamente o mesmo valor e estima-se o valor total, nos dias atuais, em 19 milhões e 300 mil dólares²⁶⁶[...]” (Ermakoff, 2021, p. 93).

Quando iniciava seu retorno para a Inglaterra foram avistados três grandes navios se aproximando rapidamente, constatando-se serem navios de linha franceses.

²⁶⁴ Indicaram Lorde Cochrane à Lorde Melville, o seu tio Alexander Cochrane e o Duque de Hamilton (1740-1819), também um escocês (Ermakoff, 2021).

²⁶⁵ “Embora recém-construída, a Fragata *Pallas* era de pequenas proporções (667 toneladas), mas de qualquer forma um grande passo adiante do *Speedy* [...]” (Martins, 1997, p. 49).

²⁶⁶ Era a segunda vez que o comandante espanhol e o responsável pela carga perderam tudo para os navios ingleses por causa da guerra. Por iniciativa de Cochrane, após consulta aos oficiais e a guarnição, foram devolvidos 5.000 dólares para cada um (Ermakoff, 2021, p. 93).

Apesar de todas as manobras evasivas de Cochrane, eles se aproximavam cada vez mais. “Com a chegada da noite Cochrane mandou baixar um pequeno barco lastreado e equipado com uma lanterna, dando-lhe um outro rumo para despistar os perseguidores. A esperteza acabou funcionando”²⁶⁷ (Cochrane, 1860, p. 156-178 *apud* Ermakoff, 2021, p. 94). Foi a segunda vez que ele se safou de inimigos mais poderosos a noite utilizando-se deste estratagema.

Em 5 de abril o navio estava de volta a Plymouth “[...] com a extravagância de trazerem três candelabros de ouro presos aos mastros”²⁶⁸ (Ermakoff, 2021, p. 95).

Neste momento é necessário esclarecer quais eram os procedimentos de partilha dos valores das presas, que eram regulamentados pelo *Convoys and Cruisers Act*, de 1708:

[...] 3/8 para o comandante, a não ser que estivesse sob o comando de um almirante que, nesse caso, receberia 1/8, deduzido do valor do comandante. O capitão dos fuzileiros navais, juntamente com os tenentes da Marinha e o mestre do navio receberiam 1/8; os tenentes dos fuzileiros e os demais oficiais comissionados da Marinha receberiam outro 1/8; os guardas-marinha, o cirurgião e alguns suboficiais também receberiam 1/8; e os restantes 2/8 seriam distribuídos entre os demais tripulantes [...] (Ermakoff, 2021, p. 96).

Lorde Cochrane teve que repartir a sua cota com o Almirante William Young²⁶⁹ (1751-1821), que apenas teve o trabalho de reeditar a ordem do Almirantado, mesmo assim avalia-se que recebeu entre 40.000 e 75.000 libras, o que atualizando para valores atuais seria entre 3.5 e 6.5 milhões de libras (Ermakoff, 2021).

Em 14 de janeiro de 1806 ele suspendeu para operar ao sul, na região de Downs, nas proximidades da cidade de Deal. Nesta cidade ele encomendou a construção de “[...] um barco veloz, estreito e comprido, com 18 remos [...] e acomodou-o no convés de sua fragata, com a intenção de usá-lo para capturar navios inimigos ancorados na costa [...] foi tão bem-sucedido que [...] o próprio Almirantado fez com que se copiasse o seu *design*” (Ermakoff, 2021, p. 97).

²⁶⁷ O relato do livro de bordo do navio apenas registrou que “[...] eles enfrentaram ventos fortes com chuva pesada, que às 5 horas da tarde avistaram dois navios estranhos a noroeste que, supostamente, eram dois navios de linha de batalha estrangeiros e que a *Pallas* fez vela e partiu” (Cordingly, 2007, p. 90 *apud* Ermakoff, 2021, p. 95). Desde a Antiguidade os números e os feitos militares eram exagerados para dignificar ainda mais as decisões e ações tomadas pelos vencedores.

²⁶⁸ Para Thomas (1999) os castiçais tinham um metro e meio de altura e eram de ouro maciço.

²⁶⁹ Imediatamente alçado à desafeto de Cochrane, mas este escondeu sua raiva pois precisava da licença do Almirante Young para se candidatar ao Parlamento (Thomas, 1999).

O batismo de fogo deste barco ocorreu na costa francesa, em 23 de janeiro de 1806, quando atacou e tomou um navio mercante francês ancorado na foz do rio Somme. Em seguida foi ordenado a *Pallas* compor a esquadra do Vice-Almirante Edward Thornborough (1754-1834), em Plymouth, que tinha por tarefa patrulhar a costa francesa. Lorde Cochrane recebeu “[...] a permissão para atacar a navegação costeira inimiga, causando-lhe a interrupção de suprimentos”²⁷⁰ (Ermakoff, 2021, p. 98).

No dia 5 de abril de 1806, Lorde Cochrane planejou um ataque noturno de surpresa a uma corveta francesa no estuário La Gironde²⁷¹. Ele fundeu a *Pallas* nas proximidades do baixio de Cordouan e enviou seus escaleres com 180 homens para tomar a corveta inimiga, identificada como a *Tapageuse*, que foi tomada de surpresa, sem muitas perdas²⁷² (Ermakoff, 2021).

Ao amanhecer, a *Pallas* identificou três corvetas francesas se aproximando, Cochrane, mesmo com sua tripulação extremamente reduzida, cerca de quarenta tripulantes, suspendeu e seguiu em direção aos navios inimigos²⁷³. Surpreendidas, as três corvetas fugiram (Figura 12) (Ermakoff, 2021).

A *Pallas* continuou a perseguição e ao aproximar-se da primeira corveta utilizou-se dos seus canhões de proa, os únicos que estavam guarnecidos. Para fugir ao ataque a corveta aterrou até o encalhe. Seus homens a abandonaram em seus escaleres e a *Pallas* aproximou-se para atirar no casco. A mesma sequência aconteceu com a segunda corveta²⁷⁴ (Ermakoff, 2021).

²⁷⁰ As primeiras invasões incômodas da *Pallas* ocorreram entre as ilhas da costa da Biscaia, entre Les Sables d'Olonne e La Rochelle. As frotas pesqueiras francesas foram reunidas e abordadas. Como os pescadores eram pobres... Cochrane permitiu que eles ficassem com seus barcos, mas insistiu em levar a pesca para que não chegasse às mãos e estômagos dos inimigos da Inglaterra. No entanto, ele pagou do próprio bolso o custo do peixe (Thomas, 1999, p. 94). No original: “*The first nuisance-raids of the Pallas were among the islands of the Biscay coast between Les Sables d’Olonne and La Rochelle. The French fishing fleets were rounded up and boarded. Since the fishermen were poor [...] Cochrane allowed them to keep their boats but insisted on taking their catch so that it should not reach the hands, and stomachs, of England’s enemies. However, he paid them the cost of the fish out of his own pocket*”.

²⁷¹ “[...] estuário comum dos rios Garonne e Dordouan – com aproximadamente 12 km de largura na sua embocadura e cerca de 75 km de comprimento – que dá acesso marítimo à cidade de Bordeaux” (Ermakoff, 2021, p. 99).

²⁷² O combate corporal chamou a atenção de outra corveta, que tentou vir em auxílio da corveta abordada, mas os britânicos conseguiram se defender utilizando-se da artilharia da presa (Ermakoff, 2021).

²⁷³ “As corvetas eram menores do que a *Pallas*, mas três ou quatro deveriam ser mais do que páreo para ela” (Thomas, 1999, p. 95). No original: “*The corvettes were smaller than the Pallas but three or four of them ought to have been more than a match for her*”.

²⁷⁴ “No dia 7 de abril, descobriu-se que a terceira corveta também havia encalhado durante a fuga. De novo, para que o navio não voltasse a operar, atiraram em seu casco” (Ermakoff, 2021, p. 100).

Figura 12 – A Fragata *Pallas* perseguindo e destruindo 3 corvetas francesas no Garonne



Fonte: Martino (1891)²⁷⁵.

Eram as corvetas *Garonne* e *Gloire*, de 20 canhões cada, e a *Malicieuse*, de 16 canhões (Ermakoff, 2021). Se elas soubessem da situação da *Pallas* poderiam ter destruído ou tomado a fragata britânica.

Mais uma vez Lorde Cochrane demonstrou coragem, ousadia, espírito de luta e habilidades marinheiras, características do *ethos* dos oficiais britânicos, que ele estava tão bem representando. Elas estavam se tornando também uma marca sua, o que vai ter influência no seu comando da esquadra brasileira, como será visto no capítulo quatro.

Somente no dia 8 de abril, os escaleres estavam de volta com a Corveta *Tapageuse* como presa (Ermakoff, 2021). O saldo da operação foi, portanto, amplamente favorável aos britânicos, uma corveta danificada, uma apresada e três destruídas.

A *Pallas* se reuniu posteriormente a sua divisão na frente do

[...] ancoradouro militar francês conhecido pelos britânicos como Basque Roads, lugar onde o rio Charente deságua no Golfo de Biscaia. O local era

²⁷⁵ Não encontramos nenhuma informação sobre esta pintura de Eduardo de Martino. O único sítio da internet em que ela aparece é no site *Shutterstock*.

resguardado das tempestades do Atlântico pelas grandes ilhas de Ré e Oléron e o ancoradouro, por sua vez, recebia proteção militar de baterias terrestres instaladas na ilha de Aix, em frente ao canal de acesso ao porto. A passagem marítima de navios maiores se limitava a uma faixa relativamente estreita por águas rasas com fundo de lama, pedras e bancos de areia (Ermakoff, 2021, p. 102).

As ordens de Cochrane foram para realizar um reconhecimento de Basque Roads, até as proximidades da ilha de Aix, “[...] com o intuito de levantar o poder de fogo e a quantidade de navios da esquadra francesa” (Ermakoff, 2021, p. 102).

Lorde Cochrane ficou quatro horas na região aproximando-se até a distância de fogo da esquadra francesa, que não reagiu à sua presença, se limitando a posicionar uma fragata e três brigues sob o abrigo das baterias da ilha de Aix. Segundo Ermakoff (2021), Cochrane relatou que:

- “[...] a esquadra inimiga era composta de um navio de linha de batalha de três conveses; um outro de 80 canhões; três navios de 74 canhões cada; duas fragatas maiores, com cerca de 40 canhões; três fragatas menores; e três brigues, com 14 a 16 canhões” (p. 102);

- fez “[...] um levantamento detalhado dos pontos de referência, das defesas francesas e da localização dos baixios” (p. 103); e

- “[...] os navios franceses poderiam ser facilmente destruídos se uma força militar tomasse a ilha de Oléron [...] e direcionasse brulotes (navios incendiários) ao canal da ilha de Aix” (p. 103).

No dia 14 de maio de 1806, a *Pallas* realizou um novo reconhecimento da esquadra francesa em Basque Roads, dessa vez Cochrane avançou até a passagem de Antioquia, atraindo sobre si o fogo das baterias da ilha de Aix e da Fragata *Minerve*²⁷⁶, francesa. Em determinado momento do confronto chegou-se a cogitar a abordagem da *Minerve*, mas a aproximação de fragatas francesas mais poderosas e os estragos na *Pallas* fizeram com que Cochrane desistisse de seu intento²⁷⁷ (Ermakoff, 2021).

Ermakoff (2021) destaca que a *Pallas* só teve “[...] um fuzileiro morto, um guarda-marinha gravemente ferido e três marinheiros levemente feridos. Na *Minerve*, as baixas foram de sete mortos e 14 feridos” (p. 104).

²⁷⁶ A Fragata *Minerve* tinha uma tripulação de 330 homens e estava armada com “[...] 28 canhões de 18 libras, quatro de oito libras e 12 canhões de 36 libras [...]” (Ermakoff, 2021, p. 103).

²⁷⁷ Inclusive as avarias no velame e nos mastros da *Pallas* fizeram com que ela necessitasse do auxílio da Corveta Kingfisher para ser rebocada para fora de Basque Roads (Ermakoff, 2021).

Ele afirma que:

Por ser impulsivo e corajoso, o leitor pode ser levado a crer que Cochrane entrava nos combates guiado unicamente pelo instinto. Ao contrário, ele sempre fazia um cuidadoso planejamento, o estudo da região, da força do inimigo, discutia o plano com os homens, de forma que quando estes entravam em ação, sabiam exatamente o que fazer (Ermakoff, 2021, p. 105).

Nos confrontos com navios de poder de combate semelhante, os navios de Cochrane sofriam menos baixas “[...] e esse resultado se devia principalmente à sua liderança, ao treinamento e à disciplina de suas tripulações” (Ermakoff, 2021, p. 104).

Isso é confirmado pelo reverendo Henry Raikes (1782-1854), autor das memórias do Vice-Almirante Jahleel Brenton (1770-1844). Ele

[...] anotou que ouvia frequentemente daquele oficial que o que ele mais admirava em Cochrane era o cuidado com a preservação de seus homens. Era ousado e aventureiro, mas sob seu comando nunca permitiu a exposição desnecessária da vida. Todas as circunstâncias eram antecipadas e todas as precauções para o sucesso eram tomadas (Raikes, 1746, p. 339 *apud* Ermakoff, 2021, p. 104-105).

Toda ação militar envolve riscos, existindo, portanto, um limite entre uma ação ousada e uma ação suicida, cabendo ao comandante do navio ou da força percebê-lo, evitando assim o desperdício de material e pessoal qualificado.

Neste ponto de sua carreira naval, Lorde Cochrane já tinha estabelecido sua fama, sua marca, e a confiança era mútua, dele em suas tripulações e delas no seu comandante. Obviamente que o planejamento nos mínimos detalhes, o adestramento constante, diário, e a participação em ações reais, contribuem para minimizar as perdas, para o aumento do desempenho do navio como um todo, formando o que se conhece de “espírito de navio”.

A *Pallas* partiria para a Plymouth escoltando um comboio no dia 19 de maio. “Foi a última missão de Cochrane no comando daquela fragata que, nessa ocasião, foi recolhida ao estaleiro local para conserto de avarias” (Ermakoff, 2021, p. 105).

Sem dúvidas, Cochrane destacou-se em seu comando da Fragata *Pallas*, como um oficial de marinha ousado e eficiente no cumprimento de suas missões de ataque e defesa do tráfego marítimo. Com um navio de maior poder de fogo do que o Brigue *Speedy*, ele foi capaz de também desgastar o Poder Naval francês em sua ação no estuário La Gironde, uma concepção enquadrada como uma operação naval típica de disputa do controle do mar de Corbett.

3.3.3 H.M.S. *Imperieuse*

Não será analisada aqui a carreira política de Lorde Cochrane, mas apenas alguns marcos importantes para se compreender como isso influenciou sua carreira militar. Ele desejava se tornar um membro do parlamento²⁷⁸, principalmente, para ser ouvido, engajando-se contra a corrupção e as injustiças, inicialmente exigindo reformas na Marinha, o que passou a ser uma de suas obsessões (Ermakoff, 2021).

Cochrane não foi eleito em sua primeira tentativa. O candidato vencedor obteve 259 votos. Ele ficou em segundo lugar, 135 votos atrás, recebendo apenas 124 votos. O candidato eleito, em prática comum, na época, pagou dois guinéus por voto, Cochrane recusou-se a pagar qualquer valor²⁷⁹ (Ermakoff, 2021).

Em fins de agosto de 1806, Cochrane foi designado para o comando da Fragata *Imperieuse*, de 38 canhões, que estava iniciando um período de reparo geral em Plymouth²⁸⁰. Aproveitando o período de reparos e a dissolução do parlamento britânico em outubro de 1806. Cochrane concorreu novamente por uma cadeira no Parlamento, sendo eleito (Ermakoff, 2021).

No parlamento Cochrane acusava a Marinha

[...] de abusos contra os militares embarcados, responsabilizando-a, inclusive, pela existência de uma ampla rede de corrupção tanto nos estaleiros como na área de suprimentos [...] os Lordes do Conselho do Almirantado que já não lhe tinham simpatia, depois das primeiras denúncias, passaram a devotar-lhe um ódio silencioso e vingativo (Ermakoff, 2021, p. 112).

Os oficiais gerais do Almirantado, então, tinham uma péssima visão de Lorde Cochrane. E qual seria a visão de seus subordinados sobre ele? Chegou à posteridade o depoimento de Frederick Marryat²⁸¹ (1792-1848), um dos meninos

²⁷⁸ Cochrane apresentou-se quando o jornalista William Cobbett (1763-1835) procurava “[...] um voluntário de agenda radical, honesto e independente para concorrer a uma vaga no parlamento pelo distrito de Honiton, no condado de Devon, cerca de 75 km de Plymouth” (Ermakoff, 2021, p. 105-106).

²⁷⁹ Cochrane em um “[...] investimento para o futuro, mandou assar um boi e chamou todos os eleitores para jantar. Consta que o inesperado convite do candidato perdedor agradou o populacho [...]” Ele ainda distribuiu “[...] dez guinéus para cada eleitor que havia votado nele, para recompensá-los por não terem aceito a propina de seu oponente” (Ermakoff, 2021, p. 107).

²⁸⁰ A Fragata *Imperieuse* “[...] era bem maior que a Pallas, com 1.096 toneladas de deslocamento, 300 homens de guarnição, inclusive 35 fuzileiros. Pertencera à Espanha, com o nome de *Medusa*, tendo sido capturada em 1804” (Martins, 1997, p. 51).

²⁸¹ “Marryat alcançou o posto de comandante pleno e, ao deixar a Marinha, tornou-se um escritor de sucesso, pioneiro dos romances navais [...]” (Ermakoff, 2021, p. 112).

embarcados na *Imperieuse*, com 14 anos, na época. Em seu primeiro romance, “*The Naval Officer*” ou “*Scenes in the Life and Adventures of Frank Mildmay*” (1829), inspirado no período que vivenciou na *Imperieuse*, descreveu o seu comandante fictício, Lorde Edward, com as características de Lorde Cochrane:

[...] era um marinheiro, cada centímetro dele: conhecia um navio de ponta a ponta, entendia o caráter dos homens do mar e ganhou sua confiança. Além disso, ele era um bom mecânico, carpinteiro, tanoeiro, fazia cordas e velas náuticas. Ele ajudava, rizava, guiava, dava nós e fazia emendas; mas ele não era orador; lia pouco e falava ainda menos. Não era exibicionista. Era bem-humorado, honesto e sem sofisticação, tinha bom senso [...] solto com seus oficiais; no entanto, se ofendido, era violento, mas logo se acalmava; nem você nunca poderia perceber qualquer presunção em consequência de seu título de nobreza [...] (Marryat, 1998, p. 153 *apud* Ermakoff, 2021, p. 113).

Pela descrição percebe-se um Oficial de Marinha qualificado em todas as fainas marinheiras, um oficial nobre, mas treinado de acordo com as modificações introduzidas da *Royal Navy* no final do século XVIII, assim como analisado por Norbert Elias.

Cochrane voltou a candidatar-se ao Parlamento, desta vez por Westminster, onde ficou com a segunda cadeira em disputa. Lorde Cochrane apresentou diversas moções denunciando os abusos da Marinha, como, por exemplo, o estado dos navios e da saúde das tripulações, que permaneciam longos períodos no mar, em operações de bloqueio; a quantidade e qualidade dos víveres frescos que essas tripulações recebiam; e a falta de atendimento médico em hospitais. Todas elas foram derrotadas e, “[...] para calá-lo e afastá-lo do parlamento, o almirantado o convocou para reassumir de imediato o comando da *Imperieuse*” (Ermakoff, 2021).

Cochrane recebeu ordens para juntar-se a Esquadra do Mediterrâneo, comandada pelo Vice-Almirante Cuthbert Collingwood (1748-1810), onde participou de operações de comboio, bloqueio da ilha de Corfu, ataque ao tráfego marítimo, principalmente, “[...] entre o litoral mediterrâneo espanhol e as ilhas Baleares, interceptando e capturando diversas embarcações inimigas [...]” (Ermakoff, 2021, p. 133).

Em relatório enviado ao Almirantado, de 11 de junho de 1808, o Almirante Collingwood encaminhou

[...] a lista dos navios apresados [...] entre 1º de outubro de 1807 e 4 de abril de 1808 [...] Das fragatas que se destacaram na lista, encontramos a *Unité*, comandada por Patrick Campbell, que amealhou 11 presas, e a *Imperieuse*,

comandada por Cochrane, que totalizou 29 capturas, sendo quatro navios maiores, oito brigues, duas corvetas e diversos outros tipos de embarcações próprias do Mediterrâneo (Cordingly, 2007, p. 144 *apud* Ermakoff, 2021, p. 134).

A partir de 21 de junho de 1808, Lorde Cochrane foi instruído por Collingwood para “[...] auxiliar os rebeldes espanhóis no levante contra os franceses” (Ermakoff, 2021, p. 137). Entre as ações principais da *Imperieuse* pode-se destacar que: navegou às vistas da população de Barcelona, ocupada pelos franceses, com as bandeiras britânica e espanhola içadas no mastro principal; combateu tropas francesas na estrada do litoral de Mataró a Girona; comboiou tropas espanholas das Baleares ao continente; tomou o Castelo de Montgat na estrada costeira entre Mataró e Barcelona; e assumiu a defesa do Castelo de la Tinidad, em Roses, defendendo-o por cerca de duas semanas. Em diversas dessas ações Cochrane foi elogiado pelo Almirante Collingwood ao Almirantado²⁸² (Ermakoff, 2021).

No início de 1809, Lorde Cochrane “[...] que estava esgotado e precisando recuperar a saúde, solicitou e obteve permissão para retornar à Inglaterra. Desembarcou em Plymouth no dia 19 de março de 1809” (Ermakoff, 2021, p. 157).

Em fevereiro, quando uma tempestade de inverno afastou os bloqueadores, uma esquadra francesa conseguiu escapar de Brest com destino a Martinica, porém ela teve que se refugiar em Basque Roads, sendo novamente bloqueada.

[...] vislumbrava-se um longo período de inatividade para a esquadra britânica [...] tanto o alto custo dessa inatividade quanto a possibilidade de uma nova fuga dos franceses se tornaram motivo de preocupação do almirantado [...] Este, por sua vez, queria destruir a esquadra inimiga o mais rápido possível, mesmo que através de meios pouco ortodoxos (Ermakoff, 2021, p. 160).

O nome de Lorde Cochrane foi lembrado para analisar a viabilidade do plano devido à “[...] larga experiência de Cochrane naquela região, sua reconhecida bravura, seus feitos recentes e uma carta enviada ao almirantado em 1806 – na qual propôs um ataque semelhante [...]” (Ermakoff, 2021, p. 160-161).

Lorde Cochrane foi então consultado pelo Segundo Lorde do Almirantado William Johnstone Hope (1766-1831), sobre a possibilidade de uma ação para destruir

²⁸² “As notícias do assédio ao Forte Trinidad foram recebidas pela imprensa inglesa com os mais ardentes sinais de admiração [...] Mas este entusiasmo não atingiu o Almirantado, que, em resposta a relatório de Collingwood, repreendeu Cochrane pelo excessivo gasto de munição e pela necessidade contínua de reparos da *Imperieuse* [...]” (Martins, 1997, p. 53).

a esquadra francesa. Em seguida, recebeu uma mensagem convocando-o a comparecer ao Almirantado. Foi recebido pelo Primeiro Lorde, Henry Phipps, Lorde Mulgrave (1755-1831), onde tomou ciência de que desejavam realizar um ataque com brulotes contra a esquadra francesa em Basque Roads (Ermakoff, 2021).

O Comandante em Chefe da Esquadra do Canal, responsável pelo bloqueio, Almirante James Gambier (1756-1833) e alguns de seus oficiais, receberam com reservas a ideia, “[...] pois tinham dúvidas sobre a eficácia do plano. Além disso, Gambier deu a sua opinião de que um ataque com brulotes era um modo horrível de se fazer guerra” (Ermakoff, 2021, p. 160).

Na entrevista com Lorde Mulgrave, após ouvir a exposição do Primeiro Lorde, Cochrane deu a sua opinião:

[...] concordava com os que haviam colocado em dúvida a eficácia de um ataque somente com brulotes, visto que o inimigo já os estaria esperando e empregaria uma flotilha de pequenos barcos para desviá-los de seu curso. No entanto, afirmou que, se o ataque fosse acompanhado de navios explosivos, bombardeiras (navios armados com morteiros lança-granadas) e navios lança-foguetes e contasse com vento favorável, maré enchente e com o posterior apoio dos demais navios da frota, certamente a missão seria bem-sucedida. Sua certeza se baseava na própria constatação anterior de que as baterias instaladas na ilha de Aix estavam em péssimo estado de conservação [...] (Ermakoff, 2021, p. 161).

Lorde Mulgrave ficou impressionado com a fala de Cochrane e solicitou que ele colocasse o seu plano no papel, para aprovação do Conselho do Almirantado. Posteriormente, ele foi informado da aprovação do mesmo e da escolha de seu nome para executá-lo. Surpreendentemente, Cochrane recusou o convite, com “[...] a desculpa de que haveria ciúmes dos oficiais mais antigos [...] e alegando que precisava descansar, já que estava com a sua saúde debilitada em razão do continuado esforço do último ano [...]”²⁸³ (Ermakoff, 2021, p. 161).

Lorde Cochrane

[...] foi mais uma vez convocado e informado pelo próprio Lorde Mulgrave de que o almirantado não só não aceitava a sua recusa como também não aceitaria qualquer atraso para o início da sua incumbência. Disse-lhe que não era o momento para etiqueta profissional e que deveria retornar imediatamente ao seu navio, deixando a ele, Lorde Mulgrave, as tarefas de comunicar a sua designação a Lorde Gambier e de contornar suas apreensões relativas aos oficiais mais antigos (Ermakoff, 2021, p. 161-162).

²⁸³ Infelizmente Lorde Cochrane não adotaria uma postura passiva como esta após as ações em Basque Roads, como será visto mais adiante.

As ordens para o Almirante Gambier foram escritas pelo Secretário do Conselho do Almirantado, William Welesley-Pole (1763-1845), que repassou as ordens do Almirantado de maneira dúbia e cheia de condicionantes:

Que todos os preparativos estão sendo feitos com a intenção de permitir que vossa senhoria faça um ataque à frota francesa em seu ancoradouro na ilha de Aix, **se exequível**; e ainda sou disposto a lhe dar ciência das instruções de suas senhorias, para levar em consideração a possibilidade de fazer um ataque ao inimigo, seja conjuntamente com sua linha de batalha, fragatas e pequenas embarcações, bombardeiras e lança-foguetes²⁸⁴ – ou separadamente por qualquer um dos meios acima mencionados (Cochrane, 1860, p. 348-349 *apud* Ermakoff, 2021, p. 162, grifo nosso).

O Almirante Gambier adotou uma postura defensiva com relação ao plano, alertando que “[...] a perda de homens e navios poderia ser grande. Demonstrou o seu receio acerca da pouca profundidade da região do ataque e uma grande preocupação com a artilharia da ilha de Aix [...]”²⁸⁵ (Ermakoff, 2021, p. 164).

Após Lorde Cochrane apresentar ao Almirante Gambier as ordens do Almirantado que o designavam para comandar o ataque de brulotes à esquadra francesa, sob a direção de Gambier, iniciaram-se, como ele havia previsto, “[...] a reação contrária dos oficiais mais graduados ou mais antigos que se sentiram desprestigiados por terem sido preteridos pelo almirantado [...] O mais exaltado dos oficiais, o contra-almirante Eliab Harvey, acabou sendo afastado de seu comando [...]”²⁸⁶ (Ermakoff, 2021, p. 165-166).

No dia 4 de abril de 1809, Cochrane realizou um reconhecimento da ilha de Aix, confirmando que as baterias estavam em péssimo estado e o forte em ruínas, mesmo assim Gambier preferiu dar crédito aos seus pilotos que acreditavam que a ilha estava bem artilhada. Cochrane e sua tripulação trabalharam preparando dois navios explosivos²⁸⁷ e orientaram o preparo de um terceiro. Quando os brulotes e seus

²⁸⁴ Foram enviados “[...] 12 navios-transporte transformados em brulotes, além do navio-transporte *Cleveland* que levava o senhor William Congreve juntamente com um grande sortimento de foguetes e peças de artilharia [...] bombardeiras de 8 morteiros (H.M.S. *Aetna*; H.M.S. *Thunder* e H.M.S. *Vesuvius*) e as bombardeiras de 16 morteiros (H.M.S. *Hound* e H.M.S. *Fury*) [...]” (Ermakoff, 2021, p. 162).

²⁸⁵ “Cochrane começou a desconfiar que tanto o Almirantado quanto Lorde Gambier calibravam a escrita para não serem responsabilizados por um eventual malogro da operação e que, em última instância, ele seria o culpado, o bode expiatório” (Ermakoff, 2021, p. 164).

²⁸⁶ O Almirante Eliab Harvey (1758-1830) foi acusado de insubordinação pelo Almirante Gambier. Sendo submetido a corte marcial em 22 de abril de 1809 (Ermakoff, 2021).

²⁸⁷ “O piso [...] foi reforçado com toras de madeira, onde foram acomodadas 1.500 barricas de pólvora, amarradas ao redor com cordas de cânhamo. Em volta, foram colocadas centenas de morteiros e três mil granadas. O material explosivo foi conectado a um pavio feito com uma mangueira de lona

navios-escolta chegaram ele passou a contar “[...] com um total de 23 embarcações, entre navios explosivos e brulotes”²⁸⁸ (Ermakoff, 2021, p. 170).

Neste interim, assumiu o comando da esquadra francesa em Basque Roads o Vice-Almirante Zacharie Jacques Théodore Allemand (1762-1826), em 17 de março de 1809. O Almirante Allemand reorganizou o posicionamento dos navios de linha franceses no ancoradouro, “[...] alinhando-os em duas filas com intervalos, para que pudessem dar tiros de bordada contra os atacantes, com os navios da primeira linha intercalados e afastados um dos outros de modo que os navios da segunda linha pudessem atirar sem atingir os que estavam mais à frente [...]” (Ermakoff, 2021, p. 170-171).

Com relação as defesas do ancoradouro contra os brulotes e pequenos navios

[...] adiante da primeira linha, havia uma barreira de proteção [...] composta por um cabo duplo muito grosso, com cerca de 750 metros para cada lado, que ficava esticado flutuando sobre as águas em cima de balsas de madeira muito bem ancoradas no fundo do mar [...] Foram mobilizados quase oitenta pequenos barcos, cuja principal tarefa seria interceptar os navios incendiários, mudando-lhes o curso (Ermakoff, 2021, p. 171).

A cerca de 100 metros da barreira foram posicionadas três fragatas de 40 canhões, *Indienne*, *Hortense* e *Pallas*. A primeira linha ficava 700 metros atrás das fragatas e era composta, da esquerda para a direita, dos seguintes navios de linha: “[...] *Foudroyant* (80 canhões); *Ville de Varsovie* (74 canhões); *Océan* (120 canhões), o capitânia [...]; *Régulus* (74 canhões); *Cassard* (74 canhões) e *Calcutta* (56 canhões). Todos eles ancorados com as velas arriadas, medida preventiva [...] caso fossem abalroados por brulotes [...]” (Figura 13) (James, 1825, p. 150 *apud* Ermakoff, 2021, p. 171).

A segunda linha, por sua vez, ficava 100 metros atrás da primeira, e era formada pelos seguintes navios de linha: “*Tonnerre* (74 canhões); *Patriote* (74 canhões); *Jemappes* (74 canhões); *Aquilon* (74 Canhões); *Tourville* (74 canhões) e a seu lado [...] a fragata *Elbe* (40 canhões)” (Figura 13) (James, 1825, p. 150 *apud* Ermakoff, 2021, p. 171).

No dia 11 de abril de 1809, a partir das 16 horas, as fragatas britânicas *Imperieuse*, *Aigle*, *Pallas* e *Unicorn* se posicionaram a esquerda do baixio Boyart,

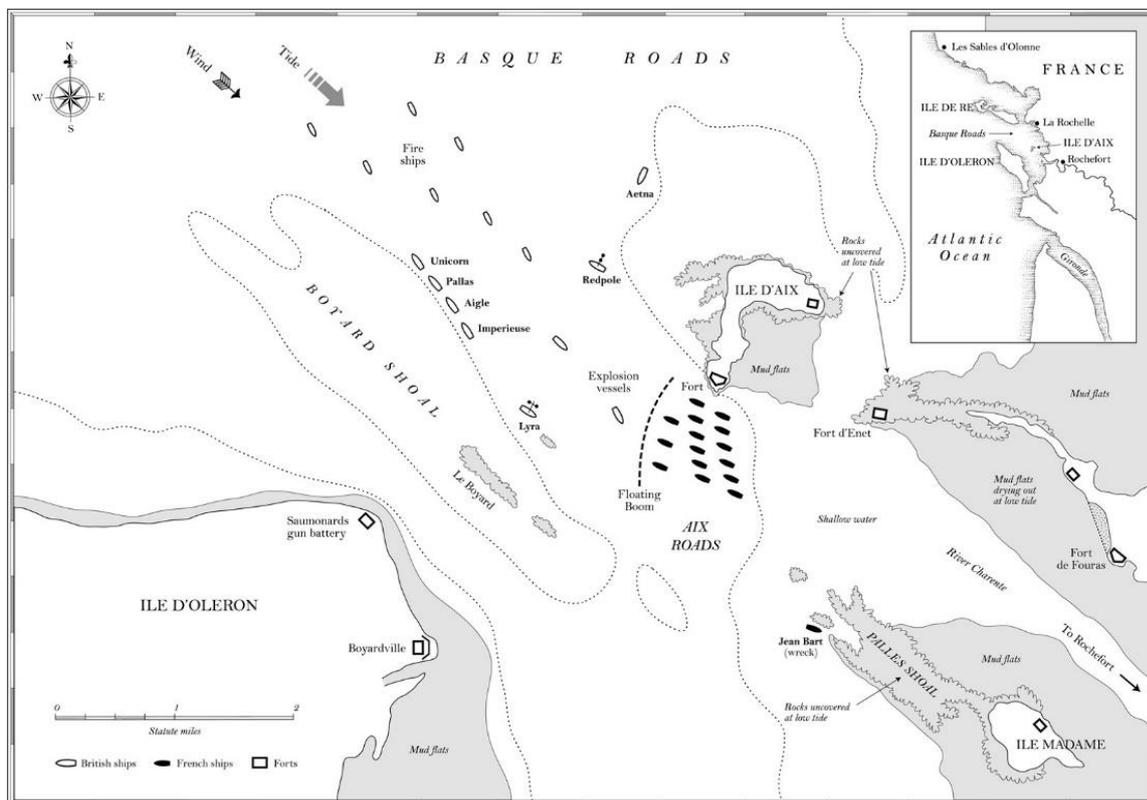
recheada de uma linha de pólvora, que pelos seus cálculos, levaria 15 minutos para explodir a carga, tempo necessário para que todos abandonassem o navio [...]” (Ermakoff, 2021, p. 169).

²⁸⁸ “A 10 de abril estavam prontos 21 brulotes e os três ‘explosivos’” (Martins, 1997, p. 56).

entre as ilhas de Aix e Oléron, “[...] a cerca de 5 km de distância da esquadra francesa. Em um primeiro momento do confronto, essas fragatas deveriam receber de volta as tripulações de voluntários, cerca de cinco por navio explosivo ou brulotes” (Figura 13) (Ermakoff, 2021, p. 172).

Para balizar o canal de entrada em Basque Roads foram posicionadas o Brigue-Corveta *Lyra*, à esquerda do baixio de Boyart, mas bem mais à frente do que as fragatas; enquanto que o H.M.S. *Redpole* “[...] se posicionou à direita do baixio que circunda a ilha de Aix, um navio de cada lado com suas luzes acesas [...] a *Aetna* foi posicionada também para balizar o baixio em volta da ilha de Aix, porém em posição a nordeste do *Redpole*” (Figura 13) (Ermakoff, 2021, p. 172).

Figura 13 – Posição das Forças Combatentes em Basque Roads



Fonte: Cordingly (2007).

As condições meteorológicas daquela noite ajudaram na aproximação dos navios explosivos e brulotes, mas atrapalharam muito o retorno dos voluntários aos seus navios, Cochrane, por exemplo, levou quase três horas para percorrer cinco km, isso porque “[...] corria um forte vento na direção sudeste, ou seja, em direção à foz do rio Charente [...] A partir das 20 horas, a maré começou a subir [...]” (Ermakoff, 2021, p. 173).

A noite estava muito escura o que fez com que Cochrane tivesse que estimar o horário de acender o pavio. No seu caso o pavio do navio explosivo correu mais rápido devido aos fortes ventos e o mesmo acabou explodindo na barreira. Esta primeira explosão ocorreu por volta das 21h30.

Os outros navios de ataque também seguiram seu curso, sendo que o terceiro navio bomba [...] ficou à deriva e não explodiu. Os demais brulotes tripulados por voluntários de outros navios foram acesos e abandonados muito antes do necessário, portanto ainda distantes dos alvos (Ermakoff, 2021, p. 175).

Apesar disso os “[...] franceses entraram em pânico com as primeiras explosões [...] e a subsequente visão da flotilha de navios incendiários vindos em sua direção causou-lhes terror [...]” (Ermakoff, 2021, p. 176).

Os navios de linha então suspenderam, com exceção do *Foudroyant*, e depois o *Cassard* fundeou novamente ao seu lado, ficando soltos e ao sabor da maré e do vento forte. “Na confusão todos os que ficaram livres das amarras acabaram encalhados [...]” (Ermakoff, 2021, p. 176).

Na realidade,

[...] o ataque com navios explosivos e brulotes não conseguiu incendiar inteiramente nenhum dos navios franceses. O único efeito prático dessa investida foi obriga-los a levantar âncora, o que fez com que todos ficassem à mercê do vento forte e da maré enchente que os levaram para as águas baixas e pedregosas, ou fundo de lama, em torno da foz do rio Charente²⁸⁹ (Ermakoff, 2021, p. 177).

Ao amanhecer, Cochrane suspendeu com a *Imperieuse* e se aproximou da ilha de Aix. Ele começou a constatar a situação da esquadra francesa em Basque Roads e foi sinalizando para a capitânia da esquadra.

Às 5h48, ele mandou uma mensagem de sinais [...] dizendo *metade da esquadra pode destruir o inimigo: sete encalhados* [...] Às 6h40, Cochrane mandou uma segunda mensagem: *onze encalhados* [...] quando viu que nada estava acontecendo, mandou uma terceira mensagem: *somente dois flutuando* [...] Com a maré mudando [...] Às 9h25, Cochrane mandou uma

²⁸⁹ “O *Ville de Varsovie* e o *Aquilon* ficaram presos num fundo pedregoso chamado de Charenton e perto deles estavam o *Régulus* e o *Jemappes*. O *Terrene* [...] ficou preso em um leito duro [...] O *Calcutta* estava numa extremidade do baixio de Palles [...] O *Patriote* e o *Tourville* estavam encalhados na lama perto da ilha Madame [...] A fragata *Indienne* estava a pouco mais de 1 km a leste do *Océan*, na lama adjacente a point Aiguille [...] As fragatas *Elbe* e *Hortense* ficaram encalhadas em Fontenelles e a *Pallas*, na lama adjacente ao pequeno forte de Barques, na entrada do Charente” (James, 1826, p. 160-161 *apud* Ermakoff, 2021, p. 177-178).

quarta mensagem: *inimigo preparando para se soltar* [...] (Ermakoff, 2021, p. 179).

O capitânia confirmou o recebimento de todas as mensagens²⁹⁰, porém Lorde Gambier não queria arriscar seus navios de linha em uma região onde não tinha feito medições de profundidade e onde ainda acreditava que a ilha de Aix estava bem guarnecida de artilharia. Somente as 10h45 ele aproximou a esquadra do fundeadouro, parando a 4 km do mesmo. Determinou que as canhoneiras e os brigues seguissem adiante para atacar os navios franceses e que três navios de 74 canhões se posicionassem na frente dos navios fundeados (Ermakoff, 2021).

Acreditando que os britânicos se preparavam para o ataque a *Foudroyant* e o *Cassard* suspenderam e tentaram rumar para o Charente, encalhando na sua entrada. Portanto, neste momento toda a esquadra francesa estava encalhada. Porém, com a mudança da maré, que começava a encher, alguns navios já estavam começando a endireitar-se e trabalhavam para desencalhar, jogando pela borda excesso de peso, munição e canhões (Ermakoff, 2021).

Cochrane então resolveu agir por conta própria e se aproximou até o limite externo do baixio de Palles, atacando com seus canhões de boreste o *Calcutta* e com os de proa o *Ville de Varsovie* e o *Aquilon*. Um pouco antes, às 13h40 sinalizou “[...] que o inimigo era superior ao navio perseguidor [...] Às 13h45, sinalizou pela última vez dizendo que seu navio estava em perigo e que precisava de auxílio imediatamente [...]” (Ermakoff, 2021, p. 182).

Com a chegada dos navios menores que se utilizavam da posição da *Imperieuse* com balizador do banco e da entrada do canal foi possível engajar os navios encalhados no baixio de Palles. “Às 15h20, a *Infatigable* e as outras fragatas chegaram e, imediatamente, entraram em ação, permitindo que Cochrane desse um descanso aos seus esgotados tripulantes, suspendendo o fogo às 15h30 [...]” (Ermakoff, 2021, p. 183).

Do lado francês, o *Calcutta* foi abandonado por seu comandante e tripulação, sendo posteriormente incendiado, queimando até as 20h30, quando explodiu. O *Aquilon* e o *Ville de Varsovie* se renderam às 17h30. O *Torrene*, que havia encalhado em cima de um recife, foi abandonado, sendo também incendiado (Ermakoff, 2021).

²⁹⁰ Segundo o Almirante Martins (1997) o capitânia respondeu a todas as mensagens com um ‘Muito bem’.

“Porque os navios anteriores haviam entrado no ancoradouro de Aix sem maiores problemas, Lorde Gambier se viu animado a mandar ainda mais reforços sob o comando de contra-almirante Stopford²⁹¹, seu segundo em comando [...]” (Ermakoff, 2021, p. 184). Os britânicos tentavam aproximar-se para engajar ou tomar os navios franceses e estes procuravam desencilhar para acessarem o canal do rio Charente.

Na manhã do dia 13 de abril de 1809, foi sinalizado para que os navios britânicos saíssem de Basque Roads, mas Cochrane recusou-se a cumprir a ordem. Lorde Gambier enviou então duas cartas, uma oficial e outra particular. Na carta oficial, determinava ataques com canhoneiras e navios lança-foguetes, expressando dúvidas quanto ao sucesso dos mesmos. Na carta particular, dizia: “Você fez sua parte tão admiravelmente, que eu não vou permitir que você a manche tentando impossibilidades, que seria qualquer esforço adicional para destruir esses navios, é o que eu acho, assim como aqueles comandantes que daí vieram” (James, 1826, p. 175 *apud* Ermakoff, 2021, p. 187).

Somente na tarde do dia seguinte, 14 de abril, Cochrane se retirou de Basque Roads, sendo ordenado que retornasse a Inglaterra levando os despachos de Lorde Gambier.

Ao todo, 55 embarcações britânicas estiveram presentes na área do conflito [...] A *Imperieuse*, o *Beagle*, a *Aetna*, o *Valiant* e o *Revenge* foram os que mais participaram na batalha e, dos 11 navios de linha, somente o *Valiant* e o *Revenge* atuaram diretamente nas ações. Fazendo um balanço do confronto, os franceses perderam cinco navios de guerra [...] Todos os demais foram bastante danificados. Os franceses tiveram cerca de duzentos mortos e 650 tripulantes foram feitos prisioneiros. Do lado britânico, foram vinte mortos e 37 feridos (Ermakoff, 2021, p. 189).

Mas uma vez pode-se perceber como o planejamento, o reconhecimento da área e o treinamento, permitiram a Lorde Cochrane executar sua missão da melhor forma possível e com poucas baixas. Um ataque ousado, mas bem executado, que poderia ter sido decisivo se tivesse sido acompanhado por alguns navios de linha, como ele tinha sugerido.

Lorde Cochrane ficou contrariado pela inação do Almirante Gambier, na manhã do dia 12 de abril de 1809, quando praticamente toda a esquadra francesa estava encalhada em Basque Roads. O Almirantado, entretanto, recebeu com satisfação o resultado do ataque e o *The Times* exibiu a história da vitória, realçando a participação

²⁹¹ Almirante Sir Robert Stopford (1768-1847).

de Lorde Cochrane no comando do ataque. Nos despachos, Lorde Gambier se referiu a Cochrane de maneira elogiosa:

Não posso falar com suficientes termos de admiração e aplauso sobre o vigoroso e corajoso ataque feito por Lorde Cochrane contra os navios de linha de batalha franceses que estavam encalhados; bem como sua maneira judiciosa de se aproximar deles e colocar seu navio em uma posição mais vantajosa para fustigar o inimigo e preservar seu próprio navio, o que poderia exceder qualquer feito de valor até então alcançado pela Marinha britânica (Cochrane, 1860, p. 406 *apud* Ermakoff, 2021, p. 191).

Em 26 de abril de 1809, o rei George III (1738-1820) “[...] investiu-o como cavaleiro da Honorabilíssima Ordem Militar de *Bath*, na época, restrita a somente 36 cavaleiros. A honraria normalmente era reservada a generais e almirantes, quando militares” (Ermakoff, 2021, p. 191).

Depois de todo o reconhecimento recebido por suas ações

Qualquer outro oficial [...] esqueceria as mágoas que tinha contra seu comandante em chefe e tocaria a vida adiante [...] No entanto, não era assim que Cochrane pensava: fiel a seus peculiares e impolíticos valores, quando comunicado por Lorde Mulgrave que o governo iria submeter ao parlamento uma moção de agradecimento a Lorde Gambier [...] de imediato, informou [...] que, como parlamentar, se oporia à moção [...] (Ermakoff, 2021, p. 192).

Lorde Mulgrave tentou demover Cochrane dessa intenção, de todas as formas, sem sucesso²⁹². Gambier uma vez informado pelo Primeiro Lorde das intenções de Cochrane, solicitou a abertura de uma corte marcial para julgar a sua conduta como Comandante em Chefe. Obviamente a corte absolveu com honra Lorde Gambier, concluindo “[...] que a conduta do réu foi marcada por zelo, julgamento, habilidade e uma ansiosa atenção para com o bem-estar do serviço de sua majestade [...]” (Ermakoff, 2021, p. 197).

A moção de agradecimento foi finalmente enviada ao parlamento sendo aprovada com poucas dissensões, entre elas a de Cochrane (Ermakoff, 2021). O episódio estava em desacordo com o comportamento de Cochrane quando recusou a missão e para ele só renovou o ódio do Conselho do Almirantado, criando novos inimigos no conselho, na Marinha e no governo.

²⁹² “Lorde Mulgrave suplicou-lhe para que não persistisse em sua pretensão que, além de prejudicial ao governo seria altamente danoso para ele, visto que Cochrane angariaria uma legião de inimigos [...] que este traria muito desgosto para ele (Cochrane) [...] colocaria três fragatas sob as suas ordens, com carta branca [...]” (Ermakoff, 2021, p. 193).

De acordo com Ermakoff (2021), a “[...] ousadia de Cochrane em afrontar seu comandante em chefe trouxe-lhe também a antipatia da maioria dos almirantes que, doravante, certamente não iria querê-lo como subalterno, considerando o seu histórico de confronto com superiores” (p. 201).

O Almirante Helio Leoncio Martins (1997) ao analisar a personalidade de Lorde Cochrane cita um de seus biógrafos, Sir John William Fortescue (1859-1933), “[...] que bem descreve uma das facetas mais evidentes da personalidade do biografado: ‘Gênio na verdade é como o fogo – bom servo, mas ruim mestre’” (p. 32).

Portanto, segundo Martins (1997):

Realmente o genial guerreiro no mar – com a agressividade, as improvisações, a rapidez de decisão, a aplicação de estratégias astuciosas, e os êxitos obtidos – o transportar tais qualidades positivas no campo de ação marítimo para as relações em terra transformava-as em negativas. Produziam complexos de superioridade; sensibilidade extrema em relação ao que considerava injustiças, não só as que o atingiam pessoalmente, como a seus auxiliares; intolerância para com as falhas ou o que condenava como estupidez dos superiores; egocentrismo que só via certo no que ele mesmo fazia. De uma maneira geral suas reações eram mais violentas do que as ações que as provocavam (p. 32-33).

Donald Thomas, um dos biógrafos de Cochrane, também cita J. W. Fortescue, que considerava que “[...] era mais disciplina do que impetuosidade que faltava a Cochrane [...]”, sugerindo “[...] curiosamente que muitos dos problemas de seu herói poderiam ter sido resolvidos se ele tivesse estudado em uma escola pública [...]”²⁹³ (*apud* Thomas, 1999, p. 12).

Em seguida Cochrane começou a sofrer as consequências desse comportamento insubordinado. Apresentou ao Almirantado um plano para atacar Walcheren, nos Países Baixos, sendo prontamente recusado. Tentou reaver o comando da *Imperieuse*, mas também lhe foi negado (Ermakoff, 2021).

Em 11 de maio de 1810, Cochrane fez um dos seus mais importantes pronunciamentos no Parlamento, atacando as injustiças do sistema de pensões dos militares da Marinha, onde mostrou que o sistema não seguia nenhum princípio racional:

Ele deu o exemplo dos valores anuais recebidos pelo tenente Ellison, que perdeu o braço em combate e recebia 91 libras e 5 *shillings*, ao passo que o

²⁹³ “[...] *It was discipline rather than impetuosity, which Cochrane lacked [...], quaintly suggested that many of his hero's problems might have been solved if only he had a public school education*”.

Comandante Johnstone, que também havia perdido o braço, recebia somente 45 libras, 12 *shillings* e 6 *pence*. O Tenente Campbell, que havia perdido uma perna, recebia 40 libras, enquanto o desafortunado tenente Chambers, que havia perdido as duas pernas, recebia 80 libras. Comparativamente [...] um secretário do almirantado que havia se aposentado em perfeita saúde recebia uma pensão de 1.500 libras, enquanto a sinecura de Lorde Arden montava a 20.358 libras; a do Conde Camden, a 20.536 libras; e a do Marquês de Buckingham, a 20.693 libras [...] (Ermakoff, 2021, p. 206).

O ataque continuou, agora comparando as sinecuras com as pensões e membros perdidos dos oficiais de marinha:

Somadas todas as pensões pagas aos oficiais feridos de toda a Marinha britânica e às esposas e filhas dos oficiais falecidos ou mortos em combate, o valor ainda era 234 libras menor que o da citada sinecura de Lorde Arden [...] sinecura de Wellesley, cujo valor montava a 34.729 libras, o equivalente [...] a 429 pares de pernas de tenentes [...] a sinecura recebida por Lorde Arden a 1.022 pernas de comandantes [...] (Ermakoff, 2021, p. 207).

Em fevereiro de 1811, Lorde Cochrane foi para Malta para investigar pessoalmente o tribunal de presas local. Como não encontrou uma cópia da tabela de custos, que pela lei deveria ficar fixada em local visível ao público, invadiu a área privada dos juízes até encontrá-la. Foi preso, fugiu e retornou para a Inglaterra para apresentar uma moção “[...] para investigar as custas exorbitantes cobradas nos processos de adjudicação de presas em Malta” (Ermakoff, 2021, p. 218).

Cochrane ainda entrou em outras polêmicas no Parlamento, mas o que pôs um fim momentâneo em sua carreira na *Royal Navy* foi o seu envolvimento em uma fraude na bolsa de valores de Londres, em fevereiro de 1814. Como ela não faz parte do escopo desta dissertação não será descrita aqui, com exceção de suas consequências para Cochrane.

Inocente ou não, Lorde Cochrane foi levado a julgamento junto com os outros acusados. Os jurados consideraram todos os acusados culpados. A sentença foi de 12 meses de prisão, multa de 1.000 libras para cada acusado e eles “[...]seriam expostos no pelourinho em frente à Bolsa de Valores por uma hora entre o horário de meio-dia e duas horas da tarde [...]” (Ermakoff, 2021, p. 253).

O príncipe regente e futuro rei George IV (1762-1830)

[...] expressou a sua determinação em mandar degradar Cochrane, retirar o seu nome da lista de oficiais da Marinha, o que na prática era a sua expulsão (e foi feito uma semana depois do julgamento), assim como mandar expulsá-lo da Ordem de *Bath*, cujo cerimonial de humilhação se realizou na Abadia de Westminster à meio noite do dia 11 de agosto [...] (Ermakoff, 2021, p. 255).

