

## MERCENÁRIOS OU HERÓIS DA INDEPENDÊNCIA

NELIO GALSKY

A tradição de se homenagear figuras da história naval brasileira escolhendo seus nomes para “batizar” navios da armada ainda não alcançou o Almirante Cochrane e o grupo de oficiais, britânicos em sua maioria, que, sob a sua liderança comandaram a marinha brasileira nas lutas que se seguiram à independência. Esta ausência de homenagens é estendida inclusive aqueles que optaram por permanecer definitivamente no Brasil, aqui constituindo família, participando das diversas operações militares ocorridas no período compreendido entre a Campanha da Cisplatina e a Guerra do Paraguai, e galgando os postos mais altos da carreira naval, como foi o caso de João Taylor, João Pascoe Grenfell, Victor Subrá, William Parker e Bartolomeo Hayden<sup>1</sup>.

Este “silêncio” das autoridades navais tem uma contrapartida em parte da historiografia brasileira, que muitas vezes se refere a Cochrane e aos outros oficiais estrangeiro da marinha, apenas como mercenários interessados em presas e butins<sup>2</sup>. O cerne da pecha de mercenários está relacionada à questão das presas de guerra, uma longa discussão entre Cochrane e as autoridades brasileiras, acerca dos direitos que as tripulações teriam sobre os navios e cargas portuguesas apreendidas durante a guerra. O direito às presas era uma tradição das marinhas de guerra européias<sup>3</sup>, e a sua garantia além de essencial para a vinda de Cochrane e seus comandados ao Brasil, estava na raiz da longa querela entre Cochrane e as autoridades brasileiras<sup>4</sup>.

Dessa forma, a primeira vista, o julgamento que a nossa historiografia faz de Cochrane não está longe da realidade. Porém, há um evidente contraste entre as opiniões de parte da nossa historiografia e a maneira como Cochrane é citado por Thompson na sua Formação da Classe Operária inglesa, onde o almirante aparece como representante parlamentar dos radicais ingleses<sup>5</sup>. Esta participação de Cochrane nas lutas políticas do início do Séc. XIX, levou-nos a pensar que as versões que colocam a vinda dos oficiais ingleses para a América do Sul como motivada apenas pela busca de presas e butins, talvez sejam apenas parte da realidade. Para se ter uma visão mais abrangente das motivações desse grupo, seria preciso compreender a especificidade da formação da Marinha Inglesa e a maneira como a vida e as visões de mundo dos oficiais articulavam-se com o contexto histórico em tela, isto é com o período que se seguiu ao impacto da Revolução Industrial e da Revolução Francesa na vida política do chamado mundo ocidental, em especial da Inglaterra, marcando o fim das Guerras

Napoleônicas e a consolidação do Império Britânico. Essa consolidação, teve como marco o governo do segundo Pitt, que inaugurou uma maré nacionalista e conservadora que foi a tônica das administrações britânicas do período 1780 a 1830. A par com a repressão aos movimentos radicais, os sucessivos governos britânicos do período citado implementaram medidas no sentido de centralizar e profissionalizar a administração do império<sup>6</sup>. A marinha inglesa, que teve seu período de formação na Inglaterra elizabetana, onde as façanhas de corsários como Francis Drake e Hawkins atraíam jovens aristocratas para a vida no mar, passou por uma maior profissionalização dos seus quadros, no sentido de resolver as dificuldades de convivência entre oficiais oriundos da aristocracia (gentleman commanders) e aqueles com origem nas comunidades de artesãos e mestres navais (seamen commanders)<sup>7</sup>. Esse período viu o fim do velho lobo do mar aristocrata, autônomo e aventureiro, e a progressiva substituição de uma liderança carismática, onde o saque era parte essencial na motivação dos tripulantes, para uma identificação com valores ligados à coroa e ao patriotismo.

O historiador Brian Vale vê a vinda dos oficiais navais ingleses para a América do Sul como motivada principalmente pelo desemprego<sup>8</sup>. Em nossa opinião essa visão explica apenas parte do problema. Na verdade muitos oficiais teriam optado por participarem das lutas da independência da América do Sul motivados pela perda de espaço na marinha britânica, e num mundo onde, após o Congresso de Viena, sucessivas tentativas de institucionalização das relações entre as potências passaram a encarar atividades como o corso menos como uma tática militar e mais como uma atividade desagregadora de atividades comerciais estáveis<sup>9</sup>. É nesse sentido que o comandante da esquadra britânica na América do Sul vê a presença de Cochrane e seus oficiais no continente como essencial para a Independência das antigas colônias ibéricas, mas ao mesmo tempo, condena as atitudes do almirante como pirataria por afetarem os interesses comerciais britânicos. O que preocupa o almirantado inglês em relação a Cochrane é a contaminação dos oficiais britânicos pelo “fantasma” da indisciplina e a deserção de seus tripulantes para as novas marinhas sul-americanas<sup>10</sup>. No Brasil, Cochrane e seus oficiais passaram rapidamente de heróis da independência, a réus em conselhos de guerra onde a legitimidade das cargas apreendidas foi muitas vezes contestada por comerciantes portugueses que se tornaram brasileiros ao aderir a causa do imperador. Por outro lado, a utilização da marinha para garantir a adesão das elites dirigentes das províncias do norte a um projeto de Independência centrado no sudeste e em D. Pedro I, transformou, para uma parte da nossa historiografia, os oficiais ingleses da marinha brasileira em “instrumentos do partido da ordem”, sem o benefício de serem reconhecidos como salvadores da “unidade nacional” como Caxias e Floriano.

---

<sup>1</sup> Victor Santiago Subrá era francês, apresentou-se, em 1823, como voluntário à esquadra imperial formada para combater as tropas do Gal. Madeira na Bahia. Foi secretário particular de Cochrane e depois efetivado como segundo tenente graduado. Fez uma longa carreira na marinha brasileira, atingindo o posto de Chefe de Divisão por ocasião da reforma, em 1868. DORES, Fr. Manoel Moreira da Paixão e. *Diário da Armada da Independência*. Salvador: Livraria Progresso Editora. 1957. P. 29. Cf. para Subrá e os demais oficiais: Primeiro Livro Mestre de Oficiais do Corpo da Armada. Serviço de Documentação da Marinha(SDM). pp. 6/88

<sup>2</sup> Cf. p. ex: SODRÉ, Nelson Werneck. *Formação Histórica do Brasil*. 8a Edição. São Paulo: Brasiliense, 1973. Pág. 134

<sup>3</sup> em relação ao direito às presas como um apanágio dos tripulantes das marinhas de guerra, é preciso chamar à atenção para o fato da imprensa oficial portuguesa da época da independência não se referir em nenhum momento a Cochrane e aos outros oficiais ingleses a serviço da marinha brasileira como mercenários. Cf. Diário de Governo e Gazeta de Lisboa, período de janeiro de 1823 à janeiro de 1824. J2510m e J1291 PN1. Lisboa: Biblioteca Nacional.

<sup>4</sup> VALE, Brian. *A Ação da Marinha na Confederação do Equador*. In: História Naval Brasileira . Terceiro Volume. Tomo I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002. pp.133-155

<sup>5</sup> THOMPSON, E. P. *A Formação da Classe Operária Inglesa*. I . A Árvore da Liberdade. 2ª Edição. Rio de Janeiro/ São Paulo: Editora Paz e Terra S/A. p. 83

<sup>6</sup> BAYLY, Imperial Meridien: The British Empire and The World. 1780 – 1830. London/New York: Longman. 1989. Pp.11-15 e 107-118.

<sup>7</sup> ELIAS, Norbert. *Studies in the Genesis of the Naval Profession*. In : British Journal of Sociology. V. I. n.º 4, 1950. P. 297.

<sup>8</sup> VALE, Brian. *A Criação da Marinha Imperial*. In: História Naval Brasileira . Terceiro Volume. Tomo I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002.p.78

<sup>9</sup> O curso seria extinto por quase todos os países no Congresso de Paris de 1856.cf. MARTINS, , Hélio Leôncio. *O Curso Nas Costas do Brasil*. 1826 –28. Revista do I.H.G.B.a.162. N.º 411. Abril/Junho 2001.p.82

<sup>10</sup> Cf. Correspondência do Comodoro Hardy, documentos: 169,194, 195,214.GRAHAM, Gerald S. & HUMPHREYS, R. A. *The Navy and South America.1807-23. Correspondence of The Commanders-in-chief on the South American Station*. Navy Records Society. London and Colchester. 1962