

MARINHA DO BRASIL: UMA SÍNTESE HISTÓRICA



MARINHA DO BRASIL: UMA SÍNTESE HISTÓRICA



MARINHA DO BRASIL

COMANDANTE DA MARINHA

Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira

CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior

SECRETÁRIO-GERAL DA MARINHA

Almirante de Esquadra Liseo Zampronio

DIRETOR DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Vice-Almirante (RM1) José Carlos Mathias

BATALHA DO RIACHUELO |

Adaptação de gravura original.

Autoria: Eduardo de Martino

Acervo da Diretoria do Patrimônio

Histórico e Documentação da Marinha

(DPHDM), Rio de Janeiro

Guilherme Mattos de Abreu (Organizador)

*Ilques Barbosa Junior
Armando de Senna Bittencourt
Guilherme Mattos de Abreu
William Carmo Cesar
Pedro Gomes dos Santos Filho
Francisco Eduardo Alves de Almeida
William de Sousa Moreira
Edina Laura Costa Nogueira da Gama
Alceu Oliveira Castro Jungstedt
Pierre Paulo da Cunha Castro
Carlos André Lopes da Silva
Ricardo dos Santos Guimarães
Marcello José Gomes Loureiro
Adler Homero Fonseca de Castro
Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva*

MARINHA DO BRASIL: UMA SÍNTESE HISTÓRICA



Serviço de Documentação da Marinha

Rio de Janeiro

2018

Copyright@ 2018

Copyright@ Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

Direitos reservados pela Lei 9.610 de 19.02.1998

É proibida a reprodução total ou parcial deste livro sem autorização por escrito da editora ou do autor.

A editora fez todos os esforços ao seu alcance para localizar os detentores dos direitos autorais relativos às imagens publicadas e dar os devidos créditos às mesmas. A quem detiver informações complementares ou correções, pedimos encarecidamente que entre em contato para corrigirmos os itens em questão na próxima edição.

M332

Marinha do Brasil: uma síntese histórica / organização:

Guilherme Mattos de Abreu; Ilques Barbosa Junior et al. -
Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2018.

382 p.: il.

Inclui referências bibliográficas e índice.

ISBN 978-85-7047-117-8

1. Brasil - História Naval. I. Abreu, Guilherme Mattos de II.

Barbosa Junior, Ilques.

CDD - 359.00981

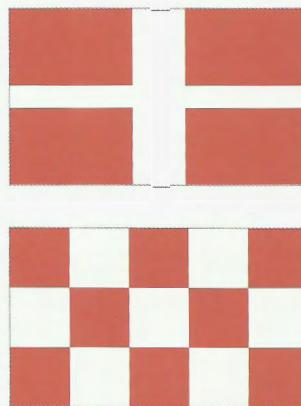
Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha
Rua D. Manuel, 15, Praça XV de Novembro - Centro - Rio de Janeiro
www.dphdm.mar.mil.br

Impresso no Brasil

“O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever.”



“Sustentar o fogo, que a vitória é nossa.”



SINAIS DE BARROSO | No dia 11 de junho de 1865, nas águas do Rio Paraná, travou-se a “Batalha Naval do Riachuelo”.

A Esquadra Brasileira, sob o comando do Chefe de Divisão Francisco Manuel Barroso da Silva, o Almirante Barroso, bateu-se valentemente, durante quase todo o dia, contra os navios da Esquadra paraguaia. Vários destes foram postos a pique e os que conseguiram escapar, seriamente avariados. No decorrer da luta, foram içados no navio capitânia de Barroso, a Fragata Amazonas, numerosos sinais para transmitir ordens aos demais Comandantes brasileiros - e estes ficaram especialmente célebres. Anualmente, a cada 11 de Junho, as Organizações Militares (OM) de Marinha içam em seus mastros os “Sinais de Barroso” para manter viva a memória deste glorioso feito.

ORGANIZAÇÃO	Contra-Almirante (RM1) Guilherme Mattos de Abreu
CONSELHO EDITORIAL	Contra-Almirante (RM1) Guilherme Mattos de Abreu Capitão de Mar e Guerra (Ref.) William Carmo Cesar Capitão de Mar e Guerra (Ref.) Pedro Gomes dos Santos Filho Capitão de Mar e Guerra (RM1) Francisco Eduardo Alves de Almeida
DESIGN EDITORIAL	Direção artística, coordenação e pesquisa iconográfica Capitão de Corveta (T) Ericson Castro de Santana Projeto gráfico e diagramação Primeiro-Tenente (RM2-T) Carine Ocko Pieroni Sobrecapa Giuliana do Souto Valpasso da Silva Capa Laryssa Mira Ilustrações e infográficos Primeiro-Tenente (RM2-T) Carine Ocko Pieroni Clarissa Araújo Duarte Giuliana do Souto Valpasso da Silva Supervisão técnica Edna Costa
FOTOGRAFIA	Suboficial Evandro Santana Boaventura (Centro de Comunicação Social da Marinha) Marinheiro Gerson da Silva Ferreira (Centro de Comunicação Social da Marinha) Alexander Landau
REVISÃO TÉCNICA	Tratamento de imagens Clarissa Araújo Duarte Giuliana do Souto Valpasso da Silva
SINOPSE	Primeiro-Tenente (RM2-T) Rômulo Coelho Lisbôa Bastos
REVISÃO	Denise Coutinho Koracakis Donato Barbosa do Amaral Jacir Roberto Guimarães
CAPTAÇÃO DE RECURSOS	Laboratório de Ideias / Departamento Cultural do Abrigo do Marinheiro

**IMPRESSÃO E
ACABAMENTO**



laboratorio@laboratoriodeideias.com

Tel.: +55(21)3022-6181

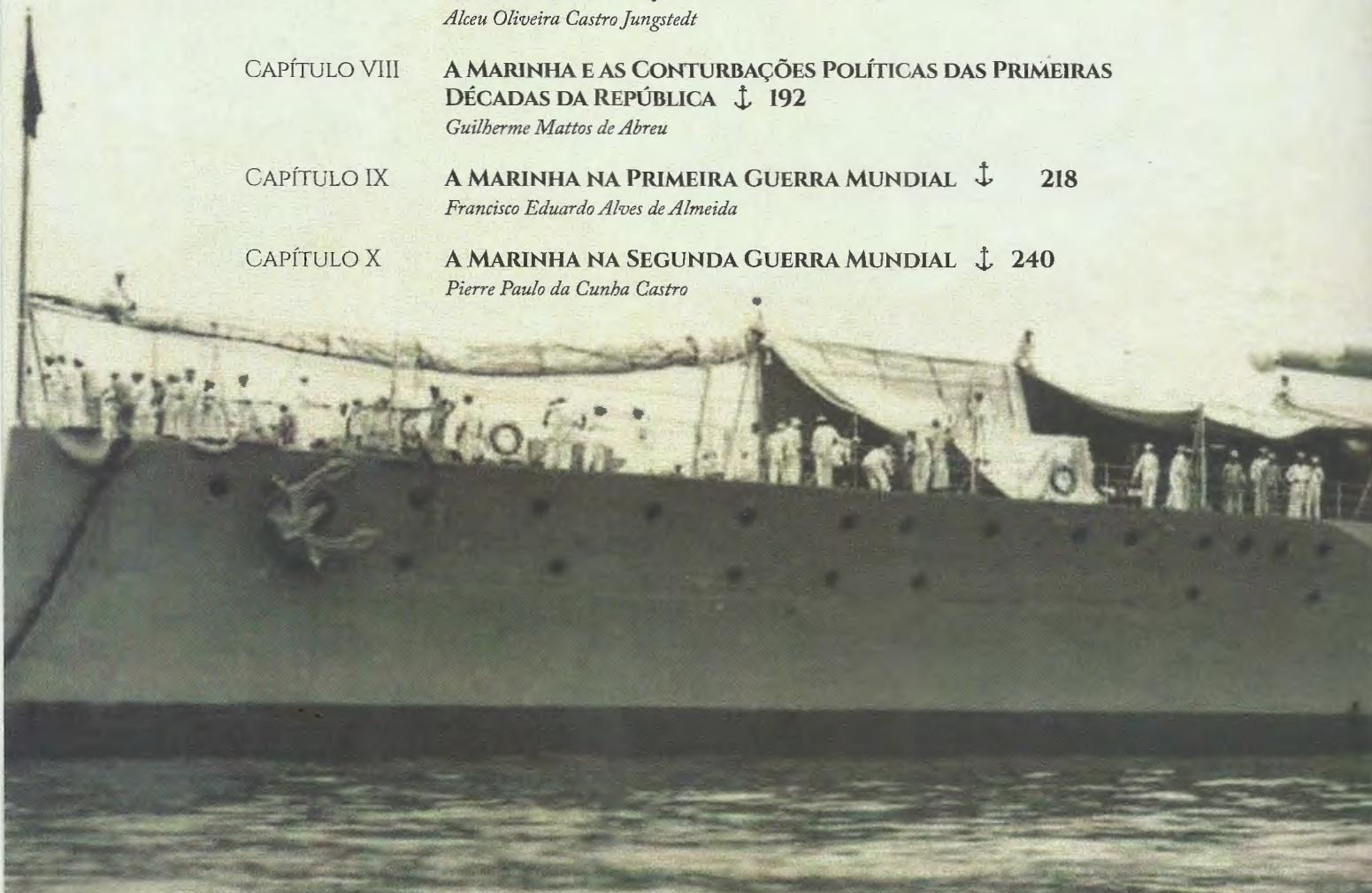
Diretores: Eliezer Geraldo /
Sidivan Mendes

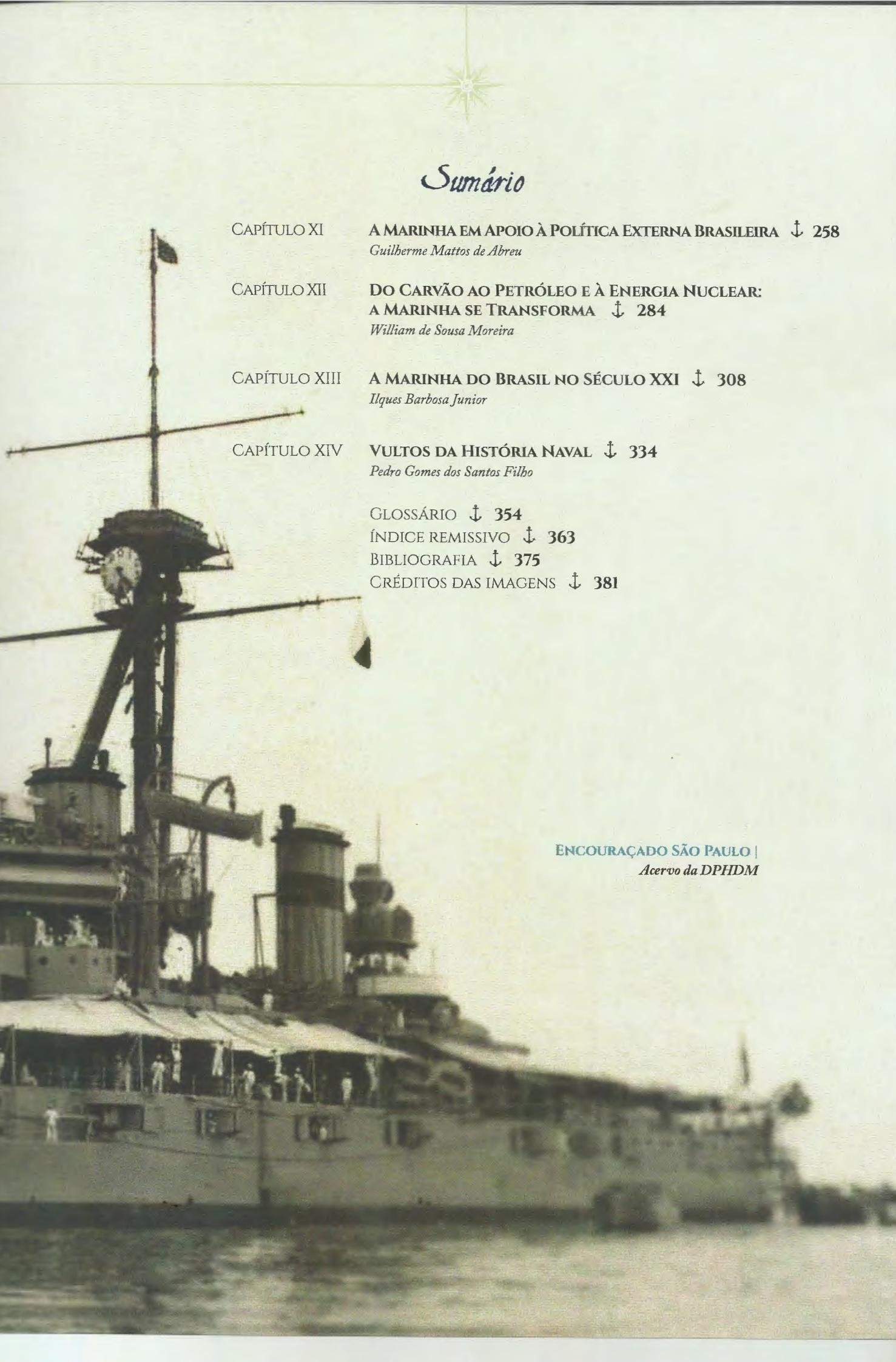


COLAR DA ROSA | Concedido ao então Capitão de Mar e Guerra Joaquim Marques Lisboa por sua fidelidade ao Imperador e pelos excepcionais serviços prestados ao Estado. Para tanto, Joaquim Marques Lisboa foi anteriormente agraciado com a Ordem da Rosa, no grau de Oficial. Nela, foi sucessivamente promovido até receber a Grã-Cruz com o respectivo solar.

Acervo da DPHDM

APRESENTAÇÃO	<i>Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira</i>	↓ 11
INTRODUÇÃO	<i>Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior</i>	↓ 13
CAPÍTULO I	POR MARES NUNCA DANTES NAVEGADOS: A CHEGADA DOS PORTUGUESES NO BRASIL	↓ 18
	<i>Ricardo dos Santos Guimarães</i>	
CAPÍTULO II	O PODER NAVAL NA DEFESA DA COLÔNIA	↓ 46
	<i>Marcelo José Gomes Loureiro</i>	
	<i>Adendo: As fortificações e a defesa do litoral brasileiro, de Adler Homero Fonseca de Castro</i>	
CAPÍTULO III	A TRANSMIGRAÇÃO DA FAMÍLIA REAL PARA O BRASIL E A INDEPENDÊNCIA	↓ 72
	<i>Carlos André Lopes da Silva</i>	
CAPÍTULO IV	MEIOS NAVAIS, ARMAS E TÁTICAS DOS SÉCULOS XIV AO XVIII	↓ 102
	<i>William Carmo Cesar</i>	
CAPÍTULO V	O PODER NAVAL E OS CONFLITOS REGENCIAS E NO PRATA	↓ 124
	<i>Edina Laura Costa Nogueira da Gama e Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva</i>	
CAPÍTULO VI	A GUERRA DO PARAGUAI E A MARINHA IMPERIAL	↓ 154
	<i>Armando de Senna Bittencourt</i>	
CAPÍTULO VII	DA VELA AO CARVÃO; DA MADEIRA AO AÇO: A TECNOLOGIA NAVAL SE TRANSFORMA	↓ 178
	<i>Alceu Oliveira Castro Jungstedt</i>	
CAPÍTULO VIII	A MARINHA E AS CONTURBAÇÕES POLÍTICAS DAS PRIMEIRAS DÉCADAS DA REPÚBLICA	↓ 192
	<i>Guilherme Mattos de Abreu</i>	
CAPÍTULO IX	A MARINHA NA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL	↓ 218
	<i>Francisco Eduardo Alves de Almeida</i>	
CAPÍTULO X	A MARINHA NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL	↓ 240
	<i>Pierre Paulo da Cunha Castro</i>	