Em 5 de julho de 1814, Cochrane saiu da prisão para comparecer ao processo de cassação de seu mandato na Câmara dos Comuns. “Como Cochrane já intuía a cassação [...] resolveu partir para o vale tudo, utilizando uma artilharia verbal contra todos aqueles que imaginava terem participado da conspiração contra ele [...] Cochrane foi cassado por 144 votos contra 44 [...]” (Ermakoff, 2021, p. 255-256).

Por outro lado, os eleitores de Cochrane não receberam bem a sua condenação, acreditando em um julgamento político. O juiz Edward Law, 1º Barão Ellenborough (1750-1818), foi perseguido por populares e teve a sua casa apedrejada. O jornalista William Cobbett (1763-1835), escreveu uma série de artigos no *Weekly Political Review*, em defesa de seu amigo Lorde Cochrane (Ermakoff, 2021).

Uma nova eleição foi marcada em Westminster para preencher a cadeira de Cochrane. Sir Francis Burdett (1770-1844) proferiu um discurso para cerca de 5.000 eleitores,

[...] que os exortou a reelegerem Cochrane e assim inocentar o caráter de uma pessoa ilustre que havia prestado grandes serviços ao país. Prosseguiu dizendo que, se Cochrane fosse colocado no pelourinho, era seu dever ficar a seu lado. A multidão aplaudiu-o demoradamente e os outros candidatos à vaga [...] retiraram as suas candidaturas para que Cochrane concorresse sozinho. Em 16 de julho, ele foi reeleito membro do parlamento, sem nenhuma oposição (Ermakoff, 2021, p. 257).

Devido a insatisfação com a condenação de Cochrane, temia-se que a exposição do mesmo no pelourinho poderia detonar uma revolta popular. Após a reeleição de Cochrane, Lorde Ebrington (1783-1861), com o apoio de Lorde Nugent (1757-1849), “[...] apresentou uma moção na Câmara dos Comuns que revogava a punição no pelourinho [...] Lorde Castlereagh²⁹⁴ anunciou que um perdão real havia sido concedido, não só a Cochrane, mas também aos demais implicados”²⁹⁵ (Ermakoff, 2021, p. 257-258).

A data prevista para a saída prisão era dia 20 de junho de 1815, mas como ele não quis pagar a multa de 1.000 libras sua liberação só ocorreu no dia 3 de julho, quando pagou a multa sob protesto. “Agora, Cochrane estava livre, porém com as finanças abaladas pelos gastos com o julgamento, pelas despesas durante o seu aprisionamento e pela perda dos proventos da Marinha” (Ermakoff, 2021, p. 260).

²⁹⁴ Robert Stewart, 2º Marquês of Londonderry (1769-1822).

²⁹⁵ “A partir de então, a punição de exposição no pelourinho nunca mais foi aplicada na Grã-Bretanha” (Ermakoff, 2021, p. 258).

Ele retornou à Câmara dos Comuns, reassumindo sua cadeira, para continuar a apoiar a reforma do Parlamento, porém “[...] o escocês passou a questionar a sua própria atuação parlamentar que, apesar de intensa e corajosa, nada havia conseguido de concreto em prol de suas causas” (Ermakoff, 2021, p. 271).

Neste item, a excelência marinheira e militar de Lorde Cochrane como comandante no mar ficam patentes, assim como, sua capacidade de desentender-se com seus superiores. Ou seja, sua postura de “não importa as manobras, sempre vá neles” dava frutos no mar, ao mesmo tempo, que em terra, destruía a sua carreira.

Em termos operativos, Lorde Cochrane fizera seu nome na Royal Navy como um dos maiores comandantes de fragata de sua história. Executava com brilhantismo a concepção da guerra de corso, tanto na defesa, quanto no ataque as linhas de comunicações marítimas, ou seja, nas operações de exercício do controle do mar de Corbett.

Destacou-se também no desgaste do Poder Naval franco-espanhol, no ataque à Fragata *Gamo*, às corvetas francesas no estuário La Gironde e à esquadra francesa em Basque Roads, ou seja, em operações de disputa do controle do mar de Corbett.

Entretanto, não chegou a participar de nenhuma batalha naval no período. Participando apenas dos bloqueios, mesmo assim, realizando patrulhas, funções executadas pelas fragatas. Faltava-lhe a experiência, portanto, nas operações de conquista do controle do mar de Corbett. Ver-se-á se isso será um impedimento para sua atuação na Bahia, em 1823.

3.4 As experiências de comando e combate na Marinha Chilena

O primeiro convite para comandar uma Marinha veio da Espanha, mas o regime absolutista do rei Fernando VII (1784-1833) não agradava a Cochrane. Em seguida veio o contato com o enviado chileno a Londres, o argentino José Antonio Álvarez Condarco (1780-1855), para que comandasse a Marinha chilena (Ermakoff, 2021).

O acordo para Cochrane assumir a Marinha chilena só se concretizou no início de novembro de 1817. Em janeiro de 1818, Álvarez informou ao governo chileno que: “Tenho a alta satisfação de anunciar que Lorde Cochrane, um dos mais reconhecidos e talvez o mais valente homem do mar da Grã-Bretanha, decidiu viajar para o Chile para dirigir a nossa Marinha [...]” (Uribe y Orrego, 1891, p. 202 *apud* Ermakoff, 2021, p. 282).

Lorde Cochrane ainda teve que resolver diversas pendências antes de embarcar para o Chile, levando quase um ano para isso. Uma delas era acompanhar as adaptações do *Rising Star*, navio misto, encomendado por ele²⁹⁶, com velas e dois motores de 70 cavalos de força e uma roda de pás retrátil, instalada internamente. O *Rising Star* foi um dos primeiros navios de guerra movidos a vapor (Ermakoff, 2021).

Como o navio demorou a ficar pronto e começou a apresentar problemas mecânicos, Cochrane resolveu ceder aos apelos de Álvarez e finalmente embarcou para o Chile, a partir de Boulogne, França, em 15 de agosto de 1818. Ele chegou a Valparaíso em 28 de novembro (Ermakoff, 2021).

Neste ponto será realizado um pequeno resumo sobre a situação político-militar do Chile. Em 1810, havia sido estabelecida uma junta governamental, ainda fiel à Espanha, mas já em 1812, José Miguel de la Carrera y Verdugo (1785-1821) assumiu e uma constituição provisória foi promulgada. Por três vezes a reação espanhola veio pelo mar, com expedições enviadas pelo Vice-Rei do Peru José Fernando de Abascal y Sousa (1743-1821), o que mostrou “[...] aos patriotas chilenos o quão importante era ter uma Marinha que fosse capaz de defender a longa costa do país e de consolidar as conquistas empreendidas pelas forças terrestres” (Ermakoff, 2021, p. 275).

No início de 1817, o general argentino José Francisco de San Martín y Matorras (1778-1850), com a ajuda de Bernardo O’Higgins Riquelme (1778-1842), organizou o Exército dos Andes, que derrotou os realistas na Batalha de Chacabuco, em 12 de fevereiro, empossando O’Higgins como Diretor Supremo do Chile. O plano de San Martín era prosseguir para a liberação do Peru visando dismantelar o domínio colonial espanhol, mas a travessia das regiões desérticas entre o Chile e o Peru eram inviáveis. A travessia teria que ser marítima (Ermakoff, 2021).

O Almirante Martins (1997) alerta para o fato de que “[...] os espanhóis possuíam ainda o mar livre para seus movimentos e dois portos que serviam de base para as forças navais realistas [...] Callao no Norte [...] [no Peru] e a Baía de Valdívía, no Sul. A luta para modificar, a favor do Chile, tal situação seria tarefa da Marinha” (p. 64).

A Marinha chilena começou a ser organizada então da seguinte maneira: o brigue espanhol *Aguila* que estava em Valparaíso foi renomeado de *Puyredón* (16

²⁹⁶ Cochrane “[...] tinha investido cerca de 3.000 libras de capital próprio, tendo afinal conseguido que fosse comprado pela Marinha do Chile” (Ermakoff, 2021, p. 282).

canhões); um mercante armado, o *Rambler* (18 canhões e quatro caronadas); a Fragata *Windham*, comprada por Álvarez à Companhia das Índias Orientais, rebatizada de *Lautaro* (34 canhões) (Ermakoff, 2021).

Antes da chegada de Cochrane, outros navios foram sendo incorporados: o Brigue-Corveta *Lucy*, desativado da Marinha britânica, renomeado *Galvarino* (18 canhões); o *Cumberland*, também comprado por Álvarez à Cia. das Índias Orientais, rebatizado de *San Martín* (64 canhões); o corsário argentino *Santa Rosa* renomeado *Chacabuco*; e o Brigue estadunidense *Columbus*, renomeado *Araucano* (16 canhões) (Ermakoff, 2021).

Com relação ao pessoal, o Chile, de maneira semelhante ao Brasil, “[...] apesar de seu extenso litoral [...] era um país de fazendeiros, mineiros e montanhistas [...] San Martín e O’Higgins tinham a resposta – enviar agentes de recrutamento para os maiores *pools* de mão-de-obra marítima do mundo, a Grã-Bretanha e os EUA”²⁹⁷ (Vale, 2008, p. 18, tradução nossa²⁹⁸).

O recrutamento ocorreu sem problemas, pelos mesmos motivos que facilitara a contratação para a MB. A esquadra chilena obteve cerca de 1.400 oficiais e praças (Vale, 2008).

Com relação aos espanhóis, o Comodoro William Bowles (1780-1869), Comandante em Chefe do Esquadrão Britânico da América do Sul, “[...] relatou no final de 1817 que 'toda a força naval de Sua Majestade Católica nestes mares consiste na *Venganza* e na *Esmeralda* de 36 canhões cada, e três corvetas de 16 ou 18 canhões.' [...] a Espanha também tinha uma dúzia de pequenas canhoneiras [...] para defesa portuária”²⁹⁹ (Vale, 2008, p. 12).

Como existiam vários oficiais estrangeiros disputando o comando da Marinha chilena, O’Higgins preferiu nomear interinamente, como comandante da esquadra chilena, Manuel Blanco Encalada (1790-1876), nascido em Buenos Aires, Tenente-Coronel de Artilharia, tendo servido como Guarda-Marinha na Marinha espanhola.

²⁹⁷ “In spite of its extensive coastline [...] was a country of ranchers, miners and mountaineers [...] San Martín and O’Higgins had the answer – to send recruiting agents to the largest pools of maritime labour in the world, Britain and the United States”.

²⁹⁸ As citações diretas de Vale (2008) foram traduzidas por mim. A partir deste momento não colocarei mais a expressão ‘tradução nossa’ para esta obra.

²⁹⁹ “[...] reported at the end of 1817, that ‘the whole naval force of His Catholic Majesty in these seas consists of the *Venganza* and *Esmeralda* of 36 guns each, and three corvettes of 16 or 18 guns.’ [...] Spain also had a dozen small gunboats [...] for port defence”.

Para o comando dos fuzileiros navais foi escolhido Major inglês William Miller (1795-1861) (Ermakoff, 2021).

No dia 9 de outubro de 1818, a esquadra suspendeu com cinco navios, o *San Martín*, a Fragata *Lautaro* e os Brigues *Chacabuco*, *Araucano* e *Puyrredón*, visando interceptar a Fragata *Maria Isabel*, espanhola, que estava escoltando um comboio de 12 navios mercantes com cerca de 2.000 soldados com destino ao Pacífico (Ermakoff, 2021).

Em 28 de outubro, o *San Martín* e a *Lautaro* encontraram-na em Talcahuano. Aproximaram-se utilizando-se a bandeira britânica que, como já se mostrou, era um ardil muito utilizado a época. Ao chegarem perto da fragata espanhola içaram a bandeira chilena e iniciaram o ataque. Apesar da resistência ela foi abordada e dominada pelos chilenos. Na semana seguinte ainda conseguiram capturar sete navios retardatários do comboio espanhol. “A esquadra retornou a Valparaíso em clima de festa, ostentando suas presas e sendo recebida com o maior entusiasmo pela população. Onze dias depois Cochrane chegou a Valparaíso” (Ermakoff, 2021, p. 281).

A Fragata *Maria Isabel* foi incorporada pela Marinha do Chile, sendo renomeada *O'Higgins*. “A Marinha do Chile agora compreendia três grandes fragatas, uma corveta, quatro brigues, uma escuna [...] empatando com a Marinha espanhola no Pacífico³⁰⁰ (Vale, 2008, p. 25).

De acordo com Ermakoff, em “9 de dezembro, Cochrane recebeu a nacionalidade chilena e, três dias depois, a patente de vice-almirante, tendo sido concomitantemente nomeado comandante em chefe das forças navais da República do Chile [...]” (Ermakoff, 2021, p. 285-286).

Lorde Cochrane considerou que foi “[...] mal recebido por alguns oficiais estrangeiros contratados antes de sua chegada e enciumados por ele ter trazido da Inglaterra alguns oficiais britânicos de sua confiança, entre eles Robert Forster³⁰¹[...] a quem Cochrane nomeou capitão de bandeira [...]” (Ermakoff, 2021, p. 286).

³⁰⁰ “The Chilean Navy now comprised three big frigates, one corvette, four brigs, a schooner... an even match for the Spanish Navy in the Pacific”.

³⁰¹ Robert Forster (1784-1862).

Esses oficiais eram os comandantes ingleses Martin George Guise³⁰² (1780-1828) e John Tooker Spry e o estadunidense Charles Whiting Wooster³⁰³ (1780-1840), que, inclusive, pleitearam que Manuel Encalada fosse mantido no comando. Segundo Ermakoff (2021), Encalada, entretanto, não demonstrou nenhum ressentimento ao ser nomeado Contra-Almirante e se tornar o segundo na hierarquia naval chilena.

Cochrane içou o seu pavilhão na Fragata *O'Higgins* no dia 22 de dezembro de 1818. Como a esquadra ainda não estava pronta para o suspender, ela foi dividida em duas divisões. A primeira formada pelos navios *O'Higgins*, *San Martín*, *Chacabuco* e *Lautero*³⁰⁴. A segunda, sob o comando de Encalada, que ficou aguardando a prontificação dos seguintes navios: *Galvarino*, *Araucano* e *Pyrrredón* (Ermakoff, 2021).

Em 9 de janeiro de 1819, Cochrane recebeu suas ordens, que estabeleceram como objetivo principal da expedição: “[...] bloquear o porto de Callao, para isolar as forças marítimas do vice-rei de Lima [...]”³⁰⁵ (Vale, 2008, p. 48).

Elas enfatizaram que a expedição era uma incursão preliminar destinada a:

[...] enfraquecer os monarquistas por meio do bloqueio (artigo 1); encorajar a resistência patriota (Artigo 6); reunir informações sobre destacamentos militares (Artigo 7); trocar prisioneiros de guerra existentes e protestar contra seu tratamento (Artigo 9); e apreender todos os navios e propriedades pertencentes à Espanha (artigo 12) [...] manter-se afastado das baterias da costa (Artigo 5) e evitar a ação com forças superiores (Artigo 13) [...]”³⁰⁶ (Vale, 2008, p. 48).

Lorde Cochrane aproveitou a distância entre Valparaíso e Callao, que era de 2.400 km, para ter aulas de espanhol e para adestrar suas tripulações (Ermakoff, 2021).

³⁰² Com Martin Guise os problemas começaram quando Forster foi nomeado Capitão de Bandeira. Guise era o oficial superior mais antigo e por isso seria o candidato natural para a função, mas Cochrane já tinha prometido a função a Forster (Vale, 2008).

³⁰³ Com John Spry e Charles Wooster os problemas começaram quando ambos criticaram Cochrane por usar seu título estando a serviço de uma república (Vale, 2008).

³⁰⁴ Esta divisão suspendeu dia 14 de janeiro de 1819 com destino ao Norte (Martins, 1997).

³⁰⁵ “[...] to blockade the port of Callao, to cut off the maritime forces of the Viceroy of Lima [...]”.

³⁰⁶ “[...] to weaken the royalists through blockade (Article 1); to encourage patriot resistance (Article 6); to gather intelligence on military deployments (Article 7); to exchange existing prisoners of war and protest about their treatment (Article 9); and to seize all ships and property belonging to Spain (Article 12) [...] to keep clear of shore batteries (Article 5), and to avoid action with superior forces (Article 13) [...]”.

A esquadra espanhola em Callao era constituída dos seguintes navios: “[...] as fragatas *Esmeralda*³⁰⁷ (44 canhões) e *Venganza* (42 canhões), uma corveta, três brigues, uma escuna, 28 canhoneiras e seis navios mercantes fortemente armados [...]” (Ermakoff, 2021, p. 289).

A baía de Callao era defendida

[...] pela Fortaleza do Real Felipe, construída no ano de 1747 [...] A defesa era complementada pelos fortes São Miguel e São Rafael que se localizavam em seus flancos, com aproximadamente 160 peças de artilharia que, somadas às peças instaladas nos navios espanhóis no porto, totalizariam cerca de 350 bocas de fogo. Além disso, fora instalada uma corrente de ferro ao nível d'água para proteger a entrada do ancoradouro (Ermakoff, 2021, p. 289).

Cochrane planejou uma ação em que as fragatas *O'Higgins* e *Lautaro* tentariam abordar as fragatas espanholas simulando serem navios estadunidenses. A primeira tentativa era para ocorrer durante o Carnaval, em 23 de fevereiro, entretanto um forte nevoeiro separou os navios e o ataque não aconteceu, entretanto os espanhóis avistaram os navios chilenos dos morros da cidade (Ermakoff, 2021).

No dia 28 de fevereiro foi feita uma segunda tentativa, mas novamente o nevoeiro dificultou as ações e, além disso, os espanhóis estavam preparados, “[...] os dois navios chilenos ficaram expostos ao fogo espanhol que vinha das fragatas e dos outros navios armados, que faziam um semicírculo de proteção aos navios mercantes” (Ermakoff, 2021, p. 290).

Novamente vê-se a ousadia e a coragem de Lorde Cochrane em tentar ataques contra as fragatas espanholas protegidas pelos fortes da baía de Callao, mesmo antes da chegada da força comandada por Encalada. Após estas duas tentativas de disputar o controle do mar e vendo que a força espanhola não sairia do porto para enfrentá-lo, Cochrane estabeleceu o bloqueio.

Com uma esquadra improvisada, mas parelha à força espanhola no Pacífico, Cochrane estava pronto para a batalha e, como esta não ocorreu, estabeleceu o bloqueio de Callao. A batalha e o bloqueio eram operações de conquista do controle do mar de Corbett, normalmente executadas pelo contendor mais forte. Como as forças eram muito semelhantes, não haveria nenhuma surpresa na execução dessas concepções estratégicas navais pela Marinha chilena.

³⁰⁷ De 950 toneladas (Martins, 1997).

“Em 1º de março, Cochrane declarou o bloqueio de toda a costa do vice-reinado do Peru, instando os navios neutros para que partissem antes do dia 9 de março, sob pena de serem apreendidos por comércio ilegal com o inimigo [...]” (Ermakoff, 2021, p. 291).

Ocorreu uma troca de mensagens entre Lorde Cochrane e o Vice-Rei Joaquín de La Pezuela Griñán y Sánchez Muñoz de Velasco (1761-1830) visando a troca de prisioneiros, troca que foi negada pelo vice-rei. Entretanto, este aproveitou para expressar

[...] surpresa em ver um nobre britânico, de um país aliado da Espanha, comandando as forças de um governo rebelde, tendo Cochrane respondido que um nobre britânico é um homem livre, capaz de julgar entre o certo e o errado, e em liberdade para adotar um país e uma causa cujo objetivo era restaurar os direitos de seres humanos oprimidos (Grimble, 1978, p. 198 *apud* Ermakoff, 2021, p. 292).

No dia 22 de março, tentou-se um ataque com um navio-explosivo e dois brulotes, mas o vento fraco impediu a continuação do mesmo, sendo o navio-explosivo afundado por tiros de canhões (Ermakoff, 2021).

Cochrane convenceu-se de que não tinha os meios necessários para novas ações contra os navios espanhóis em Callao, pelo menos no momento. Com a chegada da divisão de Blanco Encalada, determinou que este mantivesse o bloqueio e partiu para o Norte, visando explorar e atacar as vilas e cidades da costa do Peru até Paita³⁰⁸, retornando para Valparaíso somente no dia 19 de junho³⁰⁹ (Vale, 2008).

Em Valparaíso ele foi recebido como um herói, pois nove “[...] meses antes, o Chile estava inteiramente à mercê da Marinha espanhola, que havia bloqueado suas costas e apreendido seus navios à vontade. Agora Cochrane havia virado a mesa e assumido o comando dos mares, colocando os espanhóis na defensiva [...]”³¹⁰ (Vale, 2008, p. 55).

³⁰⁸ “[...] ele caiu sobre as aldeias desavisadas, distribuindo proclamações para inspirar os patriotas e apreendendo navios, propriedades e dinheiro para desanimar os monarquistas” (Vale, 2008, p. 53). No original: “[...] he fell on the unsuspecting villages, distributing proclamations to inspire the patriots and seizing ships, property and money to dismay the royalists”.

³⁰⁹ “[...] os espanhóis avançavam para reocupar as cidades por ele libertadas, infligindo pesadas punições aos que haviam demonstrado apoio à causa patriótica [...]” (Vale, 2008, p. 54). No original: “[...] the Spanish advanced to reoccupy the towns he had liberated, inflicting heavy punishments on those who had shown support for the patriot cause”.

³¹⁰ “[...] months before, Chile had been entirely at the mercy of the Spanish Navy, which had blockaded its coasts and seized its ships at will. Now Cochrane had turned the tables and taken command of the seas, putting the Spanish on the defensive [...]”.

Já Cochrane foi mais comedido, considerando “[...] que sua primeira campanha contra o vice-reinado do Peru havia sido bem-sucedida como um reconhecimento da região [...] o bloqueio teve efeitos bastante prejudiciais aos espanhóis, impedindo o comércio marítimo local [...]”³¹¹ (Ermakoff, 2021, p. 296).

Passaram-se três meses em preparativos para uma nova expedição a Callao, onde seriam usados navios explosivos e balsas com foguetes *Congrave*. As ordens dessa vez incluíam a proibição de atacar a costa do Peru. Cochrane considerava-a território inimigo, mas O’Higgins e os chilenos consideravam o Peru um país amigo ocupado pelos espanhóis (Vale, 2008).

A esquadra suspendeu dia 12 de setembro de 1819 e fez diversos ataques noturnos simulados para inquietar o inimigo. Mas nas duas vezes em que os ataques foram reais, os foguetes comportaram-se de forma errática, contribuindo para o insucesso dos mesmos. Restava à esquadra chilena a adoção do bloqueio (Ermakoff, 2021).

Os insucessos nas tentativas de destruir os navios espanhóis em Callao fez com que Lorde Cochrane começasse “[...] a maquinar um plano espetacular: tomar um baluarte espanhol encravado no sul da costa chilena, o porto de Valdivia”³¹² (Ermakoff, 2021, p. 302).

Cochrane interpretou que tinha liberdade de ação após receber

[...] uma carta de Zenteno, datada de 26 de novembro de 1819, por meio da qual era instruído a não retornar de imediato, a não ser em caso de emergência, e fazer proveito de alguma oportunidade de destruir toda a força inimiga (ou parte dela). Dizia-lhe também que o governo não queria restringi-lo com qualquer regra e que ele estava livre para operar (Ermakoff, 2021, p. 303).

De acordo com Brian Vale (2008), Cochrane, “[...] era seu próprio crítico mais severo [...] ele estava genuinamente abatido com o que considerava seu fracasso em

³¹¹ De acordo com o Almirante Martins (1997) “[...] conseguira-se perfeito reconhecimento das forças inimigas e das defesas de Callao, hostilizara-se o comércio espanhol, inclusive com ataques a pequenos entrepostos na costa peruana [...] O longo período de operações consolidara a eficiência da força naval chilena [...]” (p. 67).

³¹² Apesar de O’Higgins e José Ignacio Zenteno del Pozo y Silva (1786-1847), Ministro da Marinha chilena o isentarem de qualquer culpa, Cochrane começou a achar “[...] que tinha de mostrar serviço [...]” (Ermakoff, 2021, p. 302).

Callao e - apesar de amplas evidências em contrário - estava convencido de que O'Higgins e seus colegas sentiam o mesmo [...]”³¹³ (p. 66).

Ele seguiu apenas com a Fragata *O`Higgins*, utilizando-se de uma bandeira espanhola, fundeando do lado de fora da entrada da Baía de Corral, no estuário do rio Valdivia, que dá acesso à cidade 25 km rio acima. Na manhã seguinte, Cochrane realizou sondagens, anotando as profundidades, as posições dos fortes e a quantidade de canhões de cada um, utilizando-se de um pequeno barco (Ermakoff, 2021).

Posteriormente, um barco trouxe um piloto, um oficial e quatro soldados, pois imaginavam que o *O`Higgins* tratava-se do Brigue *Potrillo*, que estava sendo esperado com o pagamento da guarnição de Valdivia. Três dias depois ele apresou, sem luta o brigue espanhol, “[...] que trazia 20.000 pesos em prata e o dobro daquele valor em suprimentos militares [...]”³¹⁴ (Ermakoff, 2021, p. 303).

Como não possuía os meios para conquistar a cidade, somente com sua tripulação, Cochrane rumou para o porto de Talcahuano, onde entrou no dia 20 de janeiro de 1820, encontrando a escuna *Montezuma* e o Brigue *Intrépido*, de 18 canhões (Ermakoff, 2021).

Lorde Cochrane solicitou então tropas ao Governador de Concepción General Ramón Freire Serrano (1787-1851). Recebeu 250 homens comandados pelo major francês Jorge Beauchef (1787-1840). As tropas eram necessárias porque Cochrane chegou à conclusão de que não conseguiria tomar a cidade pelo mar com sua pequena força naval, planejando o desembarque dos fuzileiros para a tomada dos fortes que controlavam a Baía de Corral (Ermakoff, 2021).

Após o suspender de Talcahuano, a Fragata *O`Higgins* colidiu com uma pedra submersa, que quase causou a perda do navio³¹⁵. Segundo Ermakoff (2021), “A ideia de conquistar Valdivia com tão poucos homens e com a sua fragata gravemente danificada era muito ousada e arriscada, considerando que a baía de acesso era

³¹³ “[...] was his own sternest critic [...] he was genuinely dejected by what he regarded as his failure off Callao and – in spite of ample evidence to the contrary – was convinced that O’Higgins and his colleagues felt the same [...]”.

³¹⁴ “Cochrane teve então a oportunidade de ter em sua posse uma carta náutica espanhola da região, incluindo o porto de Valdivia, com as devidas marcações das profundidades” (Ermakoff, 2021, p. 303).

³¹⁵ Cochrane, pessoalmente, foi o responsável por estancar o alagamento e realizar os reparos emergenciais de carpintaria (Ermakoff, 2021).

guardada por uma poderosa linha de defesa de fortes, o que a tornava quase inexpugnável [...]” (p. 306).

Entretanto, por isso mesmo, Cochrane acreditava no sucesso da operação. Segue o relato do Major Miller sobre como Cochrane se expressou sobre a situação:

Um cálculo frio faria parecer que a tentativa de tomar Valdivia é loucura. Essa é a razão pela qual os espanhóis dificilmente acreditarão seriamente em nós, mesmo quando começarmos; e você verá que um início ousado e, depois, um pouco de perseverança nos darão um triunfo completo; operações não esperadas pelo inimigo, quando bem executadas, quase certamente são bem-sucedidas, quaisquer que sejam as chances; e o sucesso preservará a empreitada da imputação da imprudência (Miller, 1828, p. 243 *apud* Ermakoff, 2021, p. 306).

Não era, portanto, um ataque suicida, mas ousado e corajoso, de acordo com o perfil de Cochrane, onde apareceram, mais uma vez, o reconhecimento cuidadoso da área e o planejamento competente, contando com a surpresa para dismantelar o inimigo. Segundo Miller, Lorde Cochrane, praticamente, definiu com suas palavras a postura aprendida com Nelson, ‘não importa as manobras, sempre vá neles’.

Para Vale (2008), a defesa de Valdivia estava espalhada entre fortes e posições de canhões menores nas alturas rochosas das margens da baía:

As defesas de Valdivia pareciam formidáveis, mas [...] Não apenas a guarnição estava dispersa, como os canhões foram posicionados de forma a resistir a um ataque por mar. Para um homem com os dons táticos de Cochrane, a resposta era clara. Era para atacar inesperadamente por terra à noite, e tomar os fortes e as baterias um a um antes que uma defesa central pudesse ser organizada³¹⁶ (p. 70).

Brian Vale, portanto, destacou as capacidades militares de Lorde Cochrane, que, como conhecedor da arte da guerra, pode com um reconhecimento da região, escolher a melhor forma de executar um ataque capaz de conquistar aquelas posições. Ousado, corajoso, mas baseado e executado, de acordo com seus conhecimentos e sua experiência militar.

No dia 3 de fevereiro de 1820, decidiu-se que o desembarque ocorreria na praia próximo ao forte Aguada del Inglés. Cochrane participou do desembarque sob fogo de mosquetes de 75 soldados espanhóis posicionados na praia, mas o desembarque

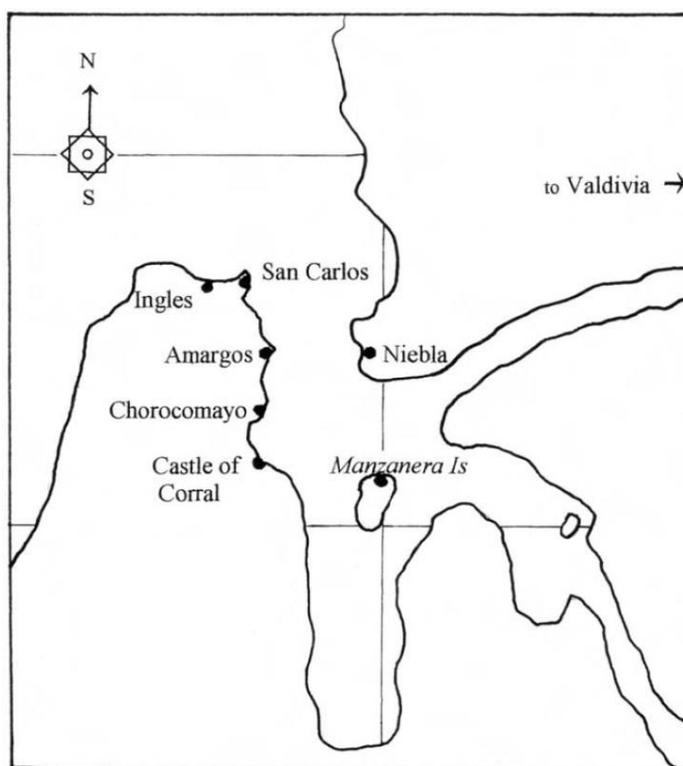
³¹⁶ “*The defences of Valdivia appeared formidable, but... Not only was the garrison scattered, but the guns were positioned so as to resist an attack by sea. To a man of Cochrane’s tactical gifts, the answer was clear. It was to attack unexpectedly by land at night, and to roll up the forts and batteries one by one before a central defence could be organised*”.

prosseguiu com sucesso “[...] e, em menos de uma hora, o efetivo de 325 homens designados para a missão se agrupou na cabeça de praia, onde Cochrane fez uma rápida preleção, voltando em seguida para bordo” (Ermakoff, 2021, p. 307).

O desembarque ocorreu depois das 16 horas e um a um os fortes e baterias do lado oeste da baía foram sendo conquistados. Primeiro o forte Aguada del Inglés, guarnecido por 300 homens, foi atacado e conquistado quando já estava escuro. Em seguida tomaram o forte de San Carlos, que fora abandonado pelos soldados espanhóis, ocupando-o às 21h30. Logo depois tomaram as baterias de Amargos e a de Chorocomayo, às 22h15. Parte das tropas espanholas, cerca de 100 soldados, fugiu em pequenos barcos para o forte de Niebla, do outro lado da baía. Nas primeiras horas da madrugada do dia 4 de fevereiro de 1820, o forte Corral foi tomado. A Figura 14 apresenta a disposição dos fortes na Baía de Corral (Ermakoff, 2021).

Na manhã do dia 4, a *Montezuma* e o *Intrépido* entraram na baía seguidos pela *O’Higgins*, pois com “[...] a margem esquerda da baía ocupada, os navios puderam adiantar-se. Fundearam em Corral, trocando vivo fogo com os fortes da outra margem; para aí transferiram as tropas e repetiram a operação, ocupando os fortes e as baterias” (Martins, 1997, p. 71).

Figura 14 – Tomada de Valdivia



Fonte: Vale (2008).

O governador e os militares espanhóis fugiram de Valdivia para Osorno e de lá para a ilha de Chiloé³¹⁷. Cochrane teve que encalhar a *O'Higgins* para que ela não afundasse e depois organizou um governo municipal e provincial, colocando o Major Beauchef na chefia das forças militares (Ermakoff, 2021).

“A tomada de Valdivia foi uma grande vitória e uma confirmação da extraordinária ousadia e proeza militar de Cochrane”³¹⁸ (Vale, 2008, p. 73).

Valdivia era geograficamente muito semelhante a Basque Roads, uma baía em um estuário de um rio, entretanto não existia uma força naval fundeada, mas diversos pequenos fortes espalhados pelas suas margens. Foi uma operação de projeção de poder a partir do mar, um assalto anfíbio.

Sua conquista, da maneira como aconteceu, reforçou a imagem de Lorde Cochrane como líder militar naval ousado, construída durante sua carreira na *Royal Navy*, a partir da tomada da Fragata *Gamo* até as operações com brulotes em Basque Roads.

Foi assim eliminada a última “praça forte” dos espanhóis no Chile e, além disso, Lorde Cochrane tomou posse de uma grande quantidade de equipamento militar para o governo chileno: “[...] 50 toneladas de pólvora, 10.000 tiros de canhão, 170.000 balas de mosquete, grandes quantidades de armas pequenas, 128 peças de artilharia e um navio apresado, o *Dolores*”³¹⁹ (Vale, 2008, p. 73).

Cochrane retornou para Valparaíso no dia 6 de março, sendo recebido “[...] com as mais vivas demonstrações de entusiasmo por parte da população e calorosas expressões de gratidão do Diretor Supremo”³²⁰. Porém [...] a recepção de seus ministros foi bastante diferente”³²¹ (Ermakoff, 2021, p. 313).

De acordo com Vale (2008), o “[...] ministro Zenteno repetiu estas felicitações em entrevista privada. Mas ele foi inevitavelmente obrigado a apontar que o vice-

³¹⁷ A ilha de Chiló, ao sul, não tinha a mesma importância de Valdivia devido a sua posição insular (Martins, 1997).

³¹⁸ “*The taking of Valdivia was a major victory and a confirmation of Cochrane’s extraordinary daring and military prowess*”.

³¹⁹ “[...] 50 tons of gunpowder, 10,000 cannon shot, 170,000 musket balls, huge quantities of small arms, 128 pieces of artillery and a prize ship, the *Dolores*”.

³²⁰ “O governo chileno já havia manifestado seu apreço quase dobrando o salário e o prêmio em dinheiro de Cochrane: agora ele o condecorava com a Ordem do Mérito do Chile, um Medalha de Ouro e uma propriedade de 20.000 acres em Rio Clara, no sul” (Vale, 2008, p. 79). No original: “*The Chilean Government had already shown its appreciation by almost doubling Cochrane’s pay and prize money: now it awarded him the Chilean Order of Merit, a Gold Medal and an estate of 20,000 acres at Rio Clara in the south*”.

³²¹ Publicamente, Zenteno elogiou Cochrane, mas em privado, considerou um ato de loucura, que pôs em perigo as tropas chilenas (Ermakoff, 2021).

almirante agira contra as ordens e que fora um empreendimento arriscado [...] Doravante Zenteno foi escalado para o papel de inimigo”³²² (p. 75-76).

Sob a influência de Cochrane

[...] a Marinha do Chile adotou os regulamentos, sinais e comportamento da Marinha britânica; e suas táticas agressivas logo deram a esquadra sucessos e conquistas das quais ela poderia se orgulhar. Mas com o passar do tempo, o lado negativo de seu personagem tornou-se cada vez mais pronunciado³²³ (Vale, 2008, p. 86).

Além do ministro Zenteno, desconfiava de conspirações contra ele da parte dos comandantes Guise, Spry e Wooster. Para Brian Vale (2008) era difícil ler os detalhes da campanha de Cochrane contra estes oficiais e outros subordinados

[...] sem sentir desconforto e simpatia por eles. Por outro lado, é difícil não sentir simpatia pelo próprio Cochrane. Sua dúvida e seu temperamento desconfiado não apenas comprometiam a carreira de outras pessoas; destruiu sua própria paz de espírito e tornou impossível para ele desfrutar de suas próprias realizações indubitáveis³²⁴ (p. 93).

Os preparativos para a expedição de libertação do Peru já estavam em andamento enquanto Cochrane conquistava Valdívía e o comando geral seria do General San Martín, pois parte das tropas eram argentinas (Martins, 1997).

As instruções recebidas por Lorde Cochrane deixaram claro que o General San Martín estava no comando da expedição:

O objetivo da presente expedição é libertar o Peru de sua odiosa vassalagem à Espanha [...] Vossa Senhoria [...] deve agir precisamente de acordo com os Planos que o General San Martín ordenará tanto no que diz respeito ao ponto de desembarque, como nos movimentos sucessivos que Vossa Senhoria tiver que fazer com a esquadra; e que Vossa Senhoria não deve agir por conta própria com a totalidade ou qualquer parte dos navios de guerra que você comanda³²⁵ (Zenteno *apud* Vale, 2008, p. 100).

³²² “[...] Minister Zenteno repeated these congratulations in a private interview. But he was inevitably obliged to point out that the Vice Admiral had acted against orders, and that it had been a risky enterprise [...] Henceforth Zenteno was cast in the role of an enemy”.

³²³ “At first, Cochrane did wonders for the newly formed Chilean Navy [...] Under his influence, the Chilean Navy adopted the regulations, signals and behaviour of the British Navy; and his aggressive tactics soon gave the squadron successes and achievements of which it could be proud. But as time went on, the negative side of his character became more and more pronounced”.

³²⁴ “[...] without a feeling of unease and sympathy for them. On the other hand, it is difficult not to feel sympathy for Cochrane himself. His self doubt and his suspicious temperament not only compromised the careers of others; it destroyed his own peace of mind and made it impossible for him to enjoy his own undoubted achievements”.

³²⁵ “The object of the present expedition is to free Peru from her odious vassalage to Spain [...] Your Lordship [...] should act precisely according to the Plans that General San Martín shall order in regard

Dessa vez, o governo chileno tomou as precauções para evitar que Cochrane atacasse as vilas litorâneas do Peru ou tomasse qualquer medida tempestiva sem conexão com o objetivo da campanha, a libertação do Peru, sob o comando do General San Martín. Assim como sua fama de ousado se solidificou, a de um oficial problemático com relação à autoridade superior também. O que prejudicou sua carreira na *Royal Navy*, no Chile e, como veremos, no Brasil também.

O capitânia de Cochrane seria novamente a *O'Higgins*. San Martín iria embarcado no navio que levava seu nome. Os demais navios da expedição eram a *Lautaro*, a *Independencia*, o *Galvaniro*, o *Araucano*, o *Puyrredón* e o *Chacabuco*, todos comandados por oficiais estrangeiros (Ermakoff, 2021).

Com relação as praças, uma onda de fervor patriótico na imprensa e proclamações de San Martín prometendo bônus pela libertação de Lima, fizeram com que não ocorresse problemas no recrutamento das guarnições, mas dessa vez, “[...] três quartos dos marinheiros eram chilenos – muitos dos marinheiros estrangeiros já haviam feito as malas e ido embora”³²⁶ (Vale, 2008, p. 97).

Neste meio tempo, ocorreram várias desavenças entre Cochrane e o Ministro da Marinha, fazendo com que o Almirante solicitasse sua demissão do serviço ativo do Chile. A primeira, por discordar da divisão do comando da expedição, em 19 de abril de 1820, e a segunda, devido ao cancelamento da corte marcial do comandante Guise, em 12 de julho. Além de problemas no pagamento dos soldos da esquadra e dos poucos recursos disponibilizados para a manutenção e abastecimento dos navios (Martins, 1997).

A expedição partiu dia 20 de agosto de 1820 chegando à Baía de Paracas, ao sul de Pisco, em 7 de setembro, como não havia nenhum navio de guerra espanhol no porto, o comboio³²⁷ ancorou na baía (Ermakoff, 2021).

O Vice-Rei Pazuela estava ciente da cinemática da expedição por meio de informes de navios neutros que chegavam a Callao, mas estava impossibilitado de

to both the point of disembarkation, and the succeeding movements which Your Lordship may have to make with the squadron; and that Your Lordship should not act on your own account with either the whole or any part of the vessels of war which you command’.

³²⁶ “[...] three-quarters of the sailors were Chilean – many of the foreign seamen having packed their bags and left’.

³²⁷ O comboio era formado por três transportes de mais de 500 toneladas, levando cerca de 2.000 soldados ao todo. Oito transportes menores, com mais 3.000 soldados; um navio hospital, o *Peruana*; um para o transporte de pólvora e munições, o *Potrillo*, e o *Montezuma* como correio. Além dos soldados foram transportados 800 cavalos e demais apetrechos militares (Ermakoff, 2021).

tomar qualquer ação naval, pois seus principais navios de guerra estavam em reparos desde abril, as fragatas *Esmeralda* e *Venganza* (Ermakoff, 2021).

Em Pisco a esquadra ficou imobilizada por dois meses, pois San Martín evitava o combate direto e não se movia para atacar Lima. Cochrane “[...] começou a ficar impaciente com as táticas militares de San Martín que, além de serem totalmente inversas às suas, de certa forma, lembravam-lhe a indecisão de Lorde Gambier [...] Começaram então as desavenças entre os dois comandantes” (Ermakoff, 2021, p. 321).

Para Vale (2008), San Martín compreendeu que sua missão não era conquistar o Peru, mas libertá-lo, precisando, assim, do apoio da população para neutralizar o exército espanhol. “Ele não tinha pressa, portanto, e acreditava que, mesmo sem vitórias espetaculares, era apenas uma questão de tempo até que o Peru caísse em suas mãos [...]”³²⁸ (p. 102).

No dia 28 de outubro, as tropas reembarcaram e foram transportadas para Ancón, uma vila de pescadores a cerca de 40 km ao norte de Lima, mas San Martín continuou sem pressa em atacar os espanhóis. Lorde Cochrane então resolveu agir por conta própria, planejando a tomada da Fragata *Esmeralda* no porto de Callao³²⁹ (Ermakoff, 2021).

O plano era o seguinte:

Seguiriam em duas divisões: a primeira, comandada por Crosbie, com sete barcos da *O’Higgins* e a segunda, comandada por Guise, também com sete barcos dos navios *Lautaro* e *Independencia*. A Forster caberia o comando dos navios que manteriam o bloqueio [...] A primeira missão de todos os barcos era a de abordar a Fragata *Esmeralda* e, depois dela estar dominada, determinadas tripulações de cada barco teriam uma nova missão a executar, como a de capturar os navios *Maipú* e *Pezuela* [...] (Ermakoff, 2021, p. 322).

Lorde Cochrane fez uma proclamação aos fuzileiros e marinheiros envolvidos no ataque: “[...] não tenha medo daqueles que até agora fugiram de você [...] O momento da glória está se aproximando e espero que os chilenos lutem como estão acostumados a fazer e que os ingleses ajam como sempre fizeram em casa e no exterior” (Cochrane, 1859, p. 84 *apud* Ermakoff, 2021, p. 322).

³²⁸ “He was therefore in no hurry, and believed that, even without spectacular victories, it was only a matter of time before Peru fell into his hands like a ripe plum”.

³²⁹ As outras fragatas espanholas, a *Prueba* e a *Venganza*, haviam suspenso com destino a Arica para trazer reforços a Callao. Eles foram desembarcados em Cerro Azul, a 140 km ao sul de Lima. As fragatas em seguida se retiraram para o norte evitando os navios chilenos (Ermakoff, 2021).

No dia 5 de novembro, Cochrane determinou que os navios *Lautaro* e *Independencia* navegassem para o alto-mar, simulando a perseguição de uma presa, retornando após o escurecer. Às 22 horas, 14 barcos foram lançados para o ataque, a 3 km de distância da *Esmeralda*. “Por volta da meia-noite e meia, já no dia 6 de novembro, os barcos encostaram por todos os lados da fragata. Os espanhóis foram pegos de surpresa com a súbita aparição de chilenos e ingleses armados de pistolas, cutelos e machados [...]” (Ermakoff, 2021, p. 323).

Cochrane sofreu dois ferimentos nesta investida. O primeiro ao ser atingido com um golpe da coronha de um mosquete e despencar sobre a forqueta do seu escaler. O segundo, já no convés principal, onde foi atingido por um tiro de mosquete na coxa direita. Mesmo assim, continuou no comando do assalto até o final (Ermakoff, 2021).

A 1 hora da manhã a fragata *Esmeralda* foi finalmente dominada após uma corajosa resistência de sua tripulação³³⁰. A partir daí existem duas versões para o fim das operações. Na primeira, enebriados pela vitória os marinheiros beberam todo o álcool que encontraram na fragata. Na versão de Grenfell, os homens consideraram que já tinham feito o bastante. Como Cochrane estava ferido o Comandante Guise determinou que a presa fosse levada para fora do ancoradouro (Ermakoff, 2021).

A escuridão impediu que as baterias da costa pudessem defender a *Esmeralda* do ataque dos barcos chilenos. Para confundir, ainda mais, a situação, Cochrane mandou que se imitasse o esquema de iluminação adotada pelos navios de guerra neutros no porto, o H.M.S. *Hyperion* e o U.S.S.³³¹ *Macedonian* (Vale, 2008).

Na opinião de Brian Vale (2008), a captura da *Esmeralda* “[...] foi uma das melhores realizações de Lorde Cochrane”³³² (p. 114). Deixou-o senhor da costa do Peru e do Chile (Vale, 2008). “Depois da perda da *Esmeralda*, os espanhóis nunca mais tiveram uma presença naval no Pacífico que pudesse ameaçar o Chile. Os últimos navios que poderiam fazê-lo, as fragatas *Prueba* e *Venganza*, estavam se escondendo em algum ponto ao norte do litoral do Pacífico” (Ermakoff, 2021, p. 326).

A tomada da Fragata *Esmeralda* pode ser enquadrada na concepção de desgaste do Poder Naval inimigo, portanto, uma operação naval típica de disputa do

³³⁰ “O combate no convés do navio assaltado foi sangrento, resultando, de parte dos chilenos [...] em 11 mortos e 37 feridos [...] contra 126 espanhóis mortos na refrega (inclusive o comandante da *Esmeralda*) e 204 prisioneiros, muitos feridos” (Martins, 1997, p. 75).

³³¹ *United States Ship* (U.S.S.).

³³² “[...] was one of Lord Cochrane’s finest achievements”.

controle do mar, pois foi executada contra uma unidade militar do inimigo. Mais uma vez, o plano contou com planejamento, estratégias e execução brilhantes. Demonstrando, novamente, sua coragem pessoal e sua ousadia na condução das operações navais.

San Martín parabenizou Cochrane pelo importante feito e pela maneira brilhante como foi executado, enviando os despachos de Cochrane para O'Higgins e seus cumprimentos: “É impossível para mim elogiar em linguagem adequada o ousado empreendimento de 5 de novembro, pelo qual Lorde Cochrane decidiu a superioridade de nossas forças navais, aumentou o esplendor e o poder do Chile e garantiu o sucesso desta campanha [...]”³³³ (Vale, 2008, p. 116).

Outras operações de pequeno vulto³³⁴ ocorreram nos meses seguintes e em 6 de junho de 1821, o General José de la Serna e Hinojosa (1770-1832), que havia deposto do Vice-Rei Pazuela, e o exército espanhol retiraram-se de Lima para o interior. San Martín entrou em Lima somente dia 10 e a 3 de agosto de 1821 assumiu o poder como “Protetor do Peru” (Ermakoff, 2021).

O primeiro foco de desacordo entre os dois líderes, tinha sido a respeito da postura militar, cautelosa e ponderada, para San Martín. Falta de ação, covardia ou desejo de preservar o exército, segundo Cochrane. A inação militar de San Martín exasperava Lorde Cochrane. O segundo foi político, como liberal radical, Cochrane não aceitou bem a introdução de um regime autoritário por San Martín³³⁵ (Vale, 2008).

“Mas o confronto final não foi sobre táticas militares ou teoria política. Foi sobre dinheiro”³³⁶ (Vale, 2008, p. 143). O que mais preocupava Cochrane era o não pagamento das tripulações e o fato de alguns contratos estarem vencendo. Em uma entrevista com San Martín, segundo Cochrane, ele foi ríspido, afirmando que não daria um único real ao Chile. “San Martín respondeu a Cochrane que ele nunca pagaria à esquadra chilena – a não ser que a mesma fosse vendida ao Peru e os pagamentos fossem considerados como parte do dinheiro da compra [...]” (Ermakoff, 2021, p. 330).

³³³ “*It is impossible for me to eulogise in proper language the daring enterprise of 5 November, by which Lord Cochrane has decided the superiority of our naval forces, augmented the splendour and power of Chile and secured the success of this campaign [...]*”.

³³⁴ Cochrane entregou o bloqueio de Callao a Robert Forster e atacou as cidades costeiras de Pisco e Arica, apreendendo suprimentos necessários para a esquadra e \$ 110.000 em moedas e prata (Vale, 2008).

³³⁵ Ele considerou um despropósito San Martín ter assumido o poder no Peru (Ermakoff, 2021).

³³⁶ “*But the final clash was not about military tactics or political theory. It was about money*”.

San Martín desmentiu, indignado, os relatos de Cochrane, mas sua versão dos acontecimentos nunca recebeu a mesma publicidade:

[...] ele havia repetido sua posição de que a responsabilidade pelo pagamento e premiação do esquadrão era do Chile e não dele; e havia confirmado que uma porcentagem da receita alfandegária de Callao já havia sido destinada ao pagamento dos \$160.000 que ele havia prometido em gratificações. Quanto à venda da esquadra chilena, limitou-se a observar que estava prestes a criar uma marinha peruana, e estava disposto a comprar alguns dos navios se isso ajudasse a resolver as conhecidas dificuldades financeiras do Chile³³⁷ (Vale, 2008, p. 147).

Neste meio tempo, o exército espanhol, comandado pelo General José de Canterac (1787-1835), aproximou-se novamente de Lima, levando o governo a embarcar os fundos públicos na escuna *Sacramento*, em Ancon. Cochrane confiscou o dinheiro do governo peruano e “[...] quitou um ano de atraso de pagamento a todos seus homens, exceto a ele próprio, que não quis receber sua parte [...]”³³⁸ (Ermakoff, 2021, p. 332).

Os peruanos estimaram que o valor dos fundos públicos embarcados no *Sacramento* em

[...] \$400.000 - o equivalente a £80.000 - \$283.000 dos quais pertenciam ao estado, \$40.000 a particulares e o restante ao Exército. Cochrane concordou generosamente em devolver as últimas quantias, mas foi inflexível quanto a reter os \$283.000 de fundos do estado [...] Ele distribuiu \$131.618 entre seus oficiais e homens como pagamento de um ano e um adiantamento de prêmio em dinheiro, enviou \$40.000 de volta a Valparaíso e manteve os \$111.382 restantes para despesas futuras³³⁹ (Vale, 2008, p. 149-150).

Lorde Cochrane havia iniciado negociações com o General José Domingo de La Mar Cortázar (1778-1830), “[...] comandante das baterias de Callao, cujos termos

³³⁷ “[...] he had repeated his position that responsibility for the squadron’s pay and prize money lay with Chile and not with him; and had confirmed that a percentage of the customs revenue of Callao had already been earmarked to pay the \$160,000 he had promised in gratuities. Regarding the sale of the Chilean squadron, all he had done was to observe that he was on the brink of creating a Peruvian navy, and was prepared to buy some of the ships if it would help to solve Chile’s known financial difficulties”.

³³⁸ Segundo Vale (2008), “[...] ele carregou \$13.507 - o equivalente a £2.700 - em moedas e ouro em 14 de setembro no H.M.S. *Superb* para ser enviado de volta para sua conta bancária na Inglaterra” (p. 150). No original: “[...] he nevertheless loaded \$13,507 – the equivalent of £2700 – in coin and bullion on 14 September onto H.M.S. *Superb* to be shipped back to his bank account in England”.

³³⁹ “[...] \$400,000 – the equivalent of £80,000 – \$283,000 of which belonged to the state, \$40,000 to private individuals, and the rest to the Army. Cochrane generously agreed to return the latter sums, but was adamant about retaining the \$283,000 of state funds [...] He distributed \$131,618 among his officers and men as one year’s pay and an advance of prize money, sent \$40,000 back to Valparaiso, and kept the remaining \$111,382 for future expenses”.

foram aceitos pelo governo do Peru e, em decorrência, a guarnição de Callao se rendeu no dia 21 de agosto [...]” (Ermakoff, 2021, p. 332).

San Martín, aproveitando o fim das ações navais no Peru, “[...] determinou que a esquadra chilena retornasse a Valparaíso” (Ermakoff, 2021, p. 333).

Em 6 de outubro de 1821, Cochrane partiu, mas não para o Chile, e sim para o Norte, onde parou em Guayaquil, para reparos, e depois seguiu até Acapulco, tentando encontrar as fragatas espanholas *Prueba* e *Venganza*. Na viagem de volta ao Chile encontrou a *Venganza* em Guayaquil e a *Prueba* em Callao, sob controle dos governos locais. Portanto, “[...] não havia mais nenhum navio armado espanhol na costa do Pacífico [...]”³⁴⁰ (Ermakoff, 2021, p. 333).

Segundo Brian Vale (2008), o lado positivo da participação de Cochrane na guerra de independência do Chile e do Peru, foi a

[...] oportunidade de exercitar sua agressividade, sua engenhosidade e seu brilho tático. Mais uma vez, ele foi capaz de demonstrar sua surpreendente coragem pessoal e liderança em batalha e confirmar sua reputação como mestre da guerra anfíbia. As vitórias espetaculares que obteve, notadamente na captura de Valdivia e na tomada da Esmeralda [...] se tornaram os pilares de sua própria reputação³⁴¹ (p. 204).

Resumindo a carreira de Lorde Thomas Cochrane na *Royal Navy*, até sua expulsão em 1814, o Almirante Martins (1997) concluiu que ele

[...] foi dos marinheiros britânicos que mais se distinguiram nas guerras napoleônicas. Ombreou em fama com o próprio Nelson, não comandando esquadras, mas salientando-se por ações individuais em unidades de pequeno porte. Suas façanhas ficaram na história das guerras navais, resultantes de concepções audaciosas, decisões rápidas, emprego judicioso de estratagemas e valentia sem limites [...] (p. 117).

Comandando a Marinha chilena “[...] não se dá normalmente o devido valor às enormes dificuldades que teve de vencer, independente da ação dos adversários. Não dispunha, como na *Royal Navy*, de estrutura naval experimentada que o apoiasse”. Encontrando uma Marinha incipiente, “[...] dando os seus primeiros passos como

³⁴⁰ Cochrane chegou a Valparaíso em 2 de junho de 1822 e em outubro, recolheu-se à sua propriedade em Quintero, onde meses depois recebeu o convite para servir ao Brasil (Ermakoff, 2021).

³⁴¹ “[...] opportunity to exercise his aggression, his ingenuity and his tactical flare. Once again, he was able to demonstrate his astonishing personal courage and leadership in battle and to confirm his reputation as a master of amphibious warfare. The spectacular victories he achieved, notably in the capture of Valdivia and the seizure of the Esmeralda [...] became the cornerstones of his own reputation”.

instituição³⁴²[...] Navios, equipamentos, armamento deixavam a desejar, não havendo recursos para melhorá-los [...] e nem tempo para serem corrigidos, pois, apenas assumia o comando [...] os navios tinham que se pôr ao mar para operarem”³⁴³ (Martins, 1997, p. 117).

No Chile as guarnições incluíam inexperientes elementos locais e estrangeiros, que tinham dificuldades de comunicação, além de enfrentarem, com frequência, o atraso ou a falta de pagamentos, que ocasionavam rebeliões e deserções. Com estas tripulações mescladas, Cochrane teve que enfrentar unidades da Marinha espanhola, muito superiores em tradições, material e adestramento das tripulações³⁴⁴ (Martins, 1997).

Segundo o Almirante Martins (1997), Cochrane “mantendo-se sempre na ofensiva, com operações arriscadas, dominou o Pacífico [...]” (p. 118) ou melhor, expulsou da costa do Pacífico da América do Sul os últimos remanescentes do poder naval espanhol.

3.5 A Carreira de Lorde Cochrane até a sua Contratação pelo Império

O sociólogo alemão Norbert Elis analisou a gênese da profissão naval na Inglaterra. Inicialmente ele descreveu como dois grupos disputavam a primazia na *Royal Navy*, os cavalheiros e os *tarraulins*; a rivalidade entre eles; e como esse conflito resultou na fusão das habilidades militares e náuticas.

Durante o século XVIII, o *ethos* dos oficiais da *Royal Navy* passou a ser transmitido pelo posto de Guarda-Marinha, onde o cavalheiro aprendia as normas, valores e costumes dos marinheiros, tornando-se a base para o treinamento dos jovens cavalheiros. Desse modo, uniu-se as habilidades dos dois grupos, coragem, espírito de luta e de colaboração, disciplina e hierarquia, arte e técnica do marinheiro.

Lorde Cochrane embarcou relativamente tarde, com 17 anos, mas ele teve uma postura proativa, procurando conhecer o navio nos pormenores, empenhando-se em suas funções e, por isso chamando a atenção, positivamente, dos oficiais e

³⁴² No caso do Brasil, a Marinha não era incipiente, mas Cochrane encontrou “[...] uma Força Naval decadente e mal conservada, que procurava rapidamente rejuvenescer [...]” (Martins, 1997, p. 117).

³⁴³ Situação semelhante encontraria Lorde Cochrane no Brasil (Martins, 1997).

³⁴⁴ No Brasil, as tripulações ainda teriam elementos portugueses em sua maioria e as unidades da Marinha portuguesa também seriam superiores em tradições, material e adestramento (Martins, 1997).

marinheiros. Além disso, foi favorecido por seu tio e rapidamente foi promovido a Guarda-Marinha e a Tenente.

Na Esquadra do Mediterrâneo foi à corte marcial por desacatar um 1T, sendo preterido na indicação ao comando de uma corveta e indicado para comandar um pequeno brigue utilizado para patrulhas costeiras e proteção de comboios, operações navais típicas de exercício do controle do mar de Corbett.

No comando do *Speedy*, além dessas operações, atacou também o tráfego marítimo inimigo, capturando navios mercantes, concepção estratégica da guerra de corso, que também se enquadra nas operações de exercício do controle do mar de Corbett.

Quando se encontrava com inimigos mais poderosos no mar, demonstrou extrema inteligência e capacidade marinheira, utilizando-se de estratégias para enganá-los.

A maior façanha de Cochrane com o *Speedy* foi o ataque e a tomada de um navio de guerra muito maior que o seu, a Fragata *Gamo*. Foi um ato de coragem e ousadia, onde ficou patente seu espírito de luta e suas habilidades marinheiras, características do *ethos* dos oficiais britânicos.

No comando da Fragata *Pallas*, por já ter demonstrado seu brilhantismo na execução do ataque às comunicações marítimas do inimigo, recebeu liberdade de ação para executar tais ataques.

No estuário La Gironde, com a maioria de sua tripulação ausente, foi avistado por três corvetas francesas. Mesmo com sua tripulação reduzida, capaz apenas de guarnecer dois canhões, atacou e destruiu essas três corvetas, que se surpreenderam com a agressividade do navio inglês. Ele, portanto, desgastou o Poder Naval francês, uma concepção enquadrada como uma operação naval típica de disputa do controle do mar de Corbett. Novamente, demonstrando coragem, ousadia, espírito de luta e habilidades marinheiras. Elas estavam se tornando uma marca sua.

Suas ações envolviam riscos, mas ele contava com a confiança das tripulações. Além disso, não eram ações impensadas, mas baseadas em um planejamento rigoroso, adestramento constante, diário, e experiência adquirida em combates reais, contribuindo assim para minimizar as perdas, para o aumento do desempenho do navio como um todo, formando o “espírito de navio”.

Como membro do Parlamento, Lorde Cochrane engajou-se contra a corrupção e as injustiças na Marinha, atraindo, a má vontade do Almirantado.

No comando da Fragata *Imperieuse*, novamente, se destacou no ataque ao tráfego marítimo inimigo e, dessa vez, também em ações de apoio aos rebeldes espanhóis contra os franceses, inclusive projetando poder sobre terra. Foi lembrado então para comandar um ataque com brulotes a esquadra francesa em Basque Roads. Como resultado da ação, os franceses perderam cinco navios de guerra e todos os demais foram bastante danificados.

Mais uma vez pode-se perceber como o planejamento, o reconhecimento da área e o treinamento, permitiram a Lorde Cochrane executar sua missão da melhor forma possível e com poucas baixas. Um ataque ousado, mas bem executado.

O rei investiu-o como cavaleiro da restrita Ordem de *Bath* e sua atuação foi reconhecida pela imprensa e pelo público, entretanto Lorde Cochrane ficou contrariado pela inação do Almirante Gambier, em Basque Roads, posicionando-se contra uma moção de agradecimento ao almirante, criando novos inimigos no Almirantado.

Em termos operativos, Lorde Cochrane fizera seu nome na *Royal Navy* como um dos maiores comandantes de fragata de sua história. Entretanto, a excelência marinheira e militar de Lorde Cochrane como comandante no mar era igual à sua capacidade de desentender-se com seus superiores. Ou seja, sua postura de “não importa as manobras, sempre vá neles” dava frutos no mar, ao mesmo tempo, que em terra, destruía a sua carreira. Inocente, ou não, o seu envolvimento em uma fraude na bolsa de valores de Londres, fez com que ele fosse expulso da *Royal Navy*.

Afastando-se do Reino Unido, Lorde Cochrane assumiu o comando da Marinha Chilena, com o posto de vice-almirante. No Chile destacou-se na tomada de Valdivia e da Fragata *Esmeralda*.

Não foram ataques suicidas, mas ousados e corajosos, de acordo com o perfil de Cochrane, onde apareceram, mais uma vez, o reconhecimento cuidadoso da área e o planejamento competente, contando com a surpresa para desmantelar o inimigo.

A conquista de Valdivia foi uma operação de projeção de poder a partir do mar, um assalto anfíbio. Já a tomada da Fragata *Esmeralda* pode ser enquadrada na concepção de desgaste do Poder Naval inimigo, portanto, uma operação naval típica de disputa do controle do mar, pois foi executada contra uma unidade militar do inimigo. Infelizmente, ele também se desentendeu com o ministro da marinha, com comandantes de unidades e com o General San Martín.

Lorde Thomas Cochrane demonstrou tanto nas Guerras da Revolução Francesa, do Império Napoleônico e da Independência do Chile e do Peru, no mar, as habilidades dos oficiais da *Royal Navy* no início do século XIX. Aquelas que derivaram dos cavalheiros e dos *tarpaulins* e que moldaram a profissão de Oficial de Marinha, quais sejam, a coragem, o espírito de luta e de colaboração, e a arte e a técnica do marinheiro. Já com relação à disciplina e à hierarquia, ele deixava a desejar.

4 A ESTRATÉGIA NAVAL E O *ETHOS* NA ATUAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL NA GUERRA DE INDEPENDÊNCIA NA BAHIA

Neste capítulo, antes de entrarmos no comando e nas ações de Lorde Cochrane na Bahia, será necessário apresentar noções sobre o combate naval na era da marinha à vela, pois até este momento, ele não teria participado de uma batalha em que ambas as esquadras estivessem em linha de batalha.

Posteriormente, analisaremos suas ações no combate de 4 de maio de 1823 e no bloqueio da Bahia mostrando como, apesar de ser o contendor mais fraco, realizou ou tentou realizar operações, que, posteriormente, Corbett classificaria como operações de conquista do controle do mar.

Por fim, serão identificados os indícios do *ethos* dos Oficiais Britânicos em artigos e na documentação de Lorde Cochrane no comando da Esquadra Brasileira visando verificar a hipótese desta dissertação.

4.1 Noções Básicas sobre o Combate Naval na Época da Marinha à Vela

Segundo Basto (1925), a superioridade tática pode ser resumida em função do poder e da posição. A superioridade de poder pode ser em função do número de unidades ou do tipo de navios. Por sua vez, a “[...] superioridade de posição é a colocação de uma força, com relação à outra, em posição vantajosa para a melhor utilização dos seus meios de ataque e defesa [...]” (p. 742).

No caso de Batalha de Trafalgar, a superioridade de poder era dos franco-espanhóis, mas a superioridade de posição era da esquadra britânica. Além disso, a superioridade no ponto de contato foi obtida “[...] pelo corte da coluna franco-espanhola em dois pontos, ficando assim os navios mais avançados completamente separados da parte atacada [...]” (Basto, 1925, p. 749). Ou seja, as colunas britânicas obtiveram uma superioridade de poder contra frações da linha inimiga utilizando-se do princípio da concentração³⁴⁵ (Basto, 1925).

Entretanto, está era uma manobra arriscada, pois os navios ingleses

³⁴⁵ “[...] o princípio vital da concentração tática é arranjar as forças de modo a ser superior ao inimigo no ponto, enquanto em outros pontos suas forças são mantidas em cheque ou tornadas incapazes de auxiliar o ponto atacado até que este ataque principal tenha obtido o desejado resultado [...]” (Williams, 1916, p. 370).

[...] entraram em contato com o inimigo em posição tática desfavorável; avançando de proa contra bordo eles foram muito alvejados durante a aproximação. Essa manobra poderia ter dado resultado final menos bom se o inimigo se tivesse mostrado mais empreendedor. Mas é difícil conceber outra para atacar à vela, uma força a sotavento³⁴⁶. Passado o período crítico³⁴⁷ a superioridade dos artilheiros ingleses e a colocação dos navios em geral a sotavento dos franco-espanhóis decidiram a situação [...] (Basto, 1925, p. 750-751).

Em relação à influência das condições naturais, observou-se em Trafalgar que a posição de barlavento deu aos ingleses a iniciativa de determinarem as ações³⁴⁸, pois no tempo da marinha à vela, de acordo com Basto (1925), a questão mais importante da tática era a posição das forças em relação ao vento:

[...] a posição de barlavento era a da ofensiva tática e [...] a de sotavento, aceitando-se o combate, era a da defensiva. Quem tinha barlavento escolhia a ocasião de atacar, tinha liberdade de ação, impunha sua maneira de proceder. Quem estava a sotavento era o atacado; neste caso o inimigo mais forte que atravessava sua formatura aproveitava a vantagem de ser o atacante e, ficando depois a sotavento [...] impedia-lhe a retirada [...] (p. 763-764).

Caso fosse a força mais fraca, “[...] uma esquadra deveria procurar manter-se a sotavento, a fim de retirar-se da batalha mais facilmente, em caso de necessidade” (Albuquerque, 2009, p. 194).

Durante o século XVIII, imperavam na *Royal Navy* as “Instruções de Combate”, que determinavam a adoção da linha de batalha, posicionada em paralelo à linha de batalha do inimigo. “A ideia capital, portanto, era distribuir a força atacante ao longo de toda linha inimiga [...]” (Mello, 1935, p. 1061). A ação se dava, navio contra navio, “[...] depois então que se notavam avarias de certa gravidade e se capturava um ou dois dos navios inimigos, as esquadras se separavam e o combate cessava” (Mello, 1935, p. 1063).

³⁴⁶ “A manobra de Nelson em Trafalgar é uma das que não poderiam ser usadas contra uma esquadra disciplinada, eficiente e de moral alto, porém, Nelson, conhecia perfeitamente a psicologia de seus adversários e aplicou com êxito [...]” (Sarrat, 1919, p. 187).

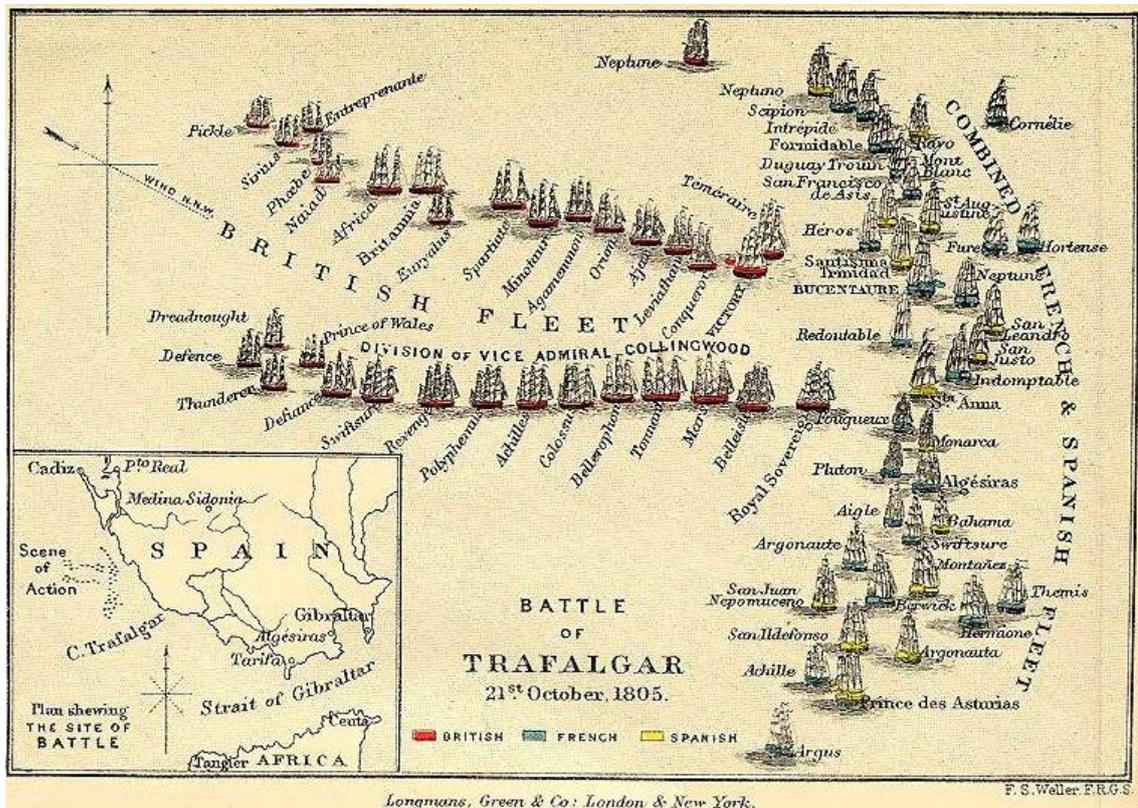
³⁴⁷ “O valor inicial dessa defensiva tática, nunca justificou o acerto de sua escolha aos almirantes que a preferiram. A artilharia daquela época não tinha potência considerável, nem alcance nem rapidez de tiro, para danificar completamente os navios à barlavento, durante o curto prazo relativo que lhes exigia a arribada” (Castro, 1919, p. 201).

³⁴⁸ “Durante o período de tempo que precedia o combate iminente, a manobra dos navios visava a ‘possuir o vento’. Normalmente, a esquadra manobrava para obter a posição de barlavento, com a finalidade de garantir a iniciativa do ataque” (Albuquerque, 2009, p. 194).

Na Batalha de Trafalgar (Figura 15), Nelson dividiu sua esquadra em duas linhas paralelas, atacando perpendicularmente a força franco-espanhola, da seguinte maneira:

Collingwood, no navio testa da segunda coluna, cortaria a linha de batalha Franco-Espanhola pelo décimo segundo navio a contar da retaguarda, enquanto que Nelson, no navio testa da outra, cortá-la-ia pelo décimo navio a contar da vanguarda. Assim, o centro da esquadra de Villeneuve ficaria comprimido, como ficou, entre as duas colunas Inglesas, enquanto que a vanguarda e a retaguarda da esquadra ficariam desarticuladas, como ficaram, e impossibilitadas de socorrer o centro (Mello, 1935, p. 1061).

Figura 15 – Batalha de Trafalgar



Fonte: Weller apud Gardiner (1891).

De acordo com Mello (1935), Nelson não inventou uma tática nova. Antes dele, os Almirantes Edward Hawke (1705-1781), George Brydges Rodney (1718-1792), Samuel Hood (1724-1816) e Richard Howe (1726-1799) já tinham procurado se afastar do rígido código, tornando-se, portanto, precursores de Nelson. “Mas este imprimiu tal desenvolvimento à nova tática e aplicou-a com tal segurança e prontidão, que as batalhas que dirigiu foram fulminantes” (Mello, 1935, p. 1062).

Adepto então da Escola Meleísta, Nelson aplicou

[...] o princípio do envolvimento de uma parte da linha inimiga, que assim seria esmagada, enquanto que a outra seria batida em detalhe [...] observava-se o caráter violento da sua ação combativa na destreza com que lançava a maior parte das suas forças sobre uma parte das forças inimigas [...] esmagadora superioridade no ponto de contato (Mello, 1935, p. 1061).

A John Jervis, 1º Conde de St. Vincent, podem ser creditadas outras duas grandes contribuições para o fortalecimento do poderio naval britânico: “[...] uma disciplina nova para as suas forças navais e a criação da estratégia dos grandes bloqueios [...]” (Mello, 1935, p. 1064).

O Almirante Jervis, assim como Nelson “[...] também revolucionou a guerra marítima com seu sistema de bloqueios efetivos e prolongados, nos quais engarrafava as esquadras inimigas nos portos, e mantinha sobre elas vigilância infatigável e até então desconhecida” (Mello, 1935, p. 1064).

O Almirante Jervis acreditava que a melhor defesa das Ilhas Britânicas consistia em “[...] vigiar os movimentos das esquadras francesas, e, possivelmente, bloqueá-las nos portos antes que pudessem se fazer ao mar”³⁴⁹ (Tavares, 1900, p. 378).

O bloqueio tornado efetivo pelas esquadras inglesas era mantido, não obstante os rigores da estação. O Almirante Collingwood assim se referiu à situação:

[...] os almirantes deviam ser de ferro e que aquele duríssimo serviço só podia ser imposto pelo eminente perigo que ameaçava o seu país [...] Estratégia que assegurou o sucesso ao afortunado país que, rico de navios e de homens fortes, podia empreende-la [...] (Tavares, 1900, p. 379).

Após este rápido resumo, analisar-se-á o comando da esquadra brasileira por Lorde Cochrane, na Bahia, em 1823.

4.2 O comando da Esquadra brasileira na Bahia em 1823

Lorde Cochrane chegou no Rio de Janeiro, proveniente do Chile, em 13 de março de 1823 (Maia, 1965). Oito dias depois, no dia 21, teve sua patente de Primeiro Almirante confirmada por decreto³⁵⁰.

³⁴⁹ Efetivamente, só a esquadra francesa de Toulon, “[...] ao mando do almirante Villeneuve [...] logrou fazer-se ao mar, as demais foram bloqueadas nos portos de Brest, Rochefort e Ferrol” (Tavares, 1900, p. 378-379)

³⁵⁰ Decreto de 21 de março de 1823. “Sendo bem notório o valor, inteligência, atividade [...] que tanto se tem distinguido nos diferentes serviços que tem sido encarregado, dando provas da maior bravura e intrepidez; e atendendo quanto será vantajoso para este Império aproveitar o reconhecido

Estes oito dias, entre a chegada e a confirmação de sua patente e soldos, se passaram devido a diferenças no que havia sido prometido no convite, com o que foi oferecido pelo governo brasileiro. Lorde Cochrane (2003) assim se referiu à questão, com José Bonifácio: “[...] a minha experiência como oficial naval – fundada em muito anos de observação prática – me tinha ensinado que, em ajustes desta natureza era necessário ser claro e explícito em todos os arranjos” (p.46).

A experiência recente no comando da Marinha chilena deve ter contribuído para que Cochrane procura-se obter, por escrito, sua patente e soldo, para que, no futuro, não houvessem dúvidas sobre os seus direitos.

Posteriormente, fez a seguinte observação sobre as negociações:

[...] melhor houvera sido ter adotado essa conduta desde o princípio, do que haver ocasionado tal contenda sobre matéria de todo insignificante, quando se comparada com a obra entre mãos [...] coisas insignificantes em comparação com o obter os serviços de um oficial que o mesmo Governo acreditava podia executar só, aquilo que de outra sorte importaria grandes dispêndios ao Estado (Cochrane, 2003, p. 47-48).

No dia 29 de março, D. Pedro I declarou o bloqueio³⁵¹ à cidade de Salvador. Um dia depois, no dia 30, Lorde Cochrane recebeu suas ordens, por meio de decisão³⁵² do Ministro da Marinha. As instruções eram mais amplas do que cumprir o decreto do Imperador. Determinavam que o Almirante suspendesse com a esquadra, levando os navios que desejasse, para que além do rigoroso bloqueio, destruísse ou tomasse todas as forças portuguesas que encontrasse, fazendo todos os danos possíveis aos inimigos do Império (Franchini Neto, 2019).

A ordem continua da seguinte maneira, “[...] ficando finalmente à disposição do mesmo Primeiro Almirante **obrar como for conveniente** contra as forças inimigas [...]” (Brasil, 1887k, p. 34, grifo nosso). Portanto, ficou a decisão de como executar este bloqueio a cargo de Lorde Cochrane, até mesmo porque os portugueses possuíam na Bahia “[...] uma força naval e militar combinada superior à do Brasil, e em circunstâncias ordinárias, plenamente capazes de se manter; assim como de

préstimo de um oficial tão benemérito: Hei por bem conferir-lhe a patente de Primeiro Almirante da Armada Nacional e Imperial [...]” (Brasil, 1887h, p. 54).

³⁵¹ Decreto de 29 de março de 1823. “[...] para afiançar a tranquilidade do Estado, e repelir a força com a força [...] Hei por bem declarar [...] 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 [...]” (Brasil, 1887j, p. 54).

³⁵² Decisão nº 46 – Marinha – Em 30 de março de 1823. “Manda pôr em rigoroso bloqueio o porto da Bahia e destruir as forças portuguesas [...]” (Brasil, 1887k, p. 34).

comprimir, ou pelo menos de paralisar, qualquer movimento a favor da independência” (Cochrane, 2003, p. 50).

Apesar do Ministro da Marinha expedir suas decisões em nome do Imperador, a diferença é significativa e pode ser reforçada pela citação de Antônio de Menezes Vasconcelos de Drummond (1794-1865), amigo particular de José Bonifácio:

Já em fins de março ou 1º de abril de 1823 se queixava José Bonifácio da tibieza do Imperador a respeito dos negócios da Bahia, pondo obstáculos à amplitude das instruções que José Bonifácio dava a Lorde Cochrane para fazer a guerra a Portugal. O Imperador queria expulsar os soldados portugueses da Bahia e de todo o Brasil, mais não queria mais do que isto, enquanto que José Bonifácio estendia as suas vistas a tirar a Portugal de poder este hostilizar o Brasil. Neste ponto a discussão entre o Imperador e José Bonifácio foi violenta e acabou por o Imperador ceder à vontade do ministro (Drummond, 2012, p. 128 *apud* Ermakoff, 2021, p. 365).

As ordens do Ministro da Marinha para Lorde Cochrane já não comportavam

[...] a ambiguidade daquelas recebidas por Delamare. São, ao contrário, enxutas e incisivas [...] A diluição das incertezas políticas se reflete na campanha militar. Cochrane pode levar os navios que desejar e agir do modo que julgar ser o mais conveniente. O Primeiro Almirante desfrutará de toda a liberdade de ação, tomando as decisões que considere serem as mais apropriadas ao sucesso da expedição (Diégues, 2013, p. 31-32).

No dia 1º de abril, 19 dias após sua chegada ao Brasil, 11 dias após ter sua nomeação confirmada, Lorde Cochrane suspendia, do Rio de Janeiro, com a primeira esquadra brasileira³⁵³. O Almirante teve, portanto, muito pouco tempo para ordenar os adestramentos necessários para transformar suas tripulações multinacionais e seus navios de diversos tipos em uma esquadra de combate.

A situação era muito semelhante à que encontrou no Chile, uma esquadra pequena e até certo ponto improvisada em termos de meios. Com relação às tripulações, a diferença estava no fato da presença de uma maioria de marinheiros portugueses, quando no Chile eram formadas, majoritariamente, por estrangeiros contratados. Inicialmente, Lorde Cochrane tinha ficado satisfeito com a prontificação dos navios, mas a constituição das tripulações impactou-o negativamente.

³⁵³ “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 detrás de uma nuvem e um jorro de luz amarela e brilhante desceu sobre o mar por trás dos navios. Parecia então que eles flutuavam na glória [...]” (Graham, 1990, p. 267).

No diário do CT William Jackson, Secretário de Lorde Cochrane, este foi o lançamento do dia 3 de abril: “O esquadrão brasileiro navegou do Rio de Janeiro sob o comando de Lorde Cochrane, a bordo da *Pedro Primeiro*, de 74 canhões. Crosbie, o Capitão, Shepherd, Grenfell e Clewey, os tenentes, eu como secretário” (Jackson, 1823?). Este diário infelizmente não analisa as ações tomadas, ele apenas se limita a lançar a cinematografia das ações.

A explicação para a diferença entre as datas do suspender da esquadra do Rio de Janeiro pode ser encontrada no “Diário da Armada da Independência” (1972), do Frei Manoel Moreira da Paixão e Dores, Capelão da Esquadra Imperial, embarcado na Nau *Pedro Primeiro*. A esquadra suspendeu do porto do Rio de Janeiro no dia 1º, porém ficou nas proximidades da barra da Baía da Guanabara aguardando o Brigue *Guarani*, que por sua vez aguardava dois oficiais ingleses³⁵⁴ que vieram com Cochrane do Chile e aguardavam a definição de suas patentes, “[...] para poderem justificar por elas que tinham sido chamados para o serviço do Império do Brasil, e não fossem tidos por forasteiros, ou por piratas em qualquer parte em que se achassem para o futuro” (Dores, 1972, p. 58).

A esquadra era constituída pela Nau *Pedro Primeiro*, capitânia do Almirante Cochrane; Fragata *Piranga*; Corvetas *Maria da Glória* e *Liberal*; e os Brigues *Guarani* e *Real Pedro* (Maia, 1965).

Como não poderia deixar de ser, logo surgiram os primeiros problemas, pois as Fragatas *Real Carolina* e a *Niterói* não conseguiram suspender, por estarem incompletas nos seus equipamentos, permanecendo no Arsenal para prontificação (Cochrane, 2003).

Raul Tavares (1923b) foi um dos poucos cronistas a afirmar que a “[...] premência do tempo, que exigia uma ação enérgica e imediata na Bahia [...] não permitiu que Lorde Cochrane pudesse organizar com mais eficiência as forças navais brasileiras [...]” (p. 825).

Em seguida será apresentado um resumo dos lançamentos de Frei Paixão e Dores em seu Diário da Armada para o mês de abril (Quadro 11).

³⁵⁴ De acordo com o historiador Rodolfo Gracia (1972), autor da apresentação e das notas explicativas da edição de 1972 do “Diário da Independência”, os oficiais eram John Pascoe Grenfell e Jaime Shepperd.

Quadro 11 – Diário da Armada da Independência em abril 1823

ABRIL	LANÇAMENTOS
3	“[...] continuamos a nossa navegação para Leste, por não termos vento que nos desse rumo para o nosso destino da Bahia” (p. 58).
4	“Continuamos no mesmo rumo de Leste, com calma e com todos os Navios da Esquadra à vista [...]” (p. 59).
5	“[...] termos observado a bondade da Nau, pelo andar sempre avante dos mais Navios. Todos a tem acompanhado, em mais ou menos distância, nas suas águas, a exceção da <i>Liberal</i> e o Brigue <i>Guarani</i> [...]” (p. 60)
12	“Veio neste dia o Comandante da <i>Maria da Glória</i> a bordo da Nau, onde jantou com o Lorde, a cujo jantar assisti [...] até alta noite teve o referido Comandante grande conferência com o Lorde. Neste mesmo dia, depois do exercício de artilharia, se fizeram vários preparativos para evitar alguns perigos no tempo do combate [...]” (p. 62).
16	“Fizeram-se alguns sinais para se reunirem os Navios costumados a navegar mui distantes da Nau [...] tendo até aqui perdido muita viagem por não poder, à sua espera, largar suficiente pano para seu andamento, que, com efeito, é maior do que tenho visto, e que os mesmos Oficiais confessaram ser raro em Navio de tão grande pé; pois não sendo o vento muito forte só com gáveas e papafigos vai deitando 9 a 13 milhas [...]” (p. 63).
18	“Desde o dia 8 da nossa saída até o presente tem continuado o costumado exercício de artilharia [...] como quem se prepara para ataques de uma peleja que brevemente deverá ter o seu princípio, não obstante a isso nem as máximas nem as vantajosas forças do inimigo, uma vez que não sejam atendidas as ordens e proposições do Almirante, que com toda a seriedade e avidéz pretende decidir pela brandura e convenções ou finalmente pela força, uma guerra na Bahia [...] Eis aqui o verdadeiro caráter de um homem de bem, e de um bem experimentado cabo de guerra. Estes nobres sentimentos de alma, que o Lorde me faz a honra de comunicar, no momento em que acabava de me convidar para o jantar [...]” (p. 63-64).
22	“O Almirante já não quer mais esperar, e só cuida em dar pano à Nau, aproveitando todo o vento para brevemente cruzar a barra da Bahia, e ali esperar pela reunião de todos os navios, para distribuir por eles as suas ordens [...]” (p. 65)
24	“Fizeram-se alguns preparativos necessários para o combate, como foi segurarem-se melhor as vergas com novas correntes, carregar-se a artilharia, e distribuírem-se finalmente por toda a Oficialidade espadas, pistolas e cartuchos [...]” (p. 66).
25	“[...] Não tardou muito que não conhecêssemos ser a Fragata <i>Niterói</i> , que havia ficado no Rio de Janeiro e o Brigue <i>Guarani</i> que se tinha separado da Esquadra [...] Pelo Comandante da <i>Niterói</i> soubemos que ela vem muito sobrecarregada, com perto de trezentas bombas, alguns morteiros e muitos foguetes [...]” (p. 67-68).
28	“Tem continuado os exercícios [...] tem-se feito de fogo, por ordem do Lorde, trabalhando toda a Esquadra por sinais, e que vimos mui destramente executar, por se acharem todos os navios reunidos [...]” (p. 69).
29	“Estando a Nau à capa e deitando seus maiores escaleres ao mar, fez transportar da <i>Niterói</i> todos os petrechos de guerra destinados a Nau [...]” (p. 69)

Fonte: Dores (1972).

Dos lançamentos de abril de 1823 sobre a esquadra brasileira podem-se destacar alguns pontos. Inicialmente, confirma-se a necessidade de se afastar para Leste para conseguir os ventos necessários para seguir para o Norte, como apresentado no item 2.4 Contextualização Espacial. Franchini Neto (2019), também destacou o relato do Capelão de um trajeto calmo, mas com dificuldades de vento.

Em seguida, o Frei Paixão e Dores (1972) destacou as qualidades marinheiras da Nau *Pedro Primeiro* e as dificuldades de alguns navios em seguirem o seu ritmo.

Começaram, então, os problemas devido à diversidade dos meios que compunham a esquadra: “A *Pedro I* e a *Maria da Glória* provaram ser barcos velozes [...] mas a *Piranga* e a *Liberal* eram lentas e pesadas, ao passo que a robusta construção do *Guarani* [...] igualmente o fazia tardo e lento” (Vale, 2002a, p. 93).

Esta avaliação da capacidade marinheira dos navios da Esquadra foi confirmada pelas próprias palavras de Lorde Cochrane, em 5 de maio de 1823, após o combate do dia 4, em carta enviada a José Bonifácio, onde ele acrescentou os seguintes comentários:

[...] não foram só os ventos desfavoráveis que retardaram nosso progresso para a Bahia; mas que o serem tão extremamente más veleiras a Fragata *Piranga* e a Corveta *Liberal* nos retardou mais do que os ventos; e é minha opinião, que nenhum destes dois navios nem a *Niterói* que é quase igualmente ronqueira, são neste momento adaptados para os objetos que a Esquadra deve efetuar [...] (Cochrane, 5 maio 1823).

Lorde Cochrane aproveitou então a travessia para realizar diversos exercícios, visando adestrar o pessoal, pois: “[...] as tripulações da maioria dos navios eram formadas de ingleses que não falavam uma palavra de português; de brasileiros que se mostravam inteiramente ignorantes das coisas do mar; e de taciturnos e ressentidos portugueses” (Vale, 2002a, p. 93). Se destacaram no diário de Frei Dores os exercícios de artilharia durante o trânsito e o de manobra da esquadra, com sinais, nas proximidades da Bahia.

Os lançamentos dos dias 12 e 22 de abril de 1823 apresentam um aspecto interessante para esta dissertação. Primeiramente, no dia 12, o capelão relatou ter vindo a bordo da Nau *Pedro Primeiro*, o comandante da Corveta *Maria da Glória*, Theodoro de Beaurepaire, para jantar e conferenciar com Lorde Cochrane³⁵⁵. Era comum, naquela época, que nessas oportunidades o Comandante em Chefe expusesse suas ideias de manobra aos seus comandantes subordinados.

Já no dia 22 de abril, Frei Dores (1972) informou que Cochrane não esperou mais seus navios mais lentos e rumou para a Bahia, onde esperaria a chegada dos mesmos “[...] para distribuir as suas ordens” (p. 65). Não foram encontradas, nem nos livros e nem no Arquivo Cochrane tais ordens. Se as mesmas existiram estão

³⁵⁵ Para o Almirante Bittencourt (2018), Lorde Cochrane “procurou também conhecer melhor a oficialidade e comandantes de outros navios, convidando-os [...] para jantar na *Pedro Primeiro*. O exemplo de Nelson [...] deve ter lhe ensinado que era importante criar em seus oficiais um sentimento de irmandade, transformando-os em um *band of brothers*” (p. 48).

perdidas, se ele usou do mesmo método do jantar com o comandante da *Maria da Glória*, também não ficou registrado³⁵⁶.

No dia 18 de abril, em conversa com o Primeiro Almirante, este lhe comunica que pretende resolver a questão utilizando-se da força como último recurso, fazendo com que o capelão elogia-se a humanidade do chefe: “Eis aqui o verdadeiro caráter de um homem de bem, e de um bem experimentado cabo de guerra [...]” (Dores, 1972, p. 64).

Finalmente, segundo o Diário da Esquadra, a Fragata *Niterói* se incorporou no dia 25 e transferiu seu carregamento de munições e armamentos no dia 29 de abril. Já para Maia (1965), foi somente no dia 29 que a Fragata *Niterói* conseguiu se incorporar à esquadra. Neste mesmo dia, a esquadra portuguesa, tinha suspenso de Salvador, confiando em sua superioridade, para patrulhar as águas próximas à cidade.

4.2.1 O Combate de 4 de maio de 1823

Chefiava a esquadra portuguesa na Bahia o Chefe-de-Divisão João Félix Pereira de Campos, do qual dispõem-se de pouquíssimas informações. Lucas Boiteux (1924), inicialmente, informa que “[...]entre seus pares, não podemos dizer que o Almirante luso fosse dos menos aptos; e isso explicava sua escolha para a missão difícil que desempenhava” (p. 930).

Vinte e um anos depois, Lucas Boiteux (1945), fez a seguinte avaliação dos comandantes das esquadras brasileira e portuguesa:

Cochrane [...] era um chefe inteligente, valoroso, intrépido, forjado e temperado na crespia escola inglesa, dos Nelson e dos Collingwood, ao rechinar de sanhudas pelejas e de sangrentas abordagens. Félix de Campos, ao invés, reflexo amortecido da escola passiva, inerte da Marinha do seu país, era o homem da defensiva [...] (p. 38)

O Almirante Pereira de Campos descreveu, da seguinte maneira, sua intenção de manobra:

A nossa esquadra estando formada em duas colunas [...] mandei [...] encurtar as distâncias, e a coluna de sotavento para seguir para vante cingindo o vento

³⁵⁶ Lucas Boiteux (1924) confirma que não se tem notícia, “[...] infelizmente, das instruções para o combate, transmitidas por ambos os chefes aos seus comandados” (p. 930).

para depois virando no outro bordo (quando para isso se lhe fizesse sinal) ganhar barlavento do inimigo metendo-o entre dois fogos [...] (Campos *apud* Franchini Neto, 2019, p. 385-386).

Percebe-se que o Almirante Pereira de Campos, inicialmente, pretendia executar uma manobra da Escola Meleísta, conhecida como envolvimento (ver Figura 21 do Anexo A), portanto ele não estava colocando-se na defensiva, nem tão pouco pode-se enquadrá-lo na Escola Formalista³⁵⁷ (ver Figura 20 do Anexo A), pois não formou uma linha de batalha única.

De acordo com Pereira (2009), as duas colunas da esquadra portuguesa estavam navegando para o Norte e estavam constituídas da seguinte maneira:

- Coluna de barlavento: Nau *D. João VI*, Fragata *Constituição*, Escuna *Príncipe Real*, Charrua *Princesa Real* e as Corvetas *Calipso* e *Dez de Fevereiro*; e
- Coluna de sotavento: Fragata *Pérola*, Corvetas *São Gualter*, *Regeneração* e *Princesa Real*, Brigue *Audaz* e Sumaca *Conceição*.

No todo, os navios portugueses dispunham de 366 peças (Pereira, 2009).

No dia 3 de maio, ao anoitecer, Cochrane manobrou seus navios para se afastar da costa, mais tarde guinou para Oeste em formação de combate, em linha de fila ou linha de batalha. Este rumo faria com que a linha de batalha estivesse próxima de terra ao amanhecer (Vale, 2002a).

A esquadra brasileira navegava em coluna única, na seguinte sequência: Nau *Pedro I*, Fragatas *Piranga* e *Niterói*, Corvetas *Maria da Glória* e *Liberal*, Brigue *Real Pedro*. O Brigue *Guarani* seguia na alheta de boreste do capitânia, com a tarefa de repetir para a esquadra os sinais de Cochrane. Dispunha de um total de 242 peças (Pereira, 2009).

Tabela 5 – Comparação dos Poderes Combatentes em 4 de maio de 1823

NAVIOS	BRASIL	PORTUGAL
Nau	1	1
Fragata	2	2
Corveta	2	5
Charrua	0	1
TOTAL	5	9

Fonte: Pereira (2009).

³⁵⁷ Escola Formalista: “[...] posicionar a coluna atacante paralela à coluna inimiga [...] mais conservadora e cautelosa [...]”; e Escola Meleísta: “[...] não tão presa a essa rigidez da manutenção da linha [...] era possível [...] romper a formatura inimiga em um ponto, envolvendo e emassando parte da força quando oportuno [...] mais ofensiva e agressiva [...]” (Cesar, 2013, p. 101-105).

Quadro 12 – Forças em Oposição: Poder Combatente em 4 de maio de 1823

BRASIL		PORTUGAL	
Navios	Canhões	Navios	Canhões
Nau			
<i>Pedro Primeiro</i>	74	<i>D. João VI</i>	88
Fragatas			
<i>Piranga</i>	52	<i>Constituição</i>	56
<i>Niterói</i>	38	<i>Pérola</i>	44
Corvetas			
<i>Maria da Glória</i>	30	<i>Dez de Fevereiro</i>	26
<i>Liberal</i>	22	<i>São Gualter</i>	26
		<i>Calipso</i>	22
		<i>Princesa Real</i>	22
		<i>Regeneração</i>	22
Charruas			
		<i>Princesa Real</i>	28
TOTAL	216	TOTAL	334

Fonte: Pereira (2009); Silva, J. (2009); Vale (2002b).

Da Tabela 5 e do Quadro 12, que compara os poderes combatentes ao largo de Salvador, verifica-se que a esquadra portuguesa tinha quase o dobro de navios que a esquadra brasileira. Pode-se constatar uma vantagem significativa dos portugueses no número de corvetas, mais três, e no de charruas, mais uma, contando com uma vantagem de 118 canhões a mais.

Portanto, a esquadra portuguesa era a mais numerosa e mais forte do que a brasileira e sua manobra inicial estaria coerente com a sua força.

Na alvorada do dia 4 de maio de 1823, as duas esquadras se avistaram, “[...] com os brasileiros a cerca de 25 milhas a sudeste da ponta de Santo Antônio. Pelas 10 horas, Pereira Campos mandou formar uma única coluna [...]” (Pereira, 2009, p. 265).

Com esta manobra, ele abandonava a ideia do envolvimento e adotava uma postura formalista e defensiva, pois permaneceu a sotavento da força inimiga. Agora sim sua postura era defensiva (ver Anexo A).

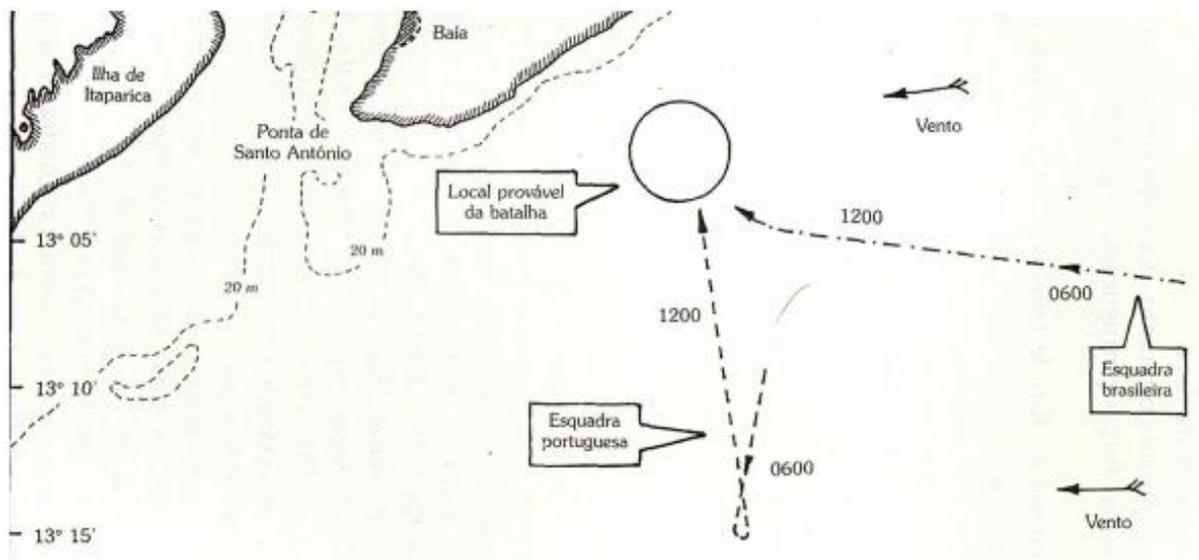
Para o Comandante José Augusto Abreu de Moura (2006), a

[...] presença de Cochrane e de marinheiros ingleses na esquadra brasileira fez com que as preocupações defensivas do almirante português, que já eram grandes, dominassem todos os esforços de planejamento, apesar de se saber que os navios brasileiros eram menos numerosos e inferiores aos seus (p. 179).

Cochrane, mesmo inferiorizado em número de unidades e de canhões, continuou manobrando para fechar distância sobre a linha de batalha da esquadra

portuguesa. Por volta do meio-dia, o vento tornou-se cada vez mais fraco, provocando uma aproximação vagarosa (Figura 16) (Pereira, 2009; Maia, 1965).

Figura 16 – Provável Área do Combate



Fonte: Pereira (2009).

A aproximação de Lorde Cochrane, com uma força inferior, formada em linha de batalha, por barlavento, é que era ousada e não coerente com a sua força.

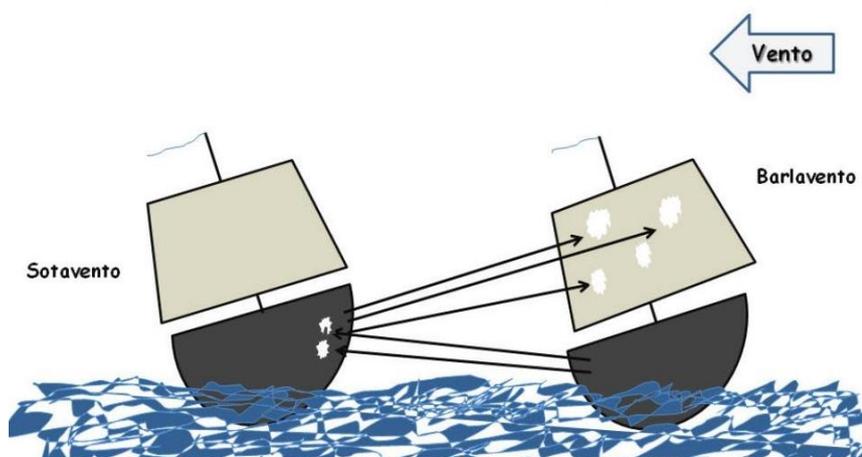
A esquadra brasileira se posicionou a leste e a barlavento da portuguesa, tendo “[...] alcançado taticamente posição dominante” (Boiteux, 1945, p. 38), pois obteve, assim, “[...] várias vantagens a seu favor: vento, mar, sol, posição, mobilidade e formatura”³⁵⁸ (Boiteux, 1924, p. 931).

Os portugueses ao formarem a linha de batalha e se deixarem permanecer a sotavento, estavam adotando a posição preferida dos franceses³⁵⁹, nas guerras da Revolução e do Império Napoleônico, onde sua artilharia atingiria os mastros dos navios brasileiros (figura 17) e ficando em condições de se retirarem da batalha (Boiteux, 1924).

³⁵⁸ Lucas Boiteux (1924), baseando-se em Baudry, afirma que a “[...] barlavento, só a barlavento, é permitido atacar, aproximar-se, tornar a linha ofensiva, impor a ação decisiva” (p. 931).

³⁵⁹ No período da Marinha à vela “os franceses atiravam para desmastrear e em seguida para o costado [...] enquanto os ingleses atiravam em pleno costado contra as baterias e sobre a massa humana [...]” (Sarrat, 1919, p. 192).

Figura 17 – Efeito do Vento sobre o Tiro de Bordada



Fonte: Cesar (2013).

Ao contrário do que se esperava, por parte dos portugueses, Cochrane não formou a linha de batalha em paralelo à linha portuguesa³⁶⁰ (Pereira, 2009).

Às 12 horas e 30 minutos Cochrane mandou içar o sinal de atacar o centro e a retaguarda da linha inimiga. De acordo com o Almirante Caminha (1978), o plano de Lorde Cochrane era audacioso, mas provavelmente era o melhor para as circunstâncias.

Se a aproximação já era audaciosa, a ordem de atacar uma esquadra mais forte o era mais ainda. O normal seria ele se afastar da força adversária, procurando uma melhor oportunidade para engajar parte dela em separado, ou seja, executar a concepção estratégica do desgaste, operações de disputa do controle do mar de Corbett.

Ao aceitar o desafio da batalha, ele estava realizando uma operação naval típica de Corbett de conquista do controle do mar, normalmente executada pelo mais forte. Como sua força era numericamente menor, ele tinha duas opções. A primeira era estender³⁶¹ a sua força em paralelo à linha adversária, de acordo com a Escola

³⁶⁰ “Repetindo a ousada tática de Nelson em Trafalgar, sinalizou ‘atacar o centro e a retaguarda’, intentando cortar a linha portuguesa na altura do oitavo navio e isolar e destruir os últimos quatro da retaguarda [...]” (Silva, 2018, p. 95).

³⁶¹ O navio líder deve engajar o navio líder do inimigo, o último navio da linha deve engajar o último navio da linha inimiga “[...] e os outros navios devem, na medida em que sua situação permitir, engajar os navios de maior força, deixando os navios mais fracos sem ataque até que os mais fortes tenham sido desativados” (Howe, 1799 *apud* Corbett, 1905, p. 276. No original: “[...] and the other ships are, as far as their situation will admit, to engage the ships of greatest force, leaving the weaker ships unattacked till the stronger shall have been disabled”).

Formalista, ou executar a manobra indicada, de acordo com Nelson e a Escola Meleísta (ver Anexo A).

Neste caso, como as forças brasileiras tinham pouquíssimo tempo de adestramento, a manobra de estender seria muito difícil de executar, além do fato do navio líder inimigo estar localizado no meio da formatura portuguesa, portanto, concordamos com a análise do Almirante Caminha, de que, nesta situação, uma vez decidido pelo ataque, a manobra de cortar a linha inimiga e concentrar-se sobre a retaguarda foi a melhor para as circunstâncias³⁶².

A execução da mesma deu-se da seguinte forma. O Primeiro Almirante percebeu uma abertura, um ponto fraco, na linha contrária. Aproximou-se audaciosamente e cortou a linha inimiga, neste ponto (Boiteux, 1924).

Cochrane passou entre a Escuna *Príncipe Real* e a Charrua *Princesa Real*, disparando para ambos os bordos; a charrua arribou³⁶³ ligeiramente e disparou também, mas viu colocar-se na sua alheta a *Piranga*, em posição de tiro. O navio português muito maltratado e com algumas baixas, recusou a intimação de se render, continuando a fazer fogo (Pereira, 2009, p. 265).

Agora a sotavento da coluna portuguesa, a *Pedro Primeiro* “[...] virou em roda navegando ao longo da coluna portuguesa na direção dos navios mais a ré [...] havia cumprido a sua parte no que dizia respeito à manobra concebida [...]” (Caminha, 1978, p. 41).

As corvetas portuguesas *Calipso* e *Dez de Fevereiro*, ameaçadas pela Fragata *Niterói* e a Corveta *Maria da Glória*, arribaram e afastaram-se para sotavento (Pereira, 2009).

Para o Almirante Caminha (1978), apenas as fragatas *Piranga* e *Niterói*, deram uma bordada contra as corvetas portuguesas citadas acima.

De acordo com Lucas Boiteux (1924), o bravo e competente Lorde Cochrane resolveu com maestria e proficiência a maioria das preocupações táticas, das batalhas da época das velas, como:

[...] atingir a posição de barlavento como condição propícia à manobra em combate; alcançar a situação central, mantendo assim a dúvida, a incerteza do inimigo sobre a nossa decisão; ter a seu favor o sol e o mar; entrar em

³⁶² Para Brian Vale (2002a) a “[...] tática de Cochrane era clássica, tratando-se de uma Esquadra numericamente inferior como a sua, determinada a forçar o resultado da luta, e confiante na vitória” (p. 94). A classificação de clássica talvez faça referência a manobra de Nelson, em Trafalgar.

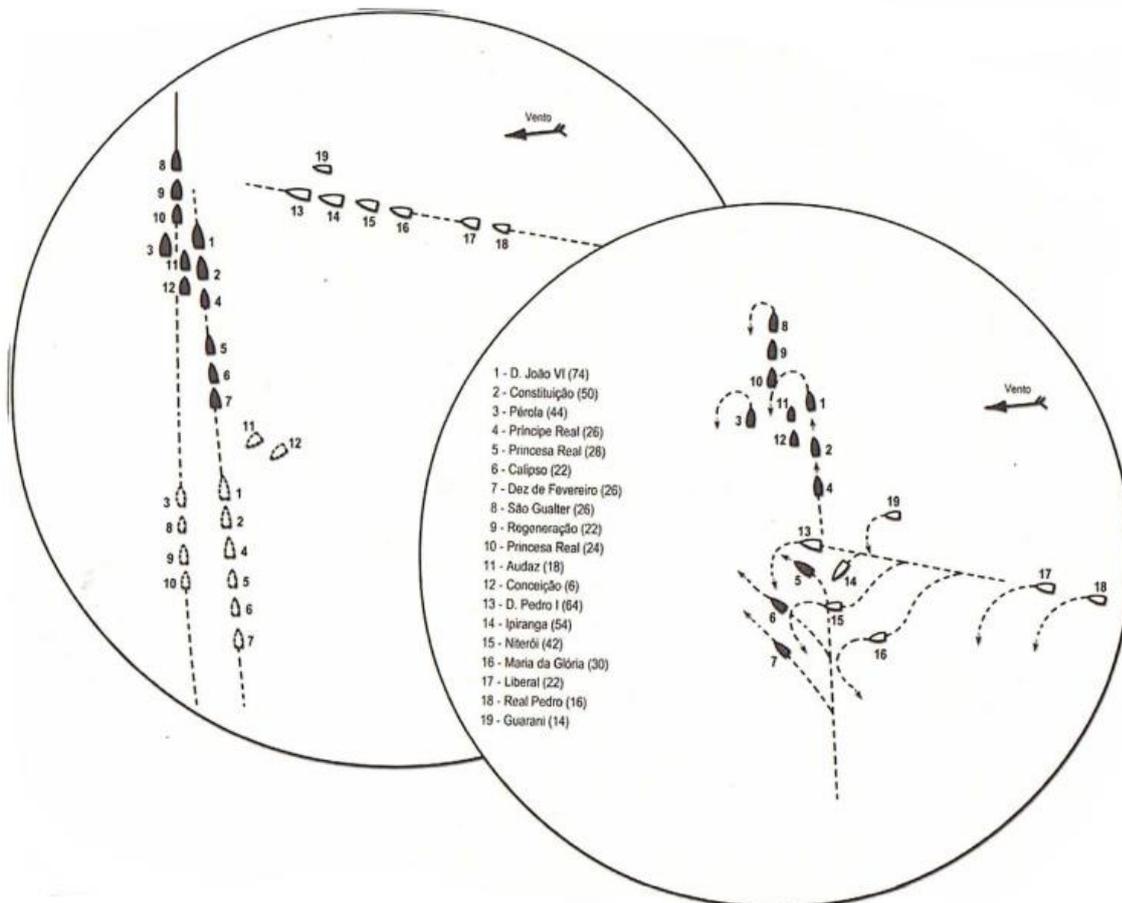
³⁶³ “Arribar. Manobrar o navio de forma a afastar a proa da linha do vento [...]” (Pereira, 2009, p. 374).

fogo na mesma formatura de navegação, evitando manobras multiplicadas, confusas e penosas; limitar o número de sinais; atacar o ponto d'antemão escolhido, centro ou retaguarda, com a maior rapidez e impetuosidade; travar a ação corpo a corpo, à queima-roupa, a fim de constringer o adversário a bater-se; desarticular, cortar a formatura para envolver um dos flancos do antagonista; facilitar e permitir a liberdade de ação aos seus comandantes, etc. (p. 936).

Apesar de ser força mais fraca, ele cumpriu os requisitos da força atacante, posicionando corretamente a sua força, sem muitos sinais, sem alterar a formatura, com simplicidade de manobra e tomando a iniciativa do combate, bem de acordo com o seu perfil, com ousadia e coragem. Sua formatura de aproximação foi a sua formatura de combate.

À vanguarda da formatura portuguesa só restou manobrar para ir em socorro dos navios da retaguarda, mas, no mar, esta manobra não pode ser executada rapidamente, visto ser dependente do vento para sua execução e para a perseguição da esquadra inimiga. Neste momento da batalha, a vantagem, portanto, estava com a esquadra brasileira. A Figura 18 apresenta a cinemática do combate até aqui.

Figura 18 – Cinemática do Combate Naval da Bahia



Fonte: Pereira (2009).

Entretanto, mais uma vez, a marujada portuguesa se amotinou, agora, na *Guarani, Liberal e Real Pedro* (Maia, 1965). Na Nau *Pedro Primeiro* três marinheiros portugueses, o fiel de artilharia, o escoteiro e um cabo, amotinaram-se, fechando o paiol de pólvora (Pereira, 2009).

Como somente a *Niterói, a Piranga e a Maria da Glória* continuavam a combater, Cochrane deu então a ordem de retirada. O anoitecer e um temporal separaram as forças oponentes. Os portugueses retornaram para Salvador e a esquadra brasileira seguiu para o fundeadouro do Morro de São Paulo, ao Sul, onde Cochrane estabeleceu sua base de operações (Maia, 1965; Vale, 2002a).

De acordo com o Almirante Caminha (1978), os navios de ambos os lados ficaram espalhados por um tempo, tentando os Almirantes coloca-los novamente em um dispositivo que permitisse

[...] o reinício do combate o que não foi fácil dada à heterogeneidade das unidades presentes. Por mais 3h 30m as duas forças permaneceram próximas, mas fora do alcance de fogo, deslocando-se na direção geral de nordeste. Às 4 h da tarde, Cochrane alterou o rumo de seus navios para o Sul e em breve a Esquadra Portuguesa foi perdida de vista, pois ela não acompanhou o movimento da força brasileira [...] (p. 41-42).

Para Lucas Boiteux (1924), não foram apenas alguns marinheiros amotinados ou pouco dispostos a lutar que foram os responsáveis pelo resultado da batalha. A manobra de Cochrane era arrojada e “[...] requeria, para seu completo êxito, grande perícia na manobra, guarnições lépidas e treinadas, material eficiente, artilheiros consumados e, acima de tudo, comandantes destemidos e endoutrinados” (Boiteux, 1924, p. 933).

Infelizmente, Lorde Cochrane não possuía nenhum dos requisitos acima. O “[...] intrépido Almirante não podia contar com um complexo eficiente, digno do seu arrojo e sua capacidade [...]” (Boiteux, 1924, p. 933).

Este primeiro choque já demonstrou também um embate entre escolas táticas da era da vela, Formalista e Meleísta (Anexo A), de diferentes manobras: as ações coordenadas por Cochrane surpreenderam a linha portuguesa.

Está é uma das cinemáticas da batalha, entretanto existem algumas versões diferentes. Segundo a narrativa de Cochrane (2003) a descoberta da esquadra portuguesa no dia 4 de maio se dá como se ela tivesse acabado de suspender de

Salvador, “[...] saindo do porto com vistas de prevenir ou de levantar o bloqueio” (p. 54).

Em seguida ele, pela distância e devido à dificuldade de esclarecimento, considerou a força portuguesa mais forte do que era, “[...] o almirante português formou uma linha de batalha para nos receber [...] numa nau de linha, cinco fragatas, cinco corvetas, um brigue, e uma escuna” (Cochrane, 2003, p. 54).

O próprio Cochrane, posteriormente, reconheceu que ele não pretendia atacar esta força superior: “O atacar em regra uma esquadra mais numerosa e mais bem exercitada com a nossa pequena força, tripulada por equipagens indisciplinadas – como se tinha verificado na viagem – desafetas, era coisa em que não se podia pensar” (Cochrane, 2003, p. 54).

Entretanto, ele observou uma abertura na linha inimiga³⁶⁴ e não perdeu a oportunidade de atacá-la: “[...] não obstante, observando uma brecha na linha do inimigo, que nos habilitaria a cortar dela as quatro embarcações mais a ré, fiz sinais nessa conformidade, e com a capitânia só dei o exemplo prático de romper a linha, fazendo-lhe fogo as fragatas ao passarmos” (Cochrane, 2003, p. 54).

Portanto sua ousadia teria sido decorrente de uma oportunidade observada durante as ações e não um ato impensado. Relembrando que sua “Narrativa de Serviços no Libertar-se o Brasil da Dominação Portuguesa” foi escrito 36 anos após estes acontecimentos.

De acordo com o Primeiro Almirante, os navios de vante da linha de batalha portuguesa manobraram para acudir os quatro navios que foram cortados e ele teve que se posicionar para evitar que isso acontecesse, na esperança que os demais navios brasileiros seguissem seus movimentos e atacassem os navios cortados.

Se o resto da esquadra brasileira houvesse acudido obedecendo os sinais, os navios cortados da linha houveram podido ser tomados ou desmantelados [...] Com pasmo, vi que se não atendeu aos sinais, e – por motivos que logo se dirão – não se fizeram esforços por secundar as minhas operações (Cochrane, 2003, p. 54).

Os motivos a que Cochrane se referiu foram os motins dos marinheiros portugueses, portanto, o problema da lealdade desses marinheiros se mostrou

³⁶⁴ Para Henrique Boiteux (1906a), a *Pedro Primeiro* ficou um tempo sob o fogo das corvetas portuguesas *Calypso* e *Dez de Fevereiro*, que só deixaram de engajar com a nossa nau capitânia quando a *Piranga* e a *Niterói* abriram fogo nas mesmas, ocasionando sua diminuição de marcha, o que permitiu a *Pedro Primeiro* cortar a linha inimiga.

novamente presente, em um momento crítico, que poderia ter posto a perder todo o trabalho executado. Durante a batalha, após o motim, os navios ficaram em uma situação de inferioridade muito grande. Era vital, portanto, pôr fim a esta situação.

Na carta de 5 de maio a José Bonifácio, o Primeiro Almirante foi categórico em afirmar que

[...] pelo defeituoso navegar e tripulação da Esquadra, que a *Pedro Primeiro* (minha nau capitânia) é a única embarcação que pode atacar um inimigo ou operar em presença de uma força superior, sem risco de comprometer os interesses do Império, ou o caráter do oficial comandante; e mesmo este navio – em comum com o resto está, a vários respeitos, tão mal equipado que se torna muito menos efetivo do que noutro caso seria (Cochrane, 5 maio 1823).

Lorde Cochrane alertou que sua carta não era para o público em geral, mas para o conhecimento do governo. Ele listou os problemas materiais do navio, como, cartuchos incapazes, as peças não tinham fechos, as velas estavam podres, o reparo do morteiro despedaçou-se no primeiro disparo, a pólvora era de má qualidade etc. Com relação ao pessoal, emitiu sua sentença: “A dizer a V.Exa., a verdade, parece-me ser preciso que metade da Esquadra se empregue em vigiar a outra metade; e seguramente é isto um estado de coisas a que se devia pôr termo sem demora” (Cochrane, 5 maio 1823).

Era evidente a preocupação de Cochrane com a sua imagem. Após escrever não ignorar as dificuldades que o novo governo enfrentava e se dizer pronto para fazer tudo ao seu alcance, ele solicita: “O que tenho a pedir a V. Exa. é que me faça a justiça de ver, que a posição em que me acho constituído tem alguma analogia com a sua própria, e que, se não posso desempenhar tudo o que se deseja, é por causas que não está no meu poder remediar [...]” (Cochrane, 5 maio 1823).

A descrição do combate de 4 de maio de 1823 do Capelão da Esquadra, Frei Dores (1972) também apresentou algumas diferenças com relação à cinemática citada anteriormente. Inicialmente ele afirma que a esquadra brasileira navegava na mesma direção da esquadra portuguesa,

[...] a barlavento, e a retaguarda do inimigo, para a qual a nau fez toda a força de vela com todos os navios da esquadra, aos quais pouco antes teria feito sinais de inteligência para se postarem em linha, fazerem os movimentos da Nau, e aproximarem-se dela o mais possível para em boa ordem estrarem em ação, logo que a Nau rompesse fogo (p. 70).

Descreve também o entusiasmo da tripulação “[...] por ver a heroicidade do Lorde se querer bater com as superiores forças inimigas [...]” (Dores, 1972, p. 70).

Lorde Cochrane a meia légua do inimigo virou-se para ele e afirmou: “– Sr. *Cura, metade de la Esquadra inimiga és nuestra, por que me voy cortar su linea*”³⁶⁵.

O corte da linha inimiga ocorreu as 11 horas da manhã pelo Capelão e ele colocou a Nau *Pedro Primeiro* no meio da formatura inimiga, “[...] a qual continha um brigue e cinco fragatas” (Dores, 1972, p. 71).

A descrição da parte final da batalha, realizada pelo Frei Paixão e Dores, não coincide com todas as outras descrições, nem com a de Cochrane. Aquela mais parece uma descrição que visava tornar um encontro indeciso em uma vitória:

[...] a Nau [...] virando sobre ela [...] fez força de vela, e se foi retirando com o resto das outras fragatas, procurando a Nau *D. João VI*, que com o resto das outras forças nos procuravam pela retaguarda, para nos meter em dois fogos; porém, como a *Niterói*, *Maria da Glória* e *Piranga* correram sobre a Nau inimiga, batendo ao mesmo tempo os mais navios a que podiam chegar, juntamente com a nossa Nau, que as foi ajudando, obrigando o inimigo a deixar sua empresa e a seguir caminho do porto [...] Corremos até às 4 horas da tarde sobre o inimigo, com pouco vento [...] o perdemos de vista; e então deixando a caça, navegamos à vista de terra para o Sul [...] (Dores, 1972, p. 72).

Ficaram feridos 14 marinheiros e a nau sofreu os seguintes estragos: “[...] os cabrestantes do gurupés, [...] alguns brandais nas enxárcias de proa e enxárcias grandes, quatro rombos no costado, e dois rombos que [...] passaram de bombordo a estibordo” (Dores, 1972, p. 72).

Com relação às baixas na batalha, somente em 1º de novembro de 1823, seis meses depois, o Comandante da *Pedro Primeiro*, Thomas Sackville Crosbie, assinou uma relação dos marinheiros feridos na *Pedro Primeiro*, no combate do dia 4 de maio de 1823, quatro marinheiros brasileiros³⁶⁶ e quatro estrangeiros³⁶⁷. Ele não falava em mortos e nem foi encontrada no Arquivo Cochrane uma relação de mortos nesse combate (Crosbie, 1 nov. 1823).

³⁶⁵ Nesta e em outras passagens onde o Capelão Paixão e Dores reproduz falas diretas do Primeiro Almirante, manteve-se a grafia original, pois ele misturava as línguas portuguesa, espanhola, francesa e inglesa, seguindo procedimento adotado pelos editores do Diário da Armada, em 1972.

³⁶⁶ Grumetes Antônio Francisco e José da Silva, gravemente feridos; e Soldados João Francisco de Barros e José Ribeiro, gravemente. Assinado: Primeiro Cirurgião Francisco de Paula dos Santos Gomes (Crosbie, 1 nov. 1823).

³⁶⁷ Joseph Johnstone, gravemente em ambos os braços; John Scunn, dito no ombro; Owen Mornie, dito nos braços e ombros; e Ulm (?) Bell, dito no ombro e testículos. Assinado: Surgeon Thomas Ross (Crosbie, 1 nov. 1823).

Por fim, no lançamento do dia 4 de maio, não fez referência aos motins nos outros navios e aos problemas com os artilheiros na nau capitânia. Somente dez dias depois, em 14 de maio, fez referência ao desembarque da tropa para os redutos do Morro de São Paulo, pois “[...] por sua bisonhice incapaz de entrar em ação [...] fazendo ir para bordo da Nau a melhor marinhagem da *Piranga* e *Niterói*, com os seus Comandantes e alguns Oficiais [...]” (Dores, 1972, p. 77).

No Diário de Jackson, o lançamento deste dia foi lacônico: “Ação com a esquadra portuguesa” (Jackson, 1823?).

Para o historiador naval português, Saturnino Monteiro, três aspectos podem ser realçados deste combate:

Em primeiro lugar, a audácia de Cochrane, que, apesar de dispor de uma esquadra mais fraca, não hesitou em atacar uma esquadra mais forte, e a habilidade tática com que o fez; em segundo lugar, a valorosa resistência oposta pela charrua *Princesa Real*, que fez gorar os planos inimigos; em terceiro lugar, o patriotismo dos marinheiros portugueses que guarneciam os navios brasileiros, que, apesar de terem optado por uma nova nacionalidade, não esqueceram a lealdade que deviam à sua antiga Pátria (*apud* Pereira, 2009, p. 267).

De acordo com o Almirante Caminha (1978), o combate de 4 de maio de 1823

[...] foi um canhoneio sem grandes avarias ou baixas para ambos os contentores. Materialmente os resultados foram nulos, mas moralmente a Esquadra Brasileira havia ganho ascendência sobre a portuguesa. Cochrane havia mostrado que não hesitaria em atacar um inimigo mais poderoso e isso pesaria nos futuros planos portugueses (p. 42).

Segundo o Comandante José Augusto, durante a Guerra da Independência do Brasil, o único episódio que poderia ter sido uma batalha decisiva no mar foi o combate de 4 de maio de 1823:

Uma vitória retumbante de Cochrane, com a destruição de um bom número de navios inimigos, teria talvez encurtado os dois meses que a queda da Bahia ainda demorou, talvez mesmo provocando uma rendição de alto valor político. Uma decisiva vitória dos portugueses poderia tê-los feito persistir nos preparativos de bloquear o Rio de Janeiro e trazer para Salvador os efetivos da Cisplatina complicando bastante a guerra dos brasileiros, na duração ou na constituição do país independente [...] (Moura, 2006, p. 177).

Entretanto, a postura estratégica defensiva adotada pela esquadra portuguesa, durante o combate de 4 de maio, impossibilitou os portugueses de conseguirem esta vitória e mesmo, após o combate, a superioridade de meios ainda permitiria a busca

de “[...] uma batalha decisiva. Um ataque ou o bloqueio à base de Cochrane no Morro de São Paulo [...] poderia ter sido realizado para forçar esse encontro e privaria os brasileiros daquela base, que era o fator determinante da eficácia do bloqueio empreendido pelos imperiais” (Moura, 2006, p. 177).

De acordo com Moura (2006), após o combate de 4 de maio “[...] a guerra passou a ser um exemplo dos princípios de Corbett, ou seja, procurou-se usar o mar para o propósito da guerra – os portugueses passaram a patrulhar a entrada da barra e os brasileiros passaram a exercer o bloqueio mais ao largo” (Moura, 2006, p. 178).

Portanto o resultado da batalha foi indeciso, nenhum navio foi destruído ou capturado e a situação político-estratégica não foi alterada. Mas Cochrane mostrou sua ousadia, coragem e habilidades marinheiras, marcas do seu perfil militar e marinheiro, contra uma força praticamente o dobro da sua.

Na Baía de Todos os Santos agora a preocupação era com a utilização de brulotes em um ataque surpresa, daquele que tinha a fama de ser um dos maiores especialistas vivos no emprego deste tipo de meio.

4.2.2 O Bloqueio da Bahia

Em Morro de São Paulo, Lorde Cochrane não ficou inativo, passando a reparar e reequipar os navios e a reorganizar as guarnições:

[...] a totalidade dos 180 oficiais e marujos britânicos embarcaram na *Pedro I*, e os marinheiros que não inspiravam confiança na Nau capitânia como na *Maria da Glória* foram substituídos por homens de outros navios; os canhões de 24 libras da *Piranga*, e as caronadas de 32 libras foram transportadas para a *Pedro I*, sendo trocadas pelos canhões de 18 libras do convés principal – exercício que exigiu a mudança de 200 toneladas de artilharia (Vale, 2002a, p. 98).

O Almirante Max Justo Guedes (1927-2011) também elogiou o posicionamento da esquadra na foz do rio Uma, no Morro de São Paulo, pois “[...] diz bem da capacidade de Cochrane, uma vez que do próprio fundeadouro poderia avistar, com bom tempo, a entrada da Baía de Todos os Santos [...] Além disto, a monção do sul [...] muito lhe facilitava rumar ao norte, em direção à barra [...]” (Dores, 1972, p. 73).

De acordo com o Diário de Jackson, a esquadra brasileira ficou ancorada no Morro de São Paulo entre 4 e 16 de maio, neste dia Cochrane: “Partiu, levando a bordo da *Pedro Primeiro*, os capitães, oficiais e marinheiros competentes das duas

fragatas *Piranga* e *Niterói*, deixando aquelas e outras embarcações a cargo do Capitão Pio³⁶⁸, e acompanhado apenas pela Corveta *Maria da Glória*” (Jackson, 1823?).

Cochrane deu início, então, ao bloqueio de Salvador, apenas com os seus dois navios mais confiáveis, a *Pedro Primeiro* e a *Maria da Glória*³⁶⁹,

[...] com tão bom resultado que todos os aprovisionamentos por mar foram impedidos, não obstante repetidas tentativas de introduzir de São Mateus navios com farinha de mandioca – uma dúzia dos quais caíram em nossas mãos, apesar de ser-nos tão superior o inimigo (Cochrane, 2003, p. 59).

Em carta particular ao Ministro da Marinha, Luís da Cunha Moreira, de 21 de maio, reproduzida na “Narrativa de Serviços”, pela primeira vez Cochrane cita a intenção de fazer um ataque noturno com a Nau *Pedro Primeiro* à esquadra portuguesa no seu ancoradouro. Independente desta intenção, ele determinou a preparação de brulotes (Cochrane, 2003).

No Diário da Armada consta um lançamento no dia 15 de maio de 1823, seis dias antes da comunicação ao ministro, onde Lorde Cochrane expos seus planos ao Capelão Paixão e Dores (1972):

Ahora, pues, me voi marchar a descubrir el inimigo, seya en la mar, ó fundeado en su puerto; encontrando-lo, atenderé un poco, si per la noche, acercando-me a sus navíos, me será posible facerle un vivo fuego, empresando a baterlos de un en un, metiendo-me per entre ellos hasta el ultimo: y poniendo-los a todos en esta confusion, los dejaré betindo-se unos a los otros, mirando todo su ruina, yá mui seguro dieste inimigo (Dores, 1972, p. 78)

Com relação ao bloqueio estes são os lançamentos mais importantes no Diário da Armada de Frei Paixão e Dores (Quadro 13).

³⁶⁸ CMG Tristão Pio dos Santos (1773-1841), nascido no Brasil.

³⁶⁹ “[...] para iniciar com assombrosa ousadia, o bloqueio do porto de São Salvador [...] Bastaria, no entanto, um pouco de energia, para que bloqueada passasse a ser a esquadra brasileira” (Tavares, 1923, p. 829-830).

Quadro 13 – Diário da Armada: Bloqueio da Bahia em maio 1823

MAIO	LANÇAMENTO
13	“Saímos hoje a cruzar até a Bahia, com a <i>Maria da Glória</i> e o Brigue Escuna [...]” (p. 77)
16 a 18	Continuação do cruzeiro.
19	Apresamento de uma sumaca, com lastro; de uma escuna, com arroz e farinha, procedente do Maranhão; e de um brigue, o <i>São Joaquim Guerreiro</i> , com 161 escravos.
22	Apresamento de um brigue pela <i>Pedro Primeiro</i> e de uma escuna que saiu para comprar víveres no Maranhão pela <i>Maria da Glória</i> .
23 a 27	Fazendo aguada no Morro de São Paulo. Uma escuna aprisionada pelo Brigue <i>Guarani</i> .
28	Iniciando novo cruzeiro.
31	Apresamento de uma sumaca com dinheiro para a compra de víveres no Espírito Santo.

Fonte: Dores (1972).

Neste último dia de maio de 1823, Frei Paixão e Dores (1972) fez um balanço das presas até este dia: “Contam-se já oito presas fundeadas no Morro, que com o Brigue, que foi para o Rio, se acham nove embarcações prisioneiras” (p. 85)

Os únicos lançamentos relevantes no Diário de Jackson, em maio (Quadro 14), foram os seguintes:

Quadro 14 – Diário de Jackson: Ações da Esquadra em maio 1823

MAIO	AÇÕES DA ESQUADRA
22	“Reconhecimento da esquadra inimiga ancorada na Bahia”.
24	“Retornou ao Morro de São Paulo, deixando a <i>Maria da Glória</i> para vigiar o inimigo”.
25	“A Esquadra inimiga apareceu com força total e aproximou-se na sua direção, no Morro de São Paulo. Preparados para ação, porém o inimigo recuou”.
26	“O inimigo apareceu novamente, como ontem, e recuou novamente”.
27	“A Corveta <i>Liberal</i> levantou ferros. O inimigo apareceu”.
29	“Inimigo à vista ³⁷⁰ . A Fragata <i>Carolina</i> (Capitão Thompson), reuniu-se a nós, à noite”.

Fonte: Jackson (1823).

Cochrane (2003) se refere às aproximações da esquadra portuguesa ao Morro de São Paulo. Aos navios brasileiros, foi determinado se prepararem para a ação, mas a esquadra portuguesa se retirava. “Repetiu-se por vários dias a mesma demonstração, não se resolvendo o inimigo a nos atacar, enquanto, por causas acima ditas, nós não estávamos em condição de tomar a iniciativa” (p. 61).

O esperado era um ataque da força portuguesa, superior à força brasileira fundeada em Morro de São Paulo ou o seu bloqueio, operações de conquista do controle do mar de Corbett, normalmente executadas pelo contendor mais forte, porém o Almirante Pereira de Campos não realizou, nem o ataque, nem o bloqueio.

³⁷⁰ No dia 2 de junho, Jackson, informou ter visto a esquadra inimiga retornar à Bahia (Jackson, 1823?).

Cochrane soube por informantes de que o Almirante Pereira de Campos sabia da preparação dos brulotes e se preocupava excessivamente com isso, “[...] todas as noites esperando uma repetição da cena que teve lugar nos portos bascos, ou pelo menos da que havia pouco mais de um ano se tinha passado diante de Callao – tomaram-se todas as precauções para evitar uma surpresa” (Cochrane, 2003, p. 65).

Em 10 de junho, o General Madeira enviou o seguinte relato a Lisboa:

A esquadra inimiga paralisou os belos projetos que estavam para ser postos em prática de bloquear o Rio [...] hoje estamos na impossibilidade de obrar na ofensiva [...] No Rio está se concertando outra Nau; o governo ali estabelecido, bem convencido de que a força naval é que deve decidir a sorte do Brasil [...] se ganharem sobre nós a superioridade marítima, tudo está perdido (*apud* Vale, 2002a, p. 101).

De acordo com Gama (1922), a situação do General Madeira “[...] era precária porque ele, dispondo de recursos navais muito mais importantes que os do Almirante Cochrane, submeteu-se a um bloqueio estranhamente bizarro. O papel da esquadra não é o de garantir a fuga, é o de dominar as águas [...]” (p. 262).

Realmente não é normal uma esquadra mais fraca bloquear uma mais forte, por isso, o bloqueio é uma das operações de conquista do controle do mar de Corbett, pois, normalmente, é executado pelo contendor mais forte, capaz, se o inimigo suspender com suas forças, concentrar-se, obtendo superioridade numérica e derrotando o mesmo em uma batalha naval.

Ao não enfrentar a nau *Pedro Primeiro* e a Corveta *Maria da Glória*, os portugueses concederam o controle do mar aos brasileiros, que se aproveitaram para atacar, pôr conseguinte, o tráfego marítimo inimigo, que, por sua vez era uma operação de exercício do controle de Corbett.

Na noite do sai 12 de junho de 1823, Cochrane com a Nau *Pedro Primeiro*, resolveu fazer uma tentativa de incursão dentro da Baía de Todos os Santos, “[...] em razão da maneira confusa em que os navios se achavam fundeados, e pela informação recebida de que os principais oficiais estavam convidados a um baile público em terra” (Cochrane, 2003, p. 66).

Assim Cochrane (2003) narrou a incursão:

Logo que escureceu, entramos rio acima, infelizmente porém quando a alcance de voz do navio que estava mais para fora, falhou-nos o vento, e logo depois começando a virar a maré, tornou-se abortivo o nosso plano de ataque [...] a presença de um vaso estranho à vela foi logo descoberta e algumas

das embarcações tocaram a postos, perguntando em voz que navio era aquele? A resposta ‘embarcação inglesa’, os satisfez, de modo que fizemos a nossa investigação sem sermos molestados [...] (p. 66-67).

Como consequência deste feito, o Almirante português considerou que a sua posição na Baía de Todos os Santos não era mais segura, pois da próxima vez poderiam ser utilizados os brulotes (Cochrane, 2003).

Na opinião de Raul Tavares (1923b), o receio de que Lorde Cochrane empregasse os brulotes, “[...] operação em que era exímio executor [...] muito mais do que se pode supor, senhores, fora a causa mais direta e real que forçara os portugueses a abandonar a Bahia, antes de esgotados todos os recursos de resistência” (p. 833-834).

Desta incursão, característica das operações de disputa do controle do mar de Corbett, mais especificamente da concepção do desgaste, Frei Paixão e Dores (1972) escreveu que fizeram parte a Fragata *Carolina* e a Corveta *Maria da Glória*, nesta ordem, seguindo as águas da Nau *Pedro Primeiro*. Ele cita que quando o Primeiro Almirante foi questionado pela Fortaleza da Gamboa, na Baía de Todos os Santos, sobre: “– Que fragata é essa?” Respondeu, em inglês: “– Esta fragata é inglesa e vem da Inglaterra com estas duas corvetas” (p. 90-91).

De acordo com Frei Paixão e Dores (1972), Cochrane não atacou nenhum navio português na incursão, porque percebeu “que estávamos em calma podre, sem nada podermos andar, julgou ser de maior vantagem para nós o não atacar, para não nos vermos entre dois fogos, ou irmos para o fundo (Dores, 1972, p. 91).

Em junho (Quadro 15), Jackson fez as seguintes observações sobre as ações da esquadra:

Quadro 15 – Diário de Jackson: Ações da Esquadra em junho 1823

JUNHO	AÇÕES DA ESQUADRA
11	“Zarpou com a Fragata <i>Carolina</i> , acompanhada pela <i>Maria da Glória</i> ”.
12	“Fizeram reconhecimento do inimigo, no seu ancoradouro na baía e, durante a noite, entraram no porto e aproximaram-se tanto, ao ponto de serem saudados por uma das fragatas, mas o vento parou e tiveram que ir embora, com a maré”.
13	“Voltaram ao Morro”.
20	“Fogo a bordo da <i>Pedro Primeiro</i> . Salvos pelos esforços do Almirante”.
26	“Levantaram ferros”.
30	“Aproximou-se da Baía”.

Fonte: Jackson (1823).

Com relação ao bloqueio, seguem os lançamentos referentes a junho, no Diário da Armada, de Frei Paixão e Dores (Quadro 16).

Quadro 16 – Diário da Armada: Bloqueio da Bahia em junho 1823

JUNHO	LANÇAMENTO
4 a 8	Recebimento de mantimentos para três meses enviados do Rio de Janeiro pelo <i>Ânimo Grande</i> . Ingleses vindos da Bahia para Morro de São Paulo trazem notícias de fome na capital e dos elevados preços cobrados pelos poucos mantimentos existentes.
12	Duas sumacas apresadas uma pela nau e outra pela <i>Maria da Glória</i> .
14	Enviada a Corveta <i>Maria da Glória</i> para o Morro com as presas. Seguiu no mar acompanhado do Fragata <i>Carolina</i> .
27	Apresamento de uma sumaca que saiu da Bahia para São Mateus pela <i>Maria da Glória</i> .
30	“A <i>Maria da Glória</i> e o Brigue Escuna deram caça e apresaram ao Brigue <i>Visconde de São Lourenço</i> . “Com este se contam já 15 presas” (p. 96)

Fonte: Dores (1972).

Segundo Franchini Neto (2019), a esquadra brasileira havia consolidado o bloqueio sobre Salvador, contribuindo, assim, com a rendição de Madeira. “A Marinha rompeu, efetivamente, o cerco, e ofereceu às forças brasileiras vantagem estratégica determinante” (p. 378).

Ao tomar conhecimento de uma proclamação do General Madeira, que se iniciava com: “A crise em que nos achamos é perigosa, porque nos faltam os meios de subsistência, e não podemos assegurar a entrada de mantimentos alguns”. Cochrane comentou, ironicamente: “[...] fácil seria apontar para a enumeração dos apertos causados pelos nossos dois navios lhe haverem tomado todos os mantimentos à vista de treze navios seus, em tudo melhor equipados e tripulados” (Cochrane, 2003, p. 67 e 68).

O General Madeira considerava o Almirante Pereira de Campos pouco ativo no combate à esquadra brasileira:

muito se poderia fazer com semelhante poder (naval), mas, infelizmente, João Félix (Pereira de Campos) nunca mostrou vontade de cooperar eficazmente com Madeira (de Melo). O almirante, além de mostrar pouca atividade, não dava indícios de espírito combativo, e receava tomar decisões, o que descontentava o general (Esparteiro *apud* Pereira, 2022, p. 48).

De acordo com António Marques Esparteiro (1898-1976), Oficial de Marinha, dicionarista e historiador português, o fato de estar lutando contra as forças do filho do rei poderia estar influenciando a postura defensiva do Almirante português.

“Possivelmente teria mesmo recebido ordens diretas de D. João VI para ser moderado no desempenho da sua missão” (Esparteiro *apud* Pereira, 2022, p. 48).

Para Francisco Adolfo de Varnhagen (1816-1878), são as seguintes as razões por que a esquadra portuguesa, superior em forças, não tenha atacado a esquadra brasileira, comandada por Lorde Cochrane:

[...] se explica pelo terror que inspirava só o nome desse almirante, pelo descontentamento das guarnições, pelo receio que tomara João Félix dos brulotes de que constava se propunha fazer uso o mesmo Cochrane, e, finalmente, por não se atrever a desamparar a Bahia, deixando-a exposta por mar, nem a dividir as forças, expondo-as a serem batidas por separado (Varnhagen, 1916, p. 372).

A situação era inusitada, pois o normal era a força mais forte bloquear a mais fraca e não o contrário, segundo a prática da época, posteriormente teorizada por Corbett. Como já abordado pelos cronistas, o fato dos portugueses estarem sitiados por terra e fazendo guerra contra o herdeiro do trono português, pode ter contribuído para a atitude passiva da esquadra lusa. Por outro lado, a postura assertiva de Lorde Thomas Cochrane, sua fama e carreira, também contribuíram para esta situação.

Sem possibilidade de receber apoio de Portugal, sitiado por terra pelo Exército Libertador e bloqueado pelo mar pelos navios de Cochrane, o General Madeira decidiu evacuar a cidade³⁷¹. Segundo o Frei Paixão e Dorez os portugueses embarcaram em 70 transportes, escoltados por 17 navios de guerra³⁷², partindo rumo a Lisboa em 2 de julho de 1823, quase dois meses após o Combate Naval da Bahia (Franchini Neto, 2019).

Uma vez ciente da intenção dos portugueses de evacuarem a cidade, Cochrane decidiu, inicialmente, não dar combate aos navios do comboio, pois “[...] a evacuação do porto e da província pelas tropas e pela esquadra, tinha de ser mais favorável à causa imperial do que se a esquadra tivesse sido destruída e a força militar se conservasse” (Cochrane, 2003, p. 69).

Entretanto, para prevenir o desembarque de tropas portuguesas nas províncias do Norte do Brasil, o que transferiria o teatro de operações para o Maranhão ou o

³⁷¹ “[...] a esquadra brasileira deve criar condições para a decisão em terra firme. Por sua própria natureza, a força naval não ‘executa’ a expulsão. Não ocupa posições em terra, mas pode controlar o espaço marítimo vital ao inimigo [...]” (Diégues, 2013, p. 32).

³⁷² Silva (2018) e Vale (2002a) usaram os mesmos números. Segundo Franchini Neto (2019), Cochrane relatou serem 13 navios de guerra e cerca de 70 navios mercantes. Para Maia (1965) eram 86 navios ao todo.

Pará, a *Pedro Primeiro*, *Maria da Glória*, *Niterói* e *Real Carolina* acompanharam a esquadra inimiga, visando “[...] ter a maior vigilância espreitando não se escape, e tratando de interceptar-lhe dos navios aqueles que possa acometer a salvo, continuando na execução desta ordem enquanto puder conservar em vista as embarcações inimigas”³⁷³ (Cochrane, 2003, p. 69).

Mais uma vez, Cochrane estaria no seu *habitat* favorito, realizando operações de ataque ao tráfego marítimo inimigo, operações enquadradas na concepção de guerra de corso, da operação naval típica de exercício do controle do mar de Corbett.

A esquadra brasileira navegou até cerca de 04º de latitude Norte, a partir daí, Cochrane ordenou a *Niterói* que continuasse a perseguição até onde julgasse praticável, que os demais navios retornassem à Bahia e ele seguiu com a *Pedro Primeiro* para o Maranhão, para dar prosseguimento à Guerra da Independência do Brasil (Maia, 1965).

Os detalhes da perseguição e das presas realizadas não fazem parte do objeto desta dissertação. Destacamos, entretanto, dois pontos. O primeiro é a preocupação em não desfaltar a tripulação da nau capitânia na tomada de preses. “Fácil houvera sido à capitânia o haver feito presas, mas disso me não importava eu – sendo o meu grande objetivo impedir o inimigo de desembarcar tropas noutra parte; e com estas vistas determinei seguir de perto os navios de guerra e os transportes” (Cochrane, 2003, p. 74).

O segundo ponto foi que, no dia 4 de julho, estando a Nau *Pedro Primeiro* isolada dos outros navios brasileiros e entre o comboio português e o continente, de caçador, virou caça, sendo perseguida de perto pela esquadra portuguesa, “[...] à capitânia tratando de a cercar, e uma vez fomos perseguidos tão de perto pelos lados, que corremos algum risco de ser torneados, mas o manejo e superiores qualidades veleiras da *Pedro Primeiro* fizeram com que lhes iludisse as manobras [...]” (Cochrane, 2003, p. 74).

Segue abaixo o registro dos principais acontecimentos em julho (Quadro 17), de acordo com o Diário de Jackson:

³⁷³ No dia 17 de julho, Maria Dundas Graham (1785-1842), registrou no seu diário que a notícia da fuga e da perseguição do comboio português foi muito bem recebida, com exceção daqueles que tinham algum interesse na causa portuguesa. Ouviam-se declarações do tipo: “Não basta a Lorde Cochrane ter expulsado os pobres soldados da Bahia, e será ainda preciso persegui-los?” (Graham, 1990, p. 313).

Quadro 17 – Diário de Jackson: Ações da Esquadra em julho 1823

JULHO	AÇÕES DA ESQUADRA
1	“O Capitão Taylor deixou a <i>Pedro</i> , com parte de sua tripulação para retornar ao Morro e juntar-se à Fragata <i>Niterói</i> . Ancoraram perto da boca da Baía, à vista da Esquadra inimiga”.
2	“A Esquadra inimiga, constituída de 13 navios de guerra, com 60 ou 70 transportes e navios mercantes evacuou a Bahia. Nós os seguimos”.
3	“Reuniram-se à Nau a <i>Carolina</i> , a <i>Niterói</i> e o <i>Coronel Allen</i> , com Capitão Hayden [...]”
4	“Perseguindo o comboio inimigo, sendo eles próprios perseguidos pela Esquadra. Foram forçados quase junto à terra, com o inimigo perseguindo-os de perto. Escaparam aos dois perigos. Ninguém do nosso esquadrão à vista”.
5	“Tomaram um navio russo com tropas portuguesas”.
6	“Tomaram o <i>Grão Pará</i> , um grande navio construído como fragata, com tropas. Avariaram seus mastros e ordenaram que voltasse à Bahia. Depois, viram o <i>Coronel Allen</i> capturar outro grande navio cargueiro, da mesma maneira”.
7	“Foram capturadas quatro presas e enviadas a Pernambuco, sob o encargo do Capitão Hayden [...]”.
9	“A <i>Maria da Glória</i> trouxe uma presa, um brigue valiosamente carregado. Ambos enviados a Pernambuco [...]”.
14	“O inimigo ainda à vista. Cruzaram o Equador, na longitude 33° 30', na noite anterior, tendo provavelmente recruzado e cruzado de novo. Naquela noite, foram ao inimigo mas, encontrando-os preparados, não tentaram nada”.
16	“Às 3:30 h foram no meio do inimigo e deram uma banda num grupo de embarcações, à distância de metade de um tiro de mosquete, que deve ter causado efeito. O fogo não foi retribuído mas, tendo se rompido a vele-mestra, abandonaram o objetivo e voltaram ao sul, estando a cerca de 5° de latitude norte”.
17	“Tentaram fazer algo e seguiram para o Maranhão”.

Fonte: Jackson (1823).

O Combate Naval da Bahia, apesar de seu resultado insatisfatório, e o bloqueio naval de Salvador contribuíram para quebrar o ânimo dos portugueses contrários à independência do Brasil na Bahia.

Ao ser convidado para escrever a introdução da publicação brasileira da “Narrativa dos Serviços no Libertar-se o Brasil da Dominação Portuguesa”, o bibliógrafo Jorge Brito procurou obter uma impressão geral sobre Lorde Cochrane consultando, segundo ele, pessoas de grande cultura geral, obtendo o seguinte resultado:

Ninguém me falou da sua figura controversa, dos seus feitos audaciosos, que era um homem reverenciado por seus comandados, marinheiro dos mais experientes, o segundo depois de Nelson entre os heróis e lendas da Marinha Real [...] Geralmente derrotando um inimigo muito superior em número, todos falaram que ele era um aventureiro e mercenário (Brito, 2003, p. 24).

Jorge Brito (2003) credita esta visão sobre Cochrane ocorreu devido ao desconhecimento de sua biografia e a tradição oral nordestina, que disseminou a

visão dos interesses portugueses afetados pelas campanhas de Cochrane na Guerra da Independência e posteriormente contra a Confederação do Equador.

Seu veredicto é de que Cochrane, assim como outras personalidades, era um homem

[...] detentor de grandes qualidades e defeitos [...] Tratava-se de um homem extraordinário, descrito como corajoso até a morte ainda que calculado e cauteloso quando seu coração não estava envolvido. Valente na batalha pela liberdade em todas as frentes, ele não escondia sua ganância por fama e grossas somas de dinheiro [...] Sua vida foi de fato paradoxal e sua lenda, insuspeita [...] (Brito, 2003, p. 25).

No prefácio de sua narrativa, Cochrane (2003) esclarece que sua preocupação é trazer ao povo brasileiro e à posteridade a sua versão dos fatos, para que se pudesse julgar “[...] em quão falsa luz ao público brasileiro se representara a parte que tomei na consolidação do Império [...] Conclusões derogatórias à minha conduta – injustas aos meus serviços – e desonrosas à boa fé do Império Brasileiro” (p. 29-30).

No dia 2 de outubro de 1823, Maria Graham (1990), após a adesão do Maranhão à independência registrou que: “Devo dizer, quanto ao povo daqui, que ele parece sentir que com Lorde Cochrane conseguiu um tesouro. Que alguns apontem suas faltas e outros demonstrem inveja, é bem verdade” (p. 375).

Segundo Raul Tavares (1923b), “Lorde Cochrane foi [...] o fator por excelência que permitiu a concretização da nossa independência, conquistando, com a sua improvisada esquadra, a golpes de ousadia e de inteligência, o domínio do mar, fator decisivo que permitiu tornar uma realidade o grito imortal do Ipiranga” (p. 841-842).

Cochrane (2003) resumiu os seus serviços, na parte analisada nesta dissertação, pela expulsão das forças portuguesas durante a Guerra da Independência, “[...] frustrando-lhes assim a projetada ocupação das províncias do Norte, sem gasto algum adicional para o Estado, e contra as expectativas do governo ou povo, que não previam resultados tão decisivos à vista dos meios que me deram” (p. 30).

De acordo com a bibliografia, portanto, a fama de Lorde Cochrane já o precedia e teve um papel de destaque na Guerra da Independência do Brasil, na Bahia, em 1823. Suas ações ousadas e suas capacidades militares e marinheiras, sua coragem pessoal e habilidade no manejo dos brulotes eram do conhecimento dos marinheiros europeus e americanos.

Portanto, não foi nenhuma surpresa ele ter aceito, com uma força mais fraca, o desafio de combater uma batalha naval e, do mesmo modo, bloquear uma baía, na presença de um inimigo superior em meios. Ele executou, o que no início do século XX, Corbett sistematizou como operações para obter e assegurar o controle do mar, que foram adaptadas, atualmente, como operações de conquista do controle, executadas no tempo de Corbett, pela *Royal Navy* e atualmente pelas grandes potências navais.

4.3 Indícios do *ethos* dos Oficiais Britânicos em Artigos e na Documentação de Lorde Cochrane no Comando da Esquadra Brasileira

Neste item, serão apresentados os indícios do *ethos* dos oficiais britânicos, principalmente de Lorde Thomas Cochrane, quando no comando da Esquadra Brasileira, encontrados em artigos e na documentação sobre a Independência do Brasil, constante, entre outros, na Revista Marítima Brasileira e no Arquivo Cochrane da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).

Inicialmente, serão apresentados três quadros contendo indícios, constantes nos artigos e na documentação, respectivamente, dos costumes navais (Quadro 18 e 21) e das características do Cavalheiro Militar e do Artesão Experiente (Quadro 19 e 22). Um terceiro quadro apresentará as Alcunhas recebidas pelo Primeiro Almirante (Quadro 20 e 23).

Quadro 18 – Costumes Navais nos Artigos sobre a Independência do Brasil

COSTUMES
“grande chefe militar britânico, que veio trazer à nossa Marinha de Guerra a força do seu gênio e o exemplo da sua intrepidez” (Gama, 1922, p. 252).
“para fazer, para instruir, para conduzir à batalha a Marinha que se criava, a Marinha que ainda não tinha tradições, que começara a surgir” (Tavares, 1923b, p. 824-825).
“forjado e temperado na escola inglesa, ao rechinar de sanhudas pelejas” (Boiteux, 1924, p. 929).
“Embora não tivéssemos d’antemão alcançado esta posição promissora, Cochrane, manobrando, iria certamente procura-la, pois o seu gênio, a sua escola não eram os do inimigo. ‘Os ingleses – explica-nos Mahan – escolhiam ordinariamente o primeiro método de ataque (barlavento) porque sua constante política foi acometer e destruir seus inimigos’” (Boiteux, 1924, p. 931).
“Nelson e Cochrane – diz-nos Vecchi – foram os dois Almirantes que conservaram sempre, por especial dom da Natureza, o temperamento de Guarda-Marinha” (Boiteux, 1930b, p. 319).
“alcança posição dominante como excelente manobrista e tático que era; aplica os ensinamentos de sua escola audaz; investe contra o inimigo” (Boiteux, 1930b, p. 321-322).
“grão capitão naval ‘último marujo de sua escola’” (Taunay, 1939, p. 592).

Quadro 18 – Costumes Navais nos Artigos sobre a Independência do Brasil

COSTUMES
“forjado e temperado na crespa escola inglesa, dos Nelson e dos Collingwood, ao rechinar de sanhudas pelejas e de sangrentas abordagens” (Boiteux, 1945, p. 38).
“brilhante oficialidade e aguerrida marujada inglesas, que deram à novel Marinha o potencial humano necessário para enfrentar os experimentados lusitanos” (Guedes, 1972, p. 12).
“os primeiros oficiais e guarnição dos navios foram contratados no estrangeiro, principalmente na Inglaterra [...] Devido a esse fato [...] a nascente Marinha Imperial foi fortemente influenciada pela inglesa, de onde lhe vieram a doutrina, as práticas e a tradição” (Vidigal, 1983, p. 32).
“O que as lutas da Independência desenvolveram nos nossos patrícios que participaram, no mar, dos combates então travados foi a coragem física e moral, a habilidade marinheira” (Bittencourt <i>et al.</i> , 1984, p. 32).
“Ao governo brasileiro eles ofereceram a experiência e a lealdade, tão urgentemente requerida naqueles tempos. A Marinha do Brasil trouxeram muitas das posturas do serviço naval inglês, particularmente a confiança na vitória, nascida de 50 anos de inquestionável supremacia no mar. Juntos, eles e seus camaradas brasileiros ajudaram a moldar na nova Marinha a tradição de devoção ao dever e de competência profissional, que muito iria servir nos anos vindouros” (Vale, 1999, p. 116).
“a memória dos oficiais estrangeiros – ingleses em quase sua totalidade – que emprestaram sua experiência à nascente Marinha Brasileira, tornando-a operativa” (Martins, 2004, p. 43).
“trouxeram consigo os hábitos disciplinares e os padrões operativos da <i>Royal Navy</i> ” (Martins, 2004, p. 44).
“Não há dúvidas de que eles nos deixaram fortes tradições e ensinamentos” (Martins, 2004, p. 45).
“Transmitiram-nos a organização e a mentalidade operativa da maior Marinha existente. Muitos oficiais permaneceram definitivamente no Brasil, atingindo os mais elevados postos” (Martins, 2006, p. 86).
“cumpriram seus deveres, influenciaram na criação da mentalidade naval, nos hábitos adquiridos e nos costumes adotados no Brasil, recebidos da maior Marinha do mundo” (Martins, 2014, p. 45).
“Ele exerceu inclusive uma influência positiva, incutindo agressividade em combate nos jovens oficiais brasileiros que iniciavam as suas carreiras na Marinha e que, mais tarde, foram importantes para garantir os interesses nacionais, durante o período do Império” (Bittencourt, 2018, p. 49).

Fonte: Artigos citados.

No Quadro 18, pode-se perceber que a bibliografia é praticamente unanime com relação à influência das tradições, valores e costumes da *Royal Navy* sobre a recém criada MB. A importância dos oficiais e praças britânicos que vieram guarnecer os navios brasileiros é destacada neste processo, especialmente as capacidades e habilidades de Lorde Thomas Cochrane. A bibliografia destaca sua inteligência, coragem, ousadia e agressividade, sua marca registrada, sua constância de comportamento e modo de agir, coerente com sua carreira e com o *ethos* do oficial de marinha britânico.

