

“Episódio Cormorant”: Um Pequeno Incidente Internacional de Grandes Proporções



Inaugurada em 1769, para proteger a baía de Paranaguá, a Fortaleza de Nossa Senhora dos Prazeres, na Ilha do Mel, foi palco de um episódio interessante na história do Brasil.

Em 7 de novembro de 1831, o Império brasileiro já havia promulgado uma lei que previa a libertação de todos os escravos desembarcados no Brasil, assim como a prisão dos responsáveis pelo transporte e seus compradores^[1]. Entretanto, grandes quantidades de escravos continuavam entrando em território nacional de forma clandestina. Havia fiscalização ineficiente e, não raro, as autoridades envolvidas na fiscalização eram as que mais lucravam com o comércio de escravos.

Em 1845, o parlamento Inglês promulgou o *Slave Suppression Act*, mais conhecido no Brasil como “Bill Aberdeen”, que permitia à Inglaterra perseguir e apresar qualquer navio negreiro, mesmo nas costas brasileiras. A atuação inglesa, em cumprimento à lei, criou vários atritos com o Brasil. Entre 1845 e 1851, a Marinha Inglesa apreendeu ou destruiu 368 embarcações brasileiras que faziam tráfico negreiro no Atlântico Sul. Nesse período, os navios brasileiros começaram a usar documentos de carga e registros falsos para burlar a fiscalização inglesa. Daí que veio a expressão “para inglês ver”.

Como o Brasil havia assinado acordos internacionais para combater a pirataria, e o tráfico de escravos estava inserido nesse contexto, a força naval inglesa mantinha uma frota em águas brasileiras, autorizada pelo Império do Brasil. No entanto, o Império não estava cumprindo quase nada do que havia sido acordado com vistas a diminuir a escravidão.

A frota inglesa que atuou no Brasil chegou em setembro de 1849. Era composta de seis navios de guerra, mais dois navios de apoio para ressuprimentos, sob o comando geral do contra-almirante Barrington Reynolds.

NAVIO	COMANDANTE	TIPO
HMS Southampton	Capitão Nicholas Cory	Nau capitânia – Fragata
HMS Cormorant	Capitão Herbert Schomberg	Corveta vapor
HMS Sharpshooter	Tenente John Barley	
HMS Rifleman	Tenente Stephen S. L. Crofton	
HMS Harpy	Tenente John Dalton	
HMS Tweed	Lord Francis Russell	

Quadro 1: Composição da Frota da Marinha Inglesa que atuou no Brasil.

Os ingleses contavam ainda com o apoio de espiões infiltrados entre os comerciantes de escravos, que repassavam ao contra-almirante Reynolds a lista dos navios que trariam os escravos ao Brasil. Por isso os navios ingleses abordavam diretamente as embarcações constantes na lista de navios negreiros. Os escravos não eram desembarcados no porto de Paranaguá, mas de forma clandestina nas diversas reentrâncias e ilhas ao redor. Os navios, depois, rumavam ao porto para acerto de documentação. Segundo relatórios da Marinha Inglesa, os ingleses tinham conhecimento dessa informação.

No dia 29 de junho de 1850, a corveta HMS *Cormorant*, comandada pelo capitão Herbert Schomberg, adentrou a baía de Paranaguá, utilizando os serviços de um guia brasileiro. Na região da Ilha da Cotinga, abordou os navios brasileiros ali fundeados, aprisionando os brigues Dona Ana e Sereia^[2]. O comandante de um terceiro brigue, o Astro, para não ser pego com a carga, afundou o próprio navio, que ficou apenas com os mastros para fora da água^[3]. Vários escravos morreram afogados em seus porões.

Mesmo não encontrando escravos, o capitão Schomberg aprisionou as duas embarcações sob suspeitas. Autoridades brasileiras, entre elas o delegado de Polícia José Francisco Barroso^[4], o juiz municipal Filastro Nunes Pires e o coronel Manuel Antônio Guimarães, comandante da Guarda Nacional, não aceitaram o documento de apreensão apresentado pelo capitão inglês. O capitão Schomberg acusou as autoridades de serem coniventes com o tráfico. O *Cormorant* apresou mais um navio, a galera Campeadora e, rebocando os três navios apresados, começou a se preparar para partir em direção à Serra Leoa.

A população se revoltou contra a quebra da soberania nacional, em parte incentivada pelos que lucravam com o comércio de escravos; em parte por jovens movidos pelos sentimentos nacionalistas. Um grupo de quase cem homens, a maioria tripulantes dos navios apresados, se dirigiu à fortaleza e solicitou o apoio do capitão comandante da guarnição para lavar a honra do Brasil. Juntos, colocaram a bateria (composta de doze canhões, que não estavam em boas condições)^[5] para funcionar.