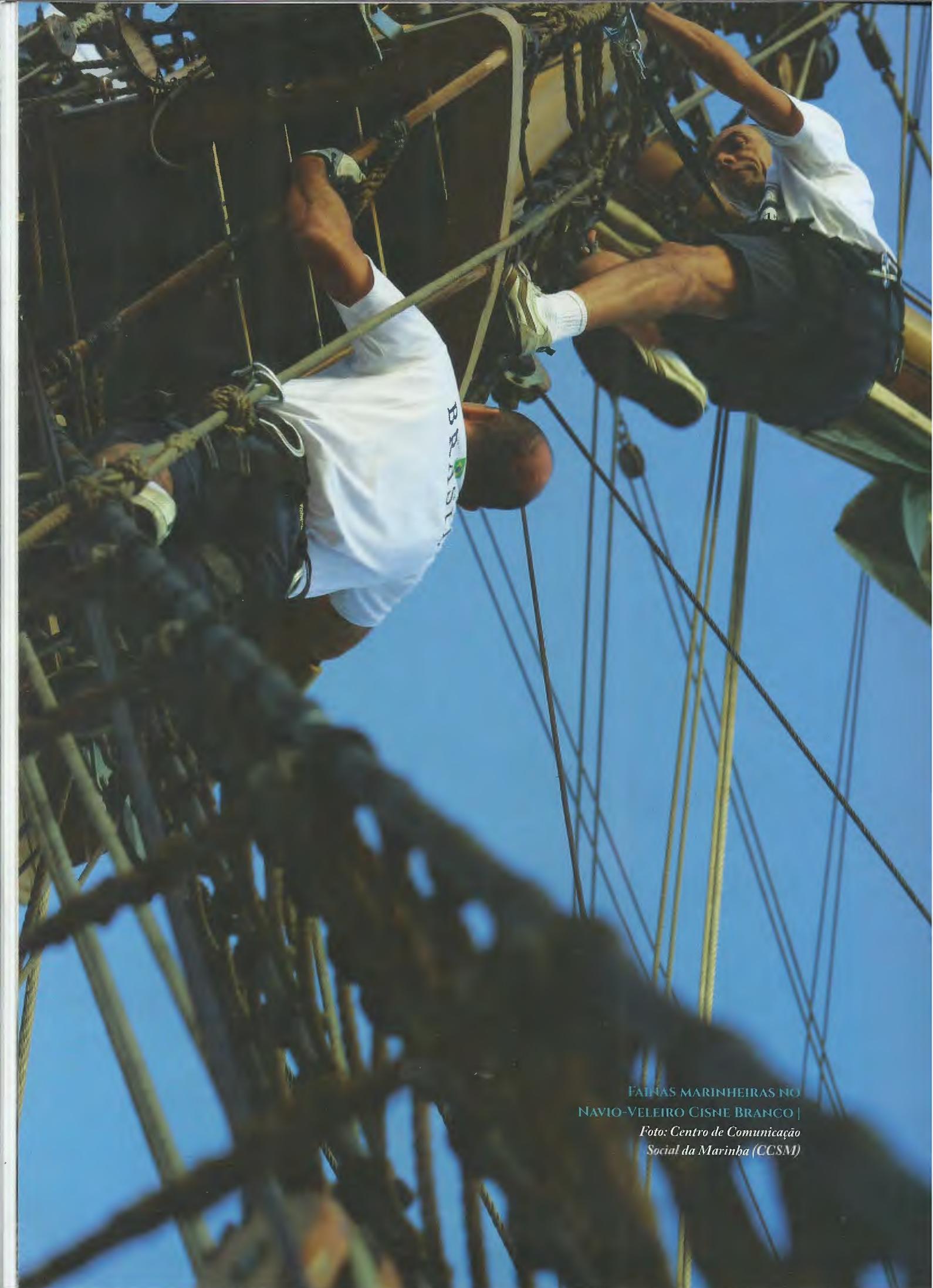




Sumário

CAPÍTULO XI	A MARINHA EM APOIO À POLÍTICA EXTERNA BRASILEIRA	↓ 258
	<i>Guilherme Mattos de Abreu</i>	
CAPÍTULO XII	DO CARVÃO AO PETRÓLEO E À ENERGIA NUCLEAR:	
	A MARINHA SE TRANSFORMA	↓ 284
	<i>William de Sousa Moreira</i>	
CAPÍTULO XIII	A MARINHA DO BRASIL NO SÉCULO XXI	↓ 308
	<i>Ilques Barbosa Junior</i>	
CAPÍTULO XIV	VULTOS DA HISTÓRIA NAVAL	↓ 334
	<i>Pedro Gomes dos Santos Filho</i>	
	GLOSSÁRIO	↓ 354
	ÍNDICE REMISSIVO	↓ 363
	BIBLIOGRAFIA	↓ 375
	CRÉDITOS DAS IMAGENS	↓ 381

ENCOURAÇADO SÃO PAULO |
Acervo da DPHDM



FATINHAS MARINHEIRAS NO
NAVIO-VELEIRO CISNE BRANCO |

*Foto: Centro de Comunicação
Social da Marinha (CCSM)*

Apresentação

O Brasil nasceu do mar! E o mar sempre esteve presente em nossa história: expôs o País ao mundo, trouxe-lhe o progresso e também as ameaças.

O Brasil é uma proeza histórica, iniciada por um Portugal de pequenas dimensões e reduzida população, que gerou uma Nação que hoje está entre as dez de maior dimensão territorial, populacional e econômica. Um empreendimento no qual não faltou visão de futuro, muito estudo, obstinação, sacrifício, fé e coragem ao longo de séculos.

Ao navegar neste livro, a partir da saga dos descobrimentos, o leitor terá a oportunidade de conhecer o processo de desenvolvimento e de formação nacionais, onde o mar sempre esteve presente, tanto como via de comunicação e de comércio, como origem das ameaças à integridade da colônia ou ao Brasil independente, além de arena de defesa de nossa soberania, inclusive nas duas guerras mundiais. Não é coincidência, que as principais insurreições que ameaçaram a nossa unidade territorial tiveram sua origem no litoral ou foram influenciadas pelas relações com as cidades litorâneas, abertas ao mundo exterior e, portanto, permeáveis a novas ideias. Pelo mesmo motivo, os empreendimentos militares que preservaram a nossa integridade no Período Colonial ou no Império foram realizados no mar, a partir do mar, ou, quando em terra, com apoio de Forças Navais.

Destaca que as Forças Armadas, para cumprirem a sua destinação constitucional - a Defesa da Pátria, necessitam de um nível de prontidão apropriado, visto que o cenário internacional pode ser alterado com rapidez, inviabilizando qualquer preparo tempestivo; bem como serão cobradas, caso não atendam com presteza ao chamado. E o Brasil passou por situações críticas deste jaez, ao longo da história. Temos, como exemplo, o impacto ocorrido durante a Segunda Guerra Mundial, quando um único submarino alemão afundou seis embarcações brasileiras, matando 607 pessoas, ao largo do Nordeste, em apenas cinco dias (agosto de 1942). Tais perdas causaram forte comoção nacional, reverberadas pelas

manchetes dos rádios e jornais e por manifestações de rua nas maiores capitais, todas clamando pela guerra. Essas circunstâncias nos fazem lembrar que os militares são cobrados nas horas críticas em que a Nação é provocada por diversas situações, independentemente, das restrições que teriam levado à baixa prontidão.

A Marinha sempre teve grande destaque no apoio à Política Externa. No passado, contribuiu na delimitação de nossas fronteiras terrestres e marítimas. No presente, a atuação persistente da Marinha no estabelecimento dos limites da Plataforma Continental contribui para que, em pleno século XXI, no mar, tracemos a nossa última fronteira – os limites da rica Amazônia Azul.

As águas jurisdicionais compreendidas em nossa Amazônia Azul constituem um cenário de grande influência na economia do País, em função do fluxo de comércio marítimo, tanto exterior quanto doméstico, da extração de hidrocarbonetos, da pesca e do turismo. Além disso, apresenta potencialidades econômicas relevantes por explorar, como as relacionadas à geração de energia, a exploração de recursos minerais de vários tipos e a produção de fármacos derivados da biodiversidade marinha.

Riqueza é objeto de cobiça, impondo ao detentor o ônus da proteção! Cabe à Marinha garantir a soberania, proteger este patrimônio inestimável e preservar os interesses marítimos do Brasil. Assim, a importância de nossa Força alcança maior destaque pelo valor daquilo que salvaguardamos.

Tais argumentos indicam ser de suma relevância que o Brasil possua um Poder Naval equilibrado e com capacidade e nível de prontidão compatíveis com o que tem que proteger, o que não pode ser obtido em curto prazo. Como escreveu Ruy Barbosa: "Esquadras não se improvisam".

As atribuições da Marinha vão além da defesa da Pátria. Também executa as importantes tarefas ligadas ao desenvolvimento nacional e ao cumprimento de responsabilidades assumidas pelo Brasil no cenário internacional. Pro-

vê suporte às pesquisas científicas no Continente Antártico e nas ilhas oceânicas; leva assistência cívico-social às comunidades mais remotas do território; assegura a salvaguarda da vida humana no mar e a segurança da navegação, em mar aberto e nas águas interiores; contribui para a prevenção da poluição ambiental; desenvolve tecnologias; gera empregos e provê capacitações a técnicos e engenheiros por meio dos programas estratégicos. Fiel aos preceitos constitucionais, a Marinha preserva os valores democráticos, imprescindíveis ao progresso e ao futuro da Nação.

Para enfrentarmos esses inúmeros desafios, é essencial dispormos de profissionais capazes e compromissados com os valores que norteiam a Instituição. Para isto, contamos com militares e civis, homens e mulheres dedicados, distribuídos nas Forças Navais e de Fuzileiros Navais, atuando no mar, acima e abaixo d'água, em terra ou no ar, nas organizações técnicas, de apoio logístico de manutenção e de saúde, de pesquisa, de hidrografia e de apoio à segurança da navegação. Em suma, nas várias organizações militares distribuídas nos grandes centros e nos mais longínquos rincões do Brasil, na Antártica, nas missões de paz e nas representações diplomáticas no Exterior. Contamos, ainda, com duas empresas públicas relevantes: a Empresa Gerencial de Projetos Navais (EMGEPRON), destinada à promoção da Indústria Naval Brasileira, ao gerenciamento de projetos de interesse do Comando da Marinha e à promoção e execução de atividades vinculadas à obtenção e manutenção de material militar naval; e a Amazônia Azul Tecnologias de Defesa S.A. (AMAZUL), constituída com o objetivo de promover, desenvolver, transferir e manter tecnologias sensíveis às atividades do Programa Nuclear da Marinha (PNM), do

Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) e do Programa Nuclear Brasileiro (PNB).

Este livro decorre de iniciativa do Estado-Maior da Armada e da dedicação de um grupo de estudiosos voluntários, que contaram com suporte técnico indispensável da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha e do Centro de Comunicação Social da Marinha. Registro o meu reconhecimento pelo esforço e entusiasmo com que elaboraram este belíssimo trabalho:

Vice-Almirante (Refº-EN) Armando de Senna Bittencourt
Vice-Almirante (RM1) José Carlos Mathias
Contra-Almirante (RM1) Guilherme Mattos de Abreu
Capitão de Mar e Guerra (Refº) William Carmo Cesar
Capitão de Mar e Guerra (Refº) Pedro Gomes dos Santos Filho
Capitão de Mar e Guerra (RM1) Francisco Eduardo Alves de Almeida
Capitão de Mar e Guerra (RM1) William de Sousa Moreira
Capitão de Mar e Guerra (RM1-T) Edina Laura Costa Nogueira da Gama
Capitão de Mar e Guerra (RM1) Alceu Oliveira Castro Jungstedt
Capitão de Fragata Pierre Paulo da Cunha Castro
Capitão de Fragata (T) Carlos André Lopes da Silva
Capitão de Corveta (T) Ericson Castro de Santana
Capitão de Corveta (T) Ricardo dos Santos Guimarães
Capitão de Corveta (IM) Marcello José Gomes Loureiro
Primeiro-Tenente (RM2-T) Carine Ocko Pieroni
Professor Doutor Adler Homero Fonseca de Castro
Professora Mestre Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva

Boa navegação!
Bem-vindo a bordo!



EDUARDO BACELLAR LEAL FERREIRA
Almirante de Esquadra
Comandante da Marinha





Introdução

O projeto Marinha do Brasil: uma Síntese Histórica navega pela história brasileira em amplo recorte temporal, elencando, dentro de uma divisão estrutural e cronológica, fatos históricos e os vultos navais a eles correlacionados, tendo como farol a contribuição para o fortalecimento da Mentalidade Marítima no Brasil. Adicionalmente, como auxílios a essa especial navegação, também identifica o conjunto dos valores, costumes, ideias, crenças e hábitos fundamentais que moldam a tradição, procedimentos e a cultura da Marinha de Tamandaré, a Marinha do Brasil.

Antes de iniciar as manobras de “desatracação”, devemos apontar que uma obra como esta impõe uma homogeneidade formal no transcorrer de sua apresentação. Uma tarefa complexa que envolve a forma de abordagem, por cada um dos autores dos capítulos do livro, inseridos em extenso período da história de Portugal, Brasil e de outros países, com significativas interações em nossos acontecimentos históricos. Esse é, entre outros, o caso da França, Holanda, Inglaterra, Espanha e Estados Unidos da América.

Assim, basicamente, estávamos diante de duas opções metodológicas, a do cumprimento de padrões acadêmicos, visando equalizar a forma e as pesquisas e da amplitude e flexibilidade para os colaboradores se expressarem livremente. A decisão privilegiou a liberdade acadêmica, com adequado respaldo na forma e na pesquisa, capitalizando, dessa forma, a experiência e os ângulos interpretativos dos autores como historiadores, pesquisadores e oficiais de Marinha.

A singradura em lide também envolveu dois desafios para se chegar a porto seguro: a definição da estrutura do compêndio e da cronologia.

Para o primeiro desafio, foi adotada a abordagem considerando as fases da história brasileira: Descobrimento, Colônia, Império e República. A intenção foi relatar os fatos da forma consagrada na literatura, indicando nessas fases a participação dos vultos navais e a influência do mar e seus desdobramentos nos espaços “continentais” de nosso território.

No segundo, são realizadas considerações, desde a mítica Escola de Sagres, sobre as transformações ocorridas em Portugal para se lançar às Grandes Navegações, passando pelo Descobrimento do Brasil até os desafios da atualidade.

Com esses comentários, largamos as espírias e, a todo pano, iniciamos nossa jornada histórica no alvorecer do século XIV. Naqueles tempos, era imperiosa uma alternativa para ameaças à expansão do comércio, sustentáculo econômico da vida de Portugal. Tais ameaças eram provenientes de todos os quadrantes da rosa dos ventos. Ao sul, o Mar Mediterrâneo, com intensa atividade da pirataria, e o norte da África ocupado por Estados islâmicos; a leste, a Espanha e, mais além, a França e Alemanha; ao norte e a oeste, os Estados escandinavos, Inglaterra e Holanda. A sudoeste, os imensos espaços oceânicos do “Mar Tenebroso”, o Oceano Atlântico.

Esse é o contexto da denominada Escola de Sagres: um local de convergência de informações, experiências e de aprendizagem, amalgamadas pelo Infante D. Henrique – moldando a matriz estratégica capaz de formar uma sinergia entre a Família Real Portuguesa e os inúmeros núcleos de conhecimentos e de capacidades. Um conceito que foi determinante na implantação de inovações tecnológicas na arte de navegar e aperfeiçoamentos dos mais variados sistemas e equipamentos necessários para o que passou a ser conhecido como as Grandes Navegações.

Pinto (2008, p.28) nos afirma que:

“Sem qualquer discussão, pode-se configurar a saga dos Descobrimentos e suas ações desdobradas como uma das mais extraordinárias construções estratégicas do segundo milênio da humanidade, envolvendo visão geopolítica, obstinação, sentido de missão e busca de objetivos, criação de clima pró-estratégia, conquistas tecnológicas, mobilização de parcerias e alianças, formação de elites, preparo de técnicos e ar-

tesões, rompimento de paradigmas culturais, capacidade de comando e treinamento de equipes, acumulação e disponibilização de informações, realização e perseguição sistemática de avanços progressivos, trabalhos com cenários, manobras diversionistas, domínio de problemas logísticos, financiamentos e configurações econômicas autossustentadas, espírito empreendedor, delegação de responsabilidades, meritocracia, combinados a um extenso elenco de qualidades humanas, tais como processo cultural acumulado, inteligência, acuidade, criatividade, coragem, obstinação e preparo para o enfrentamento de novos e continuados desafios, sem nunca perder o foco”.

Dentre os maiores êxitos das Grandes Navegações, temos os descobrimentos e a magnitude da extensão territorial do Império português, onde tem destaque o Brasil e o legado de Sagres; que, em boa medida, ainda influencia os valores e as tradições da Marinha do Brasil.

A partir dessa posição na carta náutica, com as breves considerações sobre Sagres, passamos a apresentar, de forma sumária, os capítulos que o nosso planejamento prevê para essa navegação, desdobrando o livro Marinha do Brasil: uma Síntese Histórica.

O Capítulo 1 analisa a chegada dos portugueses no Brasil; a seguir, no Capítulo 2, a defesa da colônia pelo Poder Naval português.

O período desses capítulos, em linhas gerais, compreende os séculos XVI a XVIII, que foi marcado por ataques, incursões e tentativas de ocupação no vasto e indefeso litoral aberto para o Atlântico por potências europeias.

Dentre as invasões no litoral brasileiro desse período, alcançam destaque a realizada pela França – a França Equinocial – em 1612, e a da Holanda na ocupação do Nordeste, em 1630.

No episódio da França Equinocial, Jerônimo de Albuquerque Maranhão, filho de índia e neto do morubixaba Arcôverde, alcançou relevância no combate aos franceses e índios aliados dos franceses, tornando-se o primeiro brasileiro comandante de Força Naval.

Em Abrolhos, 1631, ocorre o combate entre navios holandeses, comandados por Adrian Jansen Pater, e os luso-espanhóis, comandados por D. António Oquendo, que resultou na maior batalha naval ocorrida em águas litorâneas da América portuguesa. Essa batalha naval foi decisiva; pois, o resultado dificultou a manutenção do apoio logístico e, consequentemente, a permanência das Forças holandesas no Brasil.

No Capítulo 3, temos a análise da transmigração da Família Real para o Brasil e a Independência, que caracteriza a passagem dos períodos relativos à Colônia e ao início do Império.

O Período Colonial evidenciou que a gestão do Império português dependia das informações dos navios, sem as quais era impossível adequados processos decisórios em Lisboa. Adicionalmente, o mar e o seu domínio pelo Poder Naval permitiram a defesa da nova terra e o comércio praticado por Portugal.

Quando do término do Período Colonial, a nascente Esquadra brasileira é empregada para manter a integridade territorial do Brasil. Assim, como ocorreu e ocorreria em outras oportunidades de nossa história, a Armada brasileira atua de forma decisiva em apoio ao alcance do objetivo político identificado por José Bonifácio de Andrada e Silva, a Independência do Brasil e preservação de suas dimensões continentais.

No Capítulo 4, como estabelecendo uma pausa na história da Marinha do Brasil, analisamos os meios navais, armas e as táticas entre os séculos XIV e XVIII e as consequências no emprego do Poder Naval, tanto no Período Colonial como no Império.

A navegação, envolvendo a história da Marinha do Brasil, é retomada no Capítulo 5, analisando o Poder Naval e os conflitos regenciais e no Prata.

A Guerra da Tríplice Aliança e a Marinha Imperial são analisadas no Capítulo 6. Ocorrida no cenário da bacia Paraná-Paraguai, onde alcançaram destaque dois insigne Chefes Navais, Almirante Joaquim Marques Lisboa, Marquês de Tamandaré, comandante do bloqueio

naval em Riachuelo, Passo da Pátria, Humaitá e Piquisiri e o Almirante Francisco Manuel Barroso da Silva, Barão do Amazonas, comandante na batalha decisiva de Riachuelo. Tais enfrentamentos impuseram derrotas decisivas, que garantiram a vitória dos aliados ao impedirem, como na Batalha de Abrolhos, o fluxo logístico vital para as operações de guerra do oponente.

Em outra pausa na história da Marinha do Brasil, o Capítulo 7 aborda a evolução da Marinha a vela à Marinha a carvão. As principais transformações da tecnologia, que ampliaram as possibilidades de emprego do Poder Naval.

O Capítulo 8 inicia o período histórico da República por meio da análise do envolvimento da Marinha nas turbulações políticas das primeiras décadas da República.

O fim da Guerra da Tríplice Aliança e do envolvimento do Brasil em guerras no Sul do continente e a Proclamação da República agravaram a dificuldade, que perdura até os dias atuais, qual seja: a identificação de ameaças ao Brasil a partir de estudos políticos-estratégicos vinculados diretamente aos objetivos nacionais. Tal situação passaria a contribuir, desde aquela época e de forma relevante, no comprometimento das capacidades das Forças Armadas.

A Primeira Guerra Mundial, cujos fatos históricos são analisados no Capítulo 9, encontra a Força Naval severamente impactada pelo despreparo de seus meios navais; o mesmo ocorre na Segunda Guerra Mundial, abordada no Capítulo 10.

Como pontos relevantes desses capítulos, temos exemplos de bravura e de superação de complexos desafios: na Primeira Guerra Mundial, as operações navais conduzidas entre Gibraltar, costa Oeste da África e a do Brasil, por meio da Divisão Naval em Operações de Guerra – DNOG –, sob o comando do Contra-Almirante Pedro Max de Frontin; na Segunda Guerra Mundial, a Força Naval do Nordeste organizou, entre o Brasil e o Caribe, comboios regulares e especiais, além de patrulhas costeiras e oceânicas, sob o comando do Contra-Almirante Alfredo Carlos Soares Dutra.

No Capítulo 11, são abordados aspectos relacionados ao apoio da Marinha do Brasil à Política Externa Brasileira. Em nosso País, apesar de amplamente conhecido em países desenvolvidos, ainda é necessário aprimorar, em muito, o reconhecimento das potencialidades das Forças Armadas, em particular da Marinha, na contribuição para a consolidação das diretrizes contidas na Política Externa Brasileira.

Os desafios das duas guerras mundiais, em certa medida, sustentaram tentativas de revitalização do Poder Naval, principalmente, no âmbito do Acordo de Assistência Militar com os EUA. A denúncia do Acordo, em 1977, no entanto, tem efeito decisivo na retomada de iniciativas de desenvolvimento do Poder Naval brasileiro de forma autóctone.

A principal iniciativa ocorre em 1979, quando tem início o mais ambicioso programa da Marinha, o Nuclear, tendo como propósito dominar o ciclo do combustível e desenvolver e construir uma planta nuclear de geração de energia elétrica, visando à capacitação da propulsão nuclear para submarinos. Cabe ressaltar, nesse ponto, a indelével contribuição do Almirante Álvaro Alberto que, em 1947, escreveu a primeira política nuclear do Brasil que seria aprovada pelo Conselho de Segurança Nacional, em 1951.

O Capítulo 12, ao retomar a abordagem do carvão e petróleo e da energia nuclear, apresenta uma análise, sob o ponto de vista da tecnologia naval, que nos remete aos primórdios da Primeira Guerra Mundial até às situações de conflito do século XXI, antecipando, em certa medida, parte das considerações constantes no Capítulo 13, onde são abordados os atuais desafios da Marinha do Brasil.

No que se refere ao Capítulo 14, que representa o porto seguro de uma exitosa navegação, observamos que na história do Brasil, seu Poder Naval e personagens se entrelaçam. Aprimorando as vistas sobre essa navegação, constatamos que a alma mater da Marinha do Brasil vem sendo moldada desde as Grandes Navegações. A herança de ilustres Chefes Navais e suas distintas tripulações formam o arcabouço da Rosa das Virtudes, que orienta a Marinha do

presente: Honra, Lealdade, Iniciativa, Cooperação, Espírito de Sacrifício, Zelo, Coragem, Ordem, Fidelidade, Fogo Sagrado, Tenacidade, Decisão, Abnegação, Espírito Militar, Disciplina e Patriotismo; esses valores são a crença de que todos os infortúnios serão equacionados. Essa é a convicção!

Em tempo de cenário oceanopolítico instável, de veículos autônomos, inteligência artificial, guerra cibernética e ameaças difusas com alto grau de avanços tecnológicos, os desafios são permanentes e não somente do século XXI. Eles interagem, sendo difícil, muitas vezes, identificar onde estão as causas e os seus desdobramentos.

Ao fim dessa navegação, espero que os relatos apresentados sejam úteis para o fortalecimento da Mentalidade Marítima. Os exemplos de hombridade dos que nos antecederam atestam que as pessoas fizeram, fazem e continuarão a fazer a diferença.

Antes de passarmos as espias e encerrar a manobra de atracação, é importante agradecer a todos que participaram dessa empreitada, em especial ao Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira, Comandante da Marinha, pelas orientações e apoios, a Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Centro de Comunicação Social da Marinha, Contra-Almirante Guilherme Mattos de Abreu, por meio de quem agradecemos aos demais autores dos belos capítulos dessa obra.

Lembrai-vos da Guerra!

Tudo pela Pátria!

Viva a Marinha!

Viva o Brasil!



ILQUES BARBOSA JUNIOR
Almirante de Esquadra
Chefe do Estado-Maior da Armada

“MAR DI AETHIOPIA” |

Detalhe de mapa datado de 1650.

Acervo da DPHDM







OBRA QUE RETRATA O PERÍODO DAS GRANDES NAVEGAÇÕES |

Autoria: Carlos Kirovsky

Acervo do Clube Naval, Rio de Janeiro



Capítulo I

POR MARES NUNCA
DANTES NAVEGADOS:
A CHEGADA DOS
PORTUGUESES NO BRASIL

Ricardo dos Santos Guimarães

Capitão de Corveta do Quadro Técnico e Encarregado da Divisão de Arqueologia Subaquática da Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Licenciado em História pela Universidade Federal Rural de Pernambuco, Especialista em Arqueologia Subaquática pelo Instituto Politécnico de Tomar e Universidade Autônoma de Lisboa e Mestre em Arqueologia pela Universidade de São Paulo. Membro da Sociedade de Arqueologia Brasileira e integra o corpo de consultores do Centro de Excelência para o Mar Brasileiro.

A chegada de embarcações lusitanas à Terra de Vera Cruz, em fins do século XV, e o encontro do europeu com os nativos que habitavam essa terra há milhares de anos foram consequências diretas da participação do Reino português nas chamadas Grandes Navegações. Este evento está inserido no âmbito da expansão marítima europeia, processo iniciado no século XV, em que os portugueses tornaram-se os pioneiros. Foi viajando por ‘mares nunca dantes navegados’ que os lusitanos alcançaram longínquos continentes e formaram um vasto império ultramarino transformando o pequeno Reino de Portugal em uma potência marítima na época.

Este primeiro capítulo apresenta ao leitor um breve panorama do processo de expansão marítima portuguesa, iniciado no século XV e que resultou no encontro de culturas ocorrido em abril de 1500.

MOTIVAÇÕES DA EXPANSÃO MARÍTIMA EUROPEIA

O processo de expansão marítima europeia que desencadeou a realização das chamadas Grandes Navegações, capitaneado por Portugal e que, mais tarde, envolveu outras nações europeias, foi motivado por diversos fatores de ordem econômica, política e religiosa, entre os quais se destacam o deficit em relação ao comércio com o Oriente, o esgotamento das minas europeias de metais preciosos, a formação das monarquias nacionais e o interesse na expansão da fé cristã.

Devastada por crises como a Grande Fome (1315-1317), a Peste Negra (1347-1350) e a Guerra dos Cem Anos (1337-1453), a Europa teve o seu renascimento comercial urbano seriamente afetado, além de apresentar significativo deficit em suas relações comerciais com o Oriente. Embora dispusesse de diversos produtos como madeira, ferro, cobre e chumbo, carne, lã e linho, entre outros, era no Oriente que se adquiriam açúcar, ouro, cânfora e produtos de luxo como sândalo, porcelana e pedras preciosas. Do Oriente também chegavam produtos muito apreciados para temperar alimentos, as especiarias, como a pimenta, a canela, o cravo-da-índia, a noz-moscada e o gengibre.

Eram cidades-estado como Veneza e Gênova, localizadas na Península Itálica, que detinham, no Mar Mediterrâneo, o monopólio do comércio desses produtos com os muçulmanos. A partir dessas cidades, as especiarias eram então distribuídas pelo restante do continente europeu, gerando aos comerciantes altíssimos lucros. Assim, tornou-se necessário às nascentes monarquias nacionais europeias buscarem rotas seguras que as levassem ao contato direto com o Oriente, quebrando o monopólio exercido pelas cidades da Península Itálica.

Península Ibérica



Ainda no campo econômico, faz-se importante mencionar que a escassez de metais preciosos, devido ao esgotamento das minas europeias, dificultava a reativação das atividades comerciais, sendo necessária a busca de novas fontes fornecedoras desses metais utilizados principalmente na cunhagem de moedas.

O fator de ordem política que muito contribuiu para a expansão marítima europeia, em especial a portuguesa, foi a aliança estratégica estabelecida entre a burguesia e os reis, o que propiciou a formação de monarquias nacionais fortes. Esta aliança promoveu as condições necessárias para a realização de empreendimentos da envergadura das viagens ultramarinas, que exigiam gastos com uma complexa estrutura logística, envolvendo a construção de navios, contratação de marinheiros e soldados, aquisição de armas, além de significativo número de víveres. Todos esses empreendimentos ganharam um forte aspecto cruzadista, pois contavam com apoio da Igreja Católica, que neles via a oportunidade de expandir a fé cristã aos povos das novas terras a serem conquistadas.

O PIONEIRISMO PORTUGUÊS NAS GRANDES NAVEGAÇÕES

Portugal possui uma posição geográfica que tornou muito favorável o desenvolvimento de sua maritimidade. Todo o seu litoral está voltado para o Atlântico, encontrando-se próximo à costa da África e à entrada do Mar Mediterrâneo, condicionantes físicos que contribuíram para o desenvolvimento das atividades marítimas, que se tornariam importante base econômica do reino. Entre os séculos XII e XV, registrou-se um significativo crescimento da atividade pesqueira em Portugal, inclusive da pesca à baleia, com a consequente proliferação do número de colônias de pescadores em toda a costa. Os portugueses também comerciavam a longa distância, sendo os principais produtos de exportação o vinho, o azeite, frutas e o sal. Seus portos tornaram-se importantes locais de escala para os diversos tipos de embarcações que faziam o percurso entre o Mar do Norte e o Mediterrâneo. No século XIV, houve intenso crescimento da atividade comercial nos portos portugueses e Lisboa foi transformada em importante cidade mercantil. As intensas atividades econômicas no mar, indiscutivelmente, forjaram a vocação marítima portuguesa.

No plano político, Portugal firmou-se como o primeiro estado europeu moderno, tornando-se um reino independente de Leão e Castela, já em 1139. O novo reino, sob o comando de D. Afonso Henriques (1139-1185), deu combate aos mouros ao Sul do Tejo, ampliando ainda mais os seus domínios. Coube a seu filho D. Sancho I (1185-1211) consolidar os domínios reais, levando a vitória até a região do Algarve, fazendo com que os soberanos subsequentes recebessem o título de Rei de Portugal e Algarve.

No século XIV, a instauração de uma monarquia nacional de forte espírito centralizador, associada aos interesses mercantis da burguesia lusa, foi de fundamental importância para o pioneirismo português no processo de expansão marítima. Este fato aconteceu a partir da Revolução de Avis (1383-1385), em que foi aclamado rege-dor e defensor do reino o Mestre de Avis, D. João, meio-irmão do Rei D. Fernando I (1367-1383), que falecera em 1383. A ameaça castelhana, devido a questões de ordem sucessória, foi dirimida com a vitória das Forças portuguesas na famosa Batalha de Aljubarrota, ocorrida em agosto de 1385. Com a coroação de D. João I (1385-1433), a dinastia de Borgonha foi substituída pela dinastia de Avis. Este fato acarretou no enfraquecimento da nobreza tradicional, cuja influência no governo foi substituída pela da burguesia, mais interessada em questões voltadas à expansão das atividades comerciais. A paz com Castela, devido à questão sucessória, só foi conseguida em 1411, abrindo caminho para a realização de expedições em África.

D. JOÃO I (1385-1433) | Mestre de Avis, coroado Rei de Portugal em 1385, deu início à dinastia de Avis, que substituiu a de Borgonha.

Autoria: Desconhecida

Acervo do Museu Nacional de Arte Antiga, Lisboa, Portugal



Principais locais alcançados em expedições enviadas pelo Infante D. Henrique à costa africana



O PÉRIPLO AFRICANO

A conquista de Ceuta, próspera cidade muçulmana do Norte da África, em 1415, é considerada o marco inicial da política de expansão marítima portuguesa. Essa expedição teve caráter meramente cruzadista, sem grandes ganhos estratégicos, e foi preparada com o objetivo de tirar proveito do saque, cujo triunfo militar contribuiu apenas para o prestígio de D. João I. Porém, a Cidade de Ceuta, antes um rico polo comercial, tornou-se paralisada após a conquista, e a sua manutenção, bastante dispendiosa para o reino¹.

As expedições marítimas enviadas à costa africana iniciam-se pouco tempo depois da conquista de Ceuta. O Infante D. Henrique foi o principal responsável em promovê-las, chegando a dirigir-las pessoalmente. Essas expedições, que ficaram conhecidas como expedições henriquinas, visavam a atingir centros produtores de matéria-prima e alcançar a Etiópia, onde se julgava existir um reino cristão, com o qual o Infante esperava fazer uma aliança na luta contra os muçulmanos. As principais expedições enviadas pelo Infante D. Henrique à costa africana e seus respectivos comandantes foram:

- 1427 – Açores: Diogo de Silves;
- 1434 – Cabo Bojador: Gil Eanes;
- 1435 – Angra dos Ruivos: Gil Eanes e Afonso Gonçalves Baldaia;
- 1436 – Pedra da Galé: Afonso Gonçalves Baldaia;
- 1441 – Cabo Branco: Nuno Tristão;
- 1444 – Senegal–Cabo Verde: Dinis Dias;
- 1445 – Cabos dos Mastros: Álvaro Fernandes;
- 1446 – Cabo Roxo: Álvaro Fernandes;
- 1456 – Rio Grande: Diogo Gomes;
- 1456 – Rio Grande: Luís Cadamosto e Antoniotto Usodimare (navegadores italianos);
- 1460 – Ilha de Cabo Verde: Diogo Gomes e Antônio de Noli; e
- 1460 – Serra Leoa: Pedro Sintra.

Infante D. Henrique: O Navegador

O Infante D. Henrique, o Navegador, foi o notável impulsionador das expedições portuguesas na costa africana, ora financiando ou mesmo autorizando que expedições fossem organizadas com participação da iniciativa

privada. Nascido em 1394, o príncipe era o quinto filho de D. João I com D. Filipa de Lencastre. Possuía os títulos de Duque de Viseu e de Grão-Mestre da Ordem de Cristo. Era também senhor dos Arquipélagos da Madeira e dos Açores, do Barlavento Algarvio e de Covilhã. Foi um legítimo cavaleiro medieval, participando ativamente da conquista de Ceuta, em 1415, e responsável por organizar a Esquadra de socorro a esta cidade, em 1418.

Quanto ao Infante D. Henrique ter fundado, junto ao Promontório de Sagres, um centro de estudos e experiências náuticas, que se convencionou chamar *Escola de Sagres*, trata-se na realidade de um mito, tendo em vista a falta de documentação válida que ateste a existência física desse centro². Todavia, não se pode descartar a utilização da força simbólica do mito na formação da mentalidade coletiva o que fez com que a lendária Escola de Sagres seja considerada, até os dias de hoje, como o símbolo do Infante D. Henrique, já que este príncipe foi o principal responsável em forjar a matriz estratégica que propiciou ao peninsular reino luso tornar-se uma das principais potências marítimas dos séculos XV-XVI.

O Infante D. Henrique morreu em Sagres, a 13 de novembro de 1460, deixando um legado de notáveis realizações para o Reino de Portugal.

A morte do Infante D. Henrique, em 1460, trouxe um breve arrefecimento nas expedições realizadas na costa africana, que passaram a ficar a cargo da iniciativa privada. A prioridade do Rei D. Afonso V (1438-1481) eram as guerras de conquista em Marrocos, recebendo por isso o cognome de *O Africano*. A esta altura, os portugueses, embora não tivessem penetrado a fundo em território africano, já haviam construído várias feitorias ao longo da costa oeste deste continente, consideradas verdadeiros postos de comércio fortificados.

Com a coroação de D. João II (1481-1495), o *Príncipe Perfeito*, as expedições marítimas na costa da África foram retomadas, desta feita, com a determinada intenção de se atingir a região das Índias, contornando o continente africano. Entre as primeiras medidas adotadas pelo soberano português neste sentido, destaca-se a construção da Fortaleza de São Jorge da Mina³ que, além de garantir a segurança e o monopólio do comércio português já estabelecido na região, serviria de apoio logístico para as novas expedições. D. João II também determinou que navegadores como Diogo Cão, João de Santarém, Pero Escobar⁴ e Bartolomeu Dias realizassem novas expedições de reconhecimento em direção ao sul da costa africana.

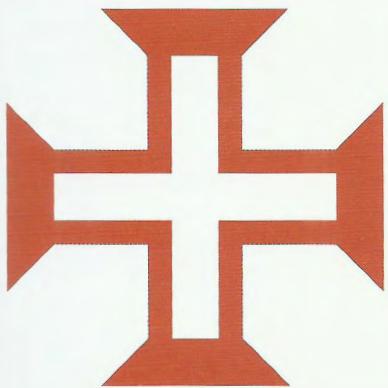
INFANTE D. HENRIQUE |

Quinto filho de D. João I, Duque de Viseu e Grão-Mestre da Ordem Militar de Cristo.

Autoria: Desconhecida

Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), Rio de Janeiro





ORDEM MILITAR DE CRISTO |

Cabe mencionar a importância e atuação das ordens militares no processo de expansão ultramarina, especialmente da Ordem de Cristo. Constituída em 1319 com os bens lusitanos pertencentes à Ordem dos Templários (1119-1311), a Ordem de Cristo tornou-se detentora de grande poder no reino e despertou o interesse da Coroa em absorver suas posses quando do movimento de centralização político-administrativa. Mais tarde, a obtenção do grão-mestrado da Ordem de Cristo por D. João III (1521-1557), em 1522, permitiu ao monarca garantir a si mesmo os poderes oriundos da influência da própria ordem.

Entre os anos de 1482 e 1486, o experiente navegador Diogo Cão realizou várias expedições, alcançando a foz do Rio Zaire, em 1484, e chegando até a Serra Parda⁵, na atual Namíbia, em 1486.

Além de enviar expedições marítimas em busca de alcançar o Oceano Índico, contornando o continente africano, D. João II também preparou uma missão de cunho secreto, por terra, enviando Pero da Covilhã às Índias, com a missão de reunir informações e remetê-las ao reino. Afonso de Paiva acompanhou Covilhã, mas com a missão de encontrar o lendário reino cristão do Preste João. Em maio de 1487, disfarçados de mercadores, esses homens, que eram fluentes na língua árabe, partiram de Portugal rumo ao Oriente. Chegando ao Egito, seguiram até a cidade de Áden, no Mar Vermelho, onde se separaram. Covilhã viajou até as Índias, visitando cidades como Goa, Cananor, Calicute e Sofala. Já Afonso de Paiva faleceu durante a viagem para a Etiópia. Mais tarde, no Cairo, Covilhã conseguiu fazer contato com agentes enviados por D. João II, onde passou as informações obtidas em suas viagens, porém, é importante destacar que não se sabe se as mesmas chegaram ao conhecimento do rei. Os agentes informaram a Covilhã que, por ordem do rei, deveria prosseguir com a missão de Paiva. Covilhã partiu em direção a Abissínia, chegando ao Reino da Etiópia, por volta de 1492. Ao chegar à corte etíope, entregou as missivas que trazia do reino, sendo tratado com honrarias e mercês. Porém, não obteve autorização para deixar o reino. Em 1524, foi encontrado já idoso por embaixadores portugueses que chegaram à Etiópia.

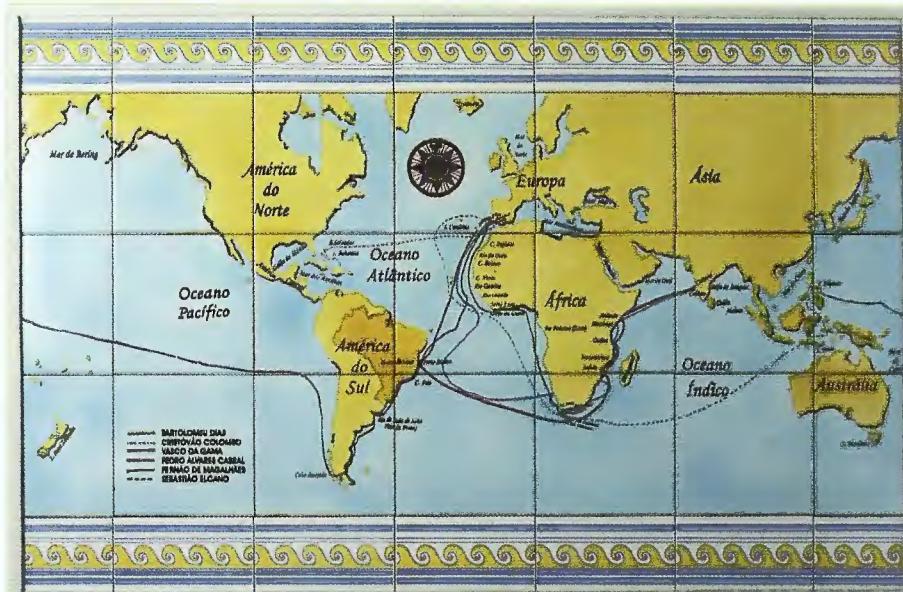
Poucos meses depois da partida de Covilhã e Paiva em missão de inteligência rumo ao Oriente, D. João II enviou mais uma expedição marítima, a fim de descobrir a desejada passagem para o Oceano Índico, desta vez comandada por Bartolomeu Dias. A expedição, composta por três embarcações⁶, partiu de Lisboa em agosto de 1487, fazendo escala em São Jorge da Mina antes de chegar à foz do Rio Zaire. Após alcançar esse ponto, rumou para o sul, fundeando em Angra dos Ilhéus, localizada a Norte da Serra Parda, deixando ali a naveta de mantimentos e alguns homens. Dando prosseguimento a expedição, Bartolomeu Dias alcançou um local de difícil ultrapassagem, que batizou de Angra das Voltas⁷, onde permaneceu por cinco dias. Ao reiniciar a viagem, a expedição foi acometida por fortes ventos de sudeste, o que obrigou Dias a se afastar da costa e a navegar durante 13 dias para o sul. Ao retornar o rumo para leste, navegaram por cinco dias sem avistar terra, no que o capitão decidiu guinar para o norte. Após percorrer cerca de 430 milhas, finalmente avistou terra, fundeando em uma baía que chamou de Angra dos Vaqueiros⁸. A expedição ainda avançou ao longo da costa na direção nordeste, mas a falta de mantimentos, somada à longa distância percorrida, levaram os lusos a tomarem o caminho de casa.

Em dezembro de 1488, após quase dezessete meses de expedição, Bartolomeu Dias retornou a Lisboa com boas notícias: conseguira transpor a ponta meridional do continente africano, que denominara Cabo das Tormentas (rebatizado posteriormente, não se tem certeza se pelo rei, ou pelo próprio Dias, de Cabo da Boa Esperança⁹). Estava assim aberto o tão cobiçado caminho para as Índias!

ASPECTOS DA NAVEGAÇÃO PORTUGUESA NO SÉCULO XV-XVI

A partir de meados do século XV, a navegação portuguesa feita por rumo e estima, com auxílio da agulha de marear e da carta portulano, até então empregada com bons resultados no Mediterrâneo e no Atlântico Norte, teve de ser revista. Isto devido aos novos desafios para se conseguir navegar mais ao sul da costa ocidental africana e, mais tarde, empreender longas viagens oceânicas em alto-mar. Esses desafios levaram os lusos a aprimorarem as técnicas astronômicas de navegação, o que lhes permitiu calcular a latitude, estando afastados da costa, primeiro pela medição da altura da Estrela Polar e, posteriormente, pelo Sol. Para isso, fizeram uso de instrumentos de observação dos astros, os quais foram adaptados à nova realidade náutica, como o quadrante, o astrolábio e, posteriormente, no século XVI, a balestilha. O problema relacionado ao cálculo da longitude foi efetivamente resolvido no século XVIII, quando foram desenvolvidos cronômetros adequados para serem utilizados a bordo.

BARTOLOMEU DIAS | Escudeiro de D. João II, foi o navegador português que transpôs o Cabo da Boa Esperança, localizado no extremo sul do continente africano, em 1488. Foi vítima desse mesmo Cabo ao tentar atravessá-lo mais uma vez, em 1500, quando fazia parte da Armada Cabralina.
Autoria: Desconhecida
Acervo da DPHDM



PAINEL DAS GRANDES NAVEGAÇÕES |
Acervo da DPHDM



CARTA DE MAREAR |

Reprodução.

Acervo da DPHDM

A carta de marear

As cartas de marear eram destinadas à navegação e substituíram os antigos portulanos utilizados por nautas portugueses no século XV, principalmente no Mediterrâneo e Mar do Norte. Inicialmente, eram planas retangulares. Mais tarde, tornaram-se planas quadradas. Possuíam projeção cilíndrica equidistante; desenho da rosa dos ventos, de onde partiam linhas na direção das 32 quartas¹⁰; escala de latitudes e os principais pontos da costa, como cabos, pontas, rios, além de ilhas e recifes. As cartas de marear foram continuamente aperfeiçoadas até serem substituídas pelas cartas de latitudes crescidas — as chamadas “Cartas de Mercator” — em fins do século XVI.



A agulha de marear

Instrumento utilizado a bordo que indica ininterruptamente o polo norte magnético da Terra. Possui uma agulha imantada, que gira livremente sobre uma ponta cônica de aço, e uma rosa dos ventos, onde estão marcados os quatro pontos cardeais. Permite ao navegador guiar a embarcação na direção desejada, mantendo o rumo.

O quadrante náutico

O quadrante náutico foi uma adaptação para uso no mar do chamado *quadrans vetus* que já existia desde o século XI e que permitia a determinação da hora e medição das alturas dos astros¹¹. O quadrante náutico era constituído por uma placa de madeira ou latão; possuía um prumo e um limbo graduado em graus, por onde se obtinham as medições. Assim como outros instrumentos náuticos, a sua fabricação e utilização passaram por aperfeiçoamentos, principalmente durante o século XVI até o início do XVII.

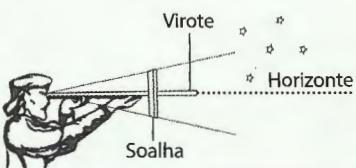
O primeiro registro da utilização do quadrante náutico foi feito pelo navegador português Diogo Gomes, em 1460. Inicialmente, os pilotos utilizavam o quadrante náutico para tomar a altura da Estrela Polar. Mais tarde, passou também a ser utilizado para se obter a altura do Sol.



INSTRUMENTOS NÁUTICOS |
Acervo da DPHDM

O astrolábio náutico

O astrolábio náutico era um instrumento de observação astronômica utilizado para se medir a altura do Sol, permitindo o cálculo da latitude. Foi o resultado de uma adaptação do astrolábio planisférico realizada pelos portugueses em fins do século XV. Este instrumento foi muito utilizado até cair em desuso com o aparecimento do sextante no começo do século XVIII.



A balestilha

A balestilha era um instrumento de observação astronômica utilizado para medir a altura dos astros. Basicamente, era feito em madeira e constituía-se de uma vara graduada chamada *virote*, ao longo da qual deslizava outra a 90°, chamada *soalha*. Para se observar a altura do Sol, era possível sua utilização de costas para o mesmo, no que se chamava observação de revés, considerada simples e mais precisa¹². Sua utilização náutica pelos portugueses ocorreu entre o início do século XVI até meados do século XVIII.

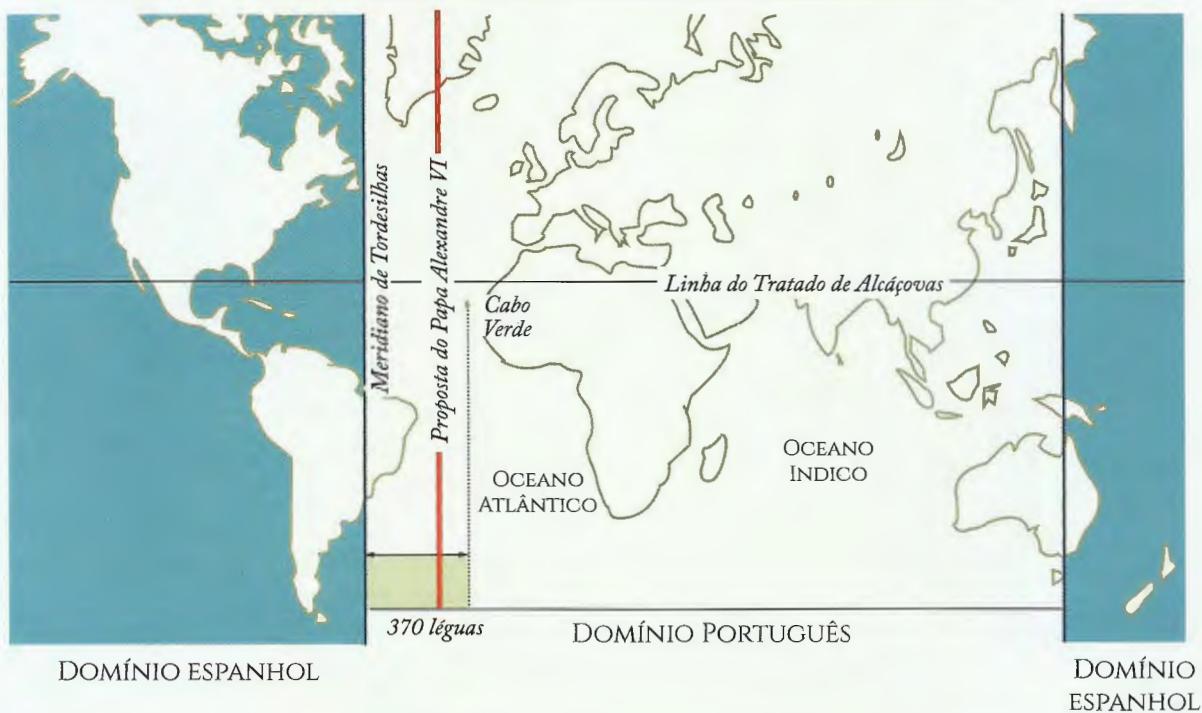
A IMPORTÂNCIA DA CONSTRUÇÃO NAVAL PORTUGUESA NA EXPANSÃO MARÍTIMA

O avanço tecnológico aplicado à construção naval, assim como o aperfeiçoamento da arte de navegar pelos portugueses foram fatores fundamentais para o sucesso das *expedições henriquinas*, permitindo posteriormente a realização das longas viagens transoceânicas.

Durante o século XV, hábeis construtores navais portugueses foram responsáveis por aperfeiçoar embarcações como a caravela, tornando-a capaz de vencer os condicionamentos físicos do Atlântico e permitir a navegação ao longo da costa africana. Também construíram naus com capacidade de navegarem a longas distâncias transportando significativas quantidades de carga e homens, navegação que mais tarde passou a ser protegida pela presença de outro tipo de embarcação desenvolvida precipuamente para o combate, o galeão português¹³.

Em fins do século XV e início do século XVI, estaleiros portugueses como a Ribeira das Naus, em Lisboa, já contavam com a mão de obra de centenas de profissionais especializados, como mestres, carpinteiros e calafates, atuando nos reparos e na construção de navios de tonelagem cada vez maiores. A madeira empregada era de diversos tipos¹⁴ e provinha das florestas portuguesas, algumas protegidas por lei, como o Pinhal de Leiria. Essa floresta artificial era uma reserva real destinada ao plantio de pinho bravo, cujo cultivo passou a ser intensificado e protegido no reinado de D. Dinis (1279-25). Em meados do século XVI, o Pinhal de Leiria era responsável por fornecer cerca de 35% da madeira utilizada na construção naval portuguesa¹⁵.

Divisão do mundo entre Portugal e Espanha segundo os tratados de Alcáçovas e Tordesilhas



O TRATADO DE TORDESILHAS

Em 1492, o navegador genovês Cristóvão Colombo abala as pretensões expansionistas de D. João II ao realizar uma expedição financiada pelos Reis católicos Fernando e Isabel de Castela, e chegar às atuais Antilhas, supondo ter achado um novo caminho para as Índias. Os reis espanhóis solicitaram tempestivamente o reconhecimento e posse das novas terras ao Papa Alexandre VI. O rei de Portugal, por sua vez, que anos antes havia negado o apoio à expedição de Colombo, pois dispunha de informações que os cálculos do genovês, baseados nos realizados pelo florentino Toscanelli, estavam equivocados, reclamou que as terras pertenciam à Coroa portuguesa, invocando o Tratado de Alcáçovas, de 1479¹⁶. Em 1493, os espanhóis conseguiram que três bulas papais fossem emitidas a seu favor, porém, nenhuma delas foi aceita por Portugal.

A possibilidade de uma guerra entre dois reinos cristãos levou a questão em lide mais uma vez para a mesa de negociações, resultando no Tratado de Tordesilhas, assinado em 7 de julho de 1494. Neste tratado, o mundo ficava dividido em dois hemisférios, contados a partir do meridiano que passaria a 370 léguas a oeste do Arquipélago de Cabo Verde. As terras a descobrir localizadas a oeste do meridiano seriam de Espanha e a leste de Portugal.



A primeira discussão em torno do tratado ocorreu devido à indefinição das partes sobre qual ilha do Arquipélago seria utilizada como base para demarcação das 370 léguas. Vários cosmógrafos e geógrafos opinaram quanto à marcação da linha de Tordesilhas, visando a dirimir o impasse. Porém, com o advento da União Ibérica (1580-1640), os ânimos referentes à demarcação arrefeceram.

A VIAGEM DE VASCO DA GAMA: A CHEGADA À ÍNDIA

Resolvida a questão da “partilha do mundo” com a Espanha, os portugueses iniciaram os preparativos para finalmente chegarem às Índias. Não se tratava de mais uma viagem de exploração com uso de caravelas. Possuía agora um objetivo essencialmente comercial, no que foram empregadas as naus, embarcações apropriadas para o transporte de mercadorias.

A morte de D. João II, em 25 de outubro de 1495, em plenos preparativos para viagem, quase atrapalhou a sua realização. A maior parte dos membros do conselho, reunido pelo novo rei, D. Manuel (1495-1521), era contrária ao envio de uma Armada à Índia, alegando, entre outros motivos, ser um empreendimento que causaria o enfraquecimento do reino, pelo grande esforço empregado, além de atrair a concorrência e a hostilidade de nações que não reconheciam a validade do Tratado de Tordesilhas¹⁷. Apenas uma minoria de nobres, pertencente ao Conselho Real, defendia a continuidade do legado deixado pelo Infante D. Henrique e a realização da longa viagem, já cercada de incertezas. D. Manuel, que receberia a alcunha de *O Venturoso*, decidiu por dar continuidade à política ultramarina de seu antecessor. É possível que o rei já tivesse conhecimento de informações privilegiadas trazidas ao reino pelos emissários reais que tiveram contato com Pero da Covilhã no Cairo.

Para comandar a expedição durante a longa viagem marítima e representar o rei na Corte do samorim da Índia, não foi escolhido um experimentado navegador da costa africana, mas um fidalgão da Casa Real. Seu nome: Vasco da Gama

A frota que largou do Tejo, a 8 de julho de 1497, era composta pelas Naus *São Gabriel*, capitânia de 120 toneladas, sob comando de Vasco da Gama; *São Rafael*, comandada por seu irmão, Paulo da Gama; a Caravela *S. Miguel* ou *Bérrio*, comandada por Nicolau Coelho; além de outra nau de mantimentos, sob o comando de Gonçalo Nunes. Durante a viagem, até a altura de Serra Leoa, a frota foi acompanhada pela caravela de Bartolomeu Dias, que se dirigia a São Jorge da Mina. À partir deste ponto, Vasco da Gama guinou para sul e depois para sudoeste, fazendo a volta ao mar, no que passou ao largo da costa brasileira, sem dela tomar conhecimento. Continuou sua direção para o sul, até alcançar os ventos de oeste que o levaram de volta à costa africana.

Em 22 de novembro, a frota transpôs o Cabo da Boa Esperança e, em 25, fundeu na Angra de São Braz¹⁸, onde permaneceu por treze dias. Em fins de janeiro, alcançou Quelimane (na atual Moçambique), onde obtiveram informações sobre a presença de muçulmanos na região, no que denominaram o local como Rio dos Bons Sinais.

Os navios chegaram às Ilhas de Moçambique em 1º de março, onde permaneceram por quinze dias. No local, Vasco da Gama foi recebido com desconfiança pelo sultão e, sem sucesso, tentou conseguir um piloto que conhecesse aquele oceano. Após desentendimentos com o sultão, bombardeou a cidade de Moçambique. Em 7 de abril, a expedição fundeu em Mombaça e, em 14, chegou a Melinde, onde, finalmente, conseguiu-se os serviços de um piloto indiano para auxiliá-los na travessia do Índico, alcançando o destino em 20 de maio de 1498.

Vasco da Gama foi recebido amistosamente pelo samorim de Calicute, mas, enquanto esteve na cidade, sua tentativa de selar um acordo foi prejudicada pelos muçulmanos, que detinham a hegemonia de comércio na região e, consequentemente, receavam a concorrência portuguesa.

Ao final de agosto de 1498, Vasco da Gama parte de volta para Lisboa. Em seu retorno, perdeu quase a metade de sua tripulação, em consequência do escorbuto, entre eles o seu irmão Paulo da Gama. Com a falta de marinheiros, decide por queimar a Nau São Rafael.

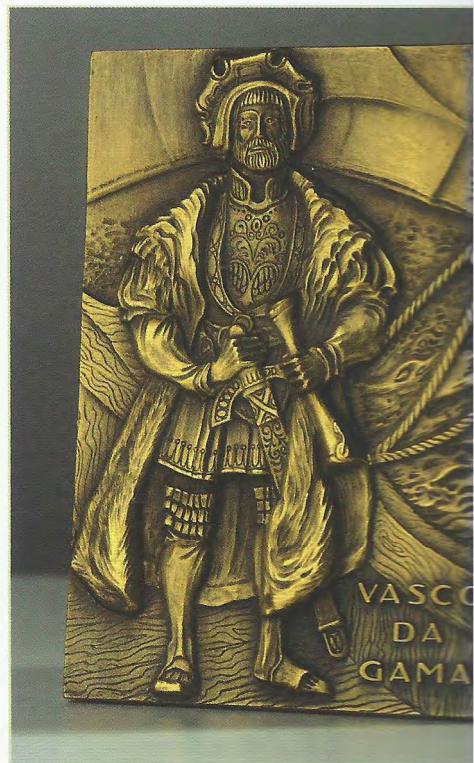
A Armada de Vasco da Gama entrou no Tejo em agosto de 1499, sendo recebida no porto de forma festiva.

VASCO DA GAMA | Nasceu em Sines, em 1469, filho de Estevão da Gama, Alcaide-Mor de Sines, e Isabel de Sodré. Foi escolhido por D. João II para comandar a primeira Armada da Índia que partiu do Tejo em 1497. Em 1524, foi nomeado por D. João III vice-rei da Índia, cargo em que permaneceu por apenas três meses em consequência de seu falecimento em Cochim no ano de 1524. Seus restos mortais encontram-se depositados na Igreja do Mosteiro de Santa Maria de Belém, em Lisboa.
Acervo da DPHDM

ASPECTOS DA VIDA A BORDO NA CARREIRA DA ÍNDIA

A longa viagem a bordo das embarcações que faziam a Carreira da Índia era repleta de privações e dificuldades. As acomodações para a tripulação eram desconfortáveis e as condições de higiene precárias. De acordo com a capacidade do navio, centenas de homens podiam dividir, de maneira desigual, o compacto espaço a bordo da nau. Capitão, mestres, pilotos e passageiros importantes ocupavam pequenos camarotes no castelo de popa, considerados as melhores acomodações. Já grumetes e marinheiros eram normalmente distribuídos pelo castelo de proa, enquanto os homens de armas (condestável e bombardeiros) acomodavam-se na primeira coberta¹⁹. As atividades a bordo eram intensas e uma rígida disciplina era aplicada aos tripulantes pelo capitão do navio a fim de manter certo grau de coesão e evitar conflitos e motins.

Quanto à alimentação a bordo, gêneros como biscoito, pão, pescados, azeite, lentilhas, carne, doces, mel, ameixas, vegetais secos, água, vinagre e vinho estavam entre os principais alimentos levados para a longa viagem²⁰. Animais vivos como galinhas, carneiros e porcos também eram embarcados, tornando ainda mais críticas as condi-



ções de salubridade a bordo. O acondicionamento e a conservação dos alimentos também eram muito deficientes, fazendo com que durante a viagem muitos deles logo se tornassem impróprios para o consumo. O biscoito, assado em fornos reais, era considerado gênero essencial nas viagens de ida da Carreira da Índia e base da alimentação de bordo. Era uma espécie de pão salgado, cozido duas vezes, de consistência muito dura e, normalmente, era o último alimento a se deteriorar no navio.

A pesca também era feita durante as viagens, quando se navegava próximo à costa, garantindo fonte fresca de proteína. Os tripulantes recebiam os alimentos sólidos mensalmente e crus, tendo de cozinhá-los para o consumo, o que era feito usualmente em um fogão localizado na primeira coberta das naus.

A água era considerada o bem mais importante para sobrevivência e sua qualidade a bordo era fortemente afetada por fatores como más condições de higiene e armazenamento, assim como pelo demasiado tempo exposta a altas temperaturas, principalmente quando os navios navegavam em zona de calmarias equatoriais (*doldrums*). Além disso, o embarque da água era feito em pipas, que nem sempre se encontravam em boas condições de uso e higiene, apresentando-se muitas vezes contaminadas por restos de alimentos. Com o passar dos dias, todas essas condições faziam com que a água logo se tornasse um líquido malcheiroso e intragável, e seu consumo, não raro, era causa de infecções e diarréias. Conforme descreve Rui Landeiro Godinho, o vinho podia servir de complemento à água, porém, nunca servido como seu substituto devido a seus efeitos²¹.

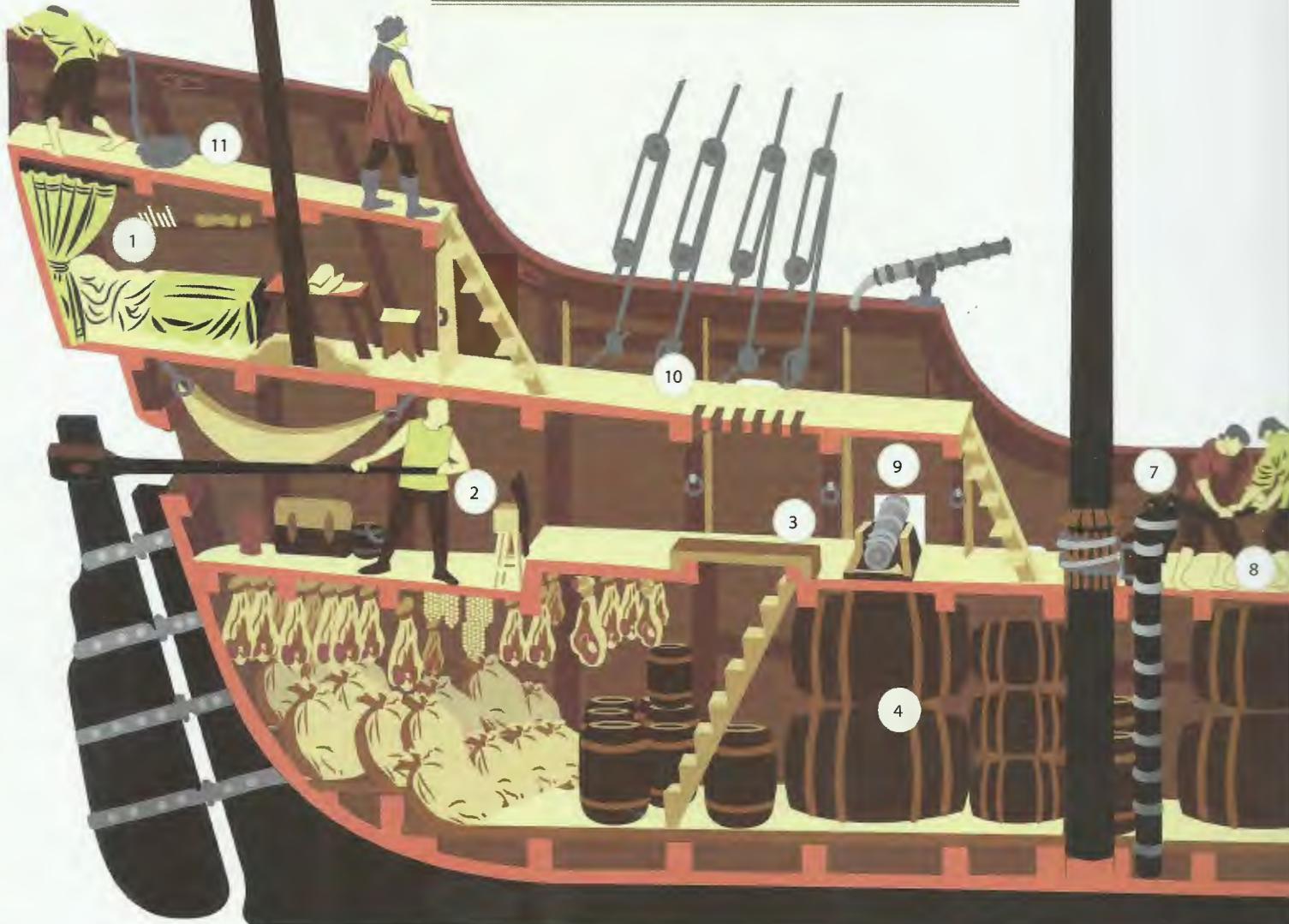
Entre as graves patologias que também afetavam as tripulações da Carreira das Índias, estava o escorbuto, inicialmente denominado *mal de Luanda*. Seus sintomas verificavam-se cerca de dois meses após as tripulações estarem em alto-mar e era causado pela falta de vitamina C no organismo. Os doentes apresentavam gengivas muito inchadas, que a seguir necrosavam, dificultando a alimentação. O estado de desnutrição agravava a doença, levando-os a óbito em pouco mais de dois meses. A causa do escorbuto só foi descoberta no século XVIII.

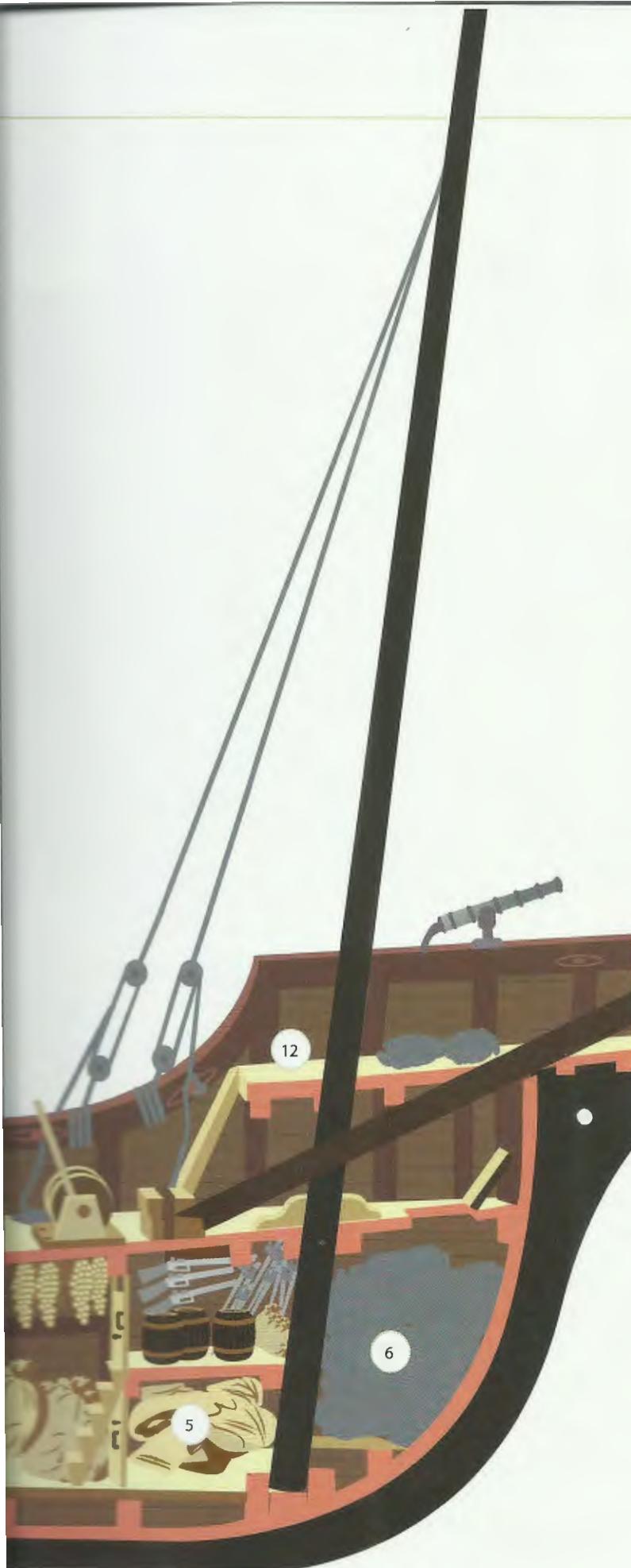
No interior das embarcações, enfermos de toda ordem eram tratados pelos médicos de bordo; e na falta deles, o que era mais comum, por barbeiro-cirurgião²², ou por religiosos que se dispunham a este mister. O método de cura de moléstias mais comum aplicado à época era a sangria, que apresentava pouca eficácia, assim como muitas outras práticas terapêuticas, fazendo com que o número de óbitos entre as tripulações fosse elevado.

A vida espiritual ficava a cargo dos religiosos embarcados, sendo a prática de orações e a realização de missas a bordo consideradas muito importantes, já que os efeitos psicológicos da fé contribuíam para confortar uma tripulação sujeita a duras viagens, recheadas de trágicos acontecimentos, como acidentes, tormentas, naufrágios, doenças e combates.

Compartimentos

1. Câmara do comandante
2. Local onde o timoneiro acionava o leme segundo ordens do piloto.
3. Escotilha pela qual se descia ao porão do navio.
4. Porão onde se armazenavam cargas, alimentos, etc.
5. Depósito de velas
6. Paiol de cabos e amarras
7. Bomba para esgotar água do porão
8. Convés principal
9. Bombarda
10. Tombadilho
11. Castelo de popa
12. Castelo de proa





Principais funções da tripulação de um navio

Capitão: comandante do navio. Responsável pelo cumprimento da missão.

Condestável: oficial diretamente subordinado ao capitão. Responsável pela operação e manutenção dos canhões de bordo.

Piloto: cuida da navegação.

Sota-piloto: auxilia o piloto.

Mestre: comanda a guarnição, dirige as tarefas de bordo e a manobra de âncoras e velas.

Contramestre: auxilia o mestre. Responsável pelo acondicionamento da carga.

Guardião: auxilia o contramestre.

Barbeiro-cirurgião: possuía alguns conhecimentos para tratar de feridos e algumas doenças.

Carpinteiro: repara o navio e equipamentos de madeira.

Calafate: repara a estanqueidade do navio, mantendo a embarcação capaz de flutuar.

Tanoeiro: responsável por consertar tonéis.

Cozinheiro: prepara as refeições.

Meirinho: executa ordens do capitão referentes à Justiça. Controla a pólvora e a munição. Ninguém manuseia fogo a bordo sem sua permissão, função que mais tarde passou a ser do capitão do fogo.

Bombardeiro: o mesmo que artilheiro.

Escrivão: oficial de fazenda, encarregado de escriturar a receita e despesa a bordo dos navios de guerra.

Marinheiro: pessoa com experiência no mar e habilidades em marinaria.

Grumete: pessoa sem experiência no mar. Faz atividades pesadas.

Pajem: jovem de pouca idade subordinado ao guardião. Encarregado das limpezas e varreduras do navio.

A SEGUNDA ARMADA DA ÍNDIA

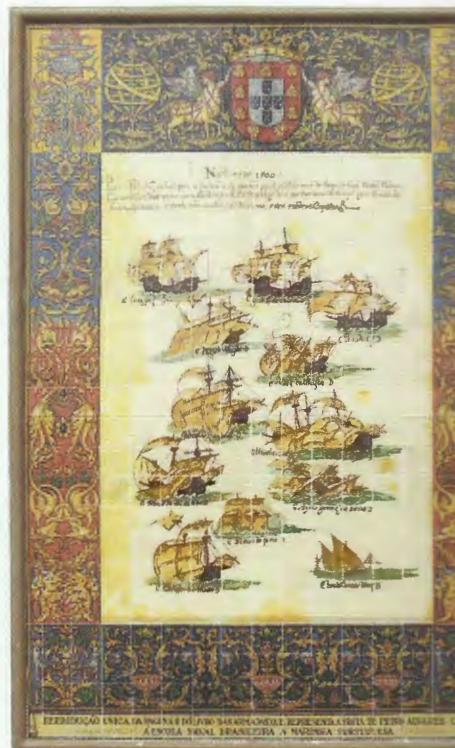
O sucesso da viagem de Vasco da Gama demonstrou a viabilidade dos portugueses quebrarem definitivamente o monopólio das cidades-estados da Península Itálica no comércio das especiarias com a Europa. Cabia, neste momento, ao Rei D. Manuel convencer o sultão de Calicute a selar um acordo comercial com Portugal e vencer possíveis resistências dos muçulmanos, então senhores do comércio na região. Nesse sentido, iniciou a preparação de outra viagem às Índias, desta vez, uma Armada bem mais poderosa que a primeira, cuja força dos canhões contribuísse decisivamente com a diplomacia. Para comandá-la, foi escolhido o fidalgo Pedro Álvares Cabral.

A Armada comandada por Cabral era formada por dez naus e três navios menores, possivelmente caravelas, guarnecida por cerca de 1.500 tripulantes. Levava, além dos capitães²³, o Mestre João Faras²⁴, cosmógrafo, físico e cirurgião de sua majestade, e os pilotos Afonso Lopes (piloto de Cabral) e Pero Escolar (piloto de Sancho de Tovar). Seguiam, também, o feitor Aires Correia, quatro escrivães (Martinho Neto e Afonso Furtado, da receita, e Gonçalo Gil e Pero Vaz de Caminha, da despesa), oito frades franciscanos, entre eles Frei Henrique Soares de Coimbra, e dois intérpretes, Gaspar da Gama e Gonçalo Madeira. Embarcados, ainda havia marinheiros, grumetes, gente de armas, além da presença de diversos artesãos como carpinteiros, calafates e tanoeiros.

Levando consigo as instruções de Vasco da Gama, o Comandante-Mor da Segunda Armada da Índia, Pedro Álvares Cabral, partiu do Tejo no dia 9 de março de 1500. A viagem começou coroada de sucesso, pois navegando com velocidade média de 5,8 nós, percorreu 700 milhas em apenas cinco dias, alcançando as Ilhas Canárias no dia 14 do mesmo mês. Ao ultrapassar cerca de 300 milhas o extremo Sul da Ilha Gran Canária, sentiram os alísios de nordeste, ventos propícios à travessia atlântica. Neste momento, rumaram em direção à Ilha de Santiago, localizada no Arquipélago de Cabo Verde.

Seguindo a orientação de Vasco da Gama, Cabral decidiu por não fazer escala nas ilhas. Foi nessa passagem que a expedição sofreu seu primeiro revés, quando a embarcação de Vasco de Ataíde se perdeu dos outros navios. Após dois dias de malogradas buscas, Cabral decidiu deixar Cabo Verde e seguiu em direção ao sul.

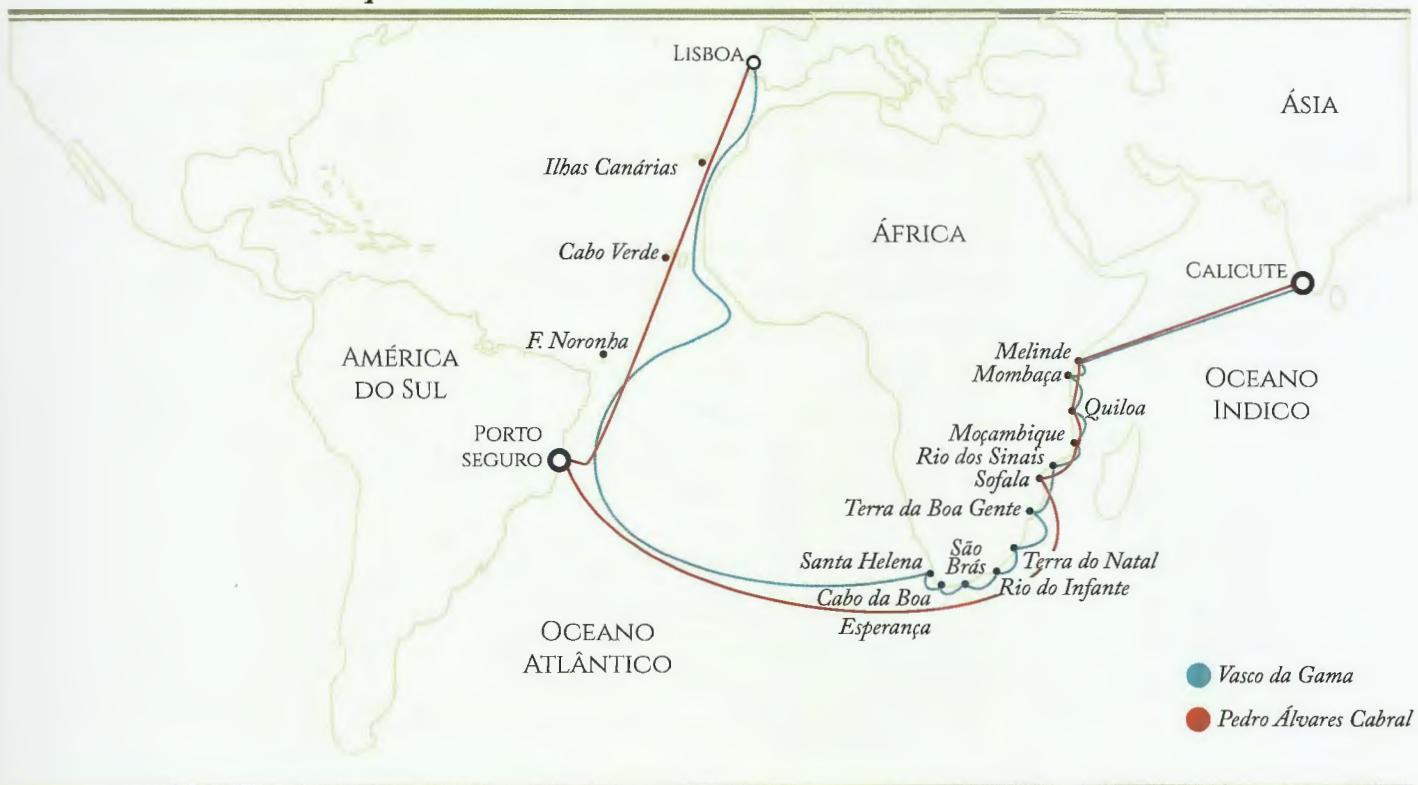
Ao alcançar aproximadamente o limite inferior dos alísios de nordeste, a frota entrou na região de calmarias equatoriais²⁵. Conforme Guedes, os navios teriam levado pelo menos dez dias para atravessar os quase quatro graus de latitude abrangidos pelos *doldrums*, navegando sob sol forte e na monótona velocidade média de apenas um nó²⁶. A Corrente Equatorial Sul e uma pequena declinação magnética deslocou-os para oeste, cerca de 90 milhas. Ao atingir aproximadamente 1°15' N e 026° W, sentiram os alísios de sueste, chamado por Vasco da Gama, em suas instru-



PAINEL "LIVRO DAS ARMADAS" |

A Armada de Cabral como retratada no Livro das Armadas, documento quinhentista existente na Academia das Ciências de Lisboa e reproduzido em painel de azulejos na Escola Naval. Este painel foi presenteado à Escola pela Marinha Portuguesa em 1941. Acervo da Escola Naval, Rio de Janeiro

Esquema das rotas de Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral



ções, de “vento escasso”, momento em que Cabral traçou rumo para sudoeste, iniciando a chamada “volta do mar”. Após dois dias de viagem, atravessam o Equador, quando, então, a derrota foi fechada um pouco sobre o sul.

Prosseguindo, os navios alcançaram a latitude do Arquipélago de Fernando de Noronha, que estaria localizado aproximadamente a 210 milhas a oeste. Na altura do saliente nordestino brasileiro, a Corrente Equatorial bifurca-se seguindo a linha de costa: para oeste, com o nome de Corrente Norte do Brasil, e para o sul, com o nome de Corrente do Brasil. Conforme Guedes, a ação desta última deve ter contribuído para o aumento da velocidade em 0,5 nó, sem, no entanto, aproximar-los do litoral²⁷. Em 18 de abril, a expedição atinge a altura da Baía de Todos os Santos, porém, ainda sem avistarem terra.

TERRA À VISTA

Em 21 de abril, conforme relatou Pero Vaz de Caminha em sua carta ao rei de Portugal, surgiram os primeiros sinais de terra próxima, sendo visto boiarem

nas águas ervas compridas, chamadas pelos mareantes de botelho, e outras chamadas de rabo-de-asnos. Estavam próximos à latitude de Porto Seguro. Com ventos soprando de leste, favorecendo a navegação para norte ou para sul, Cabral decidiu realizar uma expedição exploratória, navegando na direção geral noroeste, em busca de avistar presença de terra. Na manhã seguinte, foram vistas diversas aves que chamavam fura-buchos, aumentando as expectativas do capitão-mor.

Finalmente, na tarde de 22 de abril, avistou-se um grande monte, alto e redondo com outras serras mais baixas ao sul dele, a que Pedro Álvares Cabral chamou de Monte Pascoal. A terra pressentida foi batizada de Vera Cruz. Estava oficialmente achado o Brasil²⁸.

O ENCONTRO DE CULTURAS

Ao pôr do sol do dia 22 de abril, Cabral decidiu avançar mais 12 milhas e fundeou a cerca de 19 milhas do litoral. Na manhã seguinte, avançaram as caravelas em direção à costa, realizando sondagem do fundo, seguidas pelas naus. Os navios fundearam a uma milha e meia da praia, próximos à foz de um rio que Max Justo Guedes identificou como sendo o Rio do Frade²⁹.

RELEVO QUE RETRATA O
ENCONTRO DOS PORTUGUESES
COM OS ÍNDIOS |
Acervo do Clube Naval





Conforme o relato de Caminha, foram avistados de bordo vários nativos que andavam nus pela praia, em número de sete ou oito. Após reunir-se com seus capitães, Cabral decidiu enviar uma pequena embarcação (escaler) a terra, sob o comando de Nicolau Coelho, para que se fizessem os primeiros contatos. Ao chegarem à praia, Coelho e seus homens não desembarcaram. Por meio de gestos, solicitou que os nativos pousassem seus arcos, no que foi prontamente atendido. Porém, entre eles não foi possível haver fala ou entendimento proveitoso. Ainda assim, o capitão conseguiu trocar alguns artefatos com os nativos antes de retornar à nau capitânia.

Durante a noite, fortes ventos de sueste e chuvas intensas acometeram a Armada, comprometendo a segurança das embarcações. Na manhã seguinte, por conselho dos pilotos, Cabral determinou que rumassem para o norte, a fim de encontrar bom local para fundeio. Após navegarem 26 milhas, encontraram um porto seguro, localizado em pequena enseada protegida por recifes. Era a tarde do dia 24 de abril, sexta-feira, quando fundearam próximo à foz do Rio Mutari, na atual Baía Cabrália.

Nesta localidade, mais uma vez, os portugueses fizeram contato com os nativos. O piloto Afonso Lopes, ao fazer o reconhecimento da área no entorno do fundeadouro, conseguiu embarcar dois deles e levá-los à nau capitânia. Cabral recebeu os dois ilustres visitantes com certa formalidade, apresentando-se muito bem vestido, porém, os mesmos não esboçaram sinais de cortesia aos presentes. Um dos nativos impressionou-se com o colar de ouro usado por Cabral, acenando com a mão para terra e depois para o colar, fazendo o mesmo em relação ao castiçal de prata. Tais atitudes levaram os portugueses a concluírem que na terra havia estes tipos de metais.

Em 26 de abril, domingo de Páscoa, em meio aos nativos, Frei Henrique Soares celebrou a primeira missa na Terra de Vera Cruz. No entendimento dos portugueses, os nativos não possuíam nenhuma crença, no que poderiam com certa facilidade tornarem-se cristãos.

Durante os dias em que estiveram fundeados, houve uma boa interação entre portugueses e nativos. Estes ajudaram os marinheiros a fazerem aguada e, segundo Caminha: “Andavam todos tão dispostos, tão bem feitos e galantes com suas tinturas, que pareciam bem. Acarretavam dessa lenha, quanta podiam, com mui boa vontade; e levavam-na aos batéis”³⁰. Os nativos também ajudaram no transporte de uma cruz feita em madeira, contendo as armas e as divisas reais, que foi fixada na sexta-feira, dia 1º de maio, assinalando assim a “posse” da terra para Portugal. Sob essa cruz foi rezada a segunda missa em terra por Frei Henrique Soares, diante dos olhares de cerca de 50 nativos, que observavam de perto a cerimônia.

Daqueles nativos dos primeiros contatos, sabe-se hoje que pertenciam à tribo Tupiniquim, que habitavam o Sul da Bahia, parte do Espírito Santo, e faixa do litoral norte de São Paulo.

PRIMEIRA MISSA NO BRASIL |
Autoria: Victor Meirelles
Acervo do Museu Nacional de
Belas Artes, Rio de Janeiro



RUMO À CALICUTE

Em 2 de maio, sábado, a Armada estava pronta para suspender e dar continuidade a viagem até seu destino, Calicute. A semana em que passaram fundeados em Vera Cruz foi bastante proveitosa, pois possibilitou estreitar os contatos com os nativos, descansar as tripulações e abastecer com lenha e água os navios. Ao Mestre João e aos pilotos, foi possível tomarem a latitude local em terra, medida em cerca de 17° S, com erro de apenas cerca de 40³¹.

Para levar as boas novas ao Reino, Cabral mandou seguir para Portugal a naveta de mantimentos sob o comando de Gaspar de Lemos. Além dos presentes da nova terra, o emissário levou ao rei as cartas de Cabral, dos demais capitães, do Mestre João e de Pero Vaz de Caminha. Infelizmente, somente as duas últimas foram preservadas.

Ao partir, Cabral deixou em Vera Cruz dois degredados, além de dois grumetes, possivelmente desertores, que se tornaram os primeiros europeus a habitarem as terras brasileiras. A Armada chegou a Calicute em setembro de 1500, com apenas seis embarcações, após enfrentar condições de tempo bastante adversas no Cabo da Boa Esperança, tendo ali naufragado quatro navios e um se desgarrado do resto da frota.

Em seu encontro com o samorim de Calicute, Cabral entregou-lhe a carta redigida pelo Rei D. Manuel, acompanhada de muitos presentes. O soberano, satisfeito, deu permissão para que Cabral instalasse uma feitoria junto ao porto da cidade. A concorrência portuguesa desagradou aos comerciantes árabes muçulmanos, senhores do comércio na região. Desentendimentos levaram a feitoria a ser atacada, resultando na morte de mais de 50 portugueses, entre os quais o feitor Aires Correa, Pero Vaz de Caminha e seis freis franciscanos. Em retaliação, Cabral bombardeou a cidade e, em 20 de dezembro, partiu em direção ao Reino de Cochim, na mesma costa, localizado a 108 milhas ao sul. Lá consegue estabelecer uma feitoria e assim carregar os navios com especiarias.

No torna-viagem, que se iniciou em 16 de janeiro de 1501, após cruzar o Índico, Cabral perde a nau de Sancho de Tovar, encalhada em frente a Melinde, no que ordenou que fosse incendiada. Sua Armada ficou reduzida a cinco navios, entre os quais, a sua capitânia, as naus de Nicolau Coelho, de Simão de Miranda, e de Pedro de Ataíde, e a caravela de Nuno da Cunha.

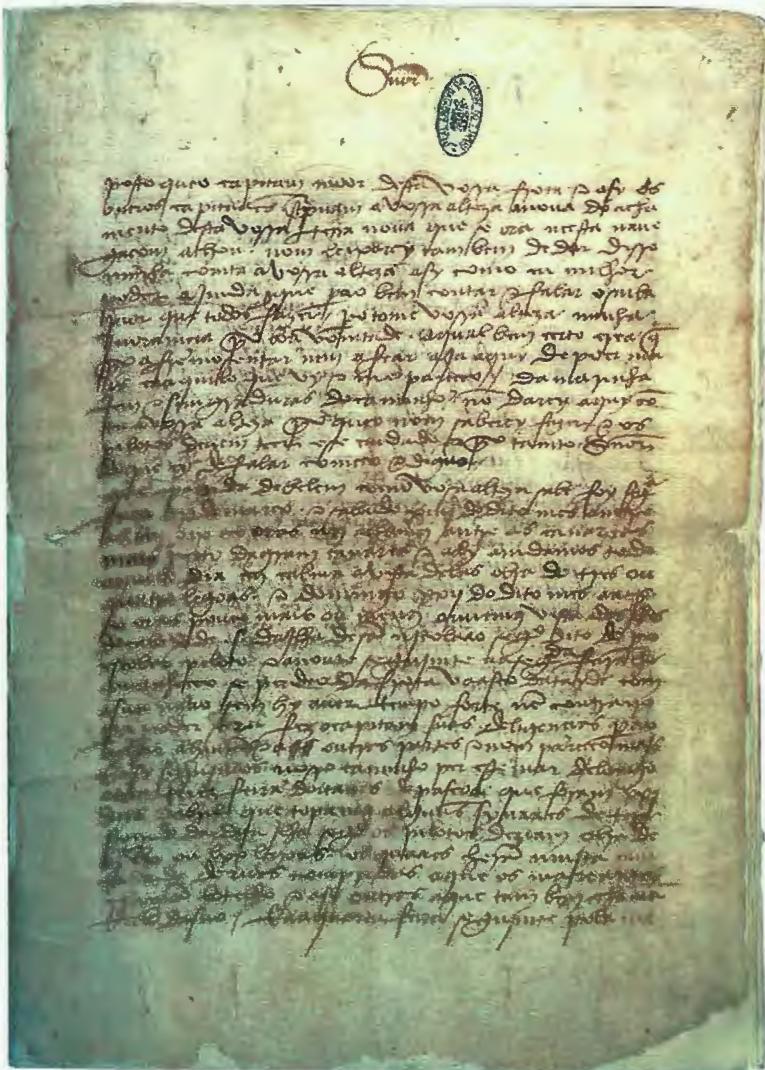
Desta vez, a passagem pelo Cabo da Boa Esperança foi realizada de forma tranquila. Ao chegar em Dakar, Cabral encontrou a nau perdida de Diogo Dias, desgarrada da frota na passagem do tormentoso cabo durante a viagem de ida para Índia. Nela, não havia mais de sete sobreviventes. Neste porto, encontrou também com a expedição composta de três caravelas comandada por Gonçalo Coelho que, na companhia do navegador florentino Américo Vespuícius, seguia para realizar as primeiras explorações da Terra de Vera Cruz achada por Cabral.

Finalmente, em 23 de junho de 1501, a Segunda Armada das Índias chegou a Lisboa.

A CARTA DE CAMINHA

Pero Vaz de Caminha, escrivão que acompanhava a Armada de Cabral com destino a Calicute, foi o responsável em produzir documento de notável valor histórico ao escrever carta endereçada ao Rei de Portugal, D. Manuel.

Redigida em 1º de maio de 1500, no chamado Porto Seguro, Caminha registrou fatos importantes da viagem, desde a saída do Tejo até a chegada dos portugueses à terra pressentida. Com riqueza de detalhes, teceu as primeiras impressões sobre a “nova terra”, principalmente, no que diz respeito aos seus habitantes, descrevendo alguns aspectos culturais, como uso de ornamentos, pintura do corpo, suas armas e tipo de moradia, entre outras descrições interessantes, tornando-a, também, em um documento de valor etnográfico.



CARTA DE PERO VAZ DE CAMINHA | Primeira página da Carta de Pero Vaz de Caminha encaminhada ao Rei de Portugal.
Acervo da Biblioteca Nacional de Portugal, Lisboa



**REPRODUÇÃO DE MEDALHÃO
QUE SE SUPÕE RETRATAR A
FACE DE CABRAL** | O original se
encontra no Mosteiro dos Jerônimos.

*Autoria: Desconhecida
Acervo da DPHDM*

Caminha morreu em Calicute, em dezembro de 1500, juntamente com outros portugueses após a feitoria ser atacada. Porém, tem seu nome registrado na história dessa terra ao ser o autor do que pode ser considerado a certidão de batismo do Brasil.

INTENCIONALIDADE OU CASUALIDADE?

As reais motivações que levaram Cabral a aportar no Brasil configuraram um dilema que levaram historiadores a aprofundarem investigações e a defendêrem tanto a tese da casualidade quanto da intencionalidade dessa chegada. De fato, são poucos os documentos relacionados ao acontecimento que chegaram até os dias de hoje, havendo, portanto, uma escassez informativa sobre o assunto. Disponíveis existem apenas as cartas de Pero Vaz de Caminha e de Mestre João Faras, além da relação do piloto anônimo.

Atualmente, é consenso entre os historiadores que a tese da casualidade possui sustentação em alicerces muito frágeis. Na carta de Caminha e de Mestre João não há indícios de que a Armada perdeu o rumo nas proximidades do Arquipélago de Cabo Verde, sendo assim arrastada para oeste pelas correntes oceânicas, fazendo com que a descoberta fosse casual. Sabe-se que a expedição comandada por Cabral possuía experimentados capitães, assim como pilotos, e navegava seguindo instruções passadas por Vasco da Gama.

Conforme Max Justo Guedes, após a Armada fazer a volta ao mar e aproximar-se um pouco mais da costa brasileira, fatores como os indícios da presença de terra e ventos favoráveis à navegação, possivelmente, influenciaram Cabral a “tentar achar a terra pressentida na viagem de Vasco da Gama, pois tal busca não atrasaria a viagem nem o desviaria de seu objetivo, a Índia”³². Em 1979, Guedes realizou, a bordo de um helicóptero da Marinha do Brasil³³, diversas observações que demonstraram que o Monte Pascoal só poderia ser visto, como um grande monte, muito alto e redondo, com serras mais baixas ao sul, conforme descrito na carta de Caminha, com a Armada Cabralina demandando terra do quadrante sueste e não de nordeste. Ou seja, o rumo traçado por Cabral denota claramente a intencionalidade do capitão-mor em demandar terra.

Assim, a tese que parece mais verossímil é a defendida pelo renomado historiador naval Max Justo Guedes, que atesta a intencionalidade de Pedro Álvares Cabral em descobrir “novas” terras aquém da linha de Tordesilhas, assim como garantir rota menos trabalhosa para alcançar o Oceano Índico.



PEDRO ÁLVARES CABRAL |
Acervo do Museu de Marinha
de Portugal, Lisboa

ADORAÇÃO DOS REIS MAGOS

(REPRODUÇÃO) | Apresenta a peculiaridade de um dos Reis Magos, o negro Baltazar, ser substituído por um ameríndio. Alguns historiadores apontam, adicionalmente, que existe semelhança entre a figura ajoelhada aos pés da Virgem com a retratada no medalhão existente no Mosteiro dos Jerônimos, que a tradição diz representar a face de Pedro Álvares Cabral. O Menino segura uma moeda de ouro na mão esquerda, presente dos Magos, sugerindo o desejo de riqueza associado às descobertas portuguesas.

Autoria: Grão Vasco

Acervo do Museu Histórico e Diplomático
- Palácio Itamaraty, Rio de Janeiro

O Capitão-Mor da Armada

Pedro Álvares Cabral nasceu em Belmonte, vila do Norte de Portugal, em 1467 ou 1468. Era o segundo filho de Fernão Cabral, o senhor de Belmonte, apelidado de “Gigante da Beira” por sua grande estatura, e D. Isabel de Gouveia. Conforme Max Justo Guedes, na idade própria ingressou como moço fidalgo na Corte fazendo jus à sua antiga e nobre linhagem, com destaque para seu trisavô Álvaro Gil Cabral, que se destacou na Batalha de Aljubarrota, em 1385.

Criado na Corte de D. João II, Cabral recebia tença anual de 13.000 réis pelos bons serviços prestados à Coroa, possivelmente, por participar de campanhas portuguesas em África. Em 1493, recebeu o hábito de Cristo passando a ser membro dessa poderosa ordem religiosa. Casou-se com D. Isabel de Castro, mulher nobre e de muitas posses, pertencente à família Noronha e sobrinha de Afonso de Albuquerque.

Cabral era um homem tão alto quanto seu pai e sua face foi retratada pela primeira vez no livro *Retratos e Elogios de Varões e Donas*, publicado em Lisboa em 1817. Por carta régia, de 15 de fevereiro de 1500, foi nomeado para ser o Capitão-Mor da Segunda Armada da Índia. Ao regressar a Portugal, foi muito bem recebido por D. Manuel, que lhe fez honras e mercês, porém, não se sabe o motivo, perdeu o favor real e não voltou mais a comandar outra expedição.

Pedro Álvares Cabral morreu e foi sepultado em Santarém, Portugal, em data situada entre início de 1519 e outubro de 1520. ↴



Notas

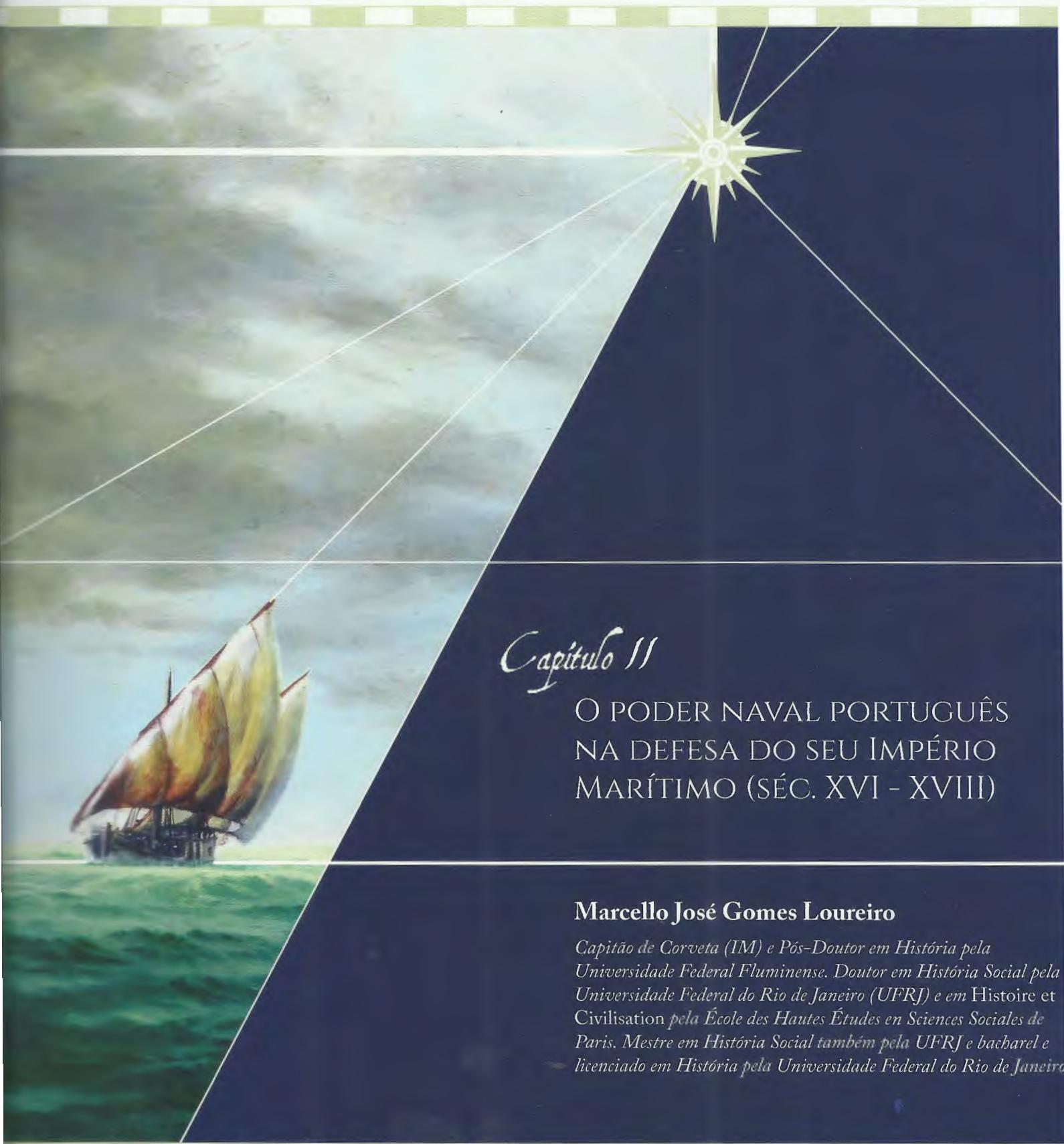
1. Conforme relata o historiador José Hermano Saraiva, o Infante D. Pedro escreveu, em 1425, que Ceuta tornara-se um bom sumidouro de gente, de armas e de dinheiro (SARAIVA, 2011, p. 128).
2. PINTO, 2013, p. 58-61.
3. Onde hoje se situa a cidade de Elmina, Gana, no Golfo da Guiné.
4. Esse navegador também aparece com nome grafado Pero Escobar.
5. Serra Parda ou Ponta dos Farilhões, localizado próximo à Baía de Walvis ($22^{\circ} 30'S$). Cabe destacar que, em sua viagem de 1484, Diogo Cão acreditou que, ao alcançar a Angra de João de Lisboa (Lucira Grande, Angola), ter chegado ao limite do continente africano. Em sua segunda viagem, em 1485, percebeu o equívoco.
6. A expedição era composta de duas caravelas de 50 tonéis e uma naveta de mantimentos. Seguiam como pilotos de Bartolomeu Dias, Pero de Alenquer, Álvaro Martins e João de Santiago.
7. Localizada na África do Sul, próximo à divisa com a Namíbia, aproximadamente em $28^{\circ}40'20.83"S$ e $016^{\circ}30'31.32"E$, segundo nossos cálculos.
8. Atual Mossel Bay na África do Sul. Os portugueses a chamaram de Angra dos Vaqueiros, por terem notado a presença de gado guardado por pastores. Neste local, Bartolomeu Dias plantou o primeiro padrão de pedra de sua expedição, chamado de Padrão de Gregório.
9. Conforme o historiador Paulo Jorge Pinto, o cronista João de Barros narra que o cabo foi batizado de Tormentas por Bartolomeu Dias, sendo rebatizado pelo rei de Cabo da Boa Esperança. Entretanto, o mesmo historiador cita que duas fontes contemporâneas da viagem, Duarte Pacheco Pereira e Cristóvão Colombo afirmam que foi o próprio Bartolomeu Dias que deu o nome de Boa Esperança ao Cabo.
10. Cada uma das 32 partes em que se considera dividida a rosa dos ventos, corresponde a 11° e $15'$ (LEITÃO; LOPES, 1990, p. 438).
11. CASTRO et al., 2012, p. 299.
12. *Ibidem*, p. 328.
13. Informações mais detalhadas sobre caravelas, naus e galeões encontram-se descritas no Capítulo 4 desta obra.
14. Na construção dos navios, diversos tipos de madeiras eram utilizados, entre os quais destacam-se o sobre, empregado em cavernames, o pinho nos soalhos e o carvalho nas quilhas.
15. Conforme cita o historiador leiriense Saul António Gomes, em reportagem do periódico Região de Leiria, publicado em 20 de novembro de 2014. Disponível em <<https://www.regiaodeleiria.pt/2014/11/descobrimentos-sao-trunfo-para-pinhais-de-leiria-ser-patrimonio-da-humanidade/>>
16. No Tratado de Alcáçovas, que se destinava a resolver questões dinásticas, fora habilmente inserida por Portugal uma cláusula que visava dirimir questões relacionadas à concorrência empreendida por barcos espanhóis na costa da África. Segundo esta cláusula, as terras a serem descobertas ficavam divididas em duas metades, delimitadas pelo paralelo das Canárias: Portugal ficava com as terras do sul e Espanha com as do norte. Desta feita, era perfeitamente coerente que o rei português reivindicasse em seu favor as terras achadas por Colombo.
17. SARAIVA, 2011, p. 147.
18. A antes denominada Angra dos Vaqueiros, atual Mossel Bay. África do Sul.
19. CASTRO et al., 2012, p. 266.
20. *Ibidem*, p. 259.
21. *Ibidem*, p. 261.
22. Os barbeiros-cirurgiões ou barbeiros sangradores faziam parte da guarnição de um navio e eram designados auxiliares de medicina. Possuíam alguns conhecimentos para tratar feridos e certas doenças, além de saberem realizar sangrias (LEITÃO; LOPES, 1990, p. 82).
23. Eram seus capitães, conforme Castaneda, Barros e Góis: Sancho de Tovar; Simão de Miranda; Bartolomeu Dias; Vasco de Ataíde; Aires Gomes da Silva; Simão de Pina; Nicolau Coelho; Nuno Leitão da Cunha; Diogo (ou Pero) Dias; Pedro de Ataíde, Luiz Pires e Gaspar de Lemos.
24. Que entre outras atribuições deveria buscar, no hemisfério sul, uma estrela correspondente à Estrela Polar, para auxiliar a navegação astronômica.
25. Naquela altura do ano, o limite superior da região de calmarias equatoriais, também chamadas de doldrums, já podia ser sentido aos $5^{\circ}N$.
26. GUEDES, 1975, p. 159.
27. *Ibidem*, p. 161.
28. A derrota traçada pela Armada de Cabral até chegar ao Brasil foi alvo de pesquisa feita por diversos historiadores, em que se destacam os estudos de autoria do historiador naval Almirante Max Justo Guedes contida em sua obra intitulada *O Descobrimento do Brasil*, considerada uma referência sobre o tema.
29. GUEDES, 1998, p. 38.
30. *Ibidem*, p. 57. Batel refere-se a uma pequena embarcação.
31. $40'$ – quarenta minutos de arco. As latitudes são discriminadas em graus (de 0° a 90° , a partir do Equador) que, por sua vez, são subdivididas em 60 segmentos angulares, denominados minutos.
32. *Ibidem*, p. 35.
33. Pesquisa realizada a bordo de um helicóptero da Marinha do Brasil, em altura correspondente a de um cesto da gávea de uma nau da época.



FROTA DE JERÔNIMO DE ALBUQUERQUE |

Autoria: Carlos Kirovsky

Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), Rio de Janeiro



Capítulo II

O PODER NAVAL PORTUGUÊS NA DEFESA DO SEU IMPÉRIO MARÍTIMO (SÉC. XVI - XVIII)

Marcello José Gomes Loureiro

Capitão de Corveta (IM) e Pós-Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense. Doutor em História Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e em Histoire et Civilisation pela École des Hautes Études en Sciences Sociales de Paris. Mestre em História Social também pela UFRJ e bacharel e licenciado em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro.



Nas primeiras décadas do século XVI, a conquista dos espaços ultramarinos alterava profundamente a economia e a sociedade portuguesa. Por exemplo, no final da década de 1510, a alfândega de Lisboa registrou mais de 250% de incremento. Ainda que o crescimento comercial não fosse linear, o fato é que, desde meados do século XV, a principal fonte de receitas da monarquia lusa eram as transações ultramarinas. Nada estava consolidado, todavia. Fronteiras, conhecimento geográfico, comunicações, configurações políticas e governativas, rotas mercantis, fortificações, tudo estava por ser estabelecido. O império figurava como uma expectativa. Sua integração e viabilidade, evidentemente, dependiam de navios, velas e canhões.

Não é possível compreender a atuação do Poder Naval português entre os séculos XVI e XVIII sem a observância de ao menos duas premissas. A primeira é a inserção de Portugal nos cenários internacionais que se delineavam e as decorrências resultantes e estruturantes que condicionavam a configuração de uma acirrada concorrência ultramarina. A segunda se refere à própria inserção do Brasil

A PARTIDA DE SÃO FRANCISCO XAVIER

A obra apresenta uma vista de Lisboa por ocasião da partida de São Francisco Xavier, em 1541, em que são visualizados navios de diversas tipologias, desde galeras com esporões até embarcações a vela, com arquitetura e tamanhos distintos. O quadro lembra que a cidade se constituía como um espaço de intercâmbio de conhecimento náutico, não apenas por sua posição geoestratégica, próxima à saída do Mar Mediterrâneo, mas também por ser escala de muitas rotas mercantis. É possível também reconhecer o Paço Régio, os armazéns e uma série de edificações importantes de Lisboa, anos depois bastante destruída pelo terremoto de 1755.

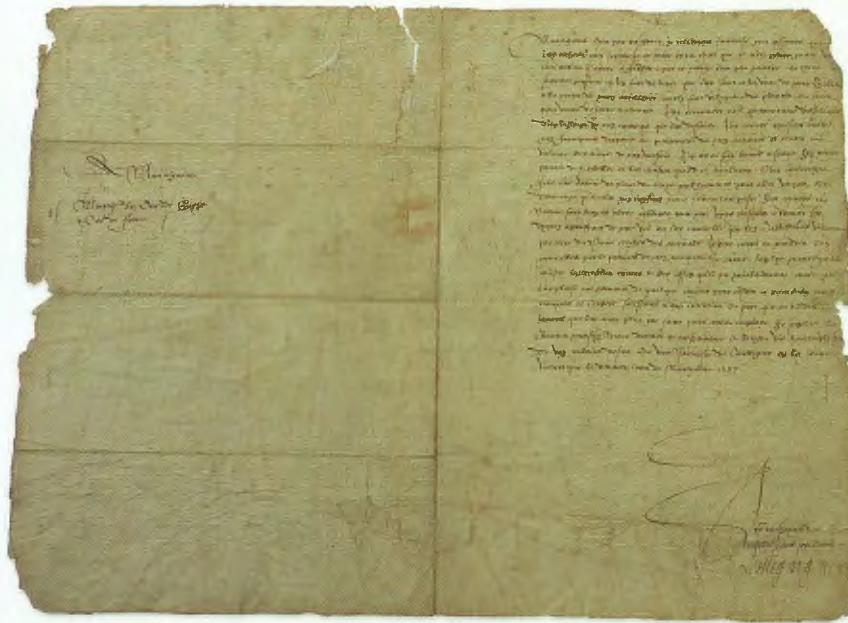
*Autoria: José Pinhão de Matos
Acervo do Museu Nacional de Arte Antiga, Lisboa, Portugal*



num vasto Império português, dependente de seus contatos com as possessões comerciais asiáticas e, mormente, com a África.

Em meados do século XVI, Nicolau Durand de Villegagnon, Cavaleiro da Ordem de Malta, desenvolveu um projeto para instalar uma cidade fortificada no ultramar português. Escolheu a Baía de Guanabara, região até então marginalizada das jurisdições lusas. Uma de suas motivações econômicas mais significativas era a promessa de lucratividade derivada da extração do pau-brasil, que a essa altura já concorria ou substituía o manejo da cochonilha nos processos de tingimento de tecidos em diversas tonalidades de vermelho. Talvez, as notícias que circulavam na Europa acerca das possibilidades de haver prata no sul da América, nomeadamente no Rio da Prata, pudessem também ter fomentado seus interesses.

Desde o anúncio da descoberta do Rio da Prata, em 1514, ocasião em que a expedição portuguesa comandada por D. Nuno Manuel e Cristóvão Haro teria recebido um machado de prata das populações nativas, as visitas de navegantes à



CARTA DE VILLEGAGNON
AO DUQUE DE GUISE |
Acervo da DPHDM

região se tornaram numerosas. Em 1530, Martim Afonso de Sousa, comandante da expedição que oficialmente fundou a Vila de São Vicente, enviou 80 homens de Cananeia ao interior para averiguar a suposta presença de metais; com a mesma finalidade, teria determinado ao irmão, Pero Lopes de Sousa, que navegassem pelo rio. Não parece ser coincidência que, com o estabelecimento das capitâncias hereditárias, a partir de 1534, exatamente Martim e Pero tenham sido agraciados com os quatro lotes correspondentes às capitâncias mais meridionais. Em resposta, os castelhanos instalaram Buenos Aires na boca do rio, em sua margem direita, em 1536, graças à ação de Pedro de Mendoza. Em face de tantas expectativas em torno do Prata, que instigavam o imaginário europeu, é plausível que Villegagnon tenha privilegiado as terras ao sul em detrimento de um litoral tão extenso. Em uma carta pertencente ao Arquivo da Marinha, datada do último dia de novembro de 1557, endereçada ao Duque de Guise, Villegagnon lembra que “os castelhanos vêm por terra do Peru pesquisar os metais”.

Para além, o projeto também se inscrevia no contexto das guerras de religião na França. A cidade imaginada por Villegagnon devia proporcionar as condições suficientes para que católicos e protestantes (chamados huguenotes, na França) pudesssem conviver em paz. Tratava-se, assim, de uma cidade ideal, aproximada de uma utopia.

Com dois navios de 200 toneladas e outro menor para transporte de carga, alcançou a Baía de Guanabara, em 1555, com cerca de 400 homens católicos e huguenotes, sobretudo das cidades de Paris e Rouen. Na Ilha de Serigipe (atualmente Ilha de Villegagnon, onde está a Escola Naval, desde 1938), erigiu a fortificação de Coligny, homenagem ao Almirante francês Gaspar de Coligny, um dos patronos do empreendimento. Aliou-se aos índios tupinambás e estabeleceu uma pequena povoação no continente, a Henriville, cujo nome é dedicado ao Rei francês Henri II.





**A CHEGADA DA FROTA DE
MARTIM AFONSO DE SOUZA EM**

SÃO VICENTE | *Esta obra representa
a chegada da frota de Martim Afonso de
Souza, Governador da Nova Luzitânia, que
partiu de Lisboa em 1530 para colonizar
as costas do Brasil. O quadro participou
da Expo 98, realizada em Lisboa.*

*Autoria: Benedito Calixto
Acervo do Clube Naval, Rio de Janeiro*



Em 1557, Bois-le-Comte, sobrinho de Villegagnon, aportou mais 300 homens e alguns teólogos calvinistas. Houve tensões e descontentamentos entre os estabelecidos e os *outsiders*, de modo que muitos desertaram e se refugiaram nas matas. Um deles, capturado por portugueses, foi Jean de Cointá, que, pressionado, acabou por revelar as posições francesas. Insatisfeito com as tensões de matriz religiosa, Villegagnon retornou à Europa dois anos depois.

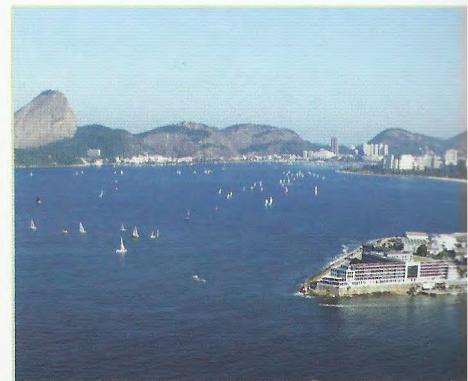
Coube a Mem de Sá, governador-geral estabelecido em Salvador, obter reforços de Portugal e organizar as ofensivas. Em 1560, finalmente, a fortificação de Coligny foi atacada e bloqueada. Após resistir por dois dias, os portugueses explodiram o paiol de pólvora, enquanto os franceses se espalharam pela Ilha de Paranapuã (depois Ilha do Governador) e Uruçu-Mirim (atual Glória).

A partir de então, muitos conflitos opuseram os franceses aos portugueses; contudo, na medida em que ambas as partes se aliaram aos índios (tupinambás e os temiminós de Arariboia, respectivamente), essa guerra pouco se inscrevia nos parâmetros contemporâneos europeus. Nas águas calmas da Guanabara, canoas, flechas e lanças imprimiam o ritