



***PEDRO PRIMEIRO***

**Nau**

**Incorporação:** Nada consta.

**Baixa:** Nada consta.

Em abril de 1821, quando D. João VI retornou com a Família Real, após longa e reparadora ausência de mais de 13 anos, consigo levou, além de 50 milhões de cruzados varridos às arcas do Tesouro e do Banco do Brasil, aos Órfãos e Ausentes, uma dúzia dos melhores navios militares, deixando reduzido o material flutuante da Marinha Real.

A Esquadilha que o transportou, atamancada no antiquado e morrinhento Arsenal, apresenta-se qual verdadeiro mostruário naval, pois não passava de um agrupamento exótico, de uma interessante e disparatada coleção de tipos de embarcações militares usadas no tempo: uma nau, de linha, uma fragata, uma corveta, três charruas, um bergantim, um iate e quatro transportes.

Nos ancoradouros de São Bento – ou de sotavento, como então se dizia – jaziam, sem conservação, entregues à carcoma, ao cupim e ao guzano devastador, os cascos abandonados da Esquadra Real, enquanto no poço balouçavam-se indolentes e dominadoras, as unidades da Divisão inglesa como a servir de guarda-costas à Dinastia bragantina.

Quase dois anos após, ao sentirem os próceres da nacionalidade brasileira a premente necessidade da organização de uma Esquadilha capaz de enfrentar os elementos navais que Portugal podia ainda concentrar em nossos mares territoriais, foi no referido amontoado de cascos velhos de detrás do São Bento que, com extrema boa vontade, desmedido esforço e máxima energia, cataram e reformaram ainda alguns vasos de guerra para, de permeio a outros mercantes armados, servirem à nossa defesa. Entre eles achava-se a velha nau *Martin Freitas*, rebatizada, então, com o nome de *Pedro I*, que veio a ser capitânia da Esquadra da Independência.

Com os elementos, embora falhos, que logramos coligir em frequentes buscas aos nossos desfalcados arquivos e em crônicas e periódicos do tempo, vamos tentar reconstituir a sua movimentada e não menos interessante história:



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Do antigo Arsenal de Marinha da Bahia foi lançada ao mar, em agosto de 1724, uma nau de linha com o nome de *Santo Antônio* que em 2 de outubro do ano seguinte, perfeita e caprichosamente aparelhada, lançava Âncora nas águas barrentas e marulhosas do Tejo.

O Almirante e escritor naval português, Celestino Soares, em seus preciosos “Quadros Navais”, supõe erradamente, diga-se de passagem, devido ao nome do navio, que ele tivesse sido a mesma unidade que, após várias e sucessivas reconstruções e denominações, chegou a figurar em nossa Armada como Almirante da Esquadra da Independência sob o nome de *Pedro I*. Diz Quirino da Fonseca em “Os Portugueses no Mar” – “Memórias históricas e arqueológicas das Naus de Portugal”, 1º vol. “História das Naus Portuguesas”, pág. 517: “Mas não podemos supor a Nau com este nome que então apareceu em serviço no Brasil, e cuja existência se prolongou até 1828, segundo veremos, como sendo a mesma Nau *Santo Antonio* construída em 1724, conforme nos dizem Celestino Soares, Lucas Boiteux e outros.

A verdade é, no entanto, a que vamos apresentar, após variadas e fatigantes investigações. A 1º de outubro de 1760, batia-se a quilha no Arsenal de Marinha da Bahia, de uma Nau de linha, que foi entregue, segundo o costume da época, ao duplo patrocínio de São José e Santo Antônio. Qual a razão desse uso, não sei ainda explicar. Durou a morosa construção vinte e oito meses; pois o seu lançamento teve lugar aos 29 de janeiro de 1763, no Governo do 5º Conde dos Arcos, 7º Vice-Rei do Brasil.

Pela correspondência trocada entre esse Governador Geral e o Governo da Metrópole sabemos, por Ofício de 14 de fevereiro, que a referida Nau devia seguir com brevidade para Lisboa, com carregamento de madeiras, sob o comando do Capitão de Mar e Guerra Bernardo de Oliveira de Abreu e Lima . Em Ofício do dia seguinte, acusava o Governador o recebimento de vários sobressalentes destinados ao navio. Em outro, do dia 18, tratava do pagamento das soldadas à sua guarnição; e finalmente, nos Ofícios de 5 e 7 de maio, ainda do dito ano, externava-se o Comandante sobre os mantimentos das soldadas e as dúvidas apresentadas pelo Provedor de Marinha. Sempre as mesmas indefectíveis cantilenas.

Era a nau um belo e sólido navio, completo espécimen das nossas caprichosas construções navais, não só pelo bem acabado da obra como pela solidez e riqueza das madeiras empregadas na sua feitura.



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Media 60 m de quilha, 14 m de boca e 12 m de pontal. Era armada em Galera, isto é, arvorava três robustos e elegantes mastros em que cruzavam vergas redondas e repicavam caranguejas. Contava três espaçosas baterias corridas, iluminadas por 74 portinholas por onde espiavam outras tantas caronadas e colubrinas de grosso e médio calibre. Sua equipagem, constituída de maruja e tropa, devia somar de 600 a 700 homens.

Como fossem esperadas represálias de parte dos castelhanos ao Sul do Brasil, determinou o Governo de Lisboa que se constituísse uma Divisão Naval, com base em Santa Catarina, a fim de vigiar e defender as Possessões portuguesas naquelas paragens.

A Nau *Santo Antônio* foi então, designada para Capitânia da referida Força, posta sob o mando do oficial irlandês, ao serviço de Portugal, Chefe de Divisão Roberto Mac-Duall (ou Mac-Duval), ao correr do ano de 1763. Era o seu Comandante o Capitão de Mar e Guerra José da Silva Pimentel.

Das Instruções enviadas a 9 de agosto de 1884, pelo Marquês de Pombal ao Vice-Rei do Brasil Marquês do Lavradio, o famigerado *Gravata*, na de nº 5, lê-se o seguinte: – “55. – E considerando ultimamente o dito Senhor, que assim a defesa da referida ilha (de Santa Catarina) como as ações de suas reais tropas no continente do sul se não poderiam bem consolidar sem serem assistidas pela via das costas e do mar por um competente número de naus e fragatas de guerra; usando dos pretextos acima indicados e d’outros semelhantes, mandou preparar e dirigir a este porto do Rio de Janeiro, às ordens de V. Exa. a esquadra de três naus de linha e quatro fragatas de guerra que vão descritas na quarta parte do sobredito plano, que leva o nº 1. E mandou que, para a referida esquadra ficar logo aí expedita e pronta, fosse feita a nomeação do comandante dela e dos respectivos capitães de mar e guerra, e seus oficiais; e pela outra Carta Régia que também acompanhará esta, a fim de que V. Exa. a faça pública e dar logo a devida execução, declarando o Comandante-Chefe da dita esquadra, e fazendo entregar as referidas naus e fragatas aos capitães e oficiais, que lhe vão destinadas na Carta Régia, provisão e decretos, cujas cópias serão com esta debaixo do nº VIII.

“A referida esquadra pareceu que seria bastante por agora, em razão das vantagens que ela há de ter nesses mares sobre quaisquer outras semelhantes, posto que sejam superiores em número; em razão de que a nossa dita Esquadra e os navios dela, poderão sustentar-se no mar



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



em todo o tempo, tendo a seu favor os portos dessa capital, os da Ilha de Santa Catarina e do Rio Grande, de São Pedro (depois de ter sido expurgado, como esperamos) para nele acharem abrigo e asilo em qualquer acidente; quanto às suas esquadras e naus terão por inimigas toda a costa do Brasil que decorre desde essa do Rio de Janeiro até o tormentoso Rio da Prata, sem acharem fora dele onde possam evitar virem cair nas nossas mãos debaixo de um seqüestro, nos casos em que sejam urgentemente constrangidos pelas tormentas e próximos naufrágios a irem refugiar-se aos nossos portos para salvar as vidas.”

Em outro Ofício à mesma autoridade, não deixava o precavido Marquês de Pombal de chamar a atenção para o aparelhamento da Força Naval: – “Que V. Exa. não perca um só momento de vista o armamento da Esquadra”.

A 1º de fevereiro de 1775, achava-se já a referida Força Naval em Santa Catarina, tendo como Capitânia a Nau *Santo Antônio*. A 17 do mesmo mês e ano, aportava ela a Montevideú, de onde rumou para o Rio de Janeiro. A 1º de abril velejava de novo para o Sul, a fim de fazer o curso na Costa catarinense.

No ano seguinte, 1776, em 6 de fevereiro, pelas 3h da tarde, a Nau *Santo Antônio* fazia-se de vela de Santa Catarina, acompanhada de nove embarcações, duas Fragatas, uma chamada *Graça Divina*, duas Corvetas, três Sumacas, um Bergantim e uma Chalupa, em demanda do Rio Grande do Sul. Nesses navios embarcou uma parte do já célebre Regimento de Santa Catarina, cognominado Barriga Verde, e iam como práticos os pilotos catarinenses Manuel Cabral, Manuel da Silva Cascais e Antônio José. No dia 14 do referido mês demandava àquela barra, fundeando fora dela. No dia seguinte o Chefe Mac-Dual foi à terra, conferenciar com o Comandante do Exército em Operações. Pouco depois, desabou rijo sueste, que muito fez sofrer a Esquadra, fundeada fora do Porto, pois este achava-se ocupado por Forças de mar e terra espanholas. No dia 19 de fevereiro, pela manhã, a Esquadra, chefiada pela *Santo Antônio*, entrou no Porto e no dia seguinte atacou os elementos navais inimigos ali encontrados. Além de outros feridos, morreram em combate oito dos soldados embarcados. A 1º de abril do mesmo ano, novo ataque foi levado às Fortificações do porto e aos elementos navais, alcançando as armas Luso-brasileiras grande triunfo, pois lhes deu a posse do Rio Grande do Sul.



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



“São distintas – diz-nos São Leopoldo – as expressões relativas às condutas do Chefe da Esquadra Roberto Mac-Dual. Sua majestade soube, que o dito Chefe da Esquadra, pondo-se na vanguarda dela, ficou embarcado na pequena Chalupa *Expedição*, determinando gradual e sucessivamente a ordem em que cada uma das embarcações devia entrar, até que, destroçada esta a indo a pique, passou-se para o seu pequeno escaler, dando dele intrepidamente as ordens, no meio e debaixo do fogo das fortalezas espanholas, etc”.

No fim desse ano, achava-se a Esquadra de que tratamos, ainda Capitaneada pela Nau *Santo Antônio*, nos mares catarinenses em diuturno cruzeiro.

O Contra-Almirante português Celestino Soares, sob o título *A Inadvertência*, conta-nos o trágico episódio que se desenrolou nessa ocasião.

Por esse tempo demandava os mares do Sul poderosa Frota espanhola composta de 20 vasos de guerra fracionados em três Divisões escoltando 97 Transportes com cerca de 12 mil soldados, divididos em quatro Brigadas. A Frota era comandada pelo Almirante Antonio Barceló, Marquês da Casa Tilly, e as Tropas embarcadas, pelo General D. Pedro de Cavallos Cortés y Calderón, nomeado Vice-Rei do Rio da Prata.

Tinha por objetivo, esta respeitável expedição castelhana, reivindicar ao Sul da América as conquistas feitas pelos Lusos-brasileiros.

A artilharia da Esquadra espanhola somava 674 canhões e a sua equipagem era de 5.148 marujos e 1.308 soldados de Marinha.

A 6 e 7 de fevereiro de 1777, essa Esquadra tomava três embarcações portuguesas e, pelos papéis oficiais nelas encontrados, soube o General castelhano da situação precária de Santa Catarina. Resolveu, pois, apoderar-se daquela praça, e para lá rumou.

No dia 15, foi assinalada, mas muito alagada, a Esquadra Portuguesa do comando do Chefe de Divisão Roberto Mac-Dual. Só no dia 17 se aperceberam os lusos da aproximação do inimigo. O Chefe Mac-Dual, no dia 20, reuniu a bordo da Capitânia um Conselho de Comandantes. Sabe-se que o Almirante português estava disposto a medir-se com o inimigo, mas que as instruções que lhe haviam sido transmitidas pelo Marquês do Lavradio determinavam que não arriscasse a Esquadra. Dos comandantes, o Capitão de Mar e Guerra José de Melo Brayner foi o único a votar pelo combate. Seu voto foi, mais tarde, lido na



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



presença da Rainha, “sendo ele em tudo conforme ao distinto merecimento de um oficial de seu nascimento e da sua honra não pode deixar de se fazer muito agradável a S. M., sendo certo que se houvesse seguido, os sucessos de Santa Catarina seriam diferentes, e a Esquadra Portuguesa não se houvesse retirado desse porto coberta de opróbio” – escrevia o Ministro da Marinha, Martinho de Melo e Castro, em 22 de junho, ao Vice-Rei culpado e responsável direto daquela vergonha.

Cingida às instruções mencionadas, fundeou a Esquadra portuguesa entre as Ilhas do Arvoredo e da Galé até que, apontando a frota adversa, refugiou-se ela na Caixa d’Aço na Enseada de Porto Belo, de onde, sem a menor hostilidade ao inimigo, recolheu-se ao Rio de Janeiro, onde lançou âncoras a 7 de março.

Enquanto isso, os espanhóis assenhoreavam-se com a maior facilidade da Ilha de Santa Catarina e de todas as suas fortificações.

Catando achegas para folclore, ou melhor, para a Paranduba Catarinense, encontra-se entre o povo da Ilha as duas quadrinhas abaixo, que lembram o General castelhano e a sua façanha:

“O Sr. Pedro Zé-ba-los

Ao chegar ao Arvoredo

Disse para a sua gente:

– Avance, não tenha medo.

O Sr. Pedro Zé-ba-los,

Ao chegar em Ponta Grossa

Disse para a sua tropa:

– Avance que a terra é nossa!”

O General Cevallos, deixando na Ilha de Santa Catarina Forças suficientes para a sua segurança, velejou para o Sul, surgindo em frente da Colônia do Sacramento, a 22 de maio. A 31 de julho de 1778, voltava a Ilha de Santa Catarina ao domínio português.

A Esquadra de Mac-Dual, entretanto, de quando em quando fazia-se ao mar, a policiar a Costa. A 20 de abril de 1778, a Nau *Santo Antônio*, juntamente com a Nau *Prazeres*, após porfiado combate em águas catarinenses, tomou a Nau castelhana *Santo Agostinho* e a *Sant’Anna*, fazendo 750 prisioneiros.



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Destacaram-se nessa ação: o Chefe Mac-Dual, o Capitão de Mar e Guerra José da Silva Pimentel, o Capitão-Tenente José J. de Azevedo Leiria, os Capitães da Segunda Armada Bernardo Ribeiro e Francisco Lopes Xavier; os Tenentes de Mar José M. Medeiros, Jerônimo Pereira e José Fidélis Lopes da Costa; e o Segundo-Tenente da Segunda Armada, José da Silva. A Nau Capitânia teve 14 feridos. Sua mastreação foi quase destruída.

A 20 de agosto de 1778, regressou ao Tejo, com 83 dias de viagem, acompanhando a Frota do Brasil, composta de 13 navios. O seu Comandante era então Arthur Philippy, que supomos estrangeiro ao serviço da Marinha portuguesa – diz Quirino da Fonseca.

Em 1780, a Nau *Santo Antônio* foi mandada aparelhar e a 4 de novembro desse ano deu à vela fazendo parte de uma Esquadra, do Porto de Lisboa, sob o Comando do Capitão de Mar e Guerra Guilherme Roberts, que tinha como 2º Comandante o Capitão de Mar e Guerra Pedro de Mendonça e Moura. A Oficialidade era constituída dos Capitães-Tenentes Joaquim José dos Santos Cassão e José Baptista Gigoz, dos Tenentes do Mar José J. Ribeiro e Antônio José Valente e do Sargento de Mar e Guerra Bartolomeu Gomes.

A 11 de junho de 1781, saiu do Tejo uma pequena Esquadra e nela figurava a Nau *Santo Antônio*, comandada pelo Capitão de Mar e Guerra Antônio José de Oliveira. Pouco depois arribou ela ao Tejo, destroçada por um temporal, e, quando reparada, tornou a sair para se juntar aos restantes navios – escreve o citado autor.

No século XVIII, os Corsários barbariscos – especialmente argelinos – tornaram-se o flagelo da navegação no Mediterrâneo e nas costas ocidentais da Península. O Tratado de Paz que Carlos III da Espanha celebrou com a Turquia não fez cessar o latrocínio daqueles bárbaros para com os navios desse país. Por isso, uma Esquadra espanhola, sob o comando de Dom Antônio Barcelo, realizou em 1783, o bombardeamento de Argel, mas incomodando pouco aquele ninho de corsários. Foi ajustado então que uma nova Esquadra, composta de navios espanhóis, portugueses, do Reino de Nápoles e da Ordem de Malta, atacasse Argel. A pequena Esquadra portuguesa que se reuniu a essas Forças Navais era constituída pelas Naus *Santo Antônio* e *Nossa Senhora do Bom Sucesso* e por duas Fragatas. Comandava a *Bom Sucesso* o Capitão de Mar e Guerra José de Mello Brayner, a Fragata *Golfinho* o Capitão de



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Mar e Guerra Thomas José de Mello e a Fragata *Tritão* o Capitão de Mar e Guerra Pedro de Mendonça Moura.

Os navios portugueses saíram do Tejo em 23 de junho de 1784, levando 640 praças destacadas dos Regimentos da Armada e do Regimento de Artilharia da Costa. A 5 de julho chegaram a Cartagena e a 12 a Argel, onde já estavam os espanhóis. No mesmo dia 12 de julho, reunida já toda a Esquadra, efetuou-se o primeiro ataque, seguido de outros sete, mas toda a ação se reduziu a combates de lanchas contra as numerosas barcas dos argelinos; encontro em que estes levaram a melhor, segundo uma carta de 6 de agosto que existe no arquivo do Ministério da Marinha de Lisboa. Diz Quirino da Fonseca “Foram unânimes os espanhóis em louvor a briosa competência com que a nossa gente se adiantava a combater e era a última a retirar”. Todavia, o Chefe Esquivel, relatando a ação, escreveu: “Direi a V. Exa. que tudo foi uma miséria”. Também a Marinha Portuguesa se encontrava então em mísera decadência”.

A 26 de junho, suspendia a Esquadra de Argel e no mesmo dia, chegava a Cartagena.

Aos 23 de julho de 1785, partiu de Lisboa, sob o Comando do Capitão de Mar e Guerra Jorge Hardcastle, regressando poucos dias depois. Fez-se novamente ao mar a 7 de agosto e regressou ao seu fundeadouro a 20 de outubro do referido ano.

Até 1791, não tivemos outras notícias da Nau *Santo Antônio*. A 28 de abril ou 24 de março desse ano, fez-se de vela para a Índia, levando degradados, sob o comando do Capitão-Tenente José Joaquim Ribeiro.

Sob o Comando do Capitão de Mar e Guerra Francisco de Paula Leite, foi incorporada à Segunda Divisão da Esquadra de Exercícios chefiada pelo Tenente-General Bernardo Esquivel. A 23 de março de 1793, fundeou entre Junqueira e Belém, exercitando-se em todas as fainas. A 23 de maio do dito ano, suspendeu, fazendo parte da Esquadra acima, depois de passada em revista pelo Príncipe Regente D. João que, a bordo da Capitânia, deu beija-mão à Oficialidade da Esquadra. No dia 25, fez várias evoluções fora da barra, que foram apreciadas e aplaudidas de terra por S.A. Continuando a cruzar, apanhou forte nortada nos dias 18 e 19 de junho, sendo ela um, dos poucos navios da Esquadra que não arribou. Fez em seguida uma viagem ao Porto, escoltando duas Charruas que levavam tropas. Regressando a Lisboa a 11



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



de julho, velejou novamente para pequeno cruzeiro. A 10 de agosto suspendia de Lagos para Lisboa. Aos 2 de setembro fez-se ao mar como Guarda-Costas juntamente com um Brigue. Regressou ao Porto e tomando uma grande leva de degradados velejou para a Índia no dia 10 do referido mês e ano.

De volta à Metrópole, entrou para o Dique a 1<sup>o</sup> de abril de 1794, a fim de sofrer reparos gerais. Completamente reparada e rebatizada já com o duplo nome de Infante D. Pedro Carlos e Santo Antônio, saiu do dique a 14 de junho. Impuseram-lhe tal nome em homenagem ao Príncipe espanhol, sobrinho dileto de D. João VI, futuro consorte da Princesa da Beira e Almirante General da Armada Real Portuguesa “e dos galeões reais de alto bordo do mar oceano”.

Fez-se ao mar o possante Vaso a 2 de dezembro do mesmo ano, capitaneando mais dois outros sob o comando do Chefe de Divisão Bernardo Manoel de Vasconcellos. A 26 de março de 1795, entrou em Gibraltar. De regresso a Lisboa, aparelhou-se para sair. Zarpou a 31 de maio para o Rio de Janeiro, sob o Comando do Capitão de Mar e Guerra Manuel da Cunha Souto Maior, levando em conserva outros navios. Regressou à metrópole a 17 de setembro de 1796.

Fez-se de vela a 17 de outubro, retornando a Lisboa a 27 de dezembro. Comandada pelo Capitão de Mar e Guerra Antônio Januário de Vale e fazendo parte da Esquadra da América, Chefiada pelo Capitão de Mar e Guerra Daniel Thompson, suspendeu de Lisboa a 20 de janeiro de 1797, escoltando 46 navios do comércio. Em setembro visitava essa Esquadra a Ilha de Santa Catarina, cujo Governador, o Tenente-Coronel João Alberto de Miranda, muito gentilmente cercou sua oficialidade do maior conforto e carinho. Sofreu grandes reparos na Bahia em 1799.

Após essa longa Comissão, regressou à Lisboa, entrando novamente em fabrico em 1806. Perfeitamente remodelada, saiu das Oficinas do Arsenal de Marinha com o nome de *Martim de Freitas*. Como sabemos, no século XIII, este herói português era Alcaide do Castelo de Coimbra, cargo que lhe fora dado por Dom Sancho II, o Capelo. Sendo este deposto, resistiu o leal vassalo, a Afonso III, o Bolonhês e só entregou as chaves do Castelo, depois de ir a Toledo certificar-se de que Dom Sancho havia morrido. Aludindo à fidelidade



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



daquele célebre personagem, foi lhe imposta como figura de proa um “mossolo” ou “molusso” (da Grécia antiga) com uma chave na boca. Daí ficar conhecida entre os marujos pelo apelido de Nau Cão.

A 4 de novembro de 1807, foi mandado nela embarcar o Segundo Tenente José Pereira Pinto, Oficial brasileiro, que chegou a General da nossa Armada e Ministro da Marinha. A *Martim de Freitas* fez parte da Esquadra que transportou a Família Real Portuguesa para o Brasil, tendo partido do Tejo a 29 de novembro, sob o Comando do Capitão de Mar e Guerra D. Manuel de Menezes. Sofreu durante a tempestuosa viagem os percalços do seu mau aparelhamento e abastecimento.

Aportou ao Rio de Janeiro em março de 1808. Seu comandante, ao descer a escada do portaló da nau Rainha, tropeçou na própria espada e, caindo na água, pereceu afogado. Assumiu, interinamente, o comando da *Martim de Freitas*, seu Imediato, o Capitão de Fragata Manoel Antônio Farinha, que no primeiro Império chegou a Almirante, foi Ministro da Marinha e teve o título de Conde de Souzel .

A Esquadra que salvara a Família Real das garras napoleônicas, mal chegada ao Rio de Janeiro, foi atirada ao fundeadouro de São Bento a apodrecer, enquanto pompeava no poço a Divisão inglesa, perfeitamente aparelhada e eficiente, graças ao nosso Arsenal.

Temos notícia de que a Nau *Martim de Freitas* aportara à Bahia a 10 de julho de 1811, juntamente com a Nau Rainha. Mais tarde, a 28 de fevereiro de 1813, um dos seus Escaleres tomou parte no salvamento da Galera *Flor do Rio*, encalhada na Ilha do Pai.

Após a partida de D. João VI para Portugal, uma ordem de 26 de outubro de 1821, determinava ao Príncipe Regente que mandasse prontificar com todas as possíveis diligências, as Naus *Vasco da Gama*, *Martim de Freitas* e *Afonso de Albuquerque* para regressarem a Lisboa, levando como lastro a artilharia das Naus e Fragatas com o competente carretame, “o que se torna de absoluta precisão. Parece que o diabo já lhe roncara nas tripas... a respeito de nossa independência “.

A 17 de dezembro, mandava D. Pedro I responder que determinara se fizessem todos os esforços que as circunstâncias atuais permitam na continuação do fabrico da Nau *Martim de Freitas* a qual já se acha muito adiantada, para depois se passar a uma das duas que restam.



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



D. Pedro I lançara o brado do Ipiranga. Tratava-se com afã de organizar uma Força Naval capaz de bater os elementos marítimos portugueses concentrados em nossas águas territoriais e os que pudessem vir, ainda, da Ex-metrópole.

A Nau *Martim de Freitas*, cujo reparos estavam bem adiantados, foi prontificada e incorporada a Esquadra Nacional com o nome de *Pedro I*, em honra ao nosso primeiro Imperador. Como sabemos, D. Pedro de Bragança, nasceu em Portugal a 12 de outubro de 1798, sendo filho de D. João VI e D. Carlota Joaquina; veio para o Brasil em 1808; aqui casou em 1816, com D. Maria Leopoldina d`Áustria e, em 1829, em segundas núpcias, com D. Amélia de Leuchtenberg; faleceu em Portugal a 24 de setembro de 1834. Diz J. Monteiro que a figura de proa da Nau representando o busto de Dom Pedro I, fora por ele esculpida. Igual nome teve a minúscula Capitânia de João das Bottas, nos mares do Recôncavo baiano.

A 10 de novembro de 1822, desfraldou pela primeira vez, saudada por uma salva real, com 101 tiros, a Bandeira Nacional.

Recém-chegado do Chile, o Primeiro Almirante Lord Alexandre Thomaz Cochrane, fez atopetar nela, a 21 de março de 1823, o seu Pavilhão. Aos 3 de abril, largou da Guanabara como Capitânia da Esquadra da Independência, sob o Comando do Capitão de Fragata Thomaz Sackville Crosbie. O seu Estado-Maior constava do Almirante, do seu Secretário, o Primeiro Tenente Victor Santiago Subrá, do Capitão Tenente John Paschoe Grenfell (1 de março de 1823), do Primeiro-Tenente Guilherme Eire (29 de abril de 1823), do Segundo-Tenente Guilherme Parker (1 de abril de 1823), do Guarda-Marinha Pedro Paulo Boutrolle (15 de março de 1823), do Comissário José Cristóvão Salgado (21 de maio de 1822), do Capelão Padre Marista Augusto de Santa Rita e do Escrivão Manoel Fernandes Pinto. Infelizmente, não podemos completar a lista do seu Estado-Maior e do Menor, em razão do desaparecimento dos livros de quartos desse navio.

Lemos nas Memórias de Lord Cochrane: “No dia seguinte – 15 de março – convidou-me Sua Majestade Imperial a vir ao Paço, dando-me hora cedo, a fim de acompanhá-lo numa visita às embarcações de guerra, algumas das quais me agradaram muito, como prova demonstrativa dos esforços que em pouco tempo se deviam ter feito para trazê-las a tão recomendável condição. Grande cuidado se via bem haver-se posto à *Pedro I*, nau como de



74, ainda que no serviço inglês se houvera dito de 64. Era, evidentemente, veleira e se achava pronta para o mar, com quatro meses de mantimentos a bordo, que lhe enchiam apenas metade do bojo, tanta capacidade tinha para armazenar. Achei portanto razão de ficar satisfeito com minha intendada Capitânia.

No dia 21, às 4 hs, da tarde, fui a bordo da *Pedro I* e arvorei o meu pavilhão, que foi salvado com 21 tiros de cada navio de guerra, sendo a salva respondida pela Capitânia com igual número. A falta de marinhagem se fazia sentir e pouco mais se tinha feito do que meter a bordo uma quantidade de marujos portugueses, cuja fidelidade a causa imperial era duvidosa. Na esperança de achar para a Capitânia classe de gente em que se pudesse ter mais confiança, autorizei ao comandante Crosbie a oferecer de meu bolso oito duros por homem adição ao prêmio dado pelo Governo, e por esse meio procurei alguns marinheiros ingleses e norte-americanos que, com os vindos comigo do Chile, eram suficientes para o núcleo de futura tripulação. Quanto ao resto, bem que assim mesmo muito inferior ao complemento da nau, nunca me tinha cabido comandar equipagem tão insuficiente.

“Em 3 de abril demos à vela. A bordo da Capitânia havia apenas 160 marinheiros ingleses e norte-americanos, compondo-se o resto da vagabundagem da capital, com 130 marinheiros pretos acabados de emancipar da escravidão”.

Em carta a José Bonifácio, explicava Cochrane as condições da Esquadra. Referindo-se a *Pedro I* dizia que, na verdade, era o único vaso dela que podia atacar um navio de guerra inimigo ou operar em presença de uma força superior, de modo a não comprometer os interesses do Império e o caráter dos oficiais que a comandavam.

“Esta mesma nau, como tudo o resto, é tão mal equipada que se torna menos eficiente do que aliás podia ser”. Referindo-se a sua artilharia, dizia que as peças não tinham fechos, pois deviam ter para se tornarem mais eficientes. “O reparo do morteiro que recebera a bordo escangalhou-se ao primeiro tiro, por estar podre”.

“As espoletas para as bombas eram feitas de tão miserável composição que não pegavam fogo com a descarga do morteiro, tornando-se inadequadas ao uso a bordo de um navio, onde é extremamente perigoso acender a espoleta de outra forma a não ser pela



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



explosão do tiro, a própria pólvora fornecida ao navio era tão má, que seis arráteis não lançavam as nossas bombas além de mil varas, em vez do dobro destas distâncias”.

“Os cartuchos eram incapazes de servir, havendo necessidade de se cortar quantas bandeiras e galhardetes se puderam dispensar para pô-los em condição de serem usados, de modo a evitar que os artilheiros perdessem os braços e, também para evitar-se o emprego contínuo da lanada que, pelo tempo que leva, diminui nada menos da metade da força efetiva dos navios”.

“As velas da nau estavam todas podres, havendo as brisas ligeiras e frouxas esfrangalhado uma andaina delas, e as outras rasgavam-se com a mais leve brisa”.

A *Pedro I* seguiu para os mares da Bahia, bloqueando as Forças Navais portuguesas ali estacionadas. Em 4 de maio bateu-se com a Esquadra inimiga na altura de Itapoã, fazendo alguns estragos nos Vasos adversos e só não alcançou completo triunfo em razão de um grupo de marujos portugueses, no calor da ação, se negar a fornecer munição de artilharia. Durante o combate sofreu a Nau a perda de 17 mortos e alguns feridos. No dia seguinte entrou no Morro de São Paulo onde mudou a artilharia do convés, que era de 18 e muito pesada, pela força da Fragata *Ipiranga* que era de calibre 24 e mais leve; assim como, retirou desta as caronadas do 32, aumentando o bailéu com mais quatro peças por banda.

Também, da melhor gente dos demais navios, completou-se a sua equipagem que ficou constituída de 900 homens. Ficou assim a Nau com, uma bateria de calibre 32 e duas outras de 24.

A 12 de junho, acompanhada de mais dois navios, entrou no Porto da Bahia e tentou atacar a Esquadra portuguesa que ali se encontrava ancorada; mas, faltando-lhe vento e vazando a maré, frustrou-se o intento do bravo Almirante.

No dia 2 de julho, saiu com os demais navios da Esquadra em perseguição da Frota portuguesa, fazendo-lhe muitas e valiosas presas.

A 26 do dito mês, chegava a Barra do São Luís do Maranhão, ainda sob o domínio lusitano, apresentando vários navios de guerra e mercantes. Entrando no porto, façanha nunca até então realizada por navio daquele tipo, e fazendo um tiro de elevação sobre a cidade, de tal modo que apavorou os portugueses dominadores da Província, que dela fizeram entrega ao



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Almirante, sendo logo incorporada ao Império. Por esse relevante serviço alcançou o Almirante o Título Nobiliárquico de Marquês do Maranhão.

Fez-se de vela para o Sul a *Pedro I*, a 20 de setembro, regressando ao Rio de Janeiro no fim do ano. A 2 de agosto de 1824, partia para Pernambuco, onde se Proclamara a Confederação do Equador, arvorando o Pavilhão de Lord Cochrane, levando tropas do Exército que desembarcaram no Porto de Jaraguá. Em princípio de outubro seguiu até a altura do Ceará, de onde regressou ao Recife. Daí velejou a 10 do referido mês, aportando à Baía de Todos os Santos no dia 24. Voltou ao Norte, estacionando durante algum tempo no Maranhão. Aí, o Almirante, depois de requisitar numerário, pagar de uma parte que lhe era devido e satisfazer à soldada dos oficiais e equipagem, transferiu seu pavilhão para a Fragata *Piranga*, rumando para a Inglaterra. Lá chegando pediu escusa do nosso serviço.

A nau *Pedro I* regressou ao Rio de Janeiro, sob o comando do Capitão de Mar e Guerra David Jewet, a 1º de dezembro de 1825. A 30 do referido mês teve ordem de aparelhar-se para nova Comissão.

A 3 de fevereiro de 1826, fez-se à vela como Capitânia da Divisão que levou o Imperador e sua grande Comitiva em visita a Bahia. Comandava-a o Chefe de Divisão Graduado Francisco Maria Telles. Chefiava a Divisão o Vice-Almirante Manoel Antônio Farinha, Barão de Souzel.

Um periódico do tempo assim descreve a partida dessa Força Naval: “Apenas rompeu a aurora, a esquadra comandada pelo Vice-Almirante, Barão de Souzel, com as gáveas largas, esperava ordem de partida. A tolda da nau estava cheia dos personagens da corte; uma multidão de escalares a cercavam”.

A Família Imperial no tombadilho e a multidão que em botes e em outras embarcações cercava a possante Nau, “considerava com ternura e respeito a depositária de um tão grandioso tesouro”.

Apareceu finalmente o Sol em toda a sua pompa; deu-se o sinal de partida e de pronto a nau largou a amarração sobre que estava, com tal presteza e boa ordem que jamais deixara de fazer honra aos Oficiais disso encarregados; logo pegaram os reboques e ajudada pela maré e



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



ligeiro vento, rapidamente passou a Fortaleza de Santa Cruz. Em suas águas seguiu a Fragata *Arethusia*.

Durante sua viagem de regresso da Bahia, nasceu a bordo o futuro Tenente-Coronel Francisco Maria dos Guimarães Peixoto, que se distinguiu na Guerra do Paraguai.

No dia 1º de abril entra na Guanabara e desembarcam o Imperador e seu séquito.

Saiu novamente em Comissão, regressando ao Rio de Janeiro, a 24 de junho de 1826.

Tendo o Imperador resolvido ir ao Sul, a fim, de evitar a guerra que mantínhamos contra as Províncias Unidas do Rio da Prata, hoje República Argentina, nela embarcou a 24 de novembro. Comandava-a o Chefe de Divisão Diogo Jorge de Brito e chefiava a Divisão o Almirante M. A Farinha, Conde de Souzel.

Durante a travessia a Fragata Corsária argentina *Chacabuco* apresentou-se nas suas águas, sofrendo tenaz perseguição e alguns balázios (tiros de balas). Devido à Nau ser mais pesada e ronceira, o inimigo conseguiu escapar.

Tendo aportado a Santa Catarina, o Imperador seguiu por terra para o Rio Grande do Sul, onde pouco se demorou devido a morte da Imperatriz Leopoldina, a Paladina da Independência.

O Imperador estava a jantar quando a *Pedro I* fundeou em Santa Catarina e sem esperar que a embarcação refrescasse, a fez tornar a partir no dia seguinte, de modo que a equipagem foi obrigada a meia ração de água e os oficiais a feijão e carne seca.

No dia 4 de janeiro de 1827, pela 2hs da tarde, fazia-se de vela de Santa Catarina, com sua Majestade a bordo, ancorando no Rio de Janeiro no dia 15.

Passou, então, a 27 do referido mês, a Nau, a servir de depósito de recrutas. Tendo sido nomeado Chefe do Porto, o Chefe de Divisão Rodrigo Antônio De Lamare nela desfraldou sua Insígnia. Este Oficial teve como substituto no cargo o Chefe de Esquadra José Maria de Almeida. Comandou-a de 27 de abril de 1827 a 19 de maio do ano seguinte, o Capitão de Mar e Guerra Francisco Bibiano de Castro. A 15 de maio de 1827 saiu a cruzar, levando de conserva o Brigue de guerra *Pampeiro*. Entrou a 15 do dito mês e zarpou logo no dia seguinte.



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Como se tratasse logo de aparelhá-la convenientemente para a guerra, o Deputado Bernardo de Vasconcelos, em agosto do mesmo ano, assim se manifestou a respeito pela Tribuna: “Eu julgo que esta nau não deve ser armada porque o Sr Cunha Mattos, em outra sessão, disse que estava muito podre e que não estava em estado de navegar, apontando até o ano em que ela navegou, que creio o de 1793, e já então era velha. Além disso, há outra razão e é que ela não é necessária para bater os insignificantes corsários argentinos”.

Tendo sido suprimido o lugar de Chefe do Porto, a 7 de janeiro de 1828, passou então o Depósito de Recrutadas que existia a seu bordo, para o Arsenal de Marinha.

A 10 de maio do mesmo ano, saiu a cruzar sob o comando do Capitão de Mar e Guerra Francisco Bibiano de Castro. A 5 de julho, estava no Rio de Janeiro. De 31 de janeiro de 1830 até dezembro do mesmo ano, foi comandada pelo Capitão de Fragata Augusto Wenceslau da Silva Lisboa.

Em 1832, encontramos-la de Presiganga, estando apodrecida e incapaz de servir segundo documento coevo. Sua lotação era de 186 praças.

A 1, 2 e 3 de agosto de 1832, esteve, com os mastros gurupés, leme e respectiva roda e o cabrestante da nau, em praça para serem vendidos. Não apareceu qualquer licitante, pois, no segundo semestre de 1833, ainda servia de prisão aos soldados da Artilharia da Marinha.

Tendo conhecimento de que foi ela desfeita, no ancoradouro de carga do Rio de Janeiro.

Nesse longo e histórico navio, embarcaram quase todos os almirantes: os lobos de mar, os patescas e os marambaias da heroica Marinha de outrora: Brás Cardoso Barreto Pimentel, José Maria d’Almeida, Miguel J. de Oliveira Pinto, Manoel Antônio Farinha, Francisco Maria Telles, Diogo Jorge de Brito, José Pereira Pinto, João Maria Wanderkolk, Joaquim Marques Lisboa, Rodrigo De Lamare, Frederico Mariath e tantos outros, de gloriosa memória.

Em tempo que já vai distanciado, nos tempos áureos da Liga Marítima Brasileira, escrevi para a sua revista, sob o título de “A Velha Nau”, uma ficção em prosa, dedicada a memória gloriosa da *Pedro I*.

Não será demais, penso, incluir aqui despretençioso escrito:



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



“Numa pequena e remansosa angra da costa brasileira, cercada de solidão e de umbrosa mata, negra, alquebrada e deserta, jazia uma velha nau.

Madeiro imprestável para a guerra, atiraram-no ali, aprisionando à terra por oxidada amarra, fixa a uma âncora partida.

Nem lhe deram a liberdade de, embora só e despida, correr os mares ao sabor dos ventos e de enganadoras correntes.

E ela ali dormia o sono trágico do desprezo e do esquecimento, enquanto, ao largo, cobertos por densos caracóis de fumo, passavam os poderosos couraçados e os rápidos transatlânticos, majestosos, representantes da Marinha moderna.

No tempo d`antanho fora bela, gabada, veleira, quando pelas soledades do mar rumoroso abria festivamente o pano alvo – asas possantes de albatroz – e caído molemente a um bordo desfechava vôo sereno, cortando com aguçada proa a crista altaneira das vagas.

Hoje de nada valia... Representava, apenas, cruzeiros e combates de cem anos volvidos... Em outras terras seria contemplada com carinho e veneração.

Mas, no Brasil... Pobre nau gloriosa!

Dos troncos colossais das árvores da nossa terra fora construída.

Havia sido escola dos Gageiros, que vieram a ser os Mestres dos nossos avós marujos; e, abandonada e esquecida, esperava que o mar e os vendavais a desfizessem, a matassem...

Ninguém se aproximava. O vapor, um pavor cheio de mistérios e de lendas afastava de sua carcaça desmantelada, até os velhos pescadores.

O frio vento do inverno, perpassando pelas frinchas abertas do seu largo costado carcomido, cantava tetricamente.

Outrora, quer fosse inverno ou verão, não se mostrava tão sinistro e impiedoso, em vez de sons plangentes, tirava de sua cordoalha reteza festivas cantilenas.

Tudo passou... Naquele largo costado, noutros tempos pintado com tanto carinho, viam-se acentuados os gilvazes tremendos do látego das tempestades, da babugem das vagas e as fundas cicatrizes de renhidos combates.

Aquele espaçoso convés, onde tantos bravos haviam tombado em defesa da Pátria, estavam despido de tudo, apodrecendo, esburacado.



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



As amplas baterias, iluminadas por cem portinholas, hiantes, estavam desertas das grossas caronadas.

Dentro da velha nau não se ouviam o estrídulo apitar dos mestres, as sonoras vozes de comando e de manobras, nem o canto nostálgico dos marujos, nem o som marcial dos pífaros.

E a velha nau, embalada pela mareta importuna, gemia no seu abandono, a lembrar suas façanhas antigas.

Chegara a uma velhice centenária... Oh! Como é triste alcançar-se tão longa idade!

Os afetos mais caros vão, um a um, desaparecendo, e fica-se a olhar em redor sem encontrar um rosto amigo, uma palavra evocadora dos passados tempos, um sorriso a exprimir interesse e simpatia. Assim deve ser o homem.

As coisas, os objetos, que a ele pertenceram ou a ele serviram, guardam consigo um cunho especial, e com certeza também sofrem a falta dos que lhe davam vida e movimentos. Assim a velha nau.

Os comandantes que a dirigiram, as guarnições que a encheram de vitalidade e alegria, os numerosos canhões que a haviam feito arrogante e temida, o pano que lhe dera agilidade e movimento, tudo, tudo havia desaparecido.

E ela, no seu infausto degredo, não encontrava uma só criatura compassiva que lhe perguntasse a sua história.

Sente-se desfazer aos poucos: era um definhar lento e contínuo, um constante caminhar para o aniquilamento.

Um dia, os pescadores das cercanias, enchendo-se de coragem, foram retirando seus tristes despojos para alimentar o fogo amortecido de suas míseras baleeiras.

Afinal as últimas cavernas, quais braços suplicantes voltados para o céu indiferente, desapareceram aos poucos no espelho enganoso das águas...

Dorme, velha nau gloriosa, relíquia abandonada da Marinha heróica de nossos avós!  
Dorme, velha nau!

Nunca mais te cobrirás de enfunadas velas para, em louca e desabalada carreira, dar caça ao inimigo insolente; nunca mais tuas potentes baterias se cobrirão de relâmpagos e



## **Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha**



fumaça na defesa da Pátria ultrajada; nunca mais ouvirás as vozes de comando de Cochrane, Norton, Barroso Pereira e tantos outros bravos, que te guiaram no campo da honra.

Tu que levaste a todos os mares a Bandeira do Brasil, dorme esquecida pela geração de hoje, como os teus bravos comandantes nos seus sepulcros ignorados.

Dorme, velha nau gloriosa!”.