Por volta de nove horas da manhã de 1.º de julho de 1850, o *Cormorant* estava passando ao largo da Fortaleza, em direção à saída da baía, rebocando os navios apreendidos. O comandante da fortaleza enviou um escaler para interceptar a corveta e entregar um ofício solicitando a liberação dos barcos brasileiros e que se isso não fosse aceito a fortaleza abriria fogo. O escaler não conseguiu entregar o ofício. Ao se aproximar, o navio inglês executou um tiro de pólvora seca. Entendendo como uma agressão ao escaler, os homens que estavam na Fortaleza atacaram a corveta britânica na hora que esta saía da baía rebocando os navios apreendidos.

Após 40 minutos de bombardeio recíproco, o *Cormorant*, que tinha poder de fogo maior que a fortaleza e não o usou totalmente, preferiu rumar para a enseada das Conchas para consertar as avarias. Para escapar com maior rapidez, incendiou dois navios apreendidos e guarneceu o terceiro, rumando para a Serra Leoa. Os tiros dos brasileiros acertaram o cruzador e um dos navios rebocados, matando um marujo inglês e ferindo gravemente outro. Na fortaleza, apenas feridos leves.

A repercussão do incidente foi curiosa, pois o presidente da província do Paraná elogiou oficialmente a guarnição da Fortaleza e os civis que participaram do combate. No entanto, o governo Imperial do Brasil, por motivos políticos, teve que se retratar perante a Inglaterra e o capitão Joaquim Ferreira Barboza, comandante da fortaleza, foi rebaixado de posto.

No Paraná, o episódio contribuiu para o aumento do sentimento separatista em relação à província de São Paulo e selou a união de Paranaguá e Curitiba neste objetivo comum. Até então, as duas cidades mantinham uma rivalidade pela liderança na região, dividindo suas forças, o que impedia que o movimento emancipacionista tivesse sucesso. O Paraná conseguiu sua emancipação três anos depois, em 1853.

Como consequência ao episódio *Cormorant*, o Brasil implantou, logo após o incidente, a Lei Eusébio de Queirós, que proibia o tráfico negreiro da África para o Brasil. Também, passou a patrulhar as águas territoriais com a Marinha Brasileira. Apesar de que, na prática, essa lei e esses patrulhamentos

também se tornaram algo “para inglês ver”, é considerado o primeiro grande passo em direção à abolição da escravidão no Brasil.

Imagem:

Entrada da Fortaleza de Nossa Senhora dos Prazeres, na Ilha do Mel, PR.

(Fonte):

Marcos Guerra.

https://pt.wikipedia.org/wiki/Fortaleza_de_Nossa_Senhora_dos_Prazeres_de_Paranagu%C3%A1#/media/File:Forte_Ilha_do_Mel.jpg

Fontes consultadas:

[1] Ver:

Promulgada pela Regência Trina Permanente e regulamentada por Decreto de 12 de abril de 1832, a lei não teve alcance prático. Os escravos continuavam chegando ao Brasil e apenas desembarcavam fora dos portos oficiais do país.

[2] Ver:

Os brigues Sereia e Dona Ana já estavam nas listas da Inspetoria da Alfândega brasileira, respondendo sobre tráfico negreiro desde 1848, conforme documentos constantes no acervo do Município de Paranaguá (Arquivos da Cidade). Ambos faziam, também, a rota de tráfico para o Rio de Janeiro (BETHELL, 1976). O brigue Sereia estava consignado ao delegado de Polícia, sendo isso denunciado em 1848 (WESTPHALEN, 2017).

[3] Ver:

Alguns dias após o afundamento pelo seu comandante, José Francisco do Nascimento, o Astro foi içado e colocado a flutuar. Por ordem do presidente da Província foi feito um exame no barco que constatou ser um navio negreiro. O navio estava em nome de um português sócio do delegado de Polícia. Após o exame, o navio fugiu do porto, sendo alvo de fogos da Fortaleza, mas desta vez sem sucesso. O Astro saiu da baía sem avarias.

[4] Ver:

O delegado de Polícia de Paranaguá era um conhecido comerciante de escravos, tendo respondido diversas acusações feitas pelo inspetor da Alfândega diretamente ao presidente da Província do Paraná. Tinha apoio e convivência do juiz municipal (WESTPHALEN, 2017).

[5] Ver:

Documentos históricos da Marinha Britânica descrevem que o *Cormorant* foi atacado por uma bateria de quatorze canhões (CLOWES, 1901), o que não corresponde à realidade. A Fortaleza de Nossa Senhora dos Prazeres possuía 12 canhões.

Referências bibliográficas

BETHELL, Leslie. *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil*. São Paulo: Expressão Cultura, 1976.

CLOWES, Willian Laird. *The Royal Navy – A History – From The Earliest Times to The Present*. Volume VI. Londres, 1901.

SANTOS, Antônio Vieira dos. *Memória Histórica da Cidade de Paranaguá e seu Município*. 1.º volume. Curitiba: Museu Paranaense, 1952.

WESTPHALEN, Maria Cecília. *A Introdução de Escravos Novos no Litoral Paranaense*. Revista de História, São Paulo, v 44, n. 89, p. 139-154, maio de 2017. Disponível em

<http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/131319/127716>

Acesso em 6 jan. 2018.