Dos 18 autores das frases apresentadas como indícios dos costumes da *Royal Navy* na MB (Quadro 18) apenas dois não eram militares, Affonso d’Escragnolle

Taunay (1876-1958), biógrafo e historiador brasileiro, e Brian Vale, historiador naval inglês, sendo este o único estrangeiro. Todos os demais eram Oficiais de Marinha.

Todos os artigos foram publicados na RMB com exceção da apresentação feita pelo Almirante Max Justo Guedes da obra “Diário da Armada na Independência”, de frei Paixão e Dores, de 1972.

Podemos correlacionar esses indícios e seus autores com períodos históricos do Brasil. Os quatro primeiros foram produzidos pelos Oficiais de Marinha Annibal Gama (1922), Raul Tavares (1923b) e Lucas Alexandre Boiteux (1924) (dois indícios) e podem ser enquadrados nas comemorações dos 100 anos da Independência do Brasil, quando a República já estava consolidada e o tempo já tinha amenizado as controvérsias de Lorde Cochrane.

O Comandante e historiador naval brasileiro Francisco Eduardo Alves de Almeida (2012)³⁷⁴ já tinha comprovado a tendência, no final do século XIX e início do século XX, da historiografia naval brasileira ser produzida predominantemente por oficiais de marinha. “Além disso, a escrita da história no período seguia as características da história narrativa enaltecida de heróis, com ênfase nos aspectos militares navais e na chamada história-batalha [...]” (p. 34).

Os quatro indícios seguintes, três de autoria de Lucas Alexandre Boiteux e um de Affonso d’E. Taunay, foram produzidos durante a Era Vargas (1930-1945), onde o conservadorismo do governo adotou o Marquês de Tamandaré como Patrono da Marinha, destacando os ensinamentos recebidos a bordo da Fragata *Niterói* sob o comando de John Taylor.

O indício apresentado pelo Almirante Max, já citado acima, foi produzido durante as comemorações dos 150 anos da Independência, em 1972, durante o governo do General Emílio Garrastazu Médici (1905-1985). E os dois seguintes, dos Almirantes Armando Amorim Ferreira Vidigal e Luiz Edmundo Brígido Bittencourt, respectivamente de 1983 e 1984, foram produzidos no final do Regime Militar.

Durante o século XX, até a década de 1990, a historiografia naval brasileira manteve-se praticamente restrita aos círculos navais, caracterizando-se

³⁷⁴ Sugere-se a leitura do texto do Comandante Alves de Almeida “A historiografia naval brasileira (1880-2012): uma visão panorâmica (2012) que analisa a história naval, como um segmento da história marítima, sua tipologia específica, a evolução da historiografia naval brasileira e seus principais historiadores.

[...] por textos narrativos descritivos, com ênfase exclusivamente nos aspectos políticos e militares dos eventos com pouca discussão teórica. A esses historiadores cabia a reafirmação da tradição e o culto aos heróis do passado da Marinha, sendo os seus textos marcadamente apologéticos [...] (Alves de Almeida, 2012, p. 38).

O registro de Brian Vale foi o último produzido no século XX, em 1999, já na Nova República.

No século XXI, destacam-se a obra do Almirante Helio Leoncio Martins³⁷⁵, com três indícios retirados de um artigo de 2004, um de 2006 e um de 2014. E, por fim, um indício coletado de um artigo produzido pelo Almirante Armando de Senna Bittencourt, em 2018. Estes dois últimos autores foram mais críticos com relação às certezas sobre o período da Independência e Lorde Cochrane, mas continuaram, mesmo assim, a valorizar os serviços prestados e sua influência sobre a MB.

Somente no final do século XX, “[...] surgiram historiadores ligados à academia que modificaram tanto a busca documental como a escrita historiográfica, permitindo ao campo novas abordagens e interpretações” (Alves de Almeida, 2012, p. 27).

Na MB, a DPHDM, sob a direção do Almirante Armando de Senna Bittencourt, tomou a iniciativa de qualificar seus historiadores navais, incentivando oficiais do Quadro Técnico a realizarem cursos de especialização, mestrado e doutorado (Alves de Almeida, 2012).

No Quadro 18 percebe-se que as citações entre 1922 e 1972 podem ser enquadradas como enaltecedoras e apologéticas. As citações a partir de 1983 já foram mais contidas e críticas, entretanto, não deixaram de reconhecer as contribuições do Almirante Thomas Cochrane para a formação e o desempenho da MB.

A seguir, apresentaremos no Quadro 19, as características do cavalheiro militar e do artesão experiente encontradas em artigos sobre a participação de Lorde Cochrane na Independência do Brasil.

³⁷⁵ “Leônio é um pesquisador preocupado com as fontes e com as referências apontadas, embora não tenha formação acadêmica em história [...]” (Alves de Almeida, 2012, p. 44).

Quadro 19 – Características do Cavalheiro Militar e do Artesão Experiente nos Artigos

CAVALHEIRO MILITAR	ARTESÃO EXPERIENTE
“ilustre e bravo” (Pereira, 1881, p. 138); “bravo e competente” (Boiteux, 1924, p. 936); “bravo” (Boiteux, 1926, p. 1719); “bravo” (Greenhalgh, 1963, p. 232).	“penetração e agudo talento” (Pereira, 1881, p. 139); “habilidade nas manobras” (Vinhaes, 1922b, p. 498).
“arrojado” (Boiteux, 1910, p. 1); “Sabia-se que este chefe era destemido” (Varnhagen, 1916, p. 372); “assombrosa ousadia” (Tavares, 1923b, p. 829); “intrépido” (Boiteux, 1924, p. 933); “intrépido vencedor” (Boiteux, 1960, p. 505).	“célebre marinheiro” (Gama, 1922, p. 251); “ilustre homem do mar” (Vinhaes, 1922a, p. 317-318); “marinheiro exímio” (Tavares, 1923b, p. 824-825); “astuto marinheiro” (Greenhalgh, 1963, p. 232).
“chefe enérgico e ousado [...] cheio de vigor, de iniciativa” (Boiteux, 1910a, p. 1169); “o ardor, a audácia e a habilidade nas manobras” (Vinhaes, 1922b, p. 498); “chefe enérgico [...] cheio de ardor, alma de guerreiro” (Tavares, 1923b, p. 824-825); “chefe inteligente, caloroso, intrépido” (Boiteux, 1924, p. 929); “chefe inteligente, valoroso, intrépido” (Boiteux, 1945, p. 38).	“quanta confiança inspirava a maruja estrangeira [...] que o seu nome desde logo atrairia ao serviço” (Varnhagen, 1916, p. 372); “famoso marujo britânico” (Peixoto, 1923, p. 545); “famoso e desabusado chefe de mar” (Boiteux, 1934, p. 1447); “Marinheiro de estirpe” (Leite, 1960, p. 503).
“nobre aventureiro, amante da glória e da fortuna” (Gama, 1922, p. 259); “valoroso cabo de guerra” (Vinhaes, 1922b, p. 497).	“um dos maiores marinheiros de todos os tempos [...] Famoso pelas vitórias no mar que, graças à associação de enorme coragem pessoal a poucas vezes igualado gênio naval” (Guedes, 1971b, p. 4).
“o seu gênio e a sua ousadia” (Nabuco apud Bacellar, 1926, p. 128-129).	“grão capitão naval ‘último marujo de sua escola’” (Taunay, 1939, p. 592).
“de extraordinária coragem e de surpreendentes iniciativas” (Azevedo, 1954, p. 102);	“como marinheiro, era um colosso” (Bittencourt <i>et al.</i> , 1984, p. 32).
“Era bravo, audacioso, criativo” (Martins, 2004, p. 45).	“coragem física e moral, a habilidade marinheira” (Bittencourt <i>et al.</i> , 1984, p. 32).
“espírito inconquistável” (Nabuco apud Azevedo, 1954, p. 104-105).	“um grande marinheiro, um formidável guerreiro no mar” (Martins, 2004, p. 45); “marinheiro competente e impetuoso” (Mariz, 2012, p. 11).
“ações rápidas, astutas e enérgicas” (Diniz, 1960, p. 513).	“grande marinheiro, com proezas que ficaram na história” (Martins, 2006, p. 84).
“indiscutível talento militar [...] um gênio da guerra” (Vale, 1999, p. 103);	“Indiscutivelmente era um grande chefe no mar” (Martins, 2014).
“um grande tático, criativo e destemido” (Bittencourt, 2018, p. 48).	“Era brilhante no mar” (Bittencourt, 2018, p. 48).

Fonte: Artigos citados.

Do Quadro 19 percebe-se a quantidade de adjetivos elogiosos com relação à bravura, ousadia, intrepidez, criatividade, energia etc. do Primeiro-Almirante, descrito muitas vezes como gênio militar. Com relação às características do marinheiro artesão ele não fica muito atrás, pois a bibliografia também o descreve como adjetivos elogiosos em relação ao seu talento nas manobras marinheiras. Lorde Cochrane dominava a arte e a técnica do marinheiro.

Com relação às características do cavalheiro militar, foram 23 lançamentos no quadro. Três não eram militares, Brian Vale, já citado, Francisco Adolfo Varnhagen e Joaquim Aurélio Barreto Nabuco de Araújo (1849-1910). Aldo M. Azevedo não foi identificado se era civil ou militar. Os outros 19 eram Oficiais de Marinha.

A maioria dos artigos foram publicados na RMB. Apenas três foram publicados em outras revistas. O de Varnhagen (1916) e do Almirante Greenhalgh (1963), na Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (RIHGB). O de Aldo M. Azevedo (1954) foi publicado na Revista de História da Universidade de São Paulo.

Dos Oficiais de Marinha já citados anteriormente podemos elencar Lucas A. Boiteux (7 lançamentos), Raul Tavares (2), Annibal Gama, Helio Leoncio Martins e Armando de Senna Bittencourt, um lançamento cada um. Outros Oficiais de Marinha citados foram Luís Barroso Pereira (1881), Henrique Boiteux (1910), Augusto Vinhaes (1922b), Gilberto H. de Bacellar (1926), Carlos das Chagas Diniz (1960) e Juvenal Greenhalgh (1963), com um lançamento cada um.

Dos artigos analisados, podemos destacar cinco deles. O primeiro é o do Capitão de Fragata Luís Barroso Pereira (1786-1826), brasileiro, imediato de John Taylor na Fragata *Niterói*. Autor da “Relação Náutico-Militar da Viagem da Fragata do Império do Brasil a Niterói”, publicado pela RMB, em 1881, que destaca Cochrane como sendo ilustre e bravo.

O segundo é o artigo “História da Independência do Brasil” de Francisco Adolfo Varnhagen, publicado pela RIHGB, em 1916. Varnhagen era muito crítico com relação à atuação de Lorde Cochrane, mas, mesmo assim, destacou que ele era um chefe destemido.

O terceiro, de Gilberto H. de Bacellar (1926) e o quarto, de Aldo M. Azevedo (1954) fazem referência ao discurso de Joaquim Nabuco, na Abadia de Westminster, em 1901, quando da homenagem da MB à memória do Almirante Thomas Cochrane. Nabuco destacou seu gênio e sua ousadia e o considerou possuidor de um espírito inconquistável.

Por fim, Aldo M. Azevedo, publicou seu artigo “Lorde Cochrane: Primeiro Almirante Brasileiro” (1954), na Revista de História da USP, considerando-o de extraordinária coragem e de surpreendentes iniciativas.

Com relação às características do artesão experiente, foram 19 indícios lançados no quadro. Quatro não eram militares, Varnhagen (1916) e Taunay (1939), já citados, e Júlio Afrânio Peixoto (1876-1947), médico e historiador, e Vasco Mariz

(1921-2017), historiador e diplomata, ambos brasileiros. Os outros 14 eram Oficiais de Marinha.

Novamente, a maioria dos artigos foram publicados na RMB. Cinco foram publicados em outras revistas. O de Varnhagen (1916), de Afrânio Peixoto (1923) e do Almirante Greenhalgh (1963), na RIHGB. Já os artigos do Almirante Max Justo Guedes (1971a) e de Vasco Mariz (2012) foram publicados na Revista *Navigator*.

Dos Oficiais de Marinha já citados anteriormente podemos elencar Helio Leoncio Martins e Armando de Senna Bittencourt, 3 lançamentos, Augusto Vinhaes (2), Luís Barroso Pereira, Annibal Gama, Lucas A. Boiteux, Raul Tavares, Juvenal Greenhalgh, com um lançamento cada. Outro Oficial de Marinha citado foi o Almirante Jorge da Silva Leite.

Dos artigos analisados, podemos destacar três deles. O primeiro é Afrânio Peixoto (1923), que qualificou o Almirante Cochrane como famoso marujo britânico. Taunay (1939), que considerou Lorde Cochrane como o último marujo de sua escola. E, por fim, o artigo de Vasco Mariz (2012), “O turbulento Marquês do Maranhão”, onde Cochrane é apresentado como um marinheiro competente e impetuoso.

No Quadro 19, tanto para as características do cavalheiro militar quanto do marinheiro experiente, não se percebe uma alteração muito grande de abordagem entre os historiadores do século XIX até os dias de hoje. Os elogios são constantes. A crítica contemporânea fica nas entrelinhas dos elogios, como: “Indiscutivelmente era um grande chefe **no mar**” (Martins, 2014, grifo nosso); e “Era brilhante **no mar**” (Bittencourt, 2018, p. 48, grifo nosso).

No Quadro 20 apresentamos as alcunhas de Cochrane encontradas nos artigos.

Quadro 20 – Alcnhas de Lorde Cochrane nos Artigos

ALCUNHAS
“Hoje Londres assistiu à primeira peregrinação do nosso continente ao túmulo do Lafayette sul-americano ” (Nabuco <i>apud</i> Bacellar, 1926, p. 128).
“Não resta dúvida que Cochrane é lembrado, mas antes como uma espécie de D. Quixote marítimo , porque deve a fama que granjeou, quase tanto aos seus contínuos e notáveis desmandos como aos seus feitos memoráveis” (Mello, 1935, p. 1048-1049).
“Um herói de dois mundos , literalmente, Lorde Thomas Cochrane (1775-1860) tem suas façanhas gloriosas algo empanadas na memória dos pósteros, por seu excessivo amor ao dinheiro” (Cunha, 1961, p. 59).

Fonte: Artigos citados.

Suas alcunhas, constantes do Quadro 20, dizem muito sobre sua personalidade, ao ser comparado a Marie-Joseph Paul Yves Roch Gilbert du Motier, Marquês de La Fayette (1757-1834), por Joaquim Nabuco, e a D. Quixote, personagem fictício, lutador das causas perdidas ou imaginárias, do CMG Américo Vieira de Mello (1935). Por fim, a alcunha de “herói de dois mundos”, estabelecida no artigo “A Pensão de Lady Cochrane”, do advogado brasileiro Rui Vieira da Cunha (1926-2003).

Em seguida apresentar-se-á os quadros relativos ao *ethos* dos oficiais britânicos encontrados na documentação referente à participação de Lorde Cochrane na Guerra da Independência do Brasil, na Bahia, em 1823. A análise da documentação foi baseada no paradigma indiciário de Carlo Ginzburg, visando identificar traços do *ethos* dos oficiais de marinha britânicos a partir de vestígios, indícios e pistas.

Quadro 21 – Costumes Navais na Documentação sobre a Independência do Brasil

COSTUMES
“Venha, dê aos nossos exércitos navais esta ordem maravilhosa esta disciplina incomparável da poderosa Albion” (Câmara, 4 nov. 1822, tradução nossa).
“As ordens dadas ao Primeiro Almirante [...] foram, de tomar, meter a pique, incendiar, ou de outra qualquer maneira destruir, todas embarcações que navegassem debaixo de Bandeira Portuguesa. Em cumprimento destas ordens, tomou a Esquadra 127 embarcações em circunstâncias tais; e assim, pelas regras da Guerra, se tornaram propriedade dos apesadores” (Cochrane, maio 1855).
“Mando à disposição de VV. Excelências parte dos Oficiais, e tropas tomados, tendo dado palavra, que serão tratados de uma maneira conforme o grande caráter do governo de S. M. I. e o costume dos Estados Europeus” (Cochrane, jul. 1823).
“Pelo que respeita à maruja, tenho a indicar, que afim de criar Marinha efetiva, deveriam escolher-se rapazes de 14 a 18 anos de idade. Quase todos os que agora compõem as tripulações destes navios [...] são, não somente de todo faltos de prática na profissão naval, mas demasiado idosos para aprenderem” (Cochrane, 5 maio 1823).
“propõem como medidas indispensáveis para dar energia e força a Marinha Brasileira [...] adotarem-se em geral... Regulamentos da Marinha da Inglaterra, da França ou da América Inglesa em vez do que ora se acham em vigor” (Barbosa, 19 jun. 1824).
“a necessidade de se adaptarem as Leis da Inglaterra para o governo e engrandecimento da Marinha Nacional e Imperial” (Barbosa, 5 jan. 1824).
“Para o fim que o Brasil goze a vantagem de que se trata de um comércio extenso da Costa será necessário que se hajam de formar regulamentos diferentes do que ao presente existem, e principalmente que seja descontinuada [...] guarnições de escravos [...] e o embarque de um certo número dos habitantes livres como marinheiros” (Cochrane, [entre 1823 e 1825]).
“o pior do mundo [...] as formas de fazer as contas públicas dos navios de guerra se não modelado na forma mais simples da Marinha Inglesa” (Cochrane, [entre 1823 e 1825]).
“Tão cuidadoso tem sido o Governo Inglês a esse respeito que não somente se pagam soldo e dinheiro das presas com a mais escrupulosa exatidão, mas prêmios e recompensas se dão aos navios que atualmente atacarem e tomarem os navios e embarcações alguma do inimigo; e até no caso de eles serem destruídos, seu valor frequentemente se decretam” (Cochrane, [entre 1823 e 1825]).

Fonte: Documentos citados.

A partir da análise dos vestígios, indícios e pistas encontrados na documentação referente a Lorde Cochrane, produziu-se o Quadro 21, sobre as tradições, valores e costumes da *Royal Navy* que influenciaram a MB. Destaca-se a recorrência na preocupação com as regras da guerra, os costumes com relação ao tratamento dos prisioneiros, a idade para o recrutamento, a sugestão da utilização das leis e regulamentos britânicos e o respeito a tradição e a lei referente ao dinheiro das presas.

O primeiro indício está presente na carta convite ao Almirante Thomas Cochrane, do cônsul do Brasil, em Buenos Aires, Antônio Manoel Correa da Câmara (1783-1848), que cita a disciplina incomparável da poderosa “Albion”, na esperança que Cochrane trouxesse ordem e disciplina a recém criada Marinha Imperial.

Dos nove indícios apresentados no Quadro 21, seis foram produzidos pelo próprio Cochrane, destes três fazem parte do documento “Sugestões para o Adiantamento da Marinha Imperial”, que será analisado no item 4.4, a seguir. Dois são de 1823, a primeira, uma carta para José Bonifácio, de 5 de maio de 1823, já citada acima, onde sugere a idade ideal para o recrutamento para a Marinha. A segunda é um ofício para a Junta de Governo de Pernambuco, de julho de 1823, preocupado com o tratamento que os prisioneiros teriam ao serem entregues na província.

Por último, sua “Exposição dos principais fatos e circunstâncias relativos ao comando de Lorde Cochrane”, direcionada aos Senadores do Império, em maio de 1855, já tinha como propósito defender suas ações e sua honra, buscando o recebimento dos valores que o Brasil lhe devia. Por isso mesmo, se concentra nas embarcações tomadas.

Os dois indícios encontrados em ofícios do Ministro da Marinha Francisco Vilela Barbosa direcionados à Lorde Cochrane, de 1824, fazem referência a sugestões do próprio Almirante, como, adotarem-se as leis e os regulamentos ingleses na MB. Preocupado, portanto, com a organização da Marinha.

A seguir, apresentaremos no Quadro 22, as características do cavalheiro militar e do artesão experiente encontradas na documentação referente a participação de Lorde Cochrane na Independência do Brasil.

Do Quadro 22 percebe-se, também, diversos elogios às qualidades e valores militares do Primeiro-Almirante, como a bravura, intrepidez, inteligência, além da honra e da glória. Destacando-se o fato que seu nome só já causaria terror ao inimigo.

A está altura de sua carreira ele já tinha estabelecido a sua marca e sua imagem já era conhecida pelo mundo.

Dos 21 indícios apresentados com relação às características do cavalheiro militar 15 são baseados em documentos produzidos pelo próprio Almirante Cochrane, todos da década de 1850, quando ele procurava obter ressarcimentos financeiros do Império pelo seu desempenho e pelas presas na Guerra da Independência. Esses documentos serão apresentados e analisados no item 4.5 Em Defesa da Honra e dos Serviços Prestados.

Quadro 22 – Características do Cavalheiro Militar e do Artesão Experiente na Documentação

CAVALHEIRO MILITAR	ARTESÃO EXPERIENTE
“Só o seu nome levaria o susto e terror aos nossos inimigos” (Brant, 4 maio 1823 <i>apud</i> Vale, 2002b, p. 76) ³⁷⁶ ; “o talento e espírito de iniciativa [...] significavam uma incalculável vantagem [...] Seu nome, por si só, constituía poderosíssima força” (Chamberlain, 11 mar. 1823 <i>apud</i> Vale, 2002b, p. 83) ³⁷⁷ ; “o valor, inteligência, atividade [...] dando provas da maior bravura e intrepidez” (Moreira, 21 mar. 1823 <i>apud</i> Brasil, 1887i, p. 54).	“tomou sobre si a responsabilidade [...] de tirar dos navios todos os marinheiros, e de os meter a bordo da Nau <i>Pedro Primeiro</i> ” (Cochrane, 26 mar. 1854b); “Parece-me [...] pelo defeituoso navegar e tripulação da Esquadra, que a <i>Pedro Primeiro</i> [...] é a única embarcação que pode atacar um inimigo ou operar em presença de uma força superior” (Cochrane, 5 maio 1823).
“Venha, Milorde, a honra te convida, a glória te chama” (Câmara, 4 nov. 1822, tradução nossa).	“Com a nau capitânia [...] entrou a meia-noite na Barra da Bahia” (Cochrane, 26 mar. 1854b); “por um Estratagema Noturno [...] provou ao mesmo inimigo como não era seguro o seu ancoradouro no Porto da Bahia” (Cochrane, 6 maio 1855); “a entrada com a nau Capitânia sozinho no porto da Bahia, passando pela esquadra portuguesa e vasos mercantes armados, e debaixo da artilharia do forte, só para intimidar o inimigo” (Cochrane, maio 1855).
“tenho como sinônimos, Independência, Honra, Glória e Cochrane!” (Câmara, 4 nov. 1822, tradução nossa).	
“Não desejava vida inativa” (Cochrane, 26 mar. 1854a).	
“com a nau Capitânia só [...] intimidou e pôs em fuga as poderosas forças do inimigo” (Cochrane, 6 maio 1855).	
“Não entrava no dever do Primeiro Almirante o perseguir com um só navio, uma esquadra quántupla da sua força; porém ele tomou sobre si a grande responsabilidade” (Cochrane, 26 mar. 1854b); “perseguiu a esquadra portuguesa, apanhou muitos dos navios que ela comboiava [...] fazendo dar aos oficiais palavra de não servir mais durante a guerra; mas abstendo-se de tomar os navios” (Cochrane, maio 1855).	“Precisa-se de Marinheiros para acabar com a Guerra [...] creio, que não é necessário dizer, que segundo o meu modo de vida, e conhecimento, que tenho do caráter dos homens que prefiro os Marinheiros Ingleses” (Cochrane, jul. 1823 <i>apud</i> Aras; Guerra Filho <i>apud</i> Vale, 2023, p. 44); “serviços [...] que requeriam toda a experiência naval e militar de uma vida dedicada a teoria e a prática da guerra” (Cochrane, abr. 1857).
“tomou ainda sobre si a grande responsabilidade, de ir, só com a capitânia, direto ao Maranhão” (Cochrane, 26 mar. 1854b); “Resolveu [...] tentar de unir ao Império Brasileiro a importante Província do Pará” (Cochrane, 26 mar. 1854b).	“Em resposta a imputação, de haver cometido ‘atos da mais atrevida arbitrariedade’ [...] se contenta [...] desafiar se lhe cite um só exemplo de conduta semelhante da sua parte” (Cochrane, 2 jul. 1856b).

³⁷⁶ Carta de do General Caldeira Brandt para José Bonifácio citada por Vale (2002b).

³⁷⁷ Comunicado de Sir Henry Chamberlain a Londres citado por Vale (2002b).

Quadro 22 – Características do Cavalheiro Militar e do Artesão Experiente na Documentação

CAVALHEIRO MILITAR	ARTESÃO EXPERIENTE
<p>“importantes resultados foram principalmente obtidos pelas medidas ousadas e decisivas [...] adotadas [...] com a pequena força naval sob seu comando, e principalmente por meio da sua Capitânia sozinha” (Cochrane, maio 1855); “S.M. Imperial houve por bem galardoar os serviços assim prestados ao Estado, com criar o Primeiro Almirante Marquês do Maranhão” (Cochrane, 26 mar. 1854b); “em testemunho de agradecimento por altos e extraordinários serviços” (Cochrane, 2 jul. 1856b).</p>	<p>“os oficiais tornaram-se descontentes, e as tripulações gradualmente desertaram, por falta de sua paga ordinária, e vendo que não podiam [...] obter o que justamente lhes era devido em dinheiro de presas [...] prometida recompensa de seus serviços” (Cochrane, maio 1855); “a só maneira de ressuscitar as forças navais era guardar a fé pública aos marinheiros, dar-lhes os atrasados de seu soldo e alguma porção efetiva de seu dinheiro das presas [...]” (Cochrane, maio 1855)</p>
<p>“costumado valor” (Andrada <i>et al.</i>, 3 out. 1823).</p>	<p>“suma destreza” (Andrada <i>et al.</i>, 3 out. 1823).</p>
<p>“mostrar os erros que tais asserções envolvem o caráter e conduta do suplicante” (Cochrane, 4 maio 1855); “alegações o mais contrárias a verdade, e reflexões o mais injustas sobre o seu caráter e conduta” (Cochrane, 6 maio 1855); “como oficial sempre fiel ao seu dever, lhe cumpre de obrigação repelir [...] daquela inculpação e de todas e cada uma das imputações com que se lhe mancha o caráter” (Cochrane, [185-]a); “fazer justiça a meu próprio caráter” (Cochrane, 2 jul. 1856a).</p>	<p>“o comércio da costa, o comércio estrangeiro, e das pescarias. Ofereço poucas observações, principalmente com intento de mostrar quanto cada uma delas é ímpar de contribuir para a criação de uma raça de marinheiros” (Cochrane, [entre 1823 e 1825]); O Comércio da Costa [...] sem dúvida é o que mais vale a uma nação [...] os marinheiros são mais expertos e melhor formados entre os perigos da costa” (Cochrane, [entre 1823 e 1825]).</p>
<p>“que a dignidade da coroa e a honra da nação estão obrigados a preencher estes solenes ajustes” (Cochrane, [185-]b); “preservar a dignidade do Trono, como para manter a honra [...] do seu país [...] em prol da verdade que exponho e da justiça que requiro” (Cochrane, 5 maio 1856); “farão a justiça que a dignidade nacional e o decoro da Coroa Imperial exigem imperiosamente” (Cochrane, 2 jul. 1856a).</p>	<p>“para o estabelecimento de uma marinha efetiva que os Marinheiros sejam zelosamente afeiçoados ao serviço e semelhante afeição deve ser prometida por todos os meios razoáveis – soldo, e dinheiros das presas deve ser pago com a maior regularidade possível” (Cochrane, [entre 1823 e 1825]).</p>

Fonte: Documentos citados.

Dos seis lançamentos restantes, dois são da carta convite do cônsul brasileiro em Buenos Aires, onde Câmara (4 nov. 1822), apela para a honra e a glória que esperavam Lorde Cochrane no Brasil.

Um lançamento foi feito a partir do comunicado do cônsul britânico no Rio de Janeiro, Sir Henry Chamberlain (11 mar. 1823), que constatou que o talento e o espírito de iniciativa de Cochrane representariam, por si só, uma “poderosíssima força”. Está avaliação foi praticamente a mesma realizada pelo General Caldeira Brandt (4 maio 1823), em carta a José Bonifácio, pois, segundo ele, “só o seu nome levaria o susto e terror aos nossos inimigos”.

Decreto de 21 de março de 1823, do Ministro da Marinha Luís da Cunha Moreira, nomeou Lorde Cochrane Primeiro Almirante da Armada Nacional e Imperial. Neste decreto, Cunha Moreira se refere a Cochrane como tendo dado provas de bravura e intrepidez.

Finalmente, o último lançamento consta do Voto de Agradecimento da Assembleia Geral, Constituinte e Legislativa, a Lorde Thomas Cochrane, de 3 de outubro de 1823, pelo seu desempenho na Bahia e no Maranhão. Voto assinado por Martim Francisco Ribeiro de Andrada (1775-1844), João Severiano Maciel da Costa (1769-1833) e Miguel Calmon du Pin e Almeida (1796-1865).

Com relação às características do marinheiro artesão, ficam patente suas qualidades, sua destreza, após as suas ações, executadas com uma esquadra improvisada e com os problemas de pessoal, na Bahia, em 1823, demonstrando, mais uma vez, seu domínio sobre a arte e a técnica do marinheiro. Sua preocupação com o pagamento de seus subordinados e, porque não, dele mesmo, também podem ser incluídas nesta parte, pois seus serviços deveriam ser pagos de acordo com o combinado e com a altura dos resultados obtidos.

Dos 14 indícios referentes às características do artesão experiente, 13 são de documentos produzidos por Cochrane. Um em carta a José Bonifácio, no dia seguinte ao combate de 4 de maio de 1823, um de ofício a Junta de Governo de Pernambuco (jul. 1823), três baseados no documento “Sugestões para o Adiantamento da Marinha Imperial” (item 4.4) e 8 em documentos produzidos na década de 1850.

Podemos identificar um padrão entre os documentos produzidos na década de 1820, quando a preocupação era com relação a organização dos meios e do pessoal da marinha. Entretanto, nos documentos da década de 1850, trinta anos após a Guerra da Independência, a preocupação era o recebimento de pensão, vencimentos atrasados e dinheiro das presas, assim como a defesa de sua honra e do seu legado.

O único indício não baseado em documento do próprio Lorde Cochrane é o do voto de agradecimento da Assembleia (3 out. 1823) que descreve sua “suma destreza”.

No Quadro 23 apresentamos as alcunhas de Cochrane encontradas na documentação.

Quadro 23 – Alcunhas de Lorde Cochrane na Documentação

ALCUNHAS
“vem, novo Hércules , ajuda a domar com esforços honrosos a Hidra de Cem Cabeças de um Despotismo espantoso tanto mais execrável quanto se cobre com o manto filosófico para oprimir as Nações!” (Câmara, 4 nov. 1822, tradução nossa)
“Viva Lorde Cochrane, Marquês do Maranhão, Herói Brasileiro ” (Barreto, 8 out. 1823).

Fonte: Documentos citados.

A primeira das alcunhas, constante do Quadro 23, é um exagero da parte do cônsul brasileiro em Buenos Aires, Antônio Câmara, que denominou Cochrane de “novo Hércules”, com certeza para afagar o ego e conseguir a vinda do Almirante ao Brasil. Já a alcunha de “Herói Brasileiro”, cunhada pelo Brigadeiro Domingos Alves Branco Moniz Barreto (1748-1831), em 8 de outubro de 1823, faz jus aos seus serviços na Bahia e no Maranhão.

Figura 19 – Caricatura de Lorde Thomas Cochrane



Fonte: Bothside; Niaws; Taw (1815).

Finalmente, a caricatura da Figura 19 pode ser usada, com a devida ressalva³⁷⁸, para representar a divisão nos séculos XVI e XVII, entre cavalheiros e tarpaulins, entre as características do cavalheiro militar e do marinheiro artesão, apresentadas no item 3.1. Características estas que se tornaram um modelo para Lorde Cochrane, como apresentado pelos indícios apresentados acima.

Em seguida, serão analisados o documento intitulado “Sugestões para o Adiantamento da Marinha Imperial” e o conjunto de documentos em que Lorde Cochrane defende seu caráter e sua honra e cobra do governo imperial o pagamento de sua pensão e o dinheiro das presas.

4.4 Sugestões para o Adiantamento da Marinha Imperial

A partir deste ponto, será analisado o documento “Sugestões para o Adiantamento da Marinha Imperial”³⁷⁹.

A existência de um documento como as “Sugestões para o Adiantamento” mostram o comprometimento de Lorde Thomas Cochrane com a causa do Brasil³⁸⁰. O Almirante Max Justo Guedes (1971b) considerou que “[...] com rara clarividência e excelente conhecimento de nosso país e nossa gente [...] lega ao governo e à Marinha as diretrizes para um Programa Naval” (p. 4).

Para o Almirante Vidigal, “[...] com extraordinária percepção, o notável marinheiro partia do princípio de que o Brasil só travaria guerras de caráter defensivo e cujas ações ficariam limitadas à área sul do Atlântico Sul” (Vidigal, 1985, p. 7-8).

O documento poderia ser dividido em três partes. A primeira tratando da formação dos marinheiros, a segunda dos meios navais e suas bases e a última da disciplina.

Ele iniciou destacando a posição geográfica do Brasil e, em especial, do Rio de Janeiro, para o comércio marítimo, alertando para a importância da existência de uma

³⁷⁸ A ressalva é necessário pois originalmente a caricatura foi produzida após a condenação de Cochrane por fraude, na Bolsa de Valores de Londres, em 1814. O lado esquerdo representa Cochrane como um herói naval. O lado direito o retrata como um civil em desgraça, ao lado dos muros da prisão de *King's Bench*.

³⁷⁹ “Trata-se de um documento manuscrito, traduzido para o português (tradução bastante deficiente), contando dez páginas a que parece faltar o fecho” (Guedes, 1971b, p. 4).

³⁸⁰ Em carta de Lorde Cochrane ao Imperador D. Pedro I, datada de 1 de janeiro de 1824, ele manifesta lealdade ao Imperador e pede para ter a sua conduta julgada pelo resultado de seus esforços para promover os interesses imperiais e não por relatórios de terceiros (Cochrane, 1 jan. 1824).

Marinha, essencial para a independência e prosperidade das nações (Cochrane, [entre 1823 e 1825]).

Com relação à formação dos marinheiros ele se utilizou do exemplo da Inglaterra, onde os britânicos se dedicaram à pesca³⁸¹, ao comércio de cabotagem³⁸² e ao comércio marítimo de longo curso, que ele denominou de comércio de costa e comércio estrangeiro, respectivamente, “[...] com intento de mostrar quanto cada uma delas é ímpar de contribuir para a criação de uma raça de marinheiros” (Cochrane, [entre 1823 e 1825]).

Novamente, Lorde Cochrane utiliza-se do Reino Unido como modelo a ser seguido. Esta será uma constante neste e em outros documentos encaminhados as autoridades brasileiras.

Para que o Brasil gozasse das vantagens de um comércio de Costa, que ele considera o mais importante para a formação de marinheiros, ele recomendou o fim das guarnições de escravos e o embarque de homens livres como marinheiros ou, caso isso seja uma mudança muito radical, que, pelo menos, este comércio, em navios estrangeiros, se utilizasse de metade ou um terço das suas guarnições com homens livres brasileiros, para que a mocidade brasileira receba a melhor educação marítima (Cochrane, [entre 1823 e 1825]).

Naquela época o fim do tráfico negreiro e da escravidão estava na pauta do Reino Unido e vai ser, inclusive, uma das imposições britânicas para o reconhecimento da independência brasileira. Lorde Cochrane, como britânico, deveria estar ciente desta pressão. Para Rubens Ricupero (2017):

A luta pela abolição do comércio de africanos simbolizava talvez a primeira irrupção da modernidade nas relações internacionais, no sentido de que, pela primeira vez, uma questão moral, hoje se diria de direitos humanos, rivalizava com interesses políticos e econômicos na determinação da diplomacia entre os países [...] (p. 131)

Contra a possibilidade de se fazer do Brasil um poderoso império naval estava o calor das províncias do Norte que, segundo ele, não favorecia a atividade

³⁸¹ Recomenda, principalmente, “[...] a pescaria da Baleia com vantagem, [mais principalmente se for] debaixo da proteção do Governo como foi em Inglaterra do seu princípio [...]” (Cochrane, [entre 1823 e 1825]).

³⁸² “[...] cria e sustenta um maior número de marinheiros que o Comércio Estrangeiro e das Pescarias juntos e além disso os marinheiros são mais expertos e melhor formados entre os perigos da costa, e onde os navios são que assim necessariamente hão de manobrar mais frequentemente” (Cochrane, [entre 1823 e 1825]).

marinheira³⁸³, recomendando a criação de um estabelecimento de marinheiros da Ilha de Santa Catarina para o Sul, citando, surpreendentemente, que este estabelecimento seria mais vantajoso para o Império se fosse instalado ao sul de Buenos Aires (Cochrane, [entre 1823 e 1825]).

Em seguida ele passou a tratar dos meios navais que deveriam compor a Marinha Imperial. Neste ponto ele foi um visionário, pois era favorável a utilização do vapor³⁸⁴ para o movimento das embarcações, tanto para o comércio quanto para a guerra³⁸⁵, “[...] se pode de tal maneira aprontar que hão de ficar muito formidáveis e admiravelmente adaptadas, quer seja para a defesa da costa quer para atacar o inimigo nas calmarias e ventos variáveis tão gerais em regiões tropicais” (Cochrane, [entre 1823 e 1825] *apud* Guedes, 1971b, p. 6).

Com relação à utilização do vapor, ele tinha investido 3.000 libras na construção do *Rising Star*, em 1817, com propulsão mista, três mastros com velas e dois motores de 70 cavalos de força cada, “[...] que davam propulsão a uma roda retrátil (instalada internamente) munida de pás” (Ermakoff, 2021, p. 282).

Para se ter uma ideia de seu ineditismo, podemos citar que somente em 1807, o inventor estadunidense Robert Fulton (1765-1815), lançou o *Clermont*, a vapor, para navegação no rio Hudson, entre Nova Iorque até Albany. Na Europa, em 1816, o *Élise*, francês, atravessou o canal da Mancha em 17 horas. Somente em 1838, o *Sirius* e o *Great Western*, “[...] dois navios a vapor atravessaram o oceano Atlântico da Europa para a América do Norte [...] inaugurando a travessia oceânica de passageiros” (Albuquerque; Silva, 2006, p. 104).

O Brasil adquiriu no Reino Unido, em 1825, a primeira unidade a vapor para sua marinha de guerra, a barca *Correio Imperial*, um navio-auxiliar. Somente com a

³⁸³ Entretanto, com relação a construção naval ele afirmou que, provavelmente, seria “[...] muito vantajoso dar que fazer aos construtores do Pará, o qual concorreria tão somente para o aumento da força naval mais conservar aquela distante e importante Província em união pelo seu interesse ao Governo Imperial” (Cochrane, [entre 1823 e 1825]).

³⁸⁴ No Ofício de Francisco Vilela Barbosa, Ministro da Marinha, à Lorde Cochrane, de 29 de dezembro de 1823, solicita que o Primeiro Almirante defina as dimensões e demais dados das barcas a vapor que ele sugeriu ao Imperador como necessários ao serviço naval e que foram aprovadas pelo mesmo. Informa ainda que a ocasião é oportuna para a encomenda das mesmas na Inglaterra e cita a devolução do impresso e das cartas anexas ao ofício de Cochrane, de 25 do corrente. Não encontramos o referido Ofício para verificar se um destes documentos seria a sugestão em questão (Barbosa, 29 dez. 1823).

³⁸⁵ “[...] melhor era fazê-lo agir e mandar buscar da Inglaterra as máquinas conforme as dimensões [...] as grandes vantagens que resultarão do uso de barcas de vapor pelas quais sou de parecer que se governaria a América do Sul inteira com maior facilidade que a metade do Império do Brasil sem seu auxílio” (Cochrane, [entre 1823 e 1825] *apud* Guedes, 1971b, p. 7).

invenção do hélice, em 1836, pelo inventor sueco Jonh Ericson (1803-1889), e a utilização de máquinas mais confiáveis, o vapor passou a ser empregado em navios de guerra de maior porte. Somente em 1850, a França lançou ao mar a primeira belonave movida à hélice, o *Napoléon*, fazendo com que os ingleses lançassem o *Agamêmnon*, também à hélice, em 1852. A partir daí até o final do século XIX o vapor foi se estabelecendo como o meio de propulsão principal dos navios de guerra. O HMS *Devastation*, lançado em 1871, foi o primeiro navio capital a não carregar velas (Albuquerque; Silva, 2006).

A artilharia deveria ser composta por peças com grande calibre, com maior alcance, para que “[...] alcancem navios em uma distância além da que peças ordinárias lançam e assim, sem expor as máquinas do vapor ao prejuízo do fogo inimigo, pode se destruir os seus mastros e aparelho e tomar o seu navio sem se oferecer resistência que lhe cause danos” (Cochrane, [entre 1823 e 1825] *apud* Guedes, 1971b, p. 6).

Portanto, ele informou que era

[...] de parecer que uma dúzia de embarcações assim prontadas são capazes de dismantelar, destruir ou tomar improvisadamente de noite, as marinhas da maior parte dos Estados marítimos do mundo. Portanto as vantagens que devirá a Potência que primeiramente adotar esta forma de fazer guerra, na minha opinião serão iguais às que se obtiveram pela invenção da pólvora, para acima do antigo sistema de guerra marítima (Cochrane, [entre 1823 e 1825] *apud* Guedes, 1971b, p. 6).

O esforço sugerido por Cochrane era acima da realidade brasileira, daquele momento histórico, e só seria realizado durante a Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai (1864-1870). Entretanto, poderia ser viável construir o casco de madeira no Brasil e instalar as máquinas trazidas do Reino Unido, desde que fosse contratado pessoal qualificado para a tarefa. Outro problema seria a manutenção das máquinas em um Estado agrário e sem indústrias como o Brasil do Primeiro Reinado.

Tratando da adaptação dos navios de guerra já existentes no Brasil, Cochrane aconselhou que a Nau *Pedro Primeiro* fosse armada com colubrinas e caronadas de bronze de calibre 42. A Fragata *Piranga* seria capaz de levar o mesmo armamento e as embarcações menores levariam uma proporção dos mesmos. “Esta alteração que se pode fazer a pouca despesa de uma vez, dobrava a força da Esquadra existente do Brasil, e ficavam navio por navio superior a qualquer do mundo [...]” (Cochrane, [entre 1823 e 1825] *apud* Guedes, 1971b, p. 6).

Caso fosse necessário aumentar a força naval existente, ele sugeriu a construção de fragatas, que deveriam ser construídas com um comprimento muito maior do que as construídas no Norte³⁸⁶, pois navegariam no Atlântico Sul “[...] nestes mares pacíficos e por serem muito mais veleiros seriam mais eficientes” (Cochrane, [entre 1823 e 1825] *apud* Guedes, 1971b, p. 7).

Com relação à construção naval, o Almirante Max resume as sugestões de Lorde Cochrane da seguinte maneira:

- a) Vantagem no emprego de armamento de grosso calibre sobre maior número de peças menores.
- b) Importância das ações noturnas e possibilidade de nelas empregar vantajosamente tipos específicos de embarcações.
- c) Condições de mar aproveitadas para construção de navios mais velozes e manobreiros.
- d) Nacionalização apenas parcial no início de construção de navios de tecnologia avançada.
- e) Necessidade de imediata adoção de novas tecnologias, especialmente quando tragam modificações de conceitos estratégicos (Cochrane, [entre 1823 e 1825] *apud* Guedes, 1971b, p. 7).

Pode-se perceber a intenção de preparar a Marinha Imperial para incursões características da concepção estratégica do desgaste frente às marinhas das grandes potências e a utilização desses meios nas concepções da batalha decisiva e do bloqueio quando contra marinhas do mesmo porte ou menores. Porém alerta-se que nenhuma dessas concepções é exclusiva, podendo ser adotado contra qualquer marinha dependendo da situação tática, dos meios envolvidos e da posição em questão, como demonstrado na atuação de Cochrane, na Bahia, em 1823.

Com relação à disciplina, Lorde Cochrane alertou para a necessidade de se encontrar um fundeadouro não muito perto da cidade, e que não fique próximo dos navios mercantes, para que não sejam motivo de atração aos marinheiros ingleses e de outras nacionalidades a serviço da Marinha Imperial (Cochrane, [entre 1823 e 1825]).

Finalmente, entrou na questão do pagamento, pois para uma marinha ser efetiva, para que “[...] os Marinheiros sejam zelosamente afeiçoados ao serviço e semelhante afeição deve ser prometida por todos os meios razoáveis – soldo e

³⁸⁶ “Os ‘mares pacíficos’ (assim os classificou Cochrane) que banham o nosso litoral tornando possível o desenho de cascos em que a velocidade tivesse mais importância que sua capacidade de enfrentar mar grosso [...]” (Guedes, 1971b, p. 6).

dinheiros das presas deve ser pago com a maior regularidade possível” (Cochrane, [entre 1823 e 1825]).

Segundo Vidigal (1985), “[...] lamentavelmente, os acontecimentos políticos que se seguiram, aí incluída a Campanha Cisplatina com todas as consequências políticas e financeiras, impediram a concretização dessa política, se é que ela foi seriamente cogitada pelos dirigentes navais de então” (p. 8).

De acordo com o Almirante Herick Marques Caminha:

Não se sabe se Cochrane chegou a encaminhar às autoridades brasileiras o referido estudo, mas, pelo que li sobre a maneira como as autoridades no Rio tratavam os expedientes de Lorde Cochrane, acho que, mesmo que tivesse encaminhado, tal estudo teria ido para a cesta dos papéis considerados inúteis [...]” (Bittencourt *et al.*, 1984, p. 32).

Principalmente na parte referente à formação dos marinheiros ele se baseia no exemplo da Inglaterra. Sugere o desenvolvimento da pesca, da navegação de cabotagem e de longo curso, aspectos referentes ao Poder Marítimo, para atrair homens livres e a mocidade para o mar, criando assim uma reserva de pessoal qualificado para a marinha de guerra.

Como apresentado no item 3.1, o *ethos*, segundo Souza (2011), “[...] enquanto cultura e tradição traz consigo eficácia no campo educacional, por portar normas, valores e costumes em seu seio e possibilitar a transmissão desses continuamente” (p. 17). Lorde Thomas Cochrane quando sugere a Inglaterra como exemplo para a formação de marinheiros explícita, ainda mais, seu modo de ver a guerra no mar e o seu *ethos*, corroborando com a eficácia apresentada na definição de Souza.

Em seguida, ele fez diversas observações sobre a organização dos meios da marinha, da utilização do vapor e de navios mais veleiros, do tipo de canhões a serem empregados e como empregá-los para fazer frente a um inimigo mais poderoso ou com poder igual ou menor que o Brasil, visando à defesa do Império.

4.5 Em Defesa da Honra e dos Serviços Prestados

Finalmente, no Arquivo Cochrane, da DPHDM, constam diversos rascunhos, cartas, relações, representações, exposições, petições, memoriais e ofícios, enviados aos legisladores, senadores, ministros, conselheiros de Estado e imperadores, de D. Pedro I a D. Pedro II (1825-1891), lembrando os serviços prestados e solicitando as

reparações devidas. Seguem-se exemplos destes documentos que reforçam as ações de um Lorde britânico a serviço do Brasil e sua busca pelos direitos adquiridos e não atendidos pelo governo, que reforçam o *ethos* dos Oficiais britânicos.

Em 5 de novembro de 1853, em carta a José Maria da Silva Paranhos³⁸⁷ (1819-1880), então Ministro da Marinha, remete uma carta³⁸⁸ a ser entregue ao Imperador D. Pedro II onde apresenta suas pretensões junto ao governo imperial (Cochrane, 5 nov. 1853).

Uma nova carta, sem data, foi enviada ao Visconde do Paraná³⁸⁹, provavelmente durante o período em que o mesmo era Presidente do Conselho de Ministros, entre 6 de setembro de 1853 a 3 de setembro de 1856. Cochrane enviou uma folha-prova da carta e memorial para consideração do governo imperial, visando promover a aprovação da resolução de D. Pedro II. Esta resolução tratava do serviço naval de Lorde Cochrane, tendo sido enviada, por uma comunicação, à Assembleia Legislativa, em 12 de agosto de 1853 (Cochrane, [185-]c).

Em 26 de março de 1854, em carta sem destinatário, encaminha uma curta “Relação do Serviço do Primeiro Almirante e Comandante-em-Chefe das Forças Navais do Império do Brasil, desde que tomou posse do Comando, em 26 de março de 1823 até a sua sumária terminação em 7 de março de 1825”. Da carta pode-se destacar dois pontos. O primeiro se refere ao convite feito pelo Consul brasileiro em Buenos Aires, onde Cochrane cita que “[...] deu-me gosto o convite imperial”³⁹⁰ (Cochrane, 26 mar. 1854a).

O segundo ponto da carta a ser destacado é negativo:

Quem poderia imaginar, que a sabia e louvável determinação de S. M. Imperial de procurar meios navais para reunir e consolidar as distantes e revoltadas colônias num grande Império, sob o legítimo Herdeiro do Trono, havia de trazer sobre mim o ser tratado pela seguinte administração, como se eu fosse instigador, ou perverso instrumento no separarem-se as colônias da Mãe Pátria! (Cochrane, 26 mar. 1854a).

³⁸⁷ Depois Visconde do Rio Branco.

³⁸⁸ Não foi encontrada a carta ao Imperador citada na mesma.

³⁸⁹ Visconde, depois Marquês, do Paraná, Honório Hermeto Carneiro Leão (1801-1856).

³⁹⁰ A parte citada na carta foi a seguinte: “Venha, Milorde, a honra te convida, a glória te chama, um príncipe magnânimo e uma nação inteira te espera [...] Venha, dê aos nossos exércitos navais esta ordem maravilhosa esta disciplina incomparável da poderosa Albion”. No original: “*Venez, Milord, l’honneur vous invite, la gloire vous appelle, un Prince magnanime et une Nation toute entière vous attende [...] Venez, donner, à nos armées navales cet order merveilleux cette incomparable discipline de la puissante Albion*” (Câmara, 4 nov. 1822, tradução nossa).

Na “Relação do Serviço” Lorde Cochrane destacou a sua atuação e a da Nau *Pedro Primeiro*, onde, segundo ele, sem outro apoio, rompeu a linha de batalha inimiga, intimidando o inimigo, que não mais tentou furar o bloqueio. Reorganizou as tripulações e com “[...] a capitânia unicamente, assim reforçada, o Primeiro Almirante entrou à meia-noite pela Barra da Baía” (Cochrane, 26 mar. 1854b).

Destacamos que a ênfase do Almirante Cochrane, de que fez tudo sozinho, somente com a Nau *Pedro Primeiro*, aparece apenas na década de 1850, cerca de trinta anos depois de sua participação na Bahia e no Maranhão, em 1823, provavelmente por ser o único navio capital brasileiro e por ele querer destacar a sua participação, visando obter o reconhecimento de seus serviços e o pagamento do que ele considerava que o Brasil lhe devia.

Serão apresentadas, a seguir, as três ações tomadas por Cochrane, que, segundo ele, comprovam “[...] a sua devoção a causa que tinha abraçado, e com isso mostrar-se digno da confiança que nele tinha depositado S. M. Imperial” (Cochrane, 26 mar. 1854b).

A primeira ocorreu após a saída do comboio português da Bahia, em 2 de julho de 1823. Cochrane poderia ter entrado no porto para participar das comemorações, pois já tinha cumprido as ordens imperiais. Ele entretanto teve a iniciativa de interpretar suas ordens e os interesses do Império e iniciou a perseguição do comboio:

Neste ponto o Primeiro Almirante podia, sem desviar da mais estrita regra do seu dever, ter começado a fazer presa de ricos e magníficos navios, voltando em triunfo ao Rio de Janeiro com o seu despojo, e desta maneira ter outra vez terminado a sua missão, sem risco de lhe ser imputada falta alguma na sua execução, quando dela desse conta (Cochrane, 26 mar. 1854b).

Ele também teria cumprido as ordens do Ministro da Marinha, mas aos que poderiam acusá-lo de só querer enriquecer a custas das presas, ele apresentou a sua segunda ação: Interrompeu a perseguição do comboio e dirigiu-se ao Maranhão, para garantir que nenhum navio tenha escapado com reforços e dar prosseguimento à Guerra de Independência (Cochrane, 26 mar. 1854b).

A terceira ação foi, por conta própria enviar a Belém o Brigue Maranhão, comandado por Grenfell, para se utilizar do mesmo estratagema utilizado no Maranhão, visando a incorporação do Pará ao Império do Brasil (Cochrane, 26 mar. 1854b).

Por esses serviços prestados ao Brasil, D. Pedro I, deu-lhe o título de Marquês do Maranhão³⁹¹³⁹², condecorou-o com a Grã-Cruz do Cruzeiro e fez de Lorde Cochrane Conselheiro de Estado³⁹³. A Assembleia Constituinte deu-lhe um voto de agradecimento³⁹⁴ em nome da nação (Cochrane, 26 mar. 1854b).

O título de Marquês do Maranhão foi concedido pelo Decreto de 12 de outubro de 1823, que em seu texto lista os seguintes serviços e agradecimentos:

Tomando em consideração os relevantes serviços, que Lorde Cochrane [...] acaba de praticar com superior vantagem da nação ajudando a libertar a cidade da Bahia [...] e ministrando depois tão sábia e oportunamente aos honrados habitantes da Província do Maranhão os meios, de que precisavam, para sair da mesma dominação estrangeira [...] e querendo dar-lhe um público testemunho de agradecimento, por este altos, e extraordinários serviços em benefício do generoso Povo Brasileiro, **que sempre conservará viva a memória de tão ilustres feitos**; Hei por bem fazer-lhe mercê, além de outras, do título de Marquês do Maranhão [...] (Brasil, 1887I, p. 75, grifo nosso).

Cochrane defendeu-se dos ataques sofridos pelas administrações posteriores à de José Bonifácio, que segundo ele estavam controladas por interesses portugueses³⁹⁵ (Cochrane, 26 mar. 1854b).

Em seguida encontrou-se uma petição de Cochrane a D. Pedro II, datada de 4 de maio de 1855, que fez referência ao “Estudo e Parecer das seções da Fazenda e da Marinha de Guerra”, que, segundo Cochrane, é um documento com asserções incorretas que atingem “[...] o caráter e conduta do suplicante” (Cochrane, 4 maio 1855).

Uma cópia ou rascunho de petição de Cochrane a D. Pedro II, sem data, é um pouco mais elaborada do que a anterior. Cita as palavras de D. Pedro I³⁹⁶, em 25 de

³⁹¹ Pelo Diário de Jackson, quando do retorno da *Pedro Primeiro* ao Rio de Janeiro, em 9 de novembro de 1823, o Imperador veio a bordo e comunicou a Lorde Cochrane que ele havia recebido o título de Marquês do Maranhão (Jackson, 1823?).

³⁹² De acordo com Taunay (1939) o marquesado de Lorde Cochrane foi o primeiro do reinado de D. Pedro I, até aquele momento ele só tinha concedido títulos de Barão e Viscondes. “Era ele o do maranhão destinado a recompensar os extraordinários serviços de *El Diablo*, para a obtenção da queda do domínio português no Norte do Brasil” (p. 592). Além de ser o primeiro Marquês, Lorde Cochrane foi o primeiro oficial de Marinha do nobiliário brasileiro (Taunay, 1939).

³⁹³ Jackson registra, no dia 19 de novembro, que “[...] o Imperador escreveu ao Almirante nomeando-o para o seu Conselho Privado” (Jackson, 1823?).

³⁹⁴ Transmitiram os votos de agradecimento da Assembleia Martim Francisco Ribeiro de Andrada, João Severiano Maciel da Costa e Miguel Calmon du Pin e Almeida (Andrada *et al.*, 3 out. 1823).

³⁹⁵ Para Henrique Boiteux (1906a), todas as honras recebidas pelo Primeiro Almirante, após o seu retorno ao Rio de Janeiro, em 9 de novembro de 1823, “[...] atraíram de parte da facção portuguesa verdadeiro ódio, o qual daí por diante não cessou de evidenciar-se” (p. 948).

³⁹⁶ A quem se refere nas comunicações a D. Pedro II como “Augusto Pai de S. M. I., que Deus o tenha” ou “D. Pedro I de gloriosa memória”.

novembro de 1823: “[...] altos e extraordinários serviços prestados pelo suplicante em benefício do generoso povo brasileiro que sempre conservará essa memória de tão ilustres feitos” (Cochrane, [185-]b).

Cita o “Parecer das Seções” que lançou asserções que ofendem o caráter do suplicante e que são contra a verdade e a justiça, sendo bem mais incisivo na sua parte final, quando solicitou a D. Pedro que ordene o pagamento de seus direitos integralmente e sem demora (Cochrane, [185-]b).

Em uma representação aos Senadores do Império do Brasil, Cochrane encaminhou, em 6 de maio de 1855, a “Exposição dos principais fatos e circunstâncias tocantes ao Comando de Lorde Cochrane [...] em refutação ao Estudo e Parecer das Seções da Fazenda e da Marinha de Guerra” (Cochrane, 6 maio 1855).

Na representação, mais uma vez Cochrane se mostra injustiçado, pois o “Parecer das Seções” apresenta alegações contrárias a verdade e injustas sobre o seu caráter e conduta, que deram lugar a comentários mal fundados e desmerecidos, impedindo, assim, o pagamento de seus direitos (Cochrane, 6 maio 1855).

Com relação as ações na Bahia é “[...] de recordar-se de quão depressa, com a nau capitânia só, o expoente [...] intimidou e pôs em fuga as poderosas forças do inimigo, por um estratagema noturno que provou ao mesmo inimigo como não era seguro o ancoradouro no porto da Bahia [...]” (Cochrane, 6 maio 1855).

Lorde Cochrane ficou injuriado com uma parte do “Parecer das Seções” quando trata de somas adiantadas por ele com a expressão “[...] **diz Lorde Cochrane**”: “Estes serviços à nação prestados Vossas Excelências deverão confessar que não foram de natureza ordinária, e que mereciam ser tratados de modo mais digno pela Câmara, que não com um ‘diz Lorde Cochrane’” (Cochrane, 6 maio 1855).

Mesmo contrariado com a atitude dos deputados e com o linguajar do parecer, Cochrane se refere a “Ilustríssima Câmara” e credita este parecer a “[...] relações falsas e desfiguradas, filhas de contendas políticas de partido, e de oposição as justas e sabias intenções de Sua Majestade Imperial O Senhor D. Pedro 1º de Gloriosa Memória [...]” (Cochrane, 6 maio 1855).

Quanto à “Exposição dos principais fatos” é um documento muito completo sobre o que foi prometido e o que foi pago durante e após a estadia de Cochrane no serviço do Império e a problemática do pagamento das presas. Os fatos são apresentados no sentido de rebater o “Parecer das Seções”. Com relação às presas ele declara que nenhuma delas foi feita ilegalmente, pois como “Primeiro Almirante,

comunicou aos respectivos Comandantes as Instruções Imperiais, para capturar ou destruir todos os navios com bandeira Portuguesa, conforme a prática do Serviço naval na Inglaterra e em outros países” (Cochrane, maio 1855).

Lorde Cochrane declarou solenemente

que sacrificou, em todas as ocasiões, seus próprios interesses pessoais para o triunfo da nobre causa que tinha desposado, e arriscou a sua reputação como oficial marítimo, com empreender voluntariamente gratuita exceção de atos de natureza a mais extraoficial e a mais perigosa. Citará por exemplo, a entrada com a nau Capitânia sozinho no porto da Bahia, passando pela esquadra portuguesa e vasos mercantes armados, e debaixo da artilharia do forte, só para intimidar o inimigo; o que assim conseguiu, pois que toda a Frota Portuguesa, tomando abordo a guarnição da Bahia, largou, logo depois, em grande desordem [...] (Cochrane, maio 1855).

Nesta declaração de Lorde Cochrane, podemos perceber dois indícios. O primeiro ligado às características do cavalheiro militar, ao abrir mão de interesses pessoais pelo triunfo de uma nobre causa. O segundo, se refere ao artesão experiente, ao marinheiro, quando entra na Baía de Todos os Santos, à noite, para intimidar o inimigo.

Então, com a nau Capitânia perseguiu o comboio português, abordando vários navios,

[...] lançou as armas da tropa e as munições de guerra ao mar, fazendo dar aos oficiais palavra de não servir mais durante a guerra; mas abstendo-se de tomar os navios mais ricos (o que tinha em seu poder) para não se privar dos Oficiais e marinheiros, cujos serviços desejava reservar para objetos nacionais mais importantes. Em vez, pois, de enriquecer-se, como tinha direito de fazê-lo, e como outros muitos houveram feito, preferiu conservar inteira a equipagem da Capitania, para serviços que tinha em vista, muito além do alcance de suas instruções (Cochrane, maio 1855).

De acordo com o “Parecer das Seções”: “£2,000 diz Lorde Cochrane ter adiantado por meio da Legação de Londres para pagamento da Guarnição da Fragata *Piranga*. Esta pretensão entendem as Seções que nem se pode ter em consideração.” (Cochrane, maio 1855).

Pouca justificação pode dar-se desta desprezadora expressão, ‘diz Lorde Cochrane’ quando todos os papeis da Legação Brasileira estavam ao alcance da dita Comissão das Seções [...] Depois de tão palpáveis provas, é impossível que esta reclamação do expoente seja por mais tempo resistida, ou de novo posta de parte com a expressão de desprezo ‘diz Lorde Cochrane’ (Cochrane, maio 1855).

Em 1855 foi aprovada a Lei nº 834 de 16 de agosto, que autorizou o governo a distribuir indenizações referentes às presas e o pagamento dos soldos e pensão atrasados do Marquês do Maranhão³⁹⁷. O problema a partir daí estava no cálculo destes valores e no estabelecimento de uma compensação em termos de juros. Os valores que o governo imperial queria pagar não batiam com os valores que Cochrane alegava ter direito e para piorar a situação o “Parecer das Seções” fez com que o Legislativo questionasse e atrasasse os pagamentos devidos ao almirante.

Em carta a um Senador não especificado e sem data, mas com referência à Lei nº 834, Cochrane agradece sinceramente a eloquente e nobre defesa de seus direitos pelo Senador, estendendo o seu reconhecimento aos demais colegas que se manifestaram a seu favor (Cochrane, [185-]d).

Em nova petição ao Imperador D. Pedro II, sem data, Lorde Cochrane protesta devido à retenção de suas “justas recompensas” apesar da mensagem de Sua Majestade Imperial e da lei nº 834. Por fim, se defende, novamente, das imputações do “Parecer das Seções”, nos seguintes termos: “[...] imputação que, como oficial fiel ao seu dever, lhe cumpre de obrigação repelir” (Cochrane, [185-]a).

Em 19 de janeiro de 1856, encaminha um requerimento a D. Pedro II, onde reivindica o pagamento dos soldos atrasados de acordo com seus cálculos. “Estas justas reclamações do suplicante tem sido a muito desatendidas [...] vem o suplicante pedir o cumprimento da Palavra Augusta do Fundador do Império [...]” (Cochrane, 19 jan. 1856).

Na carta enviada dia 5 de maio de 1856 ao Visconde de Jequitinhonha³⁹⁸, senador pela Bahia, Cochrane fala em termos de dignidade do Trono e manutenção da honra e dos interesses do Brasil, agradecendo “[...] os nobres e generosos sentimentos manifestados por Vossa Excelência e por outros ilustres Senadores [...] Vossas Excelências prestaram seu poderoso apoio em prol da verdade que exponho e da justiça que requero” (Cochrane, 5 maio 1856).

Novamente insiste junto a D. Pedro II, em petição de maio de 1856, fazendo referências aos valores estipulados por “Sua Majestade Imperial, que Deus hoje guarde, de gloriosa memória [...] sob assinatura de próprio punho do dito Senhor, com

³⁹⁷ Lei nº 834 de 16 de agosto de 1855, “Autoriza o Governo a distribuir as quantias votadas, como indenização das presas das Guerras da Independência e do Rio Praia, a fazer efetiva a pensão que foi concedida ao Marquês do Maranhão, e a pagar os soldos, que lhe ficaram devendo, como Primeiro Almirante” (Brasil, 1856, p. 30)

³⁹⁸ Francisco Jê Acaiaba de Montezuma (1794-1870).

o Selo do Império, referendado pelos Ministros, e registrado nos Arquivos do Estado [...]”. Nesta petição ele faz referência a um memorial, com provas documentais, contra as alegações do “Parecer das Seções”. Este memorial provavelmente é o mesmo documento que será visto a seguir (Cochrane, maio 1856).

Em 2 de julho de 1856, Cochrane encaminhou sua exposição ao Legislativo brasileiro denominada de “Fatos Documentados de Considerável Importância Histórica, relativos à Guerra da Independência, União e Integridade do Brasil”³⁹⁹ (1856). Na carta de apresentação ele deixa claro que o não cumprimento do decreto nº 834, devido à influência danosa do “Parecer das Seções”, levou-o à confecção deste memorial: “[...] julguei do meu dever, no interesse da verdade histórica dos fatos, e por fazer justiça ao meu próprio caráter, apresentar [...] uma verídica Exposição, sustentada por documentos oficiais, repelindo as desmerecidas imputações coligadas no dito ‘Parecer’” (Cochrane, 2 jul. 1856a).

Na carta que encaminhou o memorial, via Consulado Brasileiro em Londres, ele declarou solenemente “[...] que o Memorial abaixo anexo contém uma verídica relação dos fatos, apoiados por Documentos Oficiais [...] para ajuizar da minha conduta na qualidade de Primeiro Almirante do Brasil” (Cochrane, 5 jul. 1856).

A Exposição é bem completa com relação ao processo de contratação, definição de patente e soldo, as promessas feitas, o não pagamento do dinheiro das presas e a distribuição do dinheiro do pagamento do pessoal da Esquadra, no Rio de Janeiro e no Maranhão, todos fazendo referência a documentos oficiais (Cochrane, 2 jul. 1856b).

Na “Breve recapitulação de serviços” Lorde Cochrane narra da seguinte maneira os acontecimentos do dia 4 de maio de 1823:

[...] quando a Esquadra Portuguesa, de superior força tentou levantar o bloqueio da Bahia, sendo dado pelo Primeiro Almirante sinal aos navios do Brasil para romperem a linha e atacar o inimigo, tal ordem não foi executada – dando-se depois como razão disso, que as tripulações portuguesas se recusaram a operar hostilmente contra os seus compatriotas. Havendo também provas corroborativas deste fato a bordo da Capitânia (Cochrane, 2 jul. 1856b).

³⁹⁹ Este documento é composto pelos seguintes documentos: carta de apresentação da exposição aos legisladores; Carta de encaminhamento via Consulado Brasileiro em Londres com declaração de Lorde Cochrane; Exposição de Lorde Cochrane, Conde de Dundonald, Marquês do Maranhão, com Breve recapitulação de serviços extra oficiais e anexos.

Em seguida ele repete as afirmações já apresentadas em outras exposições sobre a sequência das suas ações na Bahia e no Maranhão.

Do memorial, podemos destacar alguns indícios do *ethos* dos oficiais de marinha britânicos. Com relação ao cavaleiro militar, destacam-se os altos e extraordinários serviços, citando D. Pedro I, e o senso de justiça com relação a defesa de seu caráter e a dignidade nacional em termos da questão do dinheiro. Em termos do artesão experiente, ele, novamente destaca as capacidades marinheiras da Nau Pedro Primeiro, capaz de operar na presença de forças superiores, e o desafio para que se apresente um só exemplo de conduta arbitrária de sua parte.

À Comissão de Liquidação das Presas, Cochrane enviou um requerimento, em 1856, lembrando-a que como Primeiro Almirante da Esquadra Brasileira tinha “[...] direito à parte que lhe compete de todas as presas feitas pela Esquadra sob seu comando” (Cochrane, 1856).

Em abril de 1857, Cochrane apresenta uma nova petição ao legislativo do Brasil, que quando trata das recompensas que recebeu de D. Pedro I, considera a sua nomeação como Conselheiro de Estado, sem precedentes, por ser estrangeiro e afirma que o Imperador lhe informou pessoalmente que receberia uma doação territorial proporcional às honras conferidas como Marquês do Maranhão e Conselheiro de Estado. O soldo definido como sendo válido em terra ou no mar foi mais uma “[...] recompensa de serviços extra oficiais mais importantes, que requeriam toda a experiência naval e militar de uma vida dedicada à teoria e à prática da guerra” (Cochrane, abr. 1857).

A cerca de um pouco mais de um ano para seu falecimento, em julho de 1859, o Conde de Dundonald e Marquês do Maranhão escreveu uma carta para o Imperador D. Pedro II, pedindo a licença de apresentar seu filho mais velho, Lorde Cochrane, que lhe entregou, pessoalmente, um volume de suas “Narrativas no Libertar-se o Brasil” (Cochrane, jul. 1859).

Provavelmente, em anexo a esta carta de apresentação foi incluída uma carta a D. Pedro solicitando a reconsideração de seu pagamento. Alegou ter sido induzido a deixar o serviço do Chile, acreditando nas promessas feitas; que teve a fortuna de expulsar as forças navais inimigas dos portos do Brasil; descreveu, mais uma vez, suas recompensas; sua missão extra oficial de pacificar a Confederação do Equador; reclamou o seu quinhão das presas; e alegou ter enviado os recibos e as

comprovações das despesas da Esquadra para o Rio de Janeiro (Cochrane, [jul.1859?]).

Na “Narrativa de Serviços” o Marquês do Maranhão, de maneira desgostosa, fala sobre o que teria feito se soubesse o que passaria estes anos todos:

Se eu, nesse tempo, tivesse conhecido quanto era a influência e latente poder do partido português no Império, nem todas as chamadas concessões feitas por Andrada me teriam induzido a aceitar o comando da marinha brasileira; porquanto o contender com facções é mais perigoso que entrar em combate com um inimigo, e uma luta de intriga era igualmente estranha ao meu natural como ao meu desejo (Cochrane, 2003, p. 51).

O Marquês do Maranhão faleceu em 31 de outubro de 1860, a cerca de um mês e poucos dias de completar 85 anos, sem ver suas súplicas ao Brasil atendidas⁴⁰⁰. Em 12 de outubro de 1865, o 11º Conde de Dundonald, Thomas Barnes Cochrane (1814-1885), filho do Marquês do Maranhão enviou uma petição ao Imperador D. Pedro II, requerendo o pagamento do restante das dívidas com seu pai, ciente de que: “Depois de tantas e sucessivas reclamações dirigidas pelo Marquês do Maranhão ao governo do Brasil; depois dos pagamentos ultimamente realizados por conta da pensão e das presas, talvez se julgue sem fundamento e quiçá importuna, qualquer nova insistência” (Cochrane, T.B., 15 jan. 1869).

Dessa sequência de documentos analisados chega-se à conclusão que Lorde Thomas Cochrane, cioso de sua honra e dos seus direitos adquiridos, não se furtou em defender a sua causa junto aos governantes do Brasil, lembrando-os constantemente e insistentemente, que o governo brasileiro lhe devia pelos seus serviços prestados, além da pensão prometida e do dinheiro das presas.

A luta de Cochrane, nos últimos anos de vida, segundo o próprio, fora em prol da verdade histórica, da defesa do seu caráter e honra e dos seus direitos financeiros. Entretanto, os documentos da década de 1850 e a “Narrativa de Serviços” foram escritos cerca de 30 anos após os fatos descritos e, em função disto, apresentam algumas distorções em relação ao que ocorreu na Bahia, em 1823, sem, contudo, retirar ou diminuir os feitos de Lorde Cochrane.

Por fim, em função do que foi descrito e analisado acima, acreditamos que a hipótese apresentada na introdução é verdadeira. As experiências prévias e o *ethos*

⁴⁰⁰ De acordo com Annibal Gama (1922): “É vergonhoso reconhecer que o governo do Brasil não soube honrar os compromissos tomados em documentos públicos [...] e não teve a probidade que apresentava como garantia de sua sinceridade [...]” (p. 258).

dos oficiais britânicos contratados, principalmente Lorde Cochrane, contribuíram para que a Marinha do Brasil adotasse concepções estratégicas normalmente utilizadas pelo contendor mais forte.

4.6 As Experiências Prévias e o *Ethos*: Lorde Cochrane e a Aplicação das Concepções Estratégicas Navais na Guerra da Independência na Bahia

No combate naval na época da marinha à vela, a superioridade tática pode ser obtida em função do poder ou da posição. A primeira ocorre em função do número de unidades ou do tipo de navios, e, a segunda, dependia da manobra da esquadra para ‘possuir o vento’, ou seja, posicionar-se a barlavento. Sendo a força mais fraca, uma esquadra mantinha-se a sotavento, a fim de retirar-se da batalha com mais facilidade.

Até o século XVIII as “Instruções de Combate” da *Royal Navy* determinavam a adoção da linha de batalha, posicionada em paralelo à linha de batalha do inimigo, distribuindo, assim, a força atacante ao longo da linha inimiga.

Em Trafalgar, Nelson dividiu sua esquadra em duas linhas paralelas, atacando perpendicularmente a força franco-espanhola, adotando o princípio do envolvimento de uma parte da linha inimiga, obtendo, assim, superioridade no ponto de contato. Não era uma novidade, mas Nelson era brilhante na execução deste tipo de manobra.

O Poder Naval britânico também foi revolucionado pelo Almirante Jervis, responsável pela adoção de uma nova disciplina e da estratégia dos bloqueios.

Em 4 de maio de 1823, o Almirante Pereira de Campos, português, pretendia envolver a esquadra brasileira, colocando-a entre dois fogos, entretanto, permaneceu com sua força a sotavento, portanto, apesar de ter uma força mais forte, quase o dobro do número de navios, adotou uma posição, normalmente ocupada pelo mais fraco. Durante a manhã, ele ordenou a formatura de uma única coluna, abandonando, provavelmente a ideia do envolvimento e adotando uma postura defensiva.

Cochrane, tinha formado os navios brasileiros em linha de batalha, aproximando-se por barlavento, e, mesmo inferiorizado em número de unidades e de canhões, ousadamente, continuou manobrando para fechar distância sobre a linha de batalha portuguesa. Ao contrário do que se esperava, por parte dos portugueses, Cochrane não formou a linha de batalha em paralelo à linha portuguesa, mas concentrou-se sobre a retaguarda da linha inimiga, cortando à formatura portuguesa.

O normal seria ele se afastar da força adversária, procurando uma melhor oportunidade para engajar parte dela em separado, ou seja, executar a concepção estratégica do desgaste, operações de disputa do controle do mar de Corbett, e não provocar a batalha, uma concepção enquadrada como uma operação naval típica de Corbett de conquista do controle do mar, normalmente executada pelo mais forte.

Apesar de ser força mais fraca, ele cumpriu os requisitos da força atacante, posicionando corretamente a sua força, sem muitos sinais, sem alterar a formatura, com simplicidade de manobra e tomando a iniciativa do combate, bem de acordo com o seu perfil, com ousadia e coragem.

Para a bibliografia, não foi apenas o motim dos marinheiros portugueses que ocasionaram o fracasso na ação e o resultado indeciso da batalha. Contribuíram, para isso, também, a heterogeneidade das unidades presentes, em ambas as esquadras, a falta de adestramento do pessoal e material deficiente da marinha brasileira.

O próprio Cochrane, posteriormente, reconheceu que ele não pretendia atacar a força superior portuguesa, mas o fez porque observou, na aproximação, uma abertura na linha inimiga, não perdendo a oportunidade de atacá-la.

O que a maioria dos autores concordam sobre esta batalha foi a ousadia, coragem e habilidades marinheiras de Cochrane em atacar uma esquadra mais forte.

Ele reorganizou as guarnições de seus navios e iniciou o bloqueio de Salvador com apenas dois deles. Realmente não é normal uma esquadra mais fraca bloquear uma mais forte, por isso, o bloqueio é uma das operações de conquista do controle do mar de Corbett, pois, normalmente, é executado pelo contendor mais forte, capaz de, se o inimigo suspender, concentrar-se, obtendo superioridade numérica e dar-lhe batalha.

Ao não enfrentar os navios bloqueadores, os portugueses concederam o controle do mar para os brasileiros, que se aproveitaram para atacar, pôr conseguinte, o tráfego marítimo inimigo, o que, por sua vez, era uma operação de exercício do controle de Corbett.

O Combate Naval da Bahia, apesar de seu resultado insatisfatório, e o bloqueio naval de Salvador contribuíram para quebrar o ânimo dos portugueses contrários à independência do Brasil. De acordo com a bibliografia, portanto, a fama de Lorde Cochrane já o precedia e teve um papel de destaque na Guerra da Independência do Brasil, na Bahia, em 1823. Suas ações ousadas e suas capacidades militares e

marinheiras, sua coragem pessoal e habilidade no manejo dos brulotes eram do conhecimento das marinhas europeias e americanas.

Finalmente foram analisados os indícios do *ethos* dos oficiais britânicos, principalmente, em artigos da RMB e na documentação do Arquivo Cochrane da DPHDM. Os indícios dos cavalheiros militares e dos marinheiros encontrados na documentação foram retirados, principalmente, de documentos confeccionados pelo próprio Lorde Thomas Cochrane. Outros foram retirados de ordens, decretos e elogios contemporâneos aos seus serviços. Com o tempo esses indícios foram sendo incorporados na bibliografia sobre o período, principalmente, pelos artigos da RMB.

Dos indícios constantes nos artigos percebe-se que a bibliografia é praticamente unanime com relação à influência das tradições, valores e costumes da *Royal Navy* sobre a recentemente criada marinha brasileira. É patente a importância, neste processo, das capacidades e habilidades de Lorde Thomas Cochrane. Sua inteligência, coragem, ousadia e agressividade, sua marca registrada, sua constância de comportamento e modo de agir eram coerentes com sua carreira e com o *ethos* do oficial de marinha britânico.

Com relação aos indícios dos costumes, dois autores se destacaram, em épocas diferentes, ambos brasileiros, oficiais de marinha e historiadores navais. O primeiro, Lucas Alexandre Boiteux, com artigos lançados entre 1924 e 1945. O segundo, Helio Leoncio Martins, com artigos entre 2004 e 2014. Foram cinco indícios de cada um. O Almirante Martins foi mais crítico com relação ao período, mas mesmo assim, reconheceu a importância de Lorde Cochrane e dos ingleses para a transmissão de hábitos disciplinares, experiências, tradições, ensinamentos, além da mentalidade e de padrões operativos.

A quantidade de adjetivos elogiosos com relação a bravura, ousadia, intrepidez, criatividade, energia do Primeiro-Almirante é enorme. Ele é descrito como gênio militar. Com relação às características do marinheiro ele não fica muito atrás, pois a bibliografia o descreve como adjetivos elogiosos em relação ao seu talento. Sem dúvidas, Lorde Cochrane dominava a arte a técnica do marinheiro.

Os indícios referentes às características do cavalheiro militar e do artesão experiente podem ser divididos em dois grupos. O primeiro do início do século XX, no período das comemorações dos 100 anos da Independência do Brasil. Destacaram-se, entre eles, os seguintes oficiais de marinha: Lucas Boiteux, Raul Tavares, Annibal Gama e Augusto Vinhaes. O segundo grupo é composto, principalmente, pelos

Almirantes e historiadores navais Helio Leoncio Martins e Armando de Senna Bittencourt. Estes últimos estavam escrevendo a cerca de 200 anos das ações de Lorde Cochrane e foram mais críticos em relação a todo o período, mas não deixaram de salientar os aspectos positivos de sua personalidade e de seus serviços.

Com relação aos indícios relativos ao *ethos* dos oficiais britânicos encontrados na documentação referente à participação de Lorde Cochrane na Guerra da Independência, a partir da análise dos vestígios, indícios e pistas, encontrou-se a preocupação com as regras da guerra, os costumes com relação ao tratamento dos prisioneiros, a idade para o recrutamento, a sugestão da utilização das leis e regulamentos britânicos e o respeito a tradição e a lei referente ao apresamento dos navios mercantes inimigos.

Os documentos onde encontramos os indícios dos costumes foram produzidos, em sua maioria, por Cochrane, na década de 1820. Nesta década, os indícios mostravam sua preocupação com a organização e o desempenho do pessoal e dos meios da Marinha Imperial.

Foram descritos diversos elogios às qualidades e valores militares do Primeiro-Almirante, como a bravura, intrepidez, inteligência, além da honra e da glória. Destacando-se o fato de que somente seu nome já causava terror ao inimigo. A está altura de sua carreira ele já tinha estabelecido a sua marca e sua imagem já era conhecida pelo mundialmente.

Aqui, também, a maioria dos indícios foram conseguidos em documentos de autoria do Almirante Thomas Cochrane, produzidos na década de 1850, com a intenção de destacar os serviços prestados a cerca de 30 anos.

Com relação às características do marinheiro ficam patente suas qualidades, sua destreza, após as suas ações, executadas com uma esquadra improvisada e com os problemas de pessoal, na Bahia, em 1823, demonstrando, mais uma vez, seu domínio sobre a arte e a técnica do marinheiro.

Praticamente todos os indícios com relação ao artesão experiente foram retirados de documentos de Cochrane. Os da década de 1820 são semelhantes aos já citados acima. Os da década de 1850 mostravam, claramente, a preocupação de obter os ressarcimentos desejados e a preservação de seu legado.

Da análise do documento “Sugestões para o Adiantamento da Marinha Imperial” pode-se perceber a intenção de preparar a Marinha Imperial para incursões características da concepção estratégica do desgaste frente às marinhas das grandes

potências e a utilização desses meios nas concepções da batalha decisiva e do bloqueio quando contra marinhas do mesmo porte ou menores. Porém alerta-se que nenhuma dessas concepções é exclusiva podendo ser adotado contra qualquer marinha dependendo da situação tática, dos meios envolvidos e da posição em questão, como demonstrado na atuação de Cochrane, na Bahia, em 1823.

No Arquivo Cochrane, da DPHDM, constam diversos rascunhos, cartas, relações, representações, exposições, petições, memoriais e ofícios, enviados aos governantes brasileiros, lembrando os serviços prestados e solicitando as reparações devidas.

Por fim, em função do que foi descrito e analisado acima, entendemos que a hipótese apresentada na introdução é verdadeira, portanto, as experiências prévias e o *ethos* dos oficiais britânicos contratados, principalmente Lorde Thomas Cochrane, contribuíram para que a Marinha do Brasil adotasse concepções estratégicas normalmente utilizadas pelo contendor mais forte.

CONCLUSÃO

O Almirante Thomas Cochrane, comandante da esquadra brasileira, em 1823, adotou concepções estratégicas de conquista do controle do mar, na Guerra da Independência, na Bahia, sendo o contendor mais fraco.

O objetivo desta dissertação foi analisar aspectos da estratégia naval e do *ethos*, bem como sua interação, na condução da Marinha Imperial, por este almirante, na Guerra da Independência.

No capítulo um foram apresentadas noções de estratégia naval. Inicialmente, em função da sua definição apresentada no Glossário das Forças Armadas, foi necessário descrever os objetivos estratégicos navais (força organizada, posição estratégica, comunicações marítimas e dependências) e as concepções estratégicas navais clássicas passíveis de serem adotadas no início do século XIX (batalha decisiva, bloqueio, esquadra em potência, desgaste e guerra de corso).

O teórico utilizado nesta dissertação foi o historiador e estrategista naval britânico Julian Stafford Corbett, que no início do século XX, sistematizou as operações navais em duas grandes classes de objetivos. Uma seria obter ou disputar o comando do mar e a outra exercer o controle das comunicações. O seu objeto era a *Royal Navy*, o maior Poder Naval do período. Ele não tinha a intenção de criar uma teoria universal.

Surgiram então, os métodos para a condução da guerra no mar de Corbett. O primeiro deles era o método para assegurar o comando do mar, constituído das concepções da batalha decisiva e do bloqueio. O segundo método era a disputa do comando, com as concepções da esquadra em potência e do desgaste. No método para o exercício do comando do mar, tinha-se a defesa contra invasões, o ataque e defesa do comércio e o ataque, defesa e apoio as expedições.

A batalha era a concepção que a *Royal Navy* preferia, pois, normalmente, a sua posição era de preponderância sobre o inimigo, fruto de uma longa experiência na guerra naval contra a Espanha, os Países Baixos e a França. Quando a decisão não podia ser obtida e era necessário o controle das comunicações, podia-se adotar o bloqueio. Caso a força não fosse adequada para garantir o comando, deve-se manter o comando em disputa. Em nenhum momento, ele afirmou que somente forças navais superiores poderiam executar as concepções da batalha decisiva e do bloqueio e, inclusive se posicionou contra qualquer tipo de dogmatismo.

A obra de Corbett, durante o século XX, foi paulatinamente se tornando universal. Seus métodos para o comando do mar foram denominados de operações navais típicas de Corbett de conquista, disputa e exercício do controle do mar. Na publicação “Noções de Estratégia Naval” da EGN, inicialmente, afirma-se que os mais fracos não podem realizar as operações de conquista do controle do mar, entretanto, ela também afirma que, dependendo das circunstâncias a adoção das concepções da batalha decisiva e do bloqueio podem ser viáveis para qualquer Poder Naval. Portanto, não concordamos com a afirmação de que ‘o mais fraco não pode realizá-las’.

Normalmente a batalha decisiva e o bloqueio são consideradas concepções estratégicas realizadas pelo contendor mais forte. E as demais concepções seriam empregadas pelo Poder Naval mais fraco, na tentativa de equilibrar as forças para, em seguida, ficar em condições de enfrentar o inimigo em uma batalha naval. Nesta dissertação, utilizou-se o caso histórico da atuação da esquadra brasileira, na Guerra da Independência, na Bahia, em 1823, para exemplificar como uma força mais fraca buscou a batalha e executou o bloqueio.

Neste sentido, no capítulo dois, foi descrita a organização da Marinha Imperial e comparado os poderes combatentes das forças navais brasileira e portuguesa, para comprovar se a esquadra brasileira era realmente mais fraca do que a portuguesa.

Quanto à organização do pessoal constatou-se que a maioria dos oficiais e praças que guarneciam a esquadra brasileira eram portugueses e que o número de oficiais subalternos era insuficiente para tripularem os navios da esquadra. Além disso, as praças já tinham apresentado problemas de insubordinação e o Imperador desconfiava da passividade de seus almirantes, todos também portugueses.

Foi necessário a contratação de oficiais e marinheiros estrangeiros, na sua maioria, britânicos, ociosos com o fim das Guerras Napoleônicas, para complementar as tripulações existentes. Contava-se com a experiência, a disponibilidade e o *ethos* dos oficiais britânicos na guerra no mar. Acreditava-se que suas tradições, valores e costumes poderiam compensar os problemas de material e pessoal da Marinha Imperial. Para o comando da esquadra foi contratado o Almirante Lorde Thomas Cochrane.

Na organização dos meios da esquadra foi necessário realizar reparos e adaptações emergenciais nos navios da Marinha portuguesa deixados no Rio de Janeiro, quando do retorno de D. João VI à Portugal. Outros meios foram adquiridos

pelo Imperador e por uma subscrição popular, na sua maioria navios mercantes, que, na época, ainda podiam ser adaptados para a guerra no mar.

Comparando-se as forças organizadas pelo Brasil, no Rio de Janeiro, e a portuguesa, na Bahia, verificou-se que a esquadra brasileira era a mais fraca em número de navios, menos dez, e na quantidade de canhões, um pouco mais da metade, além de possuir diversos problemas de material e pessoal.

Por ser a mais fraca, normalmente, seriam adotadas as operações navais típicas de Corbett, de disputa do controle do mar, utilizando-se as concepções navais de esquadra em potência e desgaste, visando alcançar, se possível, uma paridade de forças. Ao mesmo tempo poderia realizar operações de exercício do controle do mar, como o transporte de tropas, a defesa deste transporte e o ataque ao tráfego marítimo português.

O Primeiro Almirante foi além do emprego dessas concepções, mas antes, no capítulo três, analisou-se o *ethos* dos oficiais britânicos, a formação naval de Cochrane e as suas experiências de combate e comando.

O teórico utilizado para o estudo do *ethos* da oficialidade britânica foi o sociólogo alemão Norbert Elis, que analisou a gênese da profissão naval na Inglaterra. Ele descreveu como dois grupos disputavam a primazia na *Royal Navy*, os cavalheiros e os *tarpaulins*; a rivalidade entre eles; e como esse conflito resultou na fusão das habilidades militares e náuticas, durante o século XVIII, no posto de Guarda-Marinha.

No treinamento dos Guardas-Marinha, uniu-se as habilidades dos dois grupos, coragem, espírito de luta e de colaboração, disciplina e hierarquia, arte e técnica do marinheiro. Como Guarda-Marinha, do final do século XVIII, foi neste ambiente e dessa forma que Lorde Cochrane foi formado. Ele embarcou, relativamente tarde, mas teve uma postura proativa, atraindo assim a simpatia de seus superiores imediatos e seus subalternos.

No comando do pequeno Brigue *Speedy*, destacou-se no ataque ao tráfego marítimo inimigo, na guerra de corso, capturando navios mercantes, enquadrado, posteriormente por Corbett como operações de exercício do controle do mar.

Quando se encontrava com inimigos mais poderosos, no mar, demonstrou extrema inteligência e capacidade marinheira, utilizando-se de estratégias para enganá-los. A maior façanha no comando do *Speedy* foi o ataque e a tomada de um navio de guerra muito maior que o seu, a Fragata *Gamo*. Foi um ato de coragem e ousadia, onde ficou patente seu espírito de luta e suas habilidades marinheiras.

Com a Fragata *Pallas*, teve liberdade de ação para executar a guerra de corso e, no estuário do Girona, atacou e destruiu três corvetas francesas, mesmo com sua tripulação reduzida. Neste caso, ele desgastou o Poder Naval francês, uma concepção enquadrada como uma operação naval típica de disputa do controle do mar de Corbett. Novamente, demonstrando coragem, ousadia, espírito de luta e habilidades marinheiras. Elas estavam se tornando uma marca sua.

No comando da Fragata *Imperieuse*, além da guerra de corso, executou projeção de poder sobre terra na costa mediterrânea espanhola e foi convocado para comandar um ataque com brulotes à esquadra francesa em Basque Roads. Este ataque pode ser enquadrado na concepção do desgaste do Poder Naval adversário. Como resultado da ação os franceses perderam cinco navios de guerra e todos os demais foram bastante danificados.

Em termos operativos, Lorde Cochrane fizera seu nome na *Royal Navy* como um dos maiores comandantes de fragata de sua história. Entretanto, a excelência marinheira e militar de Lorde Cochrane como comandante no mar era igual a sua capacidade de desentender-se com seus superiores, o que contribuiu para encerrar prematuramente a sua carreira naval.

Afastando-se do Reino Unido, Lorde Cochrane assumiu o comando da Marinha Chilena, com o posto de vice-almirante. No Chile destacou-se na tomada de Valdivia e da Fragata *Esmeralda*. Foram ataques ousados e corajosos, de acordo com o perfil de Cochrane, onde apareceram, mais uma vez, o reconhecimento cuidadoso da área e o planejamento competente, contando com a surpresa para dismantelar o inimigo.

Lorde Thomas Cochrane demonstrou tanto nas Guerras da Revolução Francesa, do Império Napoleônico e da Independência do Chile e do Peru, no mar, as habilidades dos oficiais da *Royal Navy* no início do século XIX. Aquelas que derivaram dos cavalheiros e dos *tarraulins* e que moldaram a profissão de Oficial de Marinha, quais sejam, a coragem, o espírito de luta e de colaboração, e a arte e a técnica do marinheiro. Já com relação a disciplina e a hierarquia, com seus superiores, tinha um comportamento errático.

No último capítulo, analisou-se a atuação da esquadra brasileira na Guerra da Independência, na Bahia, em 1823. No combate naval de 4 de maio de 1823, onde apesar da esquadra brasileira ser a mais fraca, como já comprovado, o Almirante Thomas Cochrane cumpriu os requisitos da força atacante, posicionou a sua força a barlavento, sem muitos sinais, sem alterar a formatura, com simplicidade de manobra

e tomando a iniciativa do combate, bem de acordo com o seu perfil, com ousadia e coragem.

Posteriormente, o próprio Cochrane reconheceu que não pretendia atacar a força superior portuguesa, mas o fez porque observou uma abertura na linha inimiga, não perdendo, então, a oportunidade de atacá-la. O que a maioria dos autores concordam sobre esta batalha indecisa foi a ousadia, coragem e habilidades marinheiras de Cochrane em atacar uma esquadra mais forte.

Após reorganizar as guarnições de seus navios, ele iniciou o bloqueio de Salvador com apenas dois deles. Não é comum uma esquadra mais fraca bloquear uma mais forte, por isso, o bloqueio é uma das operações de conquista do controle do mar de Corbett, pois, normalmente, é executado pelo contendor mais forte, capaz de, se o inimigo suspender, estar pronto para atacá-lo.

De acordo com a bibliografia, a fama de Lorde Cochrane já o precedia e teve um papel de destaque na Guerra da Independência do Brasil. Suas ações ousadas e suas capacidades militares e marinheiras, sua coragem pessoal e habilidade no manejo dos brulotes eram do conhecimento das marinhas europeias e americanas.

O Combate Naval da Bahia, apesar de seu resultado insatisfatório, e o bloqueio naval de Salvador contribuíram para quebrar o ânimo dos portugueses contrários à independência do Brasil. Sitiado por terra e bloqueado por mar, restou ao Brigadeiro Madeira de Mello se retirar de Salvador, em 2 de julho de 1823. Como consequências, a Bahia aderiu oficialmente ao Império do Brasil e os portugueses perderam a importante posição estratégica da Baía de Todos os Santos, que poderia ter sido utilizada para manter o Nordeste e o Norte do Brasil ligados a Lisboa, além de servir de base para a reconquista do Sudeste e do Sul.

Finalmente, foram analisados os indícios do *ethos* dos oficiais britânicos, principalmente, em artigos da RMB e na documentação do Arquivo Cochrane da DPHDM.

Os indícios constantes da bibliografia apresentam a influência das tradições, valores e costumes da *Royal Navy* sobre a recentemente criada marinha brasileira. Eles destacam a importância, neste processo, das capacidades e habilidades de Lorde Thomas Cochrane. Sua inteligência, coragem, ousadia e agressividade, sua constância de comportamento e modo de agir eram coerentes com sua carreira e com o *ethos* do oficial de marinha britânico.

Entre os autores utilizados com relação à influência dos britânicos nos costumes dois se destacaram, Lucas Alexandre Boiteux, na primeira metade do século XX e Helio Leoncio Martins, no início do século XXI. O Almirante Martins, apesar de ser mais crítico, não deixou de reconhecer esta influência.

Muitos adjetivos elogiosos foram utilizados para destacar a bravura, ousadia, intrepidez, criatividade e energia do Primeiro-Almirante. Com relação às características do marinheiro, do artesão experiente, a bibliografia também o descreve com adjetivos elogiosos. Ele foi descrito como gênio militar, de acordo com Brian Vale, e gênio naval, para o Almirante Max Justo Guedes. Lorde Cochrane dominava a arte e a técnica do marinheiro.

Os indícios referentes às características do cavalheiro militar e do artesão experiente podem ser divididos, principalmente, em dois grupos. Artigos produzidos durante as comemorações dos 100 anos da Independência do Brasil, por oficiais de marinha, na RMB. No segundo grupo, artigos escritos próximos aos 200 anos da Independência. Estes últimos foram mais críticos, contudo, continuaram salientando os aspectos positivos de Lorde Cochrane e seus serviços.

Os indícios do *ethos* dos oficiais britânicos na documentação mostram a preocupação com diversos aspectos da guerra no mar como os costumes com relação ao tratamento dos prisioneiros, a idade para o recrutamento, a sugestão da utilização das leis e regulamentos britânicos e o respeito a tradição e a lei referente ao apresamento dos navios mercantes inimigos. Os documentos foram escritos, em sua maioria, por Cochrane, na década de 1820, demonstrando sua preocupação com a organização e o desempenho do pessoal e dos meios da Marinha Imperial.

Os indícios referentes às capacidades militares do Primeiro-Almirante, como a bravura, intrepidez, inteligência, além da honra e da glória, aparecem na documentação. O mesmo acontece em relação às características do artesão experiente, onde suas qualidades e destreza como marinheiro, foram destacadas a partir de suas ações na Bahia, em 1823.

Assim como com relação aos costumes, também a grande maioria dos indícios com relação as características militares e marinheiras da documentação foram retirados de documentos de autoria do Almirante Thomas Cochrane. Os da década de 1820 são semelhantes aos já citados. Os da década de 1850 destacavam seus serviços, visando manter o seu legado e o pagamento do que considerava seu direito. Com o tempo esses indícios foram sendo incorporados na bibliografia sobre o período.

As “Sugestões para o Adiantamento da Marinha Imperial” comprovam o comprometimento de Cochrane com o Brasil, por meio de indicações com relação a formação dos marinheiros, a construção e organização dos meios navais e a disciplina, que podem ser consideradas como diretrizes para um Programa Naval, todas fortemente baseadas nas experiências britânicas.

Em termos estratégicos, Cochrane sugere a preparação da Marinha Imperial com meios capazes de realizar incursões contra às marinhas das grandes potências, que Corbett caracterizaria como a concepção estratégica do desgaste. Com relação às marinhas de médio e pequeno porte, ele acredita que os meios sugeridos poderão ser utilizados nas concepções da batalha decisiva e do bloqueio.

Porém alertamos que nenhuma dessas concepções é exclusiva podendo ser adotado contra qualquer marinha dependendo da situação tática, dos meios envolvidos e da posição em questão, como demonstrado na atuação de Cochrane, na Bahia, em 1823.

Finalmente, do Arquivo Cochrane, da DPHDM, foram analisados diversos rascunhos, cartas, relações, representações, exposições, petições, memoriais e ofícios, enviados aos legisladores brasileiros, ao governo e ao Imperador, durante a década de 1850, lembrando os serviços prestados e solicitando as reparações devidas.

A partir da análise da documentação e do debate com a bibliografia, entendemos que a hipótese apresentada na introdução foi validada, pois as experiências prévias e o *ethos* dos oficiais britânicos contratados, principalmente Lorde Thomas Cochrane, contribuíram para que a Marinha do Brasil adotasse concepções estratégicas normalmente utilizadas pelo contendor mais forte na Bahia em 1823.

Para estudos futuros sugerimos a pesquisa de casos semelhantes, no período da navegação a vela, com o propósito de se constatar se foi uma exceção à regra ou se a mesma deveria ser revista. Em termos do ensino da Estratégia Naval, a utilização da palavra “normalmente” resolveria este dilema e atenderia ao receio de Corbett contra os “dogmatismos”.

Com relação à formação da esquadra, sugerimos um levantamento mais detalhado das características dos navios da esquadra brasileira, no Rio de Janeiro, e da portuguesa, na Bahia. Apesar da dificuldade de se encontrar os dados técnicos sobre o armamento, a arqueação e o aparelho dos navios a vela e da diferença destes

dados de uma fonte para outra, eles poderiam enriquecer a análise da comparação dos poderes combatentes.

Também sugerimos a investigação das ordens emanadas pelo Ministro CMG Luís da Cunha Moreira terem sido mais incisivas do que as emanadas pelo Ministro Chefe de Esquadra Manoel Antonio Farinha, dez meses depois, sem as ambiguidades características do processo decisório português.

Em termos da História Militar, ainda resta investigar uma comparação entre as lideranças, visto não termos encontrado informações suficientes sobre o Chefe-de-Divisão João Félix Pereira de Campos. Uma pesquisa mais detalhada sobre a sua formação e carreira, poderia elucidar as suas manobras no combate do dia 4 de maio de 1823.

Em relação à análise do *ethos* dos oficiais britânicos, novas pesquisas sobre os principais oficiais que acompanharam Lorde Cochrane na Guerra da Independência do Brasil, como Thomas Sackville Crosbie, John Pascoe Grenfell, James Norton e John Taylor, entre outros, poderiam reforçar semelhanças e diferenças entre eles, enriquecendo nosso conhecimento sobre o assunto.

O Arquivo Cochrane na DPHDM e o seu original na Escócia são muito ricos em documentação primária sobre a Independência, além do que, especificamente, viria a ser o Nordeste e o Norte do Brasil.

A análise do dia a dia da administração da esquadra; da troca de correspondência oficial com o Ministro da Marinha no Rio de Janeiro, principalmente com o ministro Francisco Vilela Barbosa, e da correspondência dos governadores das províncias destas regiões com Cochrane, durante a Guerra da Independência e da Confederação do Equador, poderiam render pesquisas inéditas sobre a formação da Marinha do Brasil.

REFERÊNCIAS

Fontes

ANDRADA, Martim Francisco Ribeiro de; COSTA, João Severiano Maciel da; ALMEIDA, Miguel Calmon du Pin e. Voto de Agradecimento da Assembleia Geral, Constituinte e Legislativa, a Lorde Thomas Cochrane. Rio de Janeiro, 3 out. 1823. *In*: COCHRANE, Thomas John. **Narrativa de Serviços no Libertar-se o Brasil da Dominação Portuguesa**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2003. (Edições do Senado Federal, v. 192).

BARBOSA, Francisco Vilela. Ministro da Marinha. Ofício de 29 dez. 1823. Assunto: Marinha – Encomenda de navios à Inglaterra. Destinatário: Thomas Cochrane. Rio de Janeiro, 29 dez. 1823. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 2/5/450/13-19 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 29 dez. 1823.

BARBOSA, Francisco Vilela. Ministro da Marinha. Ofício de 5 jan. 1824. Assunto: Justiça – Protestos contra arbitrariedades feitas a oficiais britânicos. Destinatário: Thomas Cochrane. Rio de Janeiro, 5 jan. 1824. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 2/5/450/13-19 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 5 jan. 1824.

BARBOSA, Francisco Vilela. Ministro da Marinha. Ofício de 19 jun. 1824. Assunto: Cochrane – Sugestões para o progresso da Marinha Brasileira e comentários. Destinatário: Thomas Cochrane. Rio de Janeiro, 19 jun. 1824. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 2/5/450/13-19 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 19 jun. 1824.

BARRETO, Domingos Alves Branco Moniz. Viva Lorde Cochrane, Marquês do Maranhão, Herói Brasileiro. Impresso assinado por Domingos Alves Branco Moniz Barreto. Assunto: Diplomático – Congratulações a Lorde Cochrane por suas ações em prol da Independência. Rio de Janeiro, 8 out. 1823. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 1/5/442/2-3 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 8 out. 1823.

BRASIL. Carta de Lei de 16 de dezembro de 1815. Eleva o Estatuo do Brasil à graduação e categoria de Reino. Cartas de Lei, Alvarás, Decretos e Cartas Régias de 1815. *In*: **Coleção de Leis do Império do Brasil**. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1890. p. 62-63. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis/copy_of_colecao1.html. Acesso em: 15 jul. 2023.

BRASIL. Decisão nº 55, de 31 de maio de 1822. Marca o vencimento dos Marinheiros e Grumetes que assentarem praça voluntariamente. Coleção das Decisões do Governo de 1822. *In*: **Coleção de Leis do Império do Brasil**. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1887a. p. 41. Disponível em: file:///C:/Users/Holocron/Downloads/collecao_leis_1822_parte3.pdf. Acesso em: 27 maio 2023.

BRASIL. Decreto de 30 de julho de 1822. Manda contrair um Empréstimo para fazer face às mais urgentes despesas do Estado. Decretos, Cartas e Alvarás de 1822. Parte II. *In*: **Coleção de Leis do Império do Brasil**. Rio de Janeiro, Typographia

Nacional, 1887b. p. 33-36. Disponível em: [file:///C:/Users/Holocron/Downloads/collecao_leis_1822_parte2%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Holocron/Downloads/collecao_leis_1822_parte2%20(1).pdf). Acesso em: 27 maio 2023.

BRASIL. Decreto de 1 de agosto de 1822. Declara inimigas as tropas mandadas de Portugal. Decretos, Cartas e Alvarás de 1822. Parte II. *In: Coleção de Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1887c. p. 36-38. Disponível em: [file:///C:/Users/Holocron/Downloads/collecao_leis_1822_parte2%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Holocron/Downloads/collecao_leis_1822_parte2%20(1).pdf). Acesso em: 27 jun. 2023.

BRASIL. Decreto de 5 de dezembro de 1822. Cria uma comissão para tratar de todos os objetos concernentes à Repartição da Marinha. Decretos, Cartas e Alvarás de 1822. Parte II. *In: Coleção de Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1887d. p. 96-97. Disponível em: [file:///C:/Users/Holocron/Downloads/collecao_leis_1822_parte2%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Holocron/Downloads/collecao_leis_1822_parte2%20(1).pdf). Acesso em: 30 jun. 2023.

BRASIL. Decreto de 11 de dezembro de 1822. Manda sequestrar as mercadorias, prédios e bens pertencentes a vassallos de Portugal. Decretos, Cartas e Alvarás de 1822. Parte II. *In: Coleção de Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1887e. p. 96-97. Disponível em: [file:///C:/Users/Holocron/Downloads/collecao_leis_1822_parte2%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Holocron/Downloads/collecao_leis_1822_parte2%20(1).pdf). Acesso em: 27 maio 2023.

BRASIL. Decreto de 24 de janeiro de 1823. Aprova o plano de uma subscrição mensal para aumento da Marinha do Guerra do Império. Decretos, Cartas e Alvarás de 1823. Parte II. *In: Coleção de Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1887f. p. 11-13. Disponível em: file:///C:/Users/Holocron/Downloads/collecao_leis_1823_parte2.pdf. Acesso em: 27 maio 2023.

BRASIL. Decisão nº 30, de 25 de fevereiro de 1823. Manda admitir para marinheiros e grumetes os escravos oferecidos por seus senhores, abonando-se a estes as competentes gratificações. Coleção das Decisões do Governo do Império do Brasil de 1823. *In: Coleção de Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1887g. p. 20. Disponível em: file:///C:/Users/Holocron/Downloads/collecao_leis_1823_parte3.pdf. Acesso em: 16 jul. 2023.

BRASIL. Decreto de 21 de março de 1823. Comuta as penas de diversos presos para serem empregados como soldados ou marinheiros a bordo dos navios da Armada Nacional. Decretos, Cartas e Alvarás de 1823. Parte II. *In: Coleção de Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1887h. p. 52-53. Disponível em: file:///C:/Users/Holocron/Downloads/collecao_leis_1823_parte2.pdf. Acesso em: 27 maio 2023.

BRASIL. Decreto de 21 de março de 1823. Nomeia Lorde Cochrane 1º Almirante da Armada Nacional e Imperial. Decretos, Cartas e Alvarás de 1823. Parte II. *In: Coleção de Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1887i. p. 52-53. Disponível em: file:///C:/Users/Holocron/Downloads/collecao_leis_1823_parte2.pdf. Acesso em: 27 maio 2023.

BRASIL. Decreto de 29 de março de 1823. Declara em estado de bloqueio o porto da Cidade da Bahia. Decretos, Cartas e Alvarás de 1823. Parte II. *In: Coleção de Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1887j. p. 54.

Disponível em: file:///C:/Users/Holocron/Downloads/collecao_leis_1823_parte2.pdf.
Acesso em: 27 maio 2023.

BRASIL. Decisão nº 46, de 30 de março de 1823. Manda pôr em rigoroso bloqueio o porto da Bahia e destruir as forças portuguesas. Coleção das Decisões do Governo do Império do Brasil de 1823. *In*: **Coleção de Leis do Império do Brasil**. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1887k. p. 34. Disponível em: file:///C:/Users/Holocron/Downloads/collecao_leis_1823_parte3.pdf. Acesso em: 27 maio 2023.

BRASIL. Decreto de 12 de outubro de 1823. Concede ao Almirante Lorde Cochrane o título de Marquês do Maranhão. Decretos, Cartas e Alvarás de 1823. Parte II. *In*: **Coleção de Leis do Império do Brasil**. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1887l. p. 75. Disponível em: file:///K:/collecao_leis_1823_parte2.pdf. Acesso em: 2 nov. 2023.

BRASIL. Lei Nº 834 de 16 de agosto de 1855. Autoriza o Governo a distribuir as quantias votadas, como indenização das presas das guerras da Independência e do Rio da Prata, a fazer efetiva a pensão que foi concedida ao Marquês do Maranhão, e a pagar os soldos, que se lhe ficaram devendo, como Primeiro Almirante. Decretos, Cartas e Alvarás de 1855. Parte II. *In*: **Coleção de Leis do Império do Brasil**. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1856. p. 30-31. Disponível em: file:///C:/Users/Holocron/Downloads/collecao_leis_1855_parte1.pdf. Acesso em: 1 nov. 2023.

CÂMARA, Antonio Manoel Correa da. Carta. Carta do cônsul brasileiro em Buenos Aires a Lorde Cochrane. Destinatário: Thomas Cochrane. Buenos Aires, 4 nov. 1822. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 7/6/242/3-8, Documento n. 3 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 4 nov. 1823.

COCHRANE, Thomas. Carta. Assunto: Carta a sua Excelência o Ministro e Secretário de Estado de sua Majestade Imperial. Destinatário: José Bonifácio de Andrada e Silva. Bahia, 5 maio 1823. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 5/5/466/4-30, Alínea P dos documentos a que o memorial se refere (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 5 maio 1823.

COCHRANE, Thomas. Ofício. Assunto: Comunicando o fim da guerra na Bahia e solicitando a contratação de marinheiros. Destinatário: Junta de Governo de Pernambuco, jul. 1823. Arquivo Nacional. Série Marinha – Ministro – Secretaria de Estado; BR RJANRIO B2 XM 312. jul. 1823. *In*: ARAS, Lina Maria Brandão de; GUERRA FILHO, Sérgio Armando Diniz. A província da Bahia nos primórdios do Império (1822-1825). *In*: VALE, Renata William do; GOUVÊA, Viviane (org.). **Guerras da Independência no acervo do Arquivo Nacional**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2023.

COCHRANE, Thomas. Carta. Assunto: Cochrane – Manifestação de lealdade ao Imperador. Destinatário: Imperador D. Pedro I. Maranhão, 1 jan. 1824. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 2/5/451/81 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 1 jan. 1824.

COCHRANE, Thomas. Sugestões para o Adiantamento da Marinha Imperial. Brasil, [entre 1823 e 1825]. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 2/5/454/38-45 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). [entre 1823 e 1825].

COCHRANE, Thomas. Petição de Lorde Cochrane a D. Pedro II. Assunto: Cochrane – Retenção de recompensa (solicitação de justiça). Londres, [185-]a. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 1/5/450/81-82 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). [185-]a.

COCHRANE, Thomas. Petição de Lorde Cochrane a D. Pedro II. Assunto: Cochrane – Solicitação de pagamento. Londres, [185-]b. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 1/5/450/86-87 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). [185-]b.

COCHRANE, Thomas. Carta. Assunto: Pessoal – Correspondência. Destinatário: Visconde do Paraná. Londres, [185-]c. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 1/5/445/19 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). [185-]c.

COCHRANE, Thomas. Carta (Rascunho). Assunto: Cochrane – Agradecimento por causa advogada. Destinatário: Senador do Império não identificado. Londres, [185-]d. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 1/5/450/77 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). [185-]d.

COCHRANE, Thomas. Carta. Assunto: Cochrane – Pretensões junto ao Governo Imperial. Destinatário: José Maria da Silva Paranhos. Londres, 5 nov. 1853. **Arquivo Cochrane**; 2/5/454/36-37 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 5 nov. 1853.

COCHRANE, Thomas. Carta. Assunto: Relação de sua Comissão na Guerra da Independência. Destinatário: sem destinatário. Londres, 26 mar. 1854. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 7/6/241/91-92/96-97 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 26 mar. 1854a.

COCHRANE, Thomas. Relação de Serviços de Lorde Cochrane como Primeiro Almirante de Comandante-em-Chefe das Forças Navais do Império do Brasil. Londres, 26 mar. 1854. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 7/6/241/92-96 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 26 mar. 1854b.

COCHRANE, Thomas. Exposição dos principais fatos e circunstâncias tocantes do comando de Lorde Cochrane [...] oferecida a consideração de Suas Excelências os Senadores do Império [...]. Londres, maio 1855. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 2/5/450/13-19 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). maio 1855.

COCHRANE, Thomas. Petição de Lorde Cochrane ao Imperador D. Pedro II. Londres, 4 maio 1855. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 1/5/450/73-74 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 04 maio 1855. (Observação de Saraiva indicando que esta é a forma correta para a petição ao Imperador).

COCHRANE, Thomas. Representação de Lorde Cochrane aos Senadores do Brasil. Assunto: Cochrane – Exposição de fatos. Londres, 06 maio 1855. **Arquivo**

Cochrane; DPHDM 2/5/450/10-12 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 6 maio 1855.

COCHRANE, Thomas. Requerimento de Lorde Cochrane à Comissão de Liquidação de Presas. Assunto: Cochrane – Presas (divisão). Londres, 1856. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 1/5/443/117 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 1856.

COCHRANE, Thomas. Requerimento de Lorde Cochrane ao Imperador D. Pedro II. Assunto: Cochrane – Reivindicação de soldo. Rio de Janeiro, 19 jan. 1856. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 7/6/241/3-4 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 19 jan. 1856.

COCHRANE, Thomas. Petição de Lorde Cochrane ao Imperador D. Pedro II. Assunto: Cochrane – Solicitação de pagamento. Londres, maio 1856. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 1/5/450/83-84 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). maio 1856.

COCHRANE, Thomas. Carta. Assunto: Cochrane - Solicitação de apoio ao Visconde de Jequitinhonha. Destinatário: Visconde de Jequitinhonha. Londres, 5 maio 1856. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 1/5/450/71-72 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 5 maio 1856.

COCHRANE, Thomas. Carta. Assunto: Cochrane – Justificativa para repelir as imputações do parecer das Seções da Fazenda e da marinha de guerra. Destinatário: Legisladores do Brasil. Londres, 2 jul. 1856. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 5/5/466/4-30; 2/5/450/8 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 2 jul. 1856a.

COCHRANE, Thomas. Memorial – Exposição de Lorde Cochrane para a Legislatura do Brasil e toda a Nação Brasileira. Assunto: Cochrane – Memorial refutando as calúnias sobre sua pessoa com breve recapitulação de serviços extraoficiais e anexos. Londres, 2 jul. 1856. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 5/5/466/4-30; 7/6/241/71-89 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 2 jul. 1856b.

COCHRANE, Thomas. Declaração de Lorde Cochrane. Assunto: Cochrane – Declarações. Londres, 5 jul. 1856. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 5/5/466/4-30; 5/5/466/31 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 5 jul. 1856.

COCHRANE, Thomas. Petição de Lorde Cochrane ao Legislativo do Brasil. Assunto: Cochrane – Reivindicação de soldo. Londres, abr. 1857. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 7/6/241/5-8 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). abr. 1857.

COCHRANE, Thomas. Carta. Assunto: Cochrane – Apresentação de seu filho ao Imperador. Destinatário: Imperador D. Pedro II. Londres, jul. 1859. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 3/5/460/67-68 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). jul. 1859.

COCHRANE, Thomas. Carta. Assunto: Cochrane – Solicitação de reconsideração de pagamento. Destinatário: Imperador D. Pedro II. Londres, [jul. 1859?]. **Arquivo**

Cochrane; DPHDM 3/5/460/68-72 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). [jul. 1859?].

COCHRANE, Thomas Barnes (11^o Conde de Dundonald). Petição do Conde de Dundonald, filho de Lorde Cochrane, ao Imperador D. Pedro II. Assunto: Conde de Dundonald (filho) – Requisição de pagamento. 15 jan. 1869. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 7/6/242/3-8 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 15 jan. 1869.

CROSBIE, Thomas Sackville. Relação dos marinheiros feridos no dia 4 de maio de 1823. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 1/5/441/26 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 1 nov. 1823.

JACKSON, William. Diário de Jackson, secretário de Lorde Cochrane, da estadia do mesmo no Brasil. 1823. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 6/6/237/43-53 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 1823?.

JACKSON, William. Diário de Jackson, secretário de Lorde Cochrane, da estadia do mesmo no Brasil. 1824. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 6/6/237/53-60 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 1824?.

JACKSON, William. Diário de Jackson, secretário de Lorde Cochrane, da estadia do mesmo no Brasil. 1825. **Arquivo Cochrane**; DPHDM 6/6/237/60-70 (DPHDM, Arquivo da Marinha, Rio de Janeiro). 1825?.

Artigos, Dissertações, Livros, Publicações e Teses

ABREU, Guilherme M. de; BARBOSA JUNIOR, Ilques. *et al.* **Marinha do Brasil: Uma síntese histórica**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2018.

ALBUQUERQUE, Antonio Luiz Porto e. Evolução da guerra: A guerra naval antes do emprego do canhão e A guerra na Idade Moderna. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 4/6, p. 174-198, abr./jun. 2009.

ALBUQUERQUE, Antonio Luiz Porto e; SILVA, Léo Fonseca e. **Fatos da história naval**. 2. ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.

ALMEIDA, Washington Perry de. A vinda do Príncipe Regente D. João e sua Corte, de Lisboa para o Rio de Janeiro e seu regresso, já Rei D. João VI. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 1/3, p. 113-125, jan./mar. 1968.

ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. Jovens Nelsons: A formação da oficialidade naval britânica no século XVIII. *In*: Simpósio Nacional de História, XXVI., jul. 2011, São Paulo. **Anais [...]**. São Paulo: ANPUH, 2011. p. 1-12.

ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. A historiografia naval brasileira (1880-2012): uma visão panorâmica. **Revista Brasileira de História Militar**, Rio de Janeiro, ano III, n. 8, ago. 2012.

ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. A Marinha Real britânica no tempo de Horatio Nelson: A organização e os meios de combate. Parte I. **Revista Marítima Brasileira**, n. 7/9, p. 77-88, jul./set. 2013a.

ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. A Marinha Real britânica no tempo de Horatio Nelson: *Officers and gentlemen*. Parte II. **Revista Marítima Brasileira**, n. 10/12, p. 70-87, out./dez. 2013b.

ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. A Marinha Real britânica no tempo de Horatio Nelson: Os *Lower Deck*. Parte III. **Revista Marítima Brasileira**, n. 1/3, p. 143-156, jan./mar. 2014a.

ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. A Marinha Real britânica no tempo de Horatio Nelson: A vida cotidiana e as táticas de combate. Parte IV – final. **Revista Marítima Brasileira**, n. 4/6, p. 105-119, abr./jun. 2014b.

ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. Os ciclos longos de Modelski/Thompson e o poder marítimo britânico. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 20, n. 1, p. 77-111, jan./jun. 2014c.

ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. **Os Gigantes da Estratégia Naval**: Alfred Thayer Mahan e Herbert William Richmond. Curitiba: Prismas, 2015.

ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. Horatio Lorde Nelson, o herói polêmico, segundo Alfred Thayer Mahan e Sir John Knox Laughton – Parte I. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 4/6, p. 111-121, abr./jun. 2019a.

ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. Horatio Lorde Nelson, o herói polêmico, segundo Alfred Thayer Mahan e Sir John Knox Laughton – Parte II – O início na Marinha Real. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 7/9, p. 53-69, jul./set. 2019b.

ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. Horatio Lorde Nelson, o herói polêmico, segundo Alfred Thayer Mahan e Sir John Knox Laughton – Parte III: O casamento e o HMS *Agamemnon*. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 10/12, p. 77-91, out./dez. 2019c.

ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. Horatio Lorde Nelson, o herói polêmico, segundo Alfred Thayer Mahan e Sir John Knox Laughton – Parte IV: Nelson e Sir John Jarvis no Mediterrâneo. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 1/3, p. 35-49, jan./mar. 2020a.

ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. Horatio Lorde Nelson, o herói polêmico, segundo Alfred Thayer Mahan e Sir John Knox Laughton – Parte V: A Batalha do Cabo de São Vicente. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 4/6, p. 71-85, abr./jun. 2020b.

ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. Horatio Lorde Nelson, o herói polêmico, segundo Alfred Thayer Mahan e Sir John Knox Laughton – Parte VI: A consagração

do herói britânico. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 7/9, p. 114-130, jul./set. 2020c.

ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. Horatio Lorde Nelson, o herói polêmico, segundo Alfred Thayer Mahan e Sir John Knox Laughton – Parte VII: Os escândalos Emma Hamilton e Caracciolo. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 10/12, p. 113-127, out./dez. 2020d.

ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. Horatio Lorde Nelson, o herói polêmico, segundo Alfred Thayer Mahan e Sir John Knox Laughton – Parte VIII: A Batalha de Copenhague e Merton. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 1/3, p. 91-105, jan./mar. 2021a.

ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. Horatio Lorde Nelson, o herói polêmico, segundo Alfred Thayer Mahan e Sir John Knox Laughton – Parte IX: Preparação para a Grande Batalha de Trafalgar. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 4/6, p. 98-113, abr./jun. 2021b.

ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. Horatio Lorde Nelson, o herói polêmico, segundo Alfred Thayer Mahan e Sir John Knox Laughton – Parte X: Nelson encontra o seu destino em Trafalgar. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 7/9, p. 63-83, jul./set. 2021c.

ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo. José Bonifácio e o Poder Naval Imperial no Processo de Independência. **Navigador: Subsídios para a história marítima brasileira**, Rio de Janeiro, v.18, n. 36, p. 57-76, dez. 2022.

ANTUNES, Edna Fernandes. **Marinheiros para o Brasil: o recrutamento para a Marinha de Guerra Imperial (1822-1870)**. 2011. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Formação de Professores, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.

ARAS, Lina Maria Brandão de; GUERRA FILHO, Sérgio Armando Diniz. A província da Bahia nos primórdios do Império (1822-1825). *In*: VALE, Renata William do; GOUVÊA, Viviane (org.). **Guerras da Independência no acervo do Arquivo Nacional**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2023. p. 10-37.

ARAÚJO, Johny Santana de. A primeira esquadra da Marinha de Guerra: Do crepúsculo com o Reino Unido de Portugal ao alvorecer com o novo Império do Brasil 1820-1823. **Navigador: Subsídios para a história marítima brasileira**, Rio de Janeiro, v.17, n. 34, p. 76-94, dez. 2021.

AZEVEDO, Aldo M. Lorde Cochrane: Primeiro Almirante Brasileiro. **Revista de História da Universidade de São Paulo**, São Paulo, n. 19, p. 101-130, jul./set. 1954.

BACELLAR, Carlos. Fontes Documentais: Uso e mau uso dos arquivos. *In*: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). **Fontes Históricas**. 3. ed., 6ª reimpr. São Paulo: Contexto, 2021. p. 23-79.

BACELLAR, Gilberto H. de. Marinha e Diplomacia – A propósito do Centenário de Joaquim Nabuco. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 1/3, p. 119-144, jul./set. 1926.

BARATA, Antão Alvares. Marquês do Maranhão. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 10/12, p. 510-514, out./dez. 1960.

BARREIRO, José Carlos. A formação da força de trabalho marítima no Brasil: Cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850). **Tempo**, Niterói, v. 15, n. 29, p. 189-209, 2010.

BARROSO, Gustavo. **História Militar do Brasil**. 1. reimpr. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2019. (Edições do Senado Federal, v. 192).

BASTO, Alberto de Lemos. Tese sobre Tática Naval. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 5/6, p. 741-774, nov./dez. 1925.

BEAUFRE, André. **Introdução à Estratégia**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1998.

BETHELL, Leslie. A Independência do Brasil. *In*: BETHELL, Leslie (org.). **História da América Latina**: Da independência a 1870, v. III. 1. ed. 4. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2018. Cap. 4, p. 187-230.

BITTENCOURT, Armando de Senna. Da Marinha de Portugal forma-se uma Marinha para o Brasil, 1807 a 1823. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 10/12, p. 85-93, out./dez. 2007.

BITTENCOURT, Armando de Senna. A Marinha e o bicentenário da Independência. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 7/9, p. 42-55, jul./set. 2018.

BITTENCOURT, Luiz Edmundo Brígido *et al.* Ensaio de Avaliação da Mentalidade Marítima Brasileira. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 7/9, p. 13-35, jul./set. 1984.

BOITEUX, Henrique. Lorde Cochrane. Primeiro Almirante da Marinha Brasileira. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 9, p. 933-948, mar. 1906a.

BOITEUX, Henrique. Lorde Cochrane. Primeiro Almirante da Marinha Brasileira (Continuação). **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 10, p. 1115-1145, abr. 1906b.

BOITEUX, Henrique. Lord Cochrane. Primeiro Almirante da Marinha Brasileira (Continuação). **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 11, p. 1265-1301, maio 1906c.

BOITEUX, Henrique. Lorde Cochrane. Primeiro Almirante da Marinha Brasileira (Continuação). **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 12, p. 1394-1417, jun. 1906d.

BOITEUX, Henrique. O Almirante Cochrane. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 1, p. 1-6, jul. 1910.

BOITEUX, Lucas A. Marinha de Guerra do Brasil. Capítulo IX O “Fico”. Embarque das tropas portuguesas. Sucessos na Bahia. Chegada de uma Divisão Naval. Providências do Príncipe. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 2, p. 223-231, ago. 1909a.

BOITEUX, Lucas A. Marinha de Guerra do Brasil. Capítulo X Sucessos na Bahia. Combate da Cachoeira. Expedição Naval à Bahia. Seu resultado. Revolta a bordo. Pena de morte e perdão. Novos sucessos. O Combate do Funil. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 3, p. 403-418, set. 1909b.

BOITEUX, Lucas A. Marinha de Guerra do Brasil. Capítulo XI A Independência. Bandeira e Armas Nacionais. O Ministro da Marinha. A entrega das primeiras bandeiras. Modificação das Armas. Corsários. O material naval. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 5, p. 737-746, nov. 1909c.

BOITEUX, Lucas A. Marinha de Guerra do Brasil. Capítulo XII A esquadra portuguesa. Bombardeio de Itaparica. Dois combates na Bahia. Sucessos na Cisplatina. Uma medalha. Divisão Pedro Nunes. Combate de Itaparica. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 6, p. 737-746, dez. 1909d.

BOITEUX, Lucas A. Marinha de Guerra do Brasil. Capítulo XIII Corpo da Armada. Adesões. Considerações a respeito. Contrato de oficiais estrangeiros. Lorde Cochrane. A marinagem. Plano de reforma da Marinha. Outras notícias. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 7, p. 1165-1173, jan. 1910a.

BOITEUX, Lucas A. Marinha de Guerra do Brasil. Capítulo XIV O bloqueio da Bahia. A partida da esquadra. A esquadra inimiga. O Encontro de 4 de maio. Preparativos de Cochrane. Combate em Caravelas. Outro Combate. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 8, p. 1327-1339, fev. 1910b.

BOITEUX, Lucas A. Marinha de Guerra do Brasil. Capítulo XV Preparativos de Cochrane. Tentativa de abordagem. Desânimo do General Madeira. Abandono da cidade. Ataque ao comboio português. As presas. O galhardo cruzeiro da “Niterói”. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 9, p. 1519-1529, mar. 1910c.

BOITEUX, Lucas A. Marinha de Guerra do Brasil. Capítulo XVI Adesão do Maranhão e do Pará. A Marinha no Rio. Sucessos no Pará. Agradecimentos a Lorde Cochrane. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 10, p. 1697-1706, abr. 1910d.

BOITEUX, Lucas A. A Tática nas Campanhas Navais Nacionais. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 11, p. 925-933, maio 1924.

BOITEUX, Lucas A. Ministros da Marinha. X. Almirante Luiz da Cunha Moreira, 1º Visconde de Cabo Frio. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 11/12, p. 1705-1727, maio/jun. 1926.

BOITEUX, Lucas A. O Marinheiro da Independência. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 1, p. 25-51, jul. 1930a.

BOITEUX, Lucas A. O Almirante da Independência – Lorde Cochrane. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 3, p. 309-328, set. 1930b.

BOITEUX, Lucas A. Façanhas de João das Bottas. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 5/6, p. 1427-1465, nov./dez. 1934.

BOITEUX, Lucas A. Façanhas de João das Bottas. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 11/12, p. 1427-1465, maio/jun. 1935.

BOITEUX, Lucas A. A Marinha Brasileira. Sua formação e primeiras atividades. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, n. 188, p. 30-40, jul./set. 1945.

BOITEUX, Lucas A. O Almirante Lorde Alexander Thomaz Cochrane. Conde de Dundonald – Marquês do Maranhão. Centenário do Almirante Cochrane. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 10/12, p. 504-506, out./dez. 1960.

BOTHSIDE, R; NIAWS, E; TAW, S T. **Things as they have been. Things as they now are**. 1815. 1 figura. *National Maritime Museum*, Greenwich, London.

BRASIL. Marinha do Brasil. Diretoria de Hidrografia e Navegação. **Roteiro: Costa Leste – Do Cabo Calcanhar ao Cabo Frio. Ilhas Oceânicas**. 12. ed. 2ª reimp. Niterói, RJ: DHN, 2013. Disponível em: <https://docplayer.com.br/2822547-Roteiro-costa-leste-do-cabo-calcanhar-ao-cabo-frio-ilhas-oceanicas-diretoria-de-hidrografia-e-navegacao-centro-de-hidrografia-da-marinha-brasil.html>. Acesso em: 18 jul. 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. Escola de Guerra Naval. LS-III-0401A. **Noções de Estratégia Naval**. Rio de Janeiro: EGN, 2004.

BRASIL. Marinha do Brasil. Escola de Guerra Naval. Nota de Aula 16201. **Princípios de Estratégia Marítima: o Poder Marítimo em Ação**. Rio de Janeiro: EGN, 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. EMA-305. **Doutrina Militar Naval**. Brasília: EMA, 2017.

BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. EMA-320B. **Glossário de Vocábulo e Expressões Básicas de Uso na Marinha**. Brasília: EMA, 1981.

BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. EMA-331. **Manual de Planejamento Operativo da Marinha**. v. I, Processo de Planejamento Militar. Brasília: EMA, 2006.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Nova Política Marítima Nacional busca integrar políticas relacionadas ao uso do mar Grupo de Trabalho Interministerial é coordenado pela Marinha do Brasil**. 01 abr. 2022. Disponível em: <https://www.>

marinha.mil.br/noticias/nova-politica-maritima-nacional-busca-integrar-politicas-relacionadas-ao-uso-do-mar-grupo. Acesso em: 08 jun. 2023.

BRASIL. Ministério da Defesa. MD30-M-01. **Doutrina de Operações Conjuntas**. v. 2, Planejamento. 2. ed. Brasília: Ministério da Defesa, 2020.

BRASIL. Ministério da Defesa. MD35-G-01. **Glossário das Forças Armada**. 5. ed. Brasília: Ministério da Defesa, 2015. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/legislacao/emcfa/publicacoes/doutrina/md35-G-01-glossario-das-forcas-armadas-5-ed-2015-com-alteracoes.pdf/view>. Acesso em: 31 jul. 2021.

BRITO, Jorge. Informe sobre Thomas Cochrane, Primeiro Almirante da Marinha Imperial Brasileira, Marquês do Maranhão. *In*: COCHRANE, Thomas John. **Narrativa de Serviços no Libertar-se o Brasil da Dominação Portuguesa**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2003. p. 17-27. (Edições do Senado Federal, v. 16).

BRODIE, Bernard. **Guia de Estratégia Naval**. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1961.

BURLAMAQUI, Armando César. Estudos sobre as operações de um bloqueio, pelo Tenente A. C. Dew. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 2, p. 252-281, ago. 1904.

CAMINHA, Herick Marques. Periodização da história administrativa naval luso-brasileira (séculos XIII a XX). **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 7/9, p. 75-86, jul./set. 1983.

CAMINHA, Herick Marques. **Organização e administração do Ministério da Marinha no Império**. Brasília: Fundação Centro de Formação do Servidor Público; Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986. (História Administrativa do Brasil, v. 15).

CAMINHA, Herick Marques. Evolução da estrutura administrativa do Ministério da Marinha no Império. *In*: **História Naval Brasileira**, v. 3, t. I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002a. p. 9-32.

CAMINHA, Herick Marques. Organização do pessoal na Marinha Imperial. *In*: **História Naval Brasileira**, v. 3, t. I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002b. p. 35-60.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. Formação da Marinha Imperial. **Navigator: Subsídios para a história marítima brasileira**, Rio de Janeiro, n. 10, p. 5-28, dez. 1974.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. A Guerra da Independência. Capítulo II. **Navigator: Subsídios para a história marítima brasileira**, Rio de Janeiro, n. 14, p. 29-62, jun. 1978.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. **Delineamentos da Estratégia**. Santa Catarina: IOESC, 1980.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. Mahan: Sua época e suas ideias. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 7/9, p. 15-70, jul./set. 1986.

CAMPOS, Edmo José Dias. Circulação oceânica em grande escala e as mudanças climáticas. In: HARARI, Joseph (org.). **Noções de Oceanografia**. São Paulo: Instituto Oceanográfico, 2021. cap. 11, p. 239-251. *E-book*. Disponível em: <https://www.livrosabertos.abcd.usp.br/portaldelivrosUSP/catalog/view/1086/991/3666>. Acesso em: 10 jul. 2023.

CARREIRA, Liberato de Castro. **História financeira e orçamentária do Brasil**. Brasília; Rio de Janeiro: Senado Federal; Fundação Casa Rui Barbosa, 1980. (Coleção Bernardo Pereira Vasconcelos, v. 26).

CASTRO, Américo Ferraz e. Tática Naval. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 3/4, p. 197-101, set./out. 1919.

CASTRO, Eugênio Teixeira de. A Divisão Naval Portuguesa do Chefe Francisco Maximiliano de Sousa. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 1, p. 31-49, jul. 1922.

CASTRO, Pierre Paulo da Cunha. A Organização Inicial da Marinha Imperial (1822-1823). In: PEREIRA, José A.R.; CASTRO, Pierre P. da C. (org.). **Da Armada Real para a Marinha Imperial: As Unidades e Organismos que ficaram no Brasil e as que voltaram para Portugal**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha, 2018. Cap. 8, p. 183-206.

CESAR, William Carmo. **Uma História das Guerras Navais: O desenvolvimento tecnológico das belonaves e o emprego do Poder Naval ao longo dos tempos**. Rio de Janeiro: FEMAR, 2013.

CINGI. In: **DICIONÁRIO Priberam da Língua Portuguesa, 2008-2023**. Lisboa: [s. n.], 2023. Disponível em: <https://dicionario.priberam.org/cingi>. Acesso em: 30 dez. 2023.

COCHRANE, Thomas John. **Narrativa de Serviços no Libertar-se o da Dominação Portuguesa**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2003. (Edições do Senado Federal, v. 192).

CORBETT, Julian Stafford. **Fighting Instructions 1530-1816**. Publications of the Navy Records Society, v. XXIX. [S. l.]: Navy Records Society, 1905.

CORBETT, Julian Stafford. **Some principles of maritime strategy**. Garden City, NY: Dover Publications, 2021.

CORDINGLY, David. **Cochrane the dauntless: the life and adventures of Admiral Thomas Cochrane, 1775 - 1860**. London: Bloomsbury, 2007.

COSTA, Dídio. Campanha da Independência do Brasil. I A fuzilaria do Funil. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 1/3, p. 7-21, jul./set. 1946.

COSTA, Dídio. Campanha da Independência do Brasil. II Expedição de Lamare. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 7/9, p. 451-469, jan./mar. 1947a.

COSTA, Dídio. Campanha da Independência do Brasil, IV Cochrane, Taylor e Grenfell. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 4/6, p. 285-302, out./dez. 1947b.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé. **Tratado de Estratégia**. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2010.

CUNHA, Rui Vieira da. A Pensão de Lady Cochrane. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 7/12, p. 59-63, jul./dez. 1961.

DESTÉFANI, Laurio H. A ação marítima na independência das nações sul-americanas. **Navigator: Subsídios para a história marítima brasileira**, Rio de Janeiro, n. 11, p. 3-19, jun. 1975.

DIÉGUES, Fernando Manoel Fontes. A Estratégia Naval da Independência - Ideias para uma Concepção Atual. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 10/12, p. 129-145, out./dez. 1991.

DIÉGES, Fernando Manoel Fontes. **A Revolução Brasílica: o projeto político e a estratégia da independência**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.

DIÉGUES, Fernando Manoel Fontes. A Estratégia da Independência. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 01/03, p. 21-33, jan./mar. 2013.

DINIZ, Carlos das Chagas. Cochrane. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 10/12, p. 510-514, out./dez. 1960.

DORES, Frei Manoel Moreira da Paixão e. **Diário da Armada na Independência**. Brasília: Instituto Nacional do Livro, 1972.

ELIAS, Norbert. Estudos sobre a gênese da profissão naval: Cavalheiros e *Tarpaulins*. **Revista Mana: Estudos de Antropologia Social**, publicação do Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, Museu Nacional, UFRJ, v. 7, n. 1, p. 89-116, 2001.

ELIAS, Norbert. Estudos sobre a gênese da profissão naval. *In*: ELIAS, Norbert. **Escritos & ensaios**. 1: Estado, processo, opinião pública. NEIBURG, Frederico; WAIZBORT, Leopoldo (org.). Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2006. p. 69-111.

ELIAS, Norbert. **The Genesis of the Naval Profession**. Dublin: University College Dublin Press, 2007.

ENDERS, Arnelle. **Os Vultos da Nação: Fábrica de heróis e formação dos brasileiros**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2014.

ERMAKOFF, George. **Lorde Thomas Cochrane: um guerreiro escocês a serviço da Independência do Brasil**. Rio de Janeiro: G. Ermakoff Casa Editorial, 2021.

FALCÃO, Marco Antonio Guimarães. A Contribuição de Julian S. Corbett. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 4/6, p. 195-201, abr./jun. 1991.

FARAH, Juanita Barral Dodd. Cartas do Comodoro Sir Thomas M. Hardy ao Almirantado britânico. **Navigador: Subsídios para a história marítima do Brasil**, Rio de Janeiro, n. 5, p. 12-64, jun. 1972.

FLORES, Mário César. Bases Navais – Novos Problemas – Novas Ideias. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 4/6, p. 11-21, abr./jun. 1975.

FONSECA, Maurílio Magalhães. **Arte Naval**. 6. ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002. 2 v.

FONSECA, Paloma S. Recrutamento Forçado para a Armada Imperial nas Guerras da Independência e da Cisplatina. **Navigador: Subsídios para a história marítima brasileira**, Rio de Janeiro, v. 12, n. 23, p. 125-134, 2016.

FRANÇA, Jean Marcel Carvalho (org.). **Franceses no Brasil: Cartas e relatos, 1817-1828: Jacques Argo, Jean-Baptiste Douville e Victor Jacquemont**. São Paulo: Chão Editora, 2021.

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

FRANCHINI NETO, Hélio. A Marinha de Guerra na Independência do Brasil - reflexões sobre a relevância do poder naval. **Navigador: Subsídios para a história marítima brasileira**, Rio de Janeiro, v.18, n. 36, p. 77-103, dez. 2022.

FREDRIGO, Fabiana de Souza. **Guerras e escritas: A correspondência de Simón Bolívar (1799-1830)**. São Paulo: Ed. UNESP, 2010.

GALSKY, Nélio. **Mercenários ou libertários**. As motivações para o engajamento do Almirante Cochrane e seu grupo nas lutas da Independência do Brasil. 2006. Dissertação (Mestrado em História Social) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ, 2006.

GAMA, Annibal. A redenção de Lorde Cochrane. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 3, p. 251-311, set. 1922.

GAMA, Annibal. Lorde Cochrane na Independência do Brasil. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 4/6, p. 515-535, out./dez. 1944.

GÂMBOA, Carlos Afonso Pierantoni. As estratégias navais clássicas. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 7/9, p. 226-236, jul./set. 1992.

GARCIA, Rodolfo. Explicação. *In*: DORES, Frei Manoel Moreira da Paixão e. **Diário da Armada na Independência**. Brasília: Instituto Nacional do Livro, 1972. p. 43-51.

GARDINER, Samuel Rawson (Ed.). **School Atlas of English History**. London: Longmans, Green, and Co., 1891.

GIACOPINI, Giuliano. História da Marinha Brasileira. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 1/3, p. 81-102, jan./mar. 1963.

GINZBURG, Carlo. **Mitos, emblemas e sinais**: Morfologia e História. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

GODOI, Sueli Susana de; SILVEIRA, Ilson Carlos Almeida da; MIRANDA, Luiz Bruner de. Dinâmica oceânica: o oceano como fluido geofísico. In: HARARI, Joseph (org.). **Noções de Oceanografia**. São Paulo: Instituto Oceanográfico, 2021. Cap. 8, p. 169-201. *E-book*. Disponível em: <https://www.livrosabertos.abcd.usp.br/portaldelivrosUSP/catalog/view/1086/991/3666>. Acesso em: 10 jul. 2023.

GRAHAM, Maria. **Correspondência entre Maria Graham e a Imperatriz Leopoldina**. 2. ed. Belo Horizonte: Garnier, 2021.

GRAHAM, Maria. **Diário de uma viagem ao Brasil**. São Paulo: Edusp, 1990.

GREENHALGH, Juvenal. José Bonifácio e a Marinha Nacional. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, v. 260, p. 221-237, jul./set.1963.

GRUMETE. In: **GLOSSÁRIO de História Luso-Brasileira**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2023. Disponível em: <http://historialuso.an.gov.br/glossario/index.php/verbetes-de-a-a-z/43-verbetes-iniciados-em-g/928-grumete>. Acesso em: 16 jul. 2023.

GUEDES, Max Justo. Cochrane e a construção naval no Brasil. **Navigator**: Subsídios para a história marítima brasileira, Rio de Janeiro, n. 3, p. 3-8, jun. 1971b.

GUEDES, Max Justo. A Marinha e a libertação da Bahia. **Navigator**: Subsídios para a história marítima brasileira, Rio de Janeiro, n. 4, p. 22-34, dez. 1971a.

GUEDES, Max Justo. A Marinha e a Independência. In: DORES, Frei Manoel Moreira da Paixão e. **Diário da Armada na Independência**. Brasília: Instituto Nacional do Livro, 1972. p. 11-20.

GUERRA FILHO, Sérgio Armando Diniz. **O Povo e a Guerra**: Participação das camadas populares nas lutas pela Independência do Brasil na Bahia. 2004. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2004.

HARARI, Joseph. Circulação e massas d'água. In: HARARI, Joseph (org.). **Noções de Oceanografia**. São Paulo: Instituto Oceanográfico, 2021. Cap. 7, p. 147-166. *E-book*. Disponível em: <https://www.livrosabertos.abcd.usp.br/portaldelivrosUSP/catalog/view/1086/991/3666>. Acesso em: 10 jul. 2023.

HECK, Conrado. Um pouco de História Naval. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 8, p. 1141-1154, fev. 1929.

HESPANHA, António Manuel. Por que é que foi “portuguesa” a expansão portuguesa? ou O revisionismo nos trópicos. *In*: MELLO E SOUZA, Laura de; FURTADO, Júnia Ferreira; BICALHO, Maria Fernanda (orgs.). **O Governo dos Povos**. São Paulo: Alameda, 2009.

LAMARE, José Victor de. Dicionario Technico do Official de Marinha. **Revista Marítima Brasileira**. n. 8, p. 278-288, fev. 1928.

LAMARE, José Victor de. Dicionario Technico do Official de Marinha. **Revista Marítima Brasileira**. n. 7, p. 359-374, jan. 1929.

LAMARE, José Victor de. Dicionario Technico do Official de Marinha. **Revista Marítima Brasileira**. n. 8, p. 579-590, fev. 1931.

LAMARE, José Victor de. Dicionario Technico do Official de Marinha. **Revista Marítima Brasileira**. n. 9-10, p. 661-676, mar.-abr. 1932.

LAMARE, José Victor de. Dicionário Técnico do Oficial de Marinha. **Revista Marítima Brasileira**. n. 7-8, p. 723-728, jan.-fev. 1933.

LAMBERT, Andrew. *The British Way of War: Julian Corbett and the Battle for a National Strategy*. New Haven: Yale University Press, 2021.

LÁZARO, Rodrigo Monteiro. A relevância dos pensadores estratégicos clássicos na formulação de estratégias contemporâneas. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 10/12, p. 163-176, out./dez. 2015.

LEANDRO, Everaldo G.; PASSOS, Cármen Lúcia B. O paradigma indiciário para análise de narrativas. **Educar em revista**, Curitiba, v. 37, p. 1-28, 2021.

LEITE, Jorge da Silva. Estado-Maior da Armada. Ordem do Dia nº 0040/1960 de 31 outubro de 1960. Centenário do Almirante Cochrane. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 10/12, p. 502-503, out./dez. 1960.

LIGHT, Kenneth H. A viagem da família real para o Brasil, Parte II. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 7/9, p. 101-125, jul./set. 2002.

LIGHT, Kenneth H. As marinhas de guerra portuguesa e inglesa no período 1750-1815. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 7/9, p. 117-124, jul./set. 2003.

LIMA JUNIOR, Olavo Brasil de; KLEIN, Lúcia Maria Gomes. Atores políticos do Império. **Dados**, Rio de Janeiro, n. 7, p. 62-88, 1970.

LIMA, Marcela Telles Elian de. Nota Introdutória. O levante do general Avilez. *In*: STARLING, Heloísa Maria Murgel; LIMA, Marcela Telles Elian de (org.). **Vozes do Brasil: a linguagem política na Independência (1820-1824)**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2021. p. 310-314. (Edições do Senado Federal, v. 287).

LYRA, Márcio de Faria Neves Pereira de. **Tradições do Mar: usos, costumes e linguagem**. 7. ed. Brasília: Serviço de Relações Públicas da Marinha, 1999.

MACHADO, Josicarla Santos. **Relatos de um “Mercenário” na Independência do Brasil: A memória biográfica de Thomas John Cochrane (1823-1825)**. 2016. Monografia (Licenciatura em História) – Centro de Educação e Ciências Humanas, Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, SE, 2016.

MAHAN, Alfred Thayer. **Estrategia Naval: Comparada y contrastada com los principios y practica de las operaciones militares terrestres**. t. 1. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval, 1935.

MAIA, João do Prado. **A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no império: tentativa de reconstituição histórica**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1965. (Coleção Documentos Brasileiros, v. 121).

MANUEL Fernandes Tomás. *In: ASSEMBLEIA da República*. Lisboa: Assembleia da República (Portugal), 2023. Disponível em: <https://www.parlamento.pt/Parlamento/Paginas/manuel-fernandes-tomas.aspx>. Acesso em: 15 jul. 2023.

MARIZ, Vasco. Lorde Cochrane. O turbulento Marquês do Maranhão. **Navigator: Subsídios para a história marítima brasileira**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 16, p. 11-20, 2012.

MARTINO, Eduardo de. **HMS Pallas under Lord Cochrane chasing and destroying 3 French corvettes in the Garonne**. 1891. 1 pintura. Disponível em: <https://www.shutterstock.com/pt/editorial/image-editorial/hms-pallas-under-lord-cochrane-chasing-destroying-5850798gh>. Acesso em: 20 abr. 2024.

MARTINS, Helio Leoncio. **Almirante Lorde Cochrane: uma Figura Polêmica**. Rio de Janeiro: Editora Arpepp, 1997.

MARTINS, Helio Leoncio. A Marinha e o Rio de Janeiro: Evolução histórica. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 4/6, p. 57-67, abr./jun. 1999.

MARTINS, Helio Leoncio. Influência portuguesa na formação da Marinha Imperial, **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, n. 1/3, p. 65-72, jan./mar. 2001.

MARTINS, Helio Leoncio. Presença de oficiais estrangeiros na Marinha Brasileira, **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, n. 4/6, p. 39-82, abr./jun. 2004.

MARTINS, Helio Leoncio. As Glórias da Marinha Imperial. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 10/12, p. 83-92, out./dez. 2006.

MARTINS, Helio Leoncio. Os Ingleses na Marinha da Independência, **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, n. 01/03, p. 37-47, jan./mar. 2014.

MEIRA, Levy Araújo de Paiva. Lorde Cochrane - Primeiro Almirante no Brasil. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 4/6, p. 17-19, abr./jun. 1972.

MELLO, Américo Viera de. Da Obra “Nelson e seus Companheiros”, por W. H. FITCHETT. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 9/10, p. 1047-1073, mar./abr. 1935.

MENDONÇA, Mário F.; VASCONCELOS, Alberto. **Repositório de nomes dos navios da esquadra brasileira**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação-Geral da Marinha, 1959.

MENNELL, Stephen; MOELKER, René. *Introduction: Elias's Studies of the Naval Profession*. In: ELIAS, Norbert. **The Genesis of the Naval Profession**. Dublin: University College Dublin Press, 2007. p. 1-24.

MOURA, José Augusto Abreu de. A Estratégia na Independência. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 4/6, p. 169-180, abr./jun. 2006.

MUNIZ, Petrônio R. G. Questão das Presas. **Navigator: Subsídios para a história marítima brasileira**, Rio de Janeiro, v.1, n. 1, p. 47-54, jan./jun. 2005.

NEVES, Lúcia Maria Bastos P. das. A vida política. In: COSTA E SILVA, Alberto da. *et al. Crise colonial e independência 1808-1830*. Rio de Janeiro: Fundação MAPFRE: Editora Objetiva, 2011. p. 75-113. (História do Brasil Nação: 1808-2010, v. 1).

NEVES, Lúcia Maria Bastos P. das; MACHADO, Humberto F. **O Império do Brasil**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

OLIVEIRA LIMA, Manuel de. **O Império Brasileiro: 1822-1889**. São Paulo: Faro Editorial, 2021.

OLIVEIRA LIMA, Manuel de. **O movimento da independência (1821-1822)**. Brasília: FUNAG, 2019.

OLIVEIRA, José Maria do Amaral. O Atlântico Sul no século XIX uma abordagem estratégica. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 4/6, p. 95-113, abr./jun.1991.

PAPAFIGOS. In: **DICIONÁRIO Priberam da Língua Portuguesa, 2008-2023**. Lisboa: [s. n.], 2023. Disponível em: <https://dicionario.priberam.org/papa-figos>. Acesso em: 30 dez. 2023.

PAULA, Eurípedes Simões de. A Marinha Imperial e a unidade nacional. **Revista de História**, São Paulo, v. 32, n. 66, p. 289-307, 1951.

PEIXOTO, Afrânio. Sessão Solene Especial em 2 de julho de 1923, Comemorativa do Primeiro Centenário da Terminação das Lutas da Independência na Bahia. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, v. 148, t. 94, p. 533-554, 1923.

PEREIRA, José António Rodrigues. **Grandes Batalhas Navais Portuguesas: Os combates que marcaram a História de Portugal**. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2009.

PEREIRA, José António Rodrigues. A Partida da Corte para o Brasil. *In*: PEREIRA, José A.R.; CASTRO, Pierre P. da C. (org.). **Da Armada Real para a Marinha Imperial**: As Unidades e Organismos que ficaram no Brasil e as que voltaram para Portugal. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha, 2018a. Cap. 3, p. 97-111.

PEREIRA, José António Rodrigues. O Regresso da Capital à Europa. *In*: PEREIRA, José A.R.; CASTRO, Pierre P. da C. (org.). **Da Armada Real para a Marinha Imperial**: As Unidades e Organismos que ficaram no Brasil e as que voltaram para Portugal. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha, 2018b. Cap. 6, p. 155-171.

PEREIRA, José António Rodrigues. A Armada Real na Independência do Brasil. Da Partida do Rei à Rendição da Província Cisplatina (1821-1823). **Navigator**: Subsídios para a história marítima brasileira, Rio de Janeiro, v.18, n. 36, p. 37-56, dez. 2022.

PEREIRA, Luís Barroso. Relação Náutico-Militar da Viagem da Fragata do Império do Brasil a Niterói. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 1, p. 137-149 e 210-223, jul. 1881.

PINTO, Paulo Lafayette. As Forças Navais Brasileiras. O Império. De 1822 a 1825. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 10/12, p. 85-93, out./dez. 1980.

PORTUGAL. Direção-Geral de Política do Mar. **Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030**. Lisboa: DGPM, 2021. Disponível em: <https://www.dgpm.mm.gov.pt/enm-21-30>. Acesso em: 29 maio 2023.

PORTUGAL. Direção-Geral do Livro, dos Arquivos e das Bibliotecas. Autos crime de portaria em que é réu Francisco Maximiliano de Sousa e autor a justiça. **Arquivo Nacional Torre do Tombo**. Lisboa: Arquivo Nacional Torre do Tombo, 2010. Disponível em: <https://digitalq.arquivos.pt/details?id=4257743>. Acesso em: 15 jul. 2023.

POWERS JR., Robert D. O Bloqueio - Para Vencer Sem Matar. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 4/6, p. 119-128, abr./jun. 1959.

PRESIGANGA. *In*: **GLOSSÁRIO de História Luso-Brasileira**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2023. Disponível em: <http://historialuso.an.gov.br/glossario/index.php/verbetes-de-a-a-z/28-verbetes-iniciados-em-p/639-presiganga>. Acesso em: 16 jul. 2023

PRIORE, Mary Del. **A viajante inglesa, o senhor dos mares e o Imperador na Independência do Brasil**. São Paulo: Vestígio, 2022.

PROENÇA JÚNIOR, Domício; DINIZ, Eugênio; RAZA, Salvador Ghelfi. **Guia de Estudos Estratégicos**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1999.

REZZUTTI, Paulo. **Titília e Demonão**: A vida amorosa na corte imperial: Mensagens de D. Pedro I à marquesa de Santos. São Paulo: Le Ya, 2019.

RICUPERO, Rubens. **A diplomacia na construção do Brasil 1750-2016**. Rio de Janeiro: Versal Editores, 2017.

ROBINSON, Charles N. (Ed.). **Britannia's Bulwarks: The achievements of our seamen the honours of our ships**. London: Navy and Army Illustrated, 1901.

ROCHA, Antonio Penalves. **A recolonização do Brasil pelas Cortes: História de uma invenção historiográfica**. São Paulo: Editora UNESP, 2009.

RODRIGUES, Jaime. Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (sécs. XVIII e XIX). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 19, n. 38, p. 15-53, 1999.

RODRIGUES, José Honório. **Independência: Revolução e Contra-Revolução: As Forças Armadas**. Rio de Janeiro: Bibliex, 2002. (Coleção General Benício, v. 388).

RONCEIRO. *In*: **DICIONÁRIO Priberam da Língua Portuguesa, 2008-2023**. Lisboa: [s. n.], 2023. Disponível em: <https://dicionario.priberam.org/ronceiro>. Acesso em: 30 dez.2023.

SANTOS, Wagner Luiz Bueno dos; SILVA, Carlos André Lopes da. Do Regresso de D. João VI a Lisboa ao Grito do Ipiranga (1821-1822). *In*: PEREIRA, José A.R.; CASTRO, Pierre P. da C. (org.). **Da Armada Real para a Marinha Imperial: As Unidades e Organismos que ficaram no Brasil e as que voltaram para Portugal**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha, 2018b. Cap. 7, p. 173-181.

SARRAT, Pedro Manot. Tática Naval. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 3/4, p. 175-196, set./out. 1919.

SILVA, Carlos André Lopes da. A gênese da profissão naval. **Navigator**. Subsídios para a história marítima brasileira, Rio de Janeiro, v. 9, n. 17, p. 121-123, 2013. [Seção] Resenha. Resenha da obra de: ELIAS, Norbert. *The Genesis of the Naval Profession*. Dublin: *University College Dublin Press*, 2007.

SILVA, Carlos André Lopes da. A transmigração da Família Real para o Brasil e a Independência. *In*: ABREU, Guilherme Mattos de; BARBOSA JUNIOR, Ilques *et al.* **Marinha do Brasil: Uma síntese histórica**. Rio de Janeiro: SDM, 2018. p. 72-101.

SILVA, Carlos André Lopes da. A Independência do Brasil e a formação da Primeira Esquadra. *In*: MATHIAS, José Carlos; ABREU, Guilherme Mattos de (org.). **Esquadra 200 Anos: Livro de Quartos 1822-2022**. Rio de Janeiro: Letras Marítimas, 2022. Cap. 2, p. 48-75.

SILVA, Darzan N. da. Guerra da Independência. *In*: BITTENCOURT, Armando de S. *et al.* **História Militar Brasileira I: do período colonial ao monárquico: livro didático**. Palhoça: UnisulVirtual, 2009. p. 145-165.

SILVA, Jorge Manuel Moreira. **A Marinha de Guerra portuguesa desde o regresso de D. João VI a Portugal e o início da regeneração (1821-1851)**: Adaptação a

uma Nova Realidade. 2009. Dissertação (Mestrado em História Marítima) – Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2009.

SILVA, Raul de Andrada e. José Bonifácio, homem de pensamento e homem de ação. **Revista de História**, São Paulo, v. 27, n. 55, p. 47-60, 1963.

SILVA, Theotonio Meirelles da. **Apontamentos para a história da marinha de guerra brasileira**. Rio de Janeiro: Typ. Perseverança, 1882.

SOUZA, Iara Lis Carvalho. A adesão das Câmaras e a figura do Imperador. **Revista Brasileira de História**, v. 18, n. 36, 1998. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbh/a/pjKJdGJBYPg4mnpFLsXqKFz/?lang=pt#>. Acesso em: 15 jul. 2023.

SOUZA, Raquel Ferreira de. **O ethos entre permanência e mudança**: um estudo sobre o aspecto dual do *ethos* a partir da proposta de Henrique Vaz. 2011. Dissertação (Mestrado em Filosofia) – Faculdade Jesuíta de Filosofia e Teologia, Belo Horizonte, 2011.

TAUNAY, Affonso de E. O Exército e a Armada no Nobiliário do Primeiro Reinado. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 5/6, p. 587-593, nov./dez. 1939.

TAVARES, Raul. Ligeiras Considerações sobre Estratégia e Tática. Estudos Históricos. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 1, p. 370-384, jul. 1900.

TAVARES, Raul. Em torno à Tática Naval. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 2, p. 200-235, ago. 1913.

TAVARES, Raul. O papel da Marinha na Independência. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 4/6, p. 413-448, out./dez. 1923a.

TAVARES, Raul. Papel da Marinha na Independência. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, v. 148, t. 94, p. 817-854, 1923b.

THOMAS, Donald. **Cochrane: Britannia's Sea Wolf**. London: Cassell, 1999.

TILL, Geoffrey. **Maritime Strategy and the Nuclear Age**. 2. ed. London: Macmillan Academic and Professional LTD, 1984.

VALE, Brian. Estratégia, Poder Marítimo e a criação da Marinha do Brasil 1822-23. **Navigador**: Subsídios para a história marítima do Brasil, Rio de Janeiro, n. 4, p. 5-21, dez. 1971.

VALE, Brian. A vida e carreira do Vice-Almirante Thomas Masterman Hardy. **Navigador**: Subsídios para a história marítima do Brasil, Rio de Janeiro, n. 5, p. 7-11, jun. 1972.

VALE, Brian. Marinheiros ingleses na Marinha do Brasil (1822-1850). **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 4/6, p. 101-118, abr./jun. 1999.

VALE, Brian. A Ação da Marinha nas Guerras da Independência. *In: História Naval Brasileira*, v. 3, t. I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002a. p. 91-126.

VALE, Brian. A Criação da Marinha Imperial. *In: História Naval Brasileira*, v. 3, t. I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002b. p. 63-88.

VALE, Brian. *Cochrane in the Pacific: Fortune and Freedom in Spanish America*. London: *I. B. Tauris*, 2008.

VARNHAGEN, Francisco Adolfo. História da Independência do Brasil: Até ao reconhecimento pela antiga metrópole, compreendendo, separadamente, a dos sucessos ocorridos em algumas províncias até essa data. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, n. 133, t. LXXIX, parte I, p. 23-596, 1916.

VIANNA FILHO, Arlindo. **Estratégia Naval Brasileira**: Abordagem à História da evolução dos conceitos estratégicos navais brasileiros. Rio de Janeiro: Bibliex, 1995.

VIANNA FILHO, Luiz. José Bonifácio, o político. *Revista de História*, São Paulo, v. 27, n. 55, p. 31-46, 1963.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, n. 7/9, p. 31-41, jul./set. 1983.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. **A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro**. 3. ed. Rio de Janeiro: Bibliex, 1985.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Apontamentos de Estratégia Naval. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, n. 7/9, p. 103-131, jul./set. 1998.

VINHAES, Augusto. A Marinha da Independência. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, n. 3, p. 313-323, set. 1922a.

VINHAES, Augusto. Lorde Cochrane. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, n. 4, p. 497-501, out. 1922b.

WADDELL, D. A. G. A Política Internacional e a Independência da América Latina. *In: BETHELL, Leslie (org.). História da América Latina: Da independência a 1870*, v. III. 1. ed. 4. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2018. Cap. 5, p. 231-265.

WILLIAMS, Philip. Notas sobre o Estudo da Tática Naval. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, n. 9, p. 365-377, mar. 1916.

GLOSSÁRIO

A tiro de peça: “Medida de distância utilizada a bordo para definir a proximidade a outro navio. Referia-se ao alcance de um tiro de peça, ou seja, o outro navio estava ou não dentro do alcance de tiro das peças de artilharia” (Pereira, 2009, p. 373).

A tiro de pistola: “Medida de distância utilizada a bordo para definir a proximidade a outro navio. Referia-se ao alcance de um tiro de pistola, ou seja, o outro navio estava ou não dentro do alcance de tiro das pistolas. Significava, na prática, uma distância muito curta” (Pereira, 2009, p. 373).

Abalroamento: “Diz-se também abalroação (termo jurídico); significa a colisão entre navios” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 354).

Abastecimento: “Função logística, processo, atividade ou operação, que tem por finalidade prever e prover, par as forças e órgãos militares, os suprimentos necessários à sua plena eficiência, de forma a proporcionar um fluxo adequado e suficiente de suprimento, desde as fontes de produção, até a sua aplicação pelo consumidor” (Brasil, 1981, p. 2).

Abordar: “[...] é chegar a bordo para entrar. O termo é mais usado no sentido de entrar a bordo pela força: abordagem [...]” (Lyra, 1999, p. 5).

Aceitabilidade: “Um dos requisitos a que deve satisfazer uma Linha de Ação a ser adotada ou uma solução para determinado problema, desde que apresente resultados que compensem os riscos, perdas ou gastos que surgirem para sua execução” (Brasil, 1981, p. 3).

Adequabilidade: “Um dos requisitos a que deve satisfazer uma Linha de Ação a ser adotada ou uma solução para determinado problema que, quando executada com êxito, dentro do prazo exigido, leva ao cumprimento da missão que o condiciona” (Brasil, 1981, p. 4).

Adestramento: “Atividade destinada a exercitar o homem, quer individualmente, quer em equipe, desenvolvendo-lhe a habilidade para o desempenho eficiente, das tarefas para as quais já recebeu a adequada instrução” (Brasil, 1981, p. 4).

Aguada: 1. “[...] (fazer) Abastecer de água” (Pereira, 2009, p. 373). 2. “Provisão de água doce de uma embarcação. ‘Fazer aguada’ significa completar o estoque de água” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 354).

Alar: “Exercer tração num cabo para executar qualquer manobra” (Fonseca, 2002, p. 361).

Alhetas: “Partes curvas do costado, de um lado e de outro bordo junto à popa” (Fonseca, 2002, p. 7).

Amarar: “[...] é afastar-se de terra para o mar” (Lyra, 1999, p. 5).

Amarra: “Corrente especial constituída de elos com malhete (estai) utilizada para talingar a âncora com que se aguenta o navio num fundeadouro” (Fonseca, 2002, p. 41).

Amarrar: “[...] tê-lo seguro a uma boia [...], tomar a boia [...]” (Lyra, 1999, p. 5).

Amura: “O mesmo que bochecha. Amura é também uma direção qualquer entra a proa e o través” (Fonseca, 2002, p. 7).

Âncora: “Peça do equipamento que, lançada ao fundo do mar, faz presa nele e aguenta o navio a que se acha ligada por meio da amarra” (Fonseca, 2002, p. 41).

Ancorado: Ver fundeado.

Ancoradouro: Ver fundeadouro.

Ancoragem: “[...] é a ação de ancorar” (Fonseca, 2002, p. 617).

Ancorar: Ver fundear.

Aparelho: 1. “Conjunto de massame, poleame e velame do navio, necessário para a segurança da mastreação e para a navegação do navio” (Pereira, 2009, p. 374). 2. “Denominação geral compreendendo os mastros, mastaréus, vergas, paus-de-carga, moitões e os cabos necessários às manobras e à segurança deles. Aparelho fixo é o conjunto dos cabos fixos e aparelho de laborar é o conjunto dos cabos de laborar [...]” (Fonseca, 2002, p. 42).

Aportar: “[...] é chegar a um porto” (Lyra, 1999, p. 5).

Aprestamento: “Conjunto de medidas de prontificação ou preparo de uma força ou parte dela (especialmente as relativas a pessoal, material e adestramento) destinadas a coloca-la em condições de ser empregada a qualquer momento” (Brasil, 1981, p. 9).

Aprestos: “Todo o material necessário para o navio poder iniciar viagem, excluindo a tripulação, combustível, mantimentos e aguada” (Pereira, 2009, p. 374).

Armada: “Totalidade de navios, meios aéreos e de fuzileiros navais, destinados ao serviço naval, pertencentes ao Estado e incorporados à Marinha” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 354).

Arribar: “[...] é entrar em um porto que não seja de escala, ou voltar ao ponto de partida; é, também, desviar o rumo na direção para onde sopra o vento [...]” (Lyra, 1999, p. 5).

Arsenal: “Os navios de guerra, geralmente, são construídos em arsenais. Arsenal é uma palavra de origem árabe. Vem da expressão ‘*ars sina*’ e significa o local onde são guardados petrechos de guerra ou de onde os navios atracam para recebe-los [...]” (Lyra, 1999, p. 6).

Aterrar: “[...] é aproximar-se de terra” (Lyra, 1999, p. 5).

Atracar: “Encostar um navio a um cais [...]” (Lyra, 1999, p. 5).

Baixio: “[...] elevação do fundo do mar, rio ou lago [...]” (Lamare, 1928, p. 280)

Barlavento: “Direção de onde sopra o vento. Oposto de sotavento” (Pereira, 2009, p. 376).

Base: “1. Local de onde são desencadeadas ou apoiadas operações (o mesmo que Base de Operações). 2. Organização dotada de instalações materiais apropriadas convenientemente localizadas e guarnecidas, que se destina a prestar o apoio necessário às forças em operações” (Brasil, 1981, p. 18).

Base Naval: “Terminal de um Sistema de Apoio Logístico a Forças Navais, compreendendo um conjunto de estabelecimentos, instalações e serviços reunidos em determinada posição geográfica” (Brasil, 1981, p. 18-19).

Batalha: “1. Consiste numa série de combates relacionados e próximos, no tempo e no espaço, realizados no nível tático. As batalhas compreendem uma ou mais operações táticas e se materializam por meio de operações e ações táticas. 2. Choque violento de forças de valor considerável, no qual ambos os contendores visam a modificar a situação tática, conquistando posições no terreno ou destruindo parcela do poder de combate do inimigo” (Brasil, 2015, p. 47).

Batalha Decisiva: “Ela preconiza o engajamento das principais forças oponentes para destruição de seu poder naval em um único e decisivo golpe. O efeito dessa batalha seria a conquista natural do domínio do mar. Essa estratégia é conveniente ao poder naval mais forte, conseqüentemente é extremamente favorável a quem tem maior poder naval. Sua validade atual é muito questionada, pois o poder hegemônico de uma única nação nos induz a raciocinar que sua aplicação só seria privilégio dessa potência. Contudo não se deve ignorar que em determinadas circunstâncias a adoção da estratégia da batalha decisiva pode ser viável para qualquer poder naval que se encontre, devido a um fator circunstancial qualquer, em condições de submeter o poder naval antagônico. A ocorrência da batalha depende de uma consideração indispensável: saber se o adversário aceitará submeter seus meios a um combate onde pode perder tudo” (Brasil, 2004, p. 126)

Bateria: “Conjunto das peças de artilharia de um pavimento; numeravam-se de baixo para cima, sendo a última a do convés. As mais baixas utilizavam geralmente peças de maior calibre” (Pereira, 2009, p. 376).

Bergantim: “Designa a partir de finais do século XVII um navio de dois mastros com pano redondo e armado com 16 a 20 peças. Mais tarde designado por brigue” (Pereira, 2009, p. 376-7).

Bloqueio Naval: “Ação ou efeito de impedir a entrada ou a saída de navios de um porto, base ou área confinada, em função da ameaça de atacá-lo com forças navais superiores, caso tentem fazer-se ao mar; bem como pelo impedimento de que recebam reforços ou apoio de qualquer natureza” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 355).

Bochechas: “Partes curvas do costado de um e de outro bordo, junto à roda de proa” (Fonseca, 2002, p. 4).

Bordada: “Salva atirada com todos os canhões de um bordo” (Brasil, 1981, p. 20).

Bordos: “São as duas partes simétricas em que o casco é dividido pelo plano diametral. Boreste (BE) é a parte à direita e bombordo (BB) é a parte à esquerda, supondo-se o observador situado no plano diametral e olhando para a proa [...]” (Fonseca, 2002, p. 1).

Brandais: “Cabos grossos de linho alcatroados, ou de arame de aço, do aparelho fixo de um navio e que servem para aguentar os mastaréis, conjuntamente com as respectivas enxárcias” (Lamare, 1929, p. 280).

Brigue: Ver Bergantim.

Brulote: “Embarcação sem tripulação, contendo material inflamável e explosivos, a qual se ateava fogo e se direcionava para abalroarem os navios inimigos, de modo a incendiá-los. Essa tática foi empregada do final do século XVI até o século XVIII” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 355).

Cabotagem: “Navegação mercante realizada em águas costeiras de um só país, ou em águas marítimas limitadas” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 355).

Cabrestante: “Aparelho constituído por um tambor vertical comandado por motor elétrico ou por máquina a vapor, podendo também ser manobrado à mão; é situado num convés e serve para alar uma espia ou para suspender a amarra [...]” (Fonseca, 2002, p. 41).

Calibre: “Diâmetro do corpo do projétil ou diâmetro interno do tubo ou do cano de uma arma de fogo” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 356).

Camuflagem: “Medida que visa iludir, por pintura especial, mascaramento ou simulação, a existência ou a verdadeira identidade de qualquer navio, aeronave, instalação, equipamento ou atividade” (Brasil, 1981, p. 22).

Canhoneira: 1. “Navio de guerra de pequenas dimensões utilizado na fiscalização da costa e nos territórios ultramarinos” (Pereira, 2009, p. 377). 2. “Navios de pequeno porte, calado e borda-livre, empregados na defesa de portos e rios” (Fonseca, 2002, p. 118).

Capitânia: “Navio que sedia o comando de uma Força Naval. O mesmo que Navio Capitânia” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 356).

Caronada: “Peça curta e relativamente leve que dispara projéteis a curta distância” (Pereira, 2009, p. 377).

Carta de Corso: “Documento por intermédio do qual um país em conflito autoriza um navio, denominado corsário, a operar sob sua bandeira, exclusivamente contra os próprios inimigos, atacando o comércio marítimo adversário, mas, eventualmente, depredando estabelecimentos terrestres e mesmo enfrentando navios de guerra” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 356).

Charrua: “Navio transporte armado” (Pereira, 2009, p. 378).

Chefe de Divisão: Primeiro posto de Oficial General da Marinha portuguesa, no período colonial, e da MB durante o Império. Na República foi transformado em Contra-Almirante (Barroso, 2019).

Chefe de Esquadra: Segundo posto de Oficial General da Marinha portuguesa, no período colonial, e da MB durante o Império. Na República foi transformado em Vice-Almirante (Barroso, 2019).

Cingir: “Apertar (uma coisa) em roda; ligar, atar [...]” (CINGI, 2023).

Cobertas: “Os conveses cobertos, do convés principal para baixo, até o porão, são chamados de cobertas. É dito que quem neles se encontra está cobertas abaixo” (Lyra, 1999, p. 12).

Colubrina: “Peça comprida e de pequeno calibre que disparava balas de ferro fundido” (Pereira, 2009, p. 378).

Coluna: “Formatura na qual os navios navegam na esteira do navio guia. Formatura em linha de marcação de 180º” (Brasil, 1981, p. 27).

Comandante: “É a autoridade suprema de bordo” (Lyra, 1999, p. 13).

Comandante de um navio: “É o oficial de marinha mais graduado a bordo de um navio de guerra, e que por nomeação da autoridade competente o comanda e dirige e é por ele sempre responsável” (Lamare, 1931, p. 590).

Comando do Mar: 1. Ver Domínio do Mar. 2. “Domínio, comando, governo ou controle do mar são expressões encontradas na literatura, algumas vezes, com mesmo significado” (Brasil, 2004, p. 17).

Combate: “Ação militar de objetivo restrito e limitado, realizada de maneira hostil e direta contra o inimigo” (Brasil, 2015, p. 66).

Comboio: 1. “Grupo de navios mercantes organizados e reunidos para uma viagem sob a escolta de uma armada” (Pereira, 2009, p. 378). 2. “Conjunto de navios mercantes e/ou de Apoio Logístico, reunidos para uma travessia, normalmente protegidos por uma escolta, contra ataques inimigos” (Brasil, 1981, p. 30).

Concentração Estratégica: “Ação estratégica militar que consiste na reunião dos meios operacionais em determinadas áreas geográficas, de onde devem se deslocar para a execução de operações ulteriores, dentro de um determinado propósito de emprego” (Brasil, 2015, p. 69)

Concepção Estratégica Naval: “Formulação básica de emprego estratégico do Poder Naval, desenvolvida para fazer frente a uma situação conflitiva específica; as concepções estratégicas navais clássicas compreendem a batalha decisiva, o curso e o desgaste, a *jeune école*, a esquadra em potência, o bloqueio e, por extensão, a ‘diplomacia de canhoneira’ como elemento de dissuasão ou emprego político do Poder Naval” (Vianna Filho, 1995).

Conquista do Controle do Mar: “O propósito das operações para a conquista do controle do mar consiste em obter tal domínio, de forma manifesta, considerando as

limitações deste termo. O objetivo está constituído pela força organizada inimiga, o maior obstáculo para alcançá-lo. O instrumento empregado para tal fim é a própria força organizada do partido que se dispõe a obter tal controle. Existe uma solução definitiva e outra temporária e incompleta. Estas operações são opções do mais forte, pois buscam, explícita ou implicitamente a Batalha decisiva. Por conseguinte, o mais fraco não pode realizá-las. Em alto mar, a decisão depende do poder combatente pois não existem acidentes geográficos para atenuar o efeito das armas. As operações de conquista materializam uma atitude estratégica ofensiva em relação à força organizada adversária” (Brasil, 2004, p. 43-4).

Contra-Ataque Maior: “É a ação ofensiva realizada pela Força Organizada mais fraca contra uma parte da Força Organizada adversária. Como esta última é mais poderosa, é necessário dividi-la por meio da manobra ou aproveitar uma circunstância propícia fortuita. O atacante pretende gozar de uma superioridade relativa, por um tempo e espaço bem determinado, apesar de sua inferioridade integral” (Brasil, 2004, 62).

Contra-Ataque Menor: “É a ação ofensiva realizada por meios não integrantes da Força Organizada contra a esquadra inimiga. Para executar este ataque precisam da surpresa, pois sua manifesta vulnerabilidade lhes impede de realizar um enfrentamento aberto. Os contra-ataques menores estão associados a meios ligeiros ou forças especiais, que por suas características, não podem fazer parte da esquadra principal de maneira permanente” (Brasil, 2004, 63).

Contratorpedeiro: “Navio de combate originalmente destinado a combater as torpedeiras. Posteriormente, passou a denominar um navio de escolta de grande versatilidade” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 356).

Contratorpedeiro de Escolta: “Contratorpedeiro construído na Segunda Guerra Mundial pelos Aliados, especialmente para escoltar comboios. É menor que o contratorpedeiro comum, de menor velocidade e com armamento preponderantemente antissubmarino” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 356).

Controle do mar: “O Controle do Mar é a consideração básica da estratégia naval [...] O controle do mar não possui valor absoluto, mas relativo e variável. Um dos partidos em conflito desfruta-o em maior ou menor grau, enquanto seu rival também o goza, mas em grau inverso. Da mesma forma, o controle do mar é variável, pois é afetado pelo tempo, pelo espaço, pela ação dos neutros e pela imensidade dos oceanos. Por último, corresponde a um meio para se alcançar um fim posterior” (Brasil, 2004, p. 17).

Convés: “[...] O primeiro pavimento contínuo de proa a popa, contando de cima para baixo, que é descoberto em todo ou em parte, toma o nome de convés principal [...] A palavra convés, sem outra referência, designa, de modo geral, o convés principal [...]” (Fonseca, 2002, p. 19).

Corsário: “Navio particular que realiza guerra de corso, ou seja, está autorizado por um governo soberano, por meio de carta de corso, a atacar e saquear a propriedade de países com quem está em guerra” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 357).

Cortar a linha do inimigo: “Atravessar ou passar através da esquadra ou frota inimiga em um ou mais lugares para dividi-la, separa-la lançando nela a confusão e poder

assim batê-la por partes e vencê-la com mais facilidade e certeza de bom êxito [...]” (Lamare, 1932, p. 670).

Corveta: “Navio de três mastros e uma bateria de 20 a 30 peças. Mais pequena do que a fragata, mas maior do que o brigue, era, no entanto, de maior velocidade do que aquela” (Pereira, 2009, p. 378). “Apareceu em fins do século XVIII para substituir a fragata e o brigue em missões de reconhecimento ofensivo, para o qual este era demasiado fraco e aquela forte demais, e desempenhava missões de aviso, de transporte e munição. Atualmente, nome que se ao navio de escolta de porte inferior a uma fragata ou contratorpedeiro” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 357).

Costado: “Invólucro do casco acima da linha d’água [...]” (Fonseca, 2002, p. 4).

Cruzador: “1. [...] são navios de tamanho médio, grande velocidade, proteção de casco moderada, grande raio de ação, excelente mobilidade e armamento de médio calibre rápido [...]” (Fonseca, 2002, p. 101). 2. “[...] destinado a efetuar explorações, coberturas, escoltas de comboios, (contra-ataque) de superfície, guerra de corso, bombardeios de costa, etc.” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 357).

Culatra: “Parte posterior de uma arma de fogo” (Pereira, 2009, p. 378).

Defensiva Estratégica: “Elude a decisão na espera de circunstâncias favoráveis para passar à ofensiva” (Brasil, 2004, p. 37).

Defensiva Tática: “Persegue a defesa de um objetivo específico e não pretende um efeito posterior” (Brasil, 2004, p. 37).

Dependências: Ver Interferências.

Desamarrar: “[...] largar a boia onde esteve [...] ou largar” (Lyra, 1999, p. 5).

Desatracar: “[...] desencostar do cais onde esteve atracado [...]” (Lyra, 1999, p. 5).

Desembarcar: Sair de bordo (Lyra, 1999).

Desembarque: “É o ato de desembarcar, de deixar o navio e descer à terra. Tratando-se de militar fazendo parte da guarnição de um navio guerra, significa não ficar mais pertencendo ao pessoal de bordo e ir colocar-se em outra navio ou seguir para o respectivo quartel. Em referência a uma força armada designa a operação de fazê-la descer a terra para executar qualquer feito ou ação que tenha-se em vista” (Lamare, 1932, p. 726).

Desgaste: “Essa concepção muito se assemelha ao corso. A diferença daquele é que neste o alvo não são as linhas de comunicações marítimas e sim o poder naval inimigo. O objetivo do desgaste é reduzir as forças navais inimigas e enfraquecer o controle do mar adversário. Assim, o desgaste é utilizado por um poder naval mais fraco contra outro mais forte, que busca a obtenção do controle do mar valendo-se de uma série de pequenas operações navais” (Brasil, 2004, p. 124).

Diplomacia Naval: “[...] em síntese, consiste no emprego de navios de guerra em apoio à Diplomacia, persuadindo, coibindo, apoiando ou compelindo outros atores” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 268).

Disputa do Controle do Mar: “A disputa do controle do mar abarca a essência da estratégia naval [...] Ambos os rivais compartilham o controle do mar, e o desfrutam em proporção direta ao poder de suas respectivas forças. O mais forte o goza em maior grau, em relação ao seu rival. O obstáculo principal, para ambos, a fim de obter um incontestável controle do mar, reside na força organizada do oponente. Por outra parte, o mais débil não está em condições de aceitar a decisão por meio do choque; por conseguinte, suas opções consistem em eludir a Batalha e desgastar a esquadra inimiga. Com isto, pretende incrementar seu nível de controle do mar e evitar que o inimigo o aproveite com plenitude” (Brasil, 2004, p. 58).

Domínio do Mar: 1. “[...] hoje pouco usada em razão de seu sentido clássico de domínio absoluto -, em termos gerais, significa garantir para si o uso do mar ou impedir ou dificultar seu uso pelo inimigo” (Cesar, 2013, p. 46). 2. “Capacidade do Poder Naval de uma nação para lhe garantir a utilização efetiva do mar, e simultaneamente, impedir que o inimigo o faça em relação aos seus próprios interesses” (Brasil, 1981, p. 44).

Embarcar: “Entrar a bordo de um barco [...]” (Lyra, 1999, p. 5).

Encouraçado: “[...] é, em síntese, uma plataforma flutuante e móvel de canhões de grosso calibre e longo alcance. É fortemente protegido por couraça e por uma compartimentagem especial e também dispõe de armamento defensivo constituído por numerosos canhões e armas automáticas de menor calibre” (Fonseca, 2002, p. 120).

Engajar: “Iniciar combate” (Brasil, 1981, p. 46).

Enxárcias: “Conjunto de cabos que seguram os mastros e os mastaréis” (Pereira, 2009, p. 380).

Escaler: 1. “Embarcação miúda com painel de popa utilizada pelos navios nos portos” (Pereira, 2009, p. 380). 2. “São embarcações, a remo ou a vela, de proa fina e popa quadrada. Possuem de 3 a 6 bancadas [...]” (Fonseca, 2002, p. 150).

Esclarecedor: “Navio, submarino ou aeronave em operação de esclarecimento” (Brasil, 1981, p. 47).

Esclarecimento: “Operações efetuadas por navios, aeronaves ou submarinos com o propósito de: obter informações táticas e estratégicas, a respeito do inimigo; obter informações de caráter geográfico, hidrográfico, meteorológico etc., sobre a área provável de operações; e manter atualizadas essas informações” (Brasil, 1981, p. 47).

Escola Formalista: “Forças, em linhas de fila (colunas), se posicionam paralelamente, para o engajamento em rígidas linhas equivalentes, abrindo fogo de bordada, praticamente navio contra navio” (Cesar, 2013, p. 103).

Escola Meleísta: “Liberdade de ação para romper, envolver e emassar sobre a linha inimiga, quando oportuno” (Cesar, 2013, p. 104).

Escolta: Força Naval ou navio que acompanha, para proteger, um conjunto de Navios de Guerra ou mercantes ou um navio isolado” (Brasil, 1981, p. 48).

Escortar: “Ação de acompanhar e proteger uma unidade, força, comboio [...] contra ataques do inimigo” (Brasil, 1981, p. 48).

Escuna: “Navio de dois mastros com pano redondo no de vante. Menor do que o brigue” (Pereira, 2009, p. 380).

Esquadra: “Força Naval constituída por várias divisões. Várias esquadras constituem uma armada” (Pereira, 2009, p. 380).

Esquadra de Batalha: Ver Esquadra de Combate.

Esquadra de Combate: Responsável por neutralizar ou destruir a Esquadra de Combate do inimigo para conquista o Controle do Mar. “A conquista e a manutenção do domínio era tarefa da Esquadra de Combate” (Grenfell *apud* Till, 1984, p. 129; Brasil, 2004).

Esquadra de Controle: A Esquadra de Controle exerce o Domínio do Mar e controla as linhas de comunicações marítimas, sendo formada pela flotilha, cruzadores e unidades intermediárias. Para Russel Grenfell “todos os navios menores que exercem o domínio, patrulhando áreas focais e terminais, escoltando comboios e transportando militares, patrulhando para interceptar o comércio inimigo etc., integram ao que ele chamou de Esquadra de Controle” (*apud* Till, 1984, p. 129; Brasil, 2004).

Esquadra em Potência: Esse conceito estratégico é adotado quando uma das partes envolvidas se julga de per si mais fraca e esquiva-se do combate, buscando uma situação que lhe seja mais favorável. “É uma estratégia defensiva. Essa estratégia baseia-se na ideia de que é errado imaginar que a não obtenção do domínio do mar significa em sua perda para o inimigo. A exploração da mobilidade e da oportunidade para conter e divertir o inimigo são seus elementos de atuação. Depende da existência de portos e bases de apoio estrategicamente posicionadas e deve ser capaz de interferir com o uso do mar pelo inimigo, de enfraquecer ou dividir seu poder naval” (Brasil, 2004, p. 126).

Esquadrilhas: “Força Naval constituída de navios de pequeno porte como submarinos, lanchas torpedeiras, corvetas e contratorpedeiros” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 358).

Estaleiro: “[...] é o estabelecimento industrial [onde são construídos navios [...]]” (Lyra, 1999, p. 6).

Esteira: Zona de água revolta que fica na popa do navio quando este se desloca” (Pereira, 2009, p. 380).

Estratagema: “[...] a genialidade, recorre ao estratagema destinado a encobrir intenções, dividir e ofuscar ao rival enganado. Além de corroer-lhe o moral, persegue arrebatá-lo sua capacidade de decisão, obrigando-o a atuar submetido a nossa vontade. O estratagema constitui parte inseparável da manobra estratégica, que sem sua presença não existe [...]” (Brasil, 2004, p. 106).

Estratégia: “Arte de preparar e aplicar o poder para conquistar e preservar objetivos, superando óbices de toda ordem” (Brasil, 2015, p. 109).

Estratégia Naval: “Arte de prever o emprego de meios navais, visando à consecução ou manutenção de objetivos fixados pela política e orientar a aplicação de tais meios durante os conflitos. Nesse sentido, a estratégia naval representa uma linha mestra ordenada pela consecução dos objetivos estratégicos delineados nas concepções estratégicas navais” (Brasil, 2015, p. 110-1).

Exequibilidade: “Requisito da solução de um Problema Militar, que pode ser executada com êxito tendo em vista os meios disponíveis” (Brasil, 1981, p. 50).

Exercício do Controle do Mar: “As operações de exercício do controle do mar conformam as atividades de maior alcance no mar. Enlaçam a estratégia naval com as necessidades do nível político de condução da guerra e com as estratégias terrestre e aérea. Em termos simples, consistem nas ações conexas ao uso do mar na transferência de carga desde um porto de origem até seu destino, durante um conflito. A carga pode ser de natureza econômica ou militar, gerando as respectivas linhas de comunicação” (Brasil, 2004, p. 67).

Flotilha: “Grupamento de esquadrões ou esquadrilhas de navios de combate de tipo abaixo de cruzador ligeiro, podendo ter um navio de maior porte para capitânia” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 358).

Força Naval: “Conjunto de unidades navais, podendo incluir unidades de fuzileiros navais e aeronavais embarcadas, sob comando único, destinado a realizar operações navais” (Brasil, 2017, p. A-14).

Força Organizada: No âmbito estratégico é a força que recebe este nome por estar “organizada para enfrentar a força correspondente do inimigo” (Brasil, 2004, p. 8).

Formatura: “Arranjo ordenado de dois ou mais navios [...] que se deslocam em conjunto” (Brasil, 1981, p. 57).

Forquetas: “Peças de metal, em forma de forquilha, colocadas nas toleteiras para servir de apoio aos remos [...]” (Fonseca, 2002, p. 167).

Fragata: “Navio redondo de três mastros, idêntico à nau, mas de menores dimensões e menos artilharia, compensadas pela maior velocidade e manobrabilidade. Nunca tinham mais do que duas baterias, sendo uma no convés. Apareceram no século XVII como avisos das armadas, com fraco armamento, mas, no fim do século seguinte, chegaram a ter 60 bocas-de-fogo e porte de 1.200 a 1.800 toneladas. Não eram considerados navios de linha, porque não entravam na linha de batalha com as naus. Serviam para fazer fogo nos intervalos entre as naus de combate, para perseguir o inimigo em retirada e para rebocar navios avariados. Atualmente, navio de escolta, maior que uma corveta” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 358).

Fundeadado: “O navio seguro com uma âncora diz-se fundeadado, ou ancorado [...]” (Fonseca, 2002, p. 617).

Fundeadouro: “Ancoradouro, ou fundeadouro, é o lugar onde os navios podem ancorar com segurança [...]” (Fonseca, 2002, p. 617).

Fundear: “Chama-se fundear ou ancorar à manobra de lançar uma âncora ao fundo, para com ela manter o navio seguro por meio de sua amarra [...]” (Fonseca, 2002, p. 617).

Gávea: “Vela de navio redondo situada acima da grande ou do velacho. É a segunda vela a contar do convés” (Pereira, 2009, p. 381).

Grumete: “Nas embarcações que partiam de Lisboa, os grumetes estavam na posição mais baixa da hierarquia da marinha portuguesa. Sua idade variava entre nove e dezesseis anos de idade. Com uma taxa de mortalidade dos embarcados calculada em 39%, estima-se que os grumetes representassem algo em torno de 18% do total de tripulantes. A maior parte dos grumetes, que cruzava os mares em direção à colônia, vinha de famílias pobres que moravam nos arredores de Lisboa [...] Embora não passassem de adolescentes, eles realizavam a bordo todas as tarefas de um adulto, recebendo menos da metade do soldo de um marujo na mais baixa posição. Embora só tivessem que prestar contas ao chamado guardião – cargo abaixo do contramestre – eram explorados por marinheiros e até mesmo por pajens da nobreza [...]” (Grumete, 2023).

Guarnição: “Totalidade das praças que servem em um navio de guerra ou estabelecimento naval” (Brasil, 2015, p. 133).

Guarnição de Presa: 1. “Grupo constituído por pessoal da tripulação de um navio de guerra, cuja finalidade é efetuar a apreensão de um navio suspeito e trazê-lo ao porto” (Brasil, 1981, p. 62). 2. “Grupo de militares colocado a bordo de uma embarcação apresada” (Pereira, 2009, p. 381).

Guerra de Corso: “Utilização de meios navais que se caracteriza por ataques esporádicos e múltiplos, geralmente por unidades operando isoladas, lançados contra o tráfego marítimo do inimigo, explorando, no mais alto grau, o fator surpresa” (Brasil, 2015, p. 134).

Guinar: “Alterar a direção em que o navio se desloca; mudar de rumo” (Pereira, 2009, p. 381).

Gurupés: “Mastro que aponta para vante, colocado no bico de proa dos veleiros” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 359).

H.M.S.: “*Her/His Majesty’s Ship* (Navio de Sua Majestade), sigla que precede o nome dos navios da Marinha Real Britânica” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 359).

Interferências: “São as ações e reações de guerra naval, executadas para atender a necessidades do nível político de condução da guerra ou das outras forças armadas. Elas interferem na estratégia naval em sua busca do controle do mar e, em algumas oportunidades, criam obstáculos para a conquista da citada meta. A liberdade de ação do condutor da guerra no mar é limitada por múltiplas exigências políticas, estratégicas, econômicas, jurídicas e morais” (Brasil, 2004, p. 14).

Jeune École: “Baseia-se na ideia do emprego de pequenos navios contra navios maiores. Mas esse conceito considerava indispensável o desenvolvimento tecnológico, pois os encouraçados só poderiam ser vulneráveis às pequenas plataformas se essas apresentassem alguma novidade tecnológica capaz de reduzir

ou eliminar a grande diferença entre os meios envolvidos. É uma estratégia essencialmente defensiva que empregava os mesmos métodos da guerra de curso para atuar na defesa do mar territorial, realizar incursões às costas inimigas e conduzir ações de desgaste e operações secundárias” (Brasil, 2004, p. 125).

Leme: “Aparelho destinado ao governo de uma embarcação” (Fonseca, 2002, p. 31).

Liberdade de Ação: Autorização concedida por um comandante para que seus subordinados ajam de acordo com seu próprio critério” (Brasil, 1981, p. 69).

Linha de Batalha: “Conjunto de navios pesados de uma Força Naval que tem por missão destruir, com o fogo dos seus canhões de grosso calibre, os navios pesados da Força Naval inimiga” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 359).

Linha de comunicação: “Designa uma linha de movimento, podendo ser terrestre, marítima ou aérea, existente entre dois ou mais pontos sobre os quais tropas e materiais, militar ou civil, são transportados” (Brasil, 2015, p. 156).

Linha de Fila: “Termo antigo que se referia à coluna, formatura na qual os navios navegam na esteira do navio da testa. Coluna de navios navegando em formatura” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 359).

Linha de Frente: “Formatura na qual os navios navegam um do lado do outro, em rumos paralelos, mantendo posição em relação a um navio guia” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 359).

Manobra: “Movimento ou série de movimentos destinados a colocar, na melhor posição em relação ao inimigo, navios, aeronaves ou tropas” (Brasil, 1981, p. 72).

Manobreiro: “Navio com boas qualidades marinheiras, que o permitem se movimentar adequadamente na execução de atracações, amarrações à boia, fundeios e mudança de posição em uma formatura ou dispositivo” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 359).

Massame: “Conjunto de cabos fixos e de laborar utilizados no aparelho de um navio de vela” (Pereira, 2009, p. 383).

Mastaréu: “Peças colocadas por cima dos mastros ou de outros mastaréus para aumentar a sua guinda (altura)” (Pereira, 2009, p. 383).

Mastreação: “Conjunto de mastros, mastaréus e seus acessórios. Arvoredos” (Pereira, 2009, p. 383).

Missão: “Tarefa mais o Propósito que se tem em vista alcançar. Deve indicar claramente a ação a ser executada e o fim a ser atingido” (Brasil, 1981, p. 74).

Moitão: “Consiste em uma caixa de madeira ou de metal, de forma oval, dentro da qual trabalha uma roldana. É usado nos teques e nas talhas, e também para retorno de um cabo” (Fonseca, 2002, p. 476).

Nau: “Navio redondo de três mastros armado com 60 a 120 peças e mais de 500 homens de guarnição. Constituía o núcleo das esquadras. Quando dispunha de mais de 74 peças era considerado navio de linha” (Pereira, 2009, p. 383).

Navio de Linha: “Navio de guerra dotado de canhões de grosso calibre que faziam parte da linha de batalha (em desuso)” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 359).

Objetivo: 1. É o “[...] elemento material específico em relação ao qual se desenvolve o esforço militar numa operação” (Brasil, 1981, p. 79). 2. Objetivo Estratégico: “[...] efeito desejado, a nível estratégico, que deve ser alcançado ou visado e que contribui para a consecução de um objetivo político ou de um objetivo estratégico de nível mais alto” (Brasil, 1981, p. 79).

Ofensiva Estratégica: “Persegue a conquista do território adversário e a permanência no mesmo. O fator geográfico está, sempre, presente” (Brasil, 2004, p. 37).

Ofensiva Tática: “Caracteriza-se por, partindo de um ponto, golpear e regressar. O fator geográfico pode estar presente, mas não existe a intenção de permanência no território. Existem ofensivas táticas com efeitos estratégicos” (Brasil, 2004, p. 37).

Operação naval: “Operação realizada em ambiente marítimo, na qual o poder combatente a ser aplicado encontra-se preponderantemente nas unidades navais empregadas” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 360).

Papafigos: “Cada uma das velas mais baixas de um navio” (Papafigos, 2023).

Patacho: “Navio de dois mastros com pano redondo no de frente. Utilizado como correios nas esquadras” (Pereira, 2009, p. 384).

Patrulha: “Estabelece-se em uma área geográfica, bem definida e determinada, onde se tem a certeza relativa (alta probabilidade) do trânsito de corsários. Uma vez na área, os meios participantes patrulham prontos para interceptar o inimigo e entrar em combate [...]” (Brasil, 2004, p. 84).

Peça: “Designação utilizada na Marinha para os canhões” (Pereira, 2009, p. 384).

Pela borda: “Jogar, lançar pela borda” (Lyra, 1999, p. 5).

Planejamento: “Ato ou efeito de idealizar e fixar, com maior ou menor grau de detalhes, a ação, operação ou atividade a ser realizada” (Brasil, 1981, p. 88).

Poleame: “Conjunto de peças de madeira ou metálicas (modernamente também de plástico) destinadas a passagem dos cabos. Podem ser de vários tipos, como sapatatas, moitões, cadernais, etc.” (Pereira, 2009, p. 385).

Popa: “É a extremidade posterior do navio [...]” (Fonseca, 2002, p. 1).

Posição Estratégica: “Na guerra naval, o fator geográfico fundamental reside na posição estratégica, que é uma área geográfica cuja localização e conformação permite que a força naval que nela se apoia possa se projetar sobre os objetivos estratégicos que se podem conquistar ou preservar mediante o emprego do Poder Naval” (Brasil, 2004, p. 10).

Presiganga: 1. “Algumas naus, após serem consideradas imprestáveis para navegação, acabavam transformadas em depósitos, hospitais ou prisões. Define-se por presiganga uma antiga embarcação que passou a ser utilizada como cadeia, geralmente para marujos. A utilização de navios como prisões adaptadas ocorreu principalmente durante as três primeiras décadas do século XIX, marcando, portanto, todo o processo de independência nacional [...]” (Presiganga, 2023). 2. “Navio ou casco de embarcação desarmada, que servia de prisão ou que recolhia presos provisórios” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 360).

Proa: “É a extremidade anterior do navio no sentido de sua marcha normal [...]” (Fonseca, 2002, p. 1).

Propósito: “Finalidade ampla da tarefa operativa; resultado final que se visa alcançar com a execução da tarefa operativa, normalmente atingida através da produção de efeitos desejados” (Brasil, 1981, p. 95).

Reabastecimento: “Processo que consiste no fornecimento de suprimento às unidades ou forças navais, suplementando o abastecimento inicial a fim de manter o nível operacional de suprimentos” (Brasil, 1981, p. 97).

Reconhecimento: “Operação cujo propósito é obter informações referentes às atividades e meios do inimigo ou coletar informações de caráter geográfico, hidrográfico, meteorológico e eletrônico referentes à área provável de operações” (Brasil, 1981, p. 97).

Regime de ventos: “Características gerais do comportamento dos ventos em uma determinada região” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 361).

Rizar: “Diminuir a superfície de uma vela exposta ao vento” (Pereira, 2009, p. 385).

Roda do Leme: “[...] é uma roda de madeira ou de metal, montada num eixo horizontal situado no plano diametral do navio. Em seu contorno exterior há usualmente vários punhos chamados malaguetas, por meio dos quais o timoneiro imprime o movimento de rotação” (Fonseca, 2002, p. 559).

Ronceiro: “Que age ou se mexe devagar (ex.: seguia num passo ronceiro). = lento, pachorrento, vagaros [...]” (Ronceiro, 2023).

Rumo: “Direção em que o navio navega [...]” (Pereira, 2009, p. 386).

Salvas: “Saudações de tiros de artilharia sem bala, como cortesia militar ou cerimonial marítimo prestado pelos navios de guerra e cujo número varia com a importância da entidade cumprimentada. Por tradição, são sempre em número ímpar” (Pereira, 2009, p. 386).

Sombrear: “Jargão militar, significando rastrear, seguir, vigiar, perseguir, manter a vista” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 361).

Sotavento: Direção para onde sopra o vento. O oposto de barlavento” (Pereira, 2009, p. 386).

Sumaca: “Patacho sem mastaréus, de construção rudimentar, originária do Brasil. Generalizou-se como o nome dado aos patachos construídos no Brasil” (Pereira, 2009, p. 386).

Suprimento: “1. Itens necessários para o aprestamento de uma força, incluindo alimentação, vestuário, equipamento, armamento, munição, combustível, forragem, material e máquinas de toda espécie. 2. Atividade logística que compreende a determinação de necessidades, a obtenção e a distribuição dos suprimentos” (Brasil, 1981, p. 103).

Suspender: “[...] é içar a âncora, recolhendo a amarra, para o navio se mover ou navegar” (Fonseca, 2002, p. 617).

Tanoeiro: “Construtor de barricas ou toneis” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 361).

Tarefa: “Ação operativa específica atribuída por superior a um subordinado ou assumida por este e que, quando adequadamente executada, cumprirá para o cumprimento da sua missão ou da do superior” (Brasil, 1981, p. 106).

Tarpaulin: Significava lona alcatroada. Era, também, o nome dado a capa de lona alcatroada utilizada pelo marujo comum. “Assim, de nome daquilo que usavam como vestimenta, ‘*tarpaulin*’ tornou-se a alcunha dos marujos [...] ao longo do tempo converteu-se em pura e simplesmente ‘*tar*’” (Elias, 2001, p. 111).

Tráfego Marítimo: “Fluxo de navios mercantes que transitam em rotas ou conjunto de rotas marítimas” (Brasil, 1981, p. 108).

Tripulação: É formada pela oficialidade (Imediato e demais oficiais) e a guarnição (praças) (Lyra, 1999).

U.S.S.: “*United States Ship*, sigla que precede o nome dos navios da Marinha dos EUA” (Abreu; Barbosa Junior *et al.*, 2018, p. 361).

Velacho: “Vela redonda do mastro de vante mais próxima do convés” (Pereira, 2009, p. 388).

Velame: “Conjunto de todas as velas do navio” (Pereira, 2009, p. 388).

Verga: “Peça de madeira cruzada no mastro e destinada a amarrar o lado superior da vela” (Pereira, 2009, p. 388).

ANEXO A – Manobras das Escolas Formalista e Meleísta

Depois das 'Instruções' do Duque de York, surgiram na Inglaterra duas escolas táticas principais, que se chamaram 'formalista' e 'meleísta'. O nome 'formalista' deve-se ao fato de seus seguidores serem favoráveis à manutenção rígida da formatura em coluna, tendo o comandante da força naval completo controle de todas suas unidades durante o desenrolar do combate. Já o nome 'meleísta' decorre do comportamento tático pretendido por essa escola, que era o de liberdade de ação para os comandantes de unidades, quando em batalha, de modo a serem aproveitadas ao máximo as oportunidades de dar combate (*melée*, em francês) ao inimigo (Albuquerque, 2009, p. 194-195).

Os formalistas sustentavam, para a batalha, a ideia da linha equivalente, isto é, uma esquadra deveria colocar-se paralelamente à esquadra inimiga, fora do alcance dos canhões desta, até que seus navios assumissem posições recíprocas às dos navios inimigos, como mostrado na figura 1 (situação ideal, teórica). Nessa situação, a esquadra atacante (esquadra "A", a barlavento) deveria guinar todos os seus navios simultaneamente sobre a esquadra inimiga, aproximando-se em linha de frente (caso a esquadra "B" estivesse parada), ou em linha de marcação (se a esquadra "B" estivesse em movimento), conforme as figuras 2 e 3. Depois de feita a aproximação, uma vez dentro do alcance dos canhões, os navios atacantes guinariam simultaneamente e se colocariam novamente em coluna paralela à formatura inimiga, começando então o combate propriamente dito. Tal aproximação tinha dois inconvenientes principais: a) os navios, depois de colocados em coluna equivalente, ainda fora do alcance dos canhões inimigos, nunca guinavam simultaneamente, e sim sucessivamente, de modo que as unidades mais de vante sempre engajavam em separado e em situação de inferioridade, pois que um navio geralmente só guinava depois de ver a manobra de seu matalote de vante, devido à dificuldade de comunicação entre os navios; e b) os navios atacantes, ao se aproximarem em linha de frente, ou de marcação, expunham ao fogo inimigo suas proas ou bochechas indefesas, sem que pudessem fazer imediatamente o revide (figura 4) (Albuquerque, 2009, p. 195-196).

Figura 20 – Manobras da Escola Formalista



Figura 1 – Linhas equivalentes fora de alcance



Figura 2 – Aproximação da esquadra de barlavento com a de sotavento parada



Figura 3 – Aproximação da esquadra de barlavento com a de sotavento em movimento



Figura 4 – Tendência da vanguarda atacante para engajar combate em separado

Fonte: Albuquerque (2009).

Em oposição ao combate formal, os meleístas advogavam a concentração de forças sobre parte da esquadra inimiga, de modo a derrotá-la por sucessivos fracionamentos. Para tanto, a escola meleísta propunha três manobras: emassar, envolver e romper; sendo que nessas duas últimas procurava-se pôr a esquadra inimiga entre dois fogos (figuras 5, 6 e 7). Com essas manobras, uma parte da formatura inimiga ficava, normalmente, desengajada (Albuquerque, 2009, p. 196).

Figura 21 – Manobras da Escola Meleísta

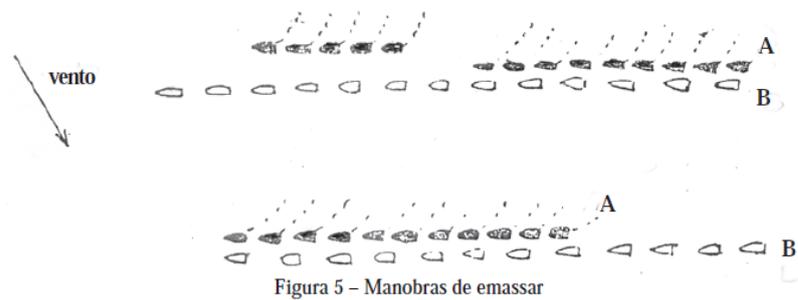


Figura 5 – Manobras de emassar

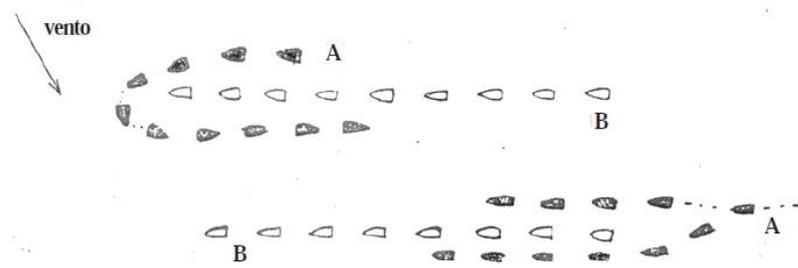


Figura 6 – Manobras de envolver



Figura 7 – Manobras de romper

Fonte: Albuquerque (2009).

Seria necessário esperar muitos anos ainda até que, em 1782, na Batalha das Ilhas Santas, fosse quebrado, com êxito, o tradicionalismo rígido das táticas formalistas. Nesse encontro, embora a aproximação se tivesse feito em coluna, os ingleses romperam a linha inimiga quando se deu a oportunidade, inteiramente fortuita. Foi a primeira vez, em mais de um século, que se cortava voluntariamente a linha inimiga, dando-se assim maior rendimento ao emprego do poder de fogo dos navios, já que, na situação teórica dessa ruptura, o navio que rompia a linha podia utilizar todo o seu potencial de fogo contra partes inermes do inimigo (figura 8).

Começavam aí a ruir os princípios formulados inicialmente pelo Duque de York no século XVII, e passava-se ao desenvolvimento da iniciativa em combate e da flexibilidade de manobra. De uma coluna única passou-se a duas formaturas, como no caso das batalhas de Camperdown (1797) e Trafalgar (1805), sendo que, nesta última, se havia determinado que a formatura de cruzeiro seria também a de batalha (Albuquerque, 2009, p. 197-198).

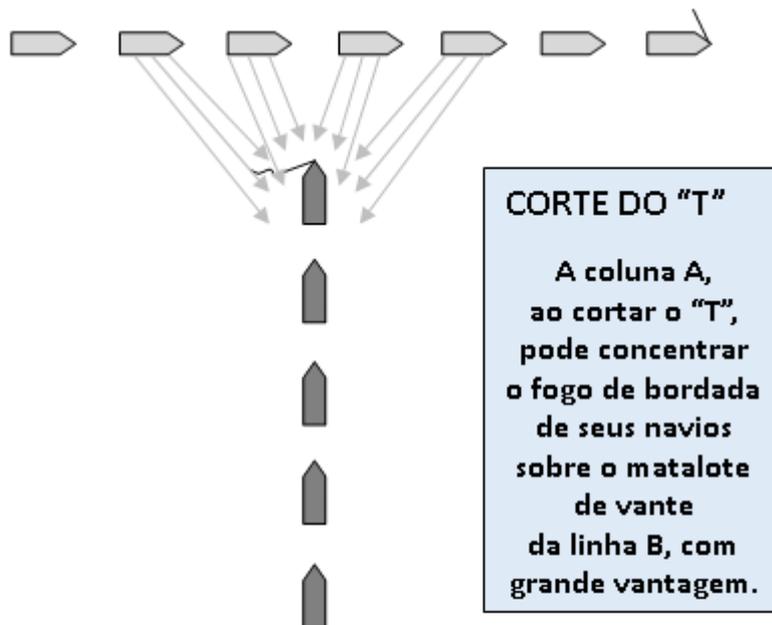
Figura 22 – Potencial de Fogo ao se Romper a Linha Inimiga



Figura 8 – Situação do navio ao romper a coluna inimiga

Fonte: Albuquerque (2009).

Figura 23 – Corte do "T"



A busca dessa posição tática foi comum nos engajamentos a canhão, principalmente á época dos encouraçados e cruzadores artilhados em casamata e torres giratórias. A velocidade de aproximação era fundamental para a efetivação da manobra, concretizada com a abertura de fogo sobre a coluna adversária no momento do corte.

Fonte: Cesar (2013).