



INFORMATIVO

O TUIUTI



**ÓRGÃO DE DIVULGAÇÃO DA ACADEMIA DE
HISTÓRIA MILITAR TERRESTRE DO BRASIL/RIO GRANDE DO SUL (AHIMTB/RS)
- ACADEMIA GENERAL RINALDO PEREIRA DA CÂMARA -
E DO INSTITUTO DE HISTÓRIA E TRADIÇÕES DO RIO GRANDE DO SUL (IHTRGS)**

**280 anos da chegada do Brigadeiro José da Silva Pais a Rio Grande -100 anos da entrada do Brasil na I
GM**

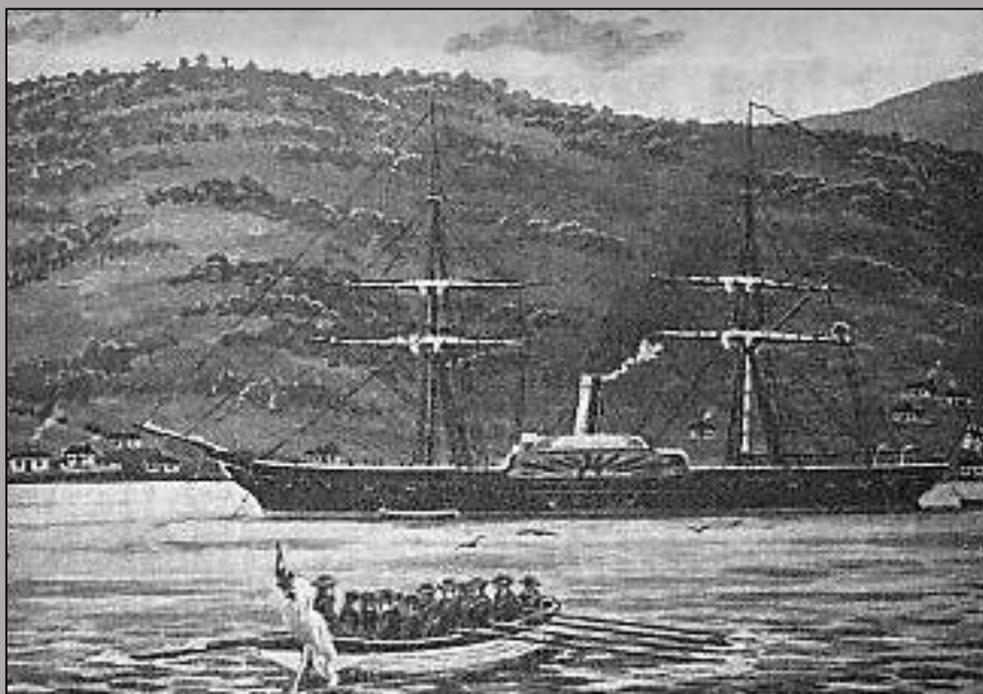
ANO 2017

Agosto

Nº 232

O DIA EM QUE OS PARANAENSES ABRIRAM FOGO CONTRA UM NAVIO DE GUERRA INGLÊS

Crédito: <https://tokdehistoria.com.br/2015/02/22/1850-o-combate-do-hms-cormorant-contr-o-forte-de-paranagua/>



**Corveta inglesa HMS Driver, idêntica ao HMS Cormorant que provocou o incidente de Paranaguá.
Fonte: www.google.com.br**

1850 – O COMBATE DO HMS CORMORANT CONTRA O FORTE DE PARANAGUÁ

Apesar de serem países amigos e cordiais parceiros comerciais, na segunda metade do século XIX o Brasil e a Inglaterra tinham um ponto conflitante quando o assunto era o tráfico negreiro.

A Inglaterra era totalmente contra a prática, enquanto os políticos brasileiros, em concordância com os fazendeiros latifundiários, procuravam ganhar tempo quando o assunto era a extinção deste comércio. Acordos já existiam, porém, mas sua aplicação não era executada na costa brasileira.

Rigor da Lei

A resposta britânica veio através do seu parlamento que aprovou a lei Bill Aberdeen dando totais poderes à Royal Navy (Marinha Real) para reprimir o tráfico negreiro. Os navios de Sua Majestade cumpriram com determinação e rigor esta ordem. Para a costa brasileira algumas naves britânicas, baseadas no Rio da Prata, foram orientadas a intensificar esta atuação no início de 1850.



Fragata HMS Winchester, navio da mesma classe da HMS Southampton

A flotilha inglesa chegou ao Brasil, vinda da África, em setembro de 1849, sob o comando do contra-almirante Barrington Reynolds. A nau capitânea era a veterana fragata, com 34 anos de serviço, HMS Southampton, sob o comando do capitão Nicholas Cory e guarnecida com quase 60 peças de artilharia.

Havia ainda

- a corveta a vapor com hélices HMS Sharpshooter, sob o comando do tenente John Barley;
- a corveta a vapor HMS Rifleman, sob o comando do tenente Stephen Smith Lowther Crofton;
- a corveta a vapor HMS Tweed, sob o comando de Lorde Francis Russell;
- a corveta a vapor HMS Harpy, sob o comando do tenente Dalton;
- a corveta a vapor com rodas laterais HMS Cormorant, sob o comando do capitão Herbert Schomberg; e
- barcos de apoio que traziam carvão da Inglaterra.

O Cormorant era uma corveta da Classe Drive. Tinha casco de madeira, havia sido lançado em 1842, possuía propulsão a vapor e à vela; era equipada com uma grande roda de pá na lateral. Tinha um deslocamento de 1.590 toneladas, 55 metros de comprimento, uma tripulação com 45 homens e um armamento de quatro canhões laterais de calibre 64 e duas torres sobre eixos com canhões de calibre 80.



**Capitão Sir Alexander Schomberg, avô do capitão do HMS Cormorant.
Quadro de Willian Hogarth – Fonte: es.wahooart.com**

Já o capitão Herbert Schomberg era um calejado comandante naval, que vinha de uma linhagem de preparados oficiais da Royal Navy. Seu avô era o capitão Sir Alexander Schomberg, que se destacou na Guerra dos Sete anos. Já seu pai era o almirante Alexander Wilmot Schomberg, que obteve comados importantes nas Guerras Napoleônicas.

Schomberg entrou na Royal Naval em dezembro de 1817. Serviu durante quatro anos, ao largo da costa da América do Norte, no Canal da Mancha e nas Índias Ocidentais onde o navio foi empregado na repressão da pirataria. Foi promovido a tenente em setembro de 1827 e entre fevereiro 1828 a setembro de 1829 esteve envolvido em operações de combate ao contrabando na costa da Irlanda e no bloqueio de Tânger. Recebeu a promoção a capitão em junho de 1841.



Vista da entrada do Rio de Janeiro com o Pão-de-Açúcar e a Igreja da Glória do Outeiro, óleo do inglês Robert Dampier.

Voltando ao caso brasileiro, como os barcos de guerra ingleses deveriam impedir o tráfico de escravos em veleiros nas costas brasileiras, havia uma lista de navios brasileiros preparada pelo inglês Mr. Hudson, encarregado dos negócios da Inglaterra ao contra-almirante Reynolds.

Hudson era na verdade um espião a serviço de Sua Majestade no Rio de Janeiro e com sua ajuda as embarcações da Royal Navy caçavam estes barcos em nossas costas na maior tranquilidade.

Afogando a “Carga”

Em um modorrento domingo, 29 de junho de 1850, surgiu na Baía de Paranaguá o casco negro da corveta HMS Cormorant.

Paranaguá, litoral da província do Paraná, tornara-se um dos principais centros de contrabando de escravos no Brasil. Naquele labirinto natural de ilhas costeiras, os traficantes utilizavam algumas delas para desembarques clandestinos. Essa informação também era do conhecimento da Royal Navy.



Foto de satélite da região da Baía de Paranaguá, com destaque para a Ilha do Mel. Pela imagem é possível ver a posição estratégica da Ilha do mel em relação ao resto da baía.

Fonte: timblindim.wordpress.com

Para seguir adiante naquele setor e transpor a Barra de Paranaguá, o capitão Schomberg contratou os serviços de um prático na Ilha do Mel, situada na embocadura da baía. Este foi o pescador Manoel Felipe.

Os ingleses chegaram ao porto do Alemão, na Ilha de Cotinga. Neste porto estavam fundeados seis navios mercantes. Utilizando-se de dois escaleres e sob o comando dos tenentes Charles Maxwell Luckraft e Herbert Philip de Kantzow, os invasores atacaram em um golpe rápido. O brigue Dona Ana, seguido do brigue Serea foram dominados.

Vendo o ataque aos mercantes, o comandante do terceiro brigue, o Astro, resolveu afundá-lo para evitar que a “carga” (dezenas de sofridos escravos oriundos da África) fosse pilhada e o navio apreendido.

O barco de 176 toneladas ficou apenas com os três mastros para fora d’água e os africanos morreram afogados.



Ilha da Cotinga.

Fonte: <http://www.guiageo-parana.com>

Após o ataque, os ingleses foram vistoriar os porões dos navios. Tal foi a surpresa ao constatar que ali existiam apenas víveres.

Houve uma manifestação por parte do guarda-mor da alfândega de Paranaguá, o sr. Francisco Pinheiro, que visitou o capitão Schomberg no tombadilho do Cormorant e ambos discutiram sobre os fatos ocorridos na baía.

Nesta visita, o capitão inglês apresentou um ofício relatando seus atos às autoridades locais; porém, o coronel Manuel Antônio Guimarães, comandante da Guarda Nacional, o delegado de polícia, José Francisco Barroso e o juiz municipal Dr. Filastro Nunes Pires recusaram-se a receber o documento.

Tomado pela cólera, o capitão Schomberg descontou o seu ódio nas autoridades locais, acusando-as de cúmplices do tráfico negreiro. Como ação definitiva, decidiu rebocar no dia seguinte os dois navios atacados (Dona Ana e Serea) mais a galera Campeadora.

Aqui cabe um aparte para apontar que a maioria dos relatos sobre este episódio indica que o principal motivo para a reação dos paranaenses contra o barco de guerra inglês foi que “alguns jovens resolveram tomar uma atitude em nome da soberania nacional”.

Não discordo que isso tenha ajudado a “esquentar” o sangue dos brasileiros, mas não foi só isso!

Observação: o gentílico de Paranaguá é “Parnanguara” e não paranaguara.

(continua)



Navio negreiro.

Fonte: <http://www.revistadehistoria.com.br>

Desde a chegada da corveta de guerra inglesa à Baía de Paranaguá muita coisa aconteceu e certamente muita raiva fluiu entre ambos os lados.

Além de possíveis violências, afrontas e provocações que os membros da mais importante marinha de guerra do mundo na época possam ter feito aos paranaenses, os prejuízos causados aos marítimos brasileiros, aos proprietários dos barcos e principalmente aos fazendeiros que esperavam a chegada de mais “mercadoria humana” daquele sórdido tráfico, deve ter influenciado a reação que se seguiu.

Montando a Bateria debaixo de chuva

Durante a comemoração do cinquentenário do Incidente de Paranaguá, em julho de 1900, o jornal paranaense “A República”, em sua edição dominical de 1º de julho, informa que na noite de 29 de julho de 1850, membros da comunidade parnanguara se reuniram para montar uma bateria e enfrentar os ingleses.

Entre eles estavam Manuel Ricardo Carneiro, Caetano José de Souza, Bento Antônio de Menezes, José Cardenes do Amaral, Joaquim Caetano de Souza Lino de Souza Ferreira, Antônio José de Medeiros, Custódio Borges, Antônio José da Costa Junior, Francisco Pires, Paulo José Dias Cardoso, Victor da Silva Freire, Manoel José de Oliveira, Antônio Gonçalves Pindahy, Salvador do Prado, José da Cruz, João Feliciano dos Santos, Manoel Luiz Fernandes, entre outros (alguns afirmam que seriam mais de 200 pessoas).

Combate do Cormorant

1.º de Julho de 1850

Passa-se hoje o 50.º anniversario do combate entre o navio de guerra inglez *Cormorant*, e a nossa fortaleza da barra de Paranaguá.

Ha meio seculo, pois, e para esse dia de tanta solemnidade para a Patria Paranaense, não ha nem o estylo official dos 21 tiros de peça, nem a bandeira nacional em jubilo se hasteia, nem a recordação publica unifica-se n'um clamôr enthusiasta.

O passado passou; e se um dia houve em que o brio da Nação palpitou no seio da mocidade, hoje ja não vibramos o o não sentimos, pois que meio seculo de noite obscureção e ensombrou a nossa alma affeita ao cosmopolitismo desolador dos nossos dias.

Nota do o jornal paranaense "A República", durante a comemoração do cinquentenário do Incidente de Paranaguá, em 1 de julho de 1900

Acompanhados das tripulações dos navios detidos, discretamente seguiram para a Ilha do Mel onde, ao desembarcarem, buscaram um entendimento com o capitão Joaquim Ferreira Barbosa, comandante da fortaleza Nossa Senhora dos Prazeres, também conhecida como Forte de Paranaguá.

Logo iniciaram os preparativos para o enfrentamento. O comandante da fortaleza, capitão Barbosa, tinha consciência da gravidade da situação, já que a Inglaterra era uma nação amiga. Mas ele não conseguiu impedir que os revoltosos abrissem fogo contra o navio inglês.

Mas o forte, concluído pelos portugueses em 1769 e reformado em 1820, encontrava-se desmantelado e suas baterias eram obsoletas contra o moderno navio inglês. Possuía uma artilharia básica e em desuso desde o ano de 1839. Mesmo assim, aquele animado e inexperiente grupo de “combatentes” seguiu com o seu plano.

Durante a noite, debaixo de muita chuva, um intenso fluxo de embarcações de pequeno porte levou para a fortaleza muita pólvora, armas portáteis, explosivos e até projéteis retirados dos porões do Colégio Velho dos Jesuítas. Para lá também seguiram carpinteiros e ferragens. Em tempo recorde, aquele grupo de pouco mais de cinquenta homens conseguiu organizar uma resistência considerável e aprontar doze peças de artilharia. Os anais históricos da Royal Navy afirmam que a bateria era composta de quatorze canhões.

Eu tenho minhas dúvidas se o neto de Alexander Schomberg e sua tripulação não percebeu toda esta movimentação na madrugada em direção a velha fortaleza. Se não percebeu foi inapto. Se percebeu e não levou em consideração o perigo, certamente foi porque a sua superioridade, soberba e a ideia de colher os louros da vitória junto ao contra-almirante Barrington Reynolds, levando três barcos capturados, deve ter falado mais alto.



**Outra corveta da Classe Driver, irmã do HMS Cormorant; neste caso a HMS Virago.
Fonte: Wikipedia.org**

Eram cerca de nove da manhã de segunda feira, 1 de julho de 1850, quando o HMS Cormorant apareceu no rumo à barra, trazendo consigo a reboque os barcos brasileiros.

Como o inglês vinha lento, o então comandante da fortaleza enviou um ofício ao capitão inglês através de um escaler comandado por um sargento. O oficial brasileiro buscava orientar a corveta a seguir viagem sem os navios apreendidos, deixando estes em poder das

autoridades locais e na desobediência deste ofício a fortaleza faria fogo. O ofício nunca foi entregue, pois o escaler nacional foi repellido com tiro de pólvora seca pela tripulação inglesa.

“Para Inglês Ver”

O ataque ao escaler pegou a “guarnição” do forte de surpresa. Interpretando a ação como um ato hostil e beligerante, a fortaleza passou a disparar contra a embarcação inglesa. Mais surpresos ainda ficaram os tripulantes do Cormorant, que não esperavam uma reação tão feroz de uma velha fortaleza.

Começou assim um combate entre ambos que durou cerca de meia hora. A troca de disparos rebombou por toda Baía de Paranaguá e só terminou quando os canhões da fortaleza da barra já não tinham alcance contra a corveta inglesa.



Fortaleza de Nossa Senhora dos Prazeres de Paranaguá.

Está localizada na praia da Fortaleza, no sopé do Morro da Baleia (hoje da Fortaleza), na Ilha do Mel, cidade de Paranaguá, no litoral do Estado do Paraná.

Fonte: fortalezas.org

O navio inglês levou a pior. Combatendo em águas interiores e com suas manobras limitadas pelo reboque, o Cormorant teve a sua roda de bombordo danificada e a popa atingida. Os brigues Dona Ana e Serea foram seriamente atingidos e o capitão Schomberg afundou-os na entrada da baía. Mas a galera Campeadora seguiu viagem até Serra Leoa, na África. Houve três baixas, uma fatal e outras duas de feridos que ficaram na enfermaria durante toda a viagem rumo a África. No combate, o barco inglês ficou limitado em suas

manobras por estar rebocando os barcos brasileiros. No lado dos paranaenses os danos foram mínimos fisicamente e houve apenas feridos leves.

A reputação da Royal Navy havia sido manchada. Um moderno navio inglês ser atacado por uma velha fortaleza com armamento improvisado e guarnecida, em parte, por civis destreinados já era motivo de vergonha suficiente. Os atos ocorridos na baía de Paranaguá acirraram os ânimos britânicos que exigiram uma reparação formal do governo brasileiro.



Os canhões do forte de Paranaguá. Fonte: <http://www.panoramio.com>

Era necessário acalmar os ânimos britânicos através de alguma ação prática ou a situação poderia terminar num conflito naval entre os dois países.

O ministro da justiça – Eusébio de Queirós – apresentou ao Congresso um projeto de lei extinguindo o tráfico negreiro de forma definitiva. Dois meses após o combate em Paranaguá a lei foi aprovada.

A aprovação da lei Eusébio de Queirós no ano de 1850 esfriou um pouco os ânimos de ambas as partes. Pelo lado brasileiro o governo achava que havia colocado um ponto final na discórdia. Já a elite agrária e escravagista via na lei mais uma forma de ludibriar os súditos da coroa britânica e manter o seu status quo.

A Marinha Brasileira acompanharia a Royal Navy no patrulhamento da costa brasileira. Porém, na prática o tráfico continuou por longos anos até a sua extinção total. Ou seja, a Lei Eusébio de Queirós foi mais uma ação paliativa do Governo do Brasil para postergar o fim do trabalho escravo no país, seguindo a política “para inglês ver”.



**Imagem afastada da Fortaleza de Nossa Senhora dos Prazeres de Paranaguá.
Fonte: viveravela.blogspot.com**

Como consequência desta situação, os parnanguaras que atentaram contra o navio foram recebidos com honras pela população da cidade. Mas não podemos esquecer que muitos dos que foram ovacionados não passavam de pessoas que viviam do tráfico de escravos.

Com soberba, ou não, apesar de ter seu navio acertado por uma bateria de canhões de um velho forte brasileiro, o capitão Schomberg alcançou o posto de almirante no final de sua carreira. Já o capitão Barbosa, comandante da fortaleza, por não impedir a tomada do quartel por civis, foi rebaixado à condição de soldado de terceira categoria.

Enfim, os ingleses “precisavam ver” as autoridades brasileiras fazendo alguma coisa.



Editor:

Luiz Ernani Caminha Giorgis, Cel Inf EM
AHIMTB/RS

lecaminha@gmail.com

www.ahimtb.org.br

www.acadhistoria.com.br

www.nee.cms.eb.mil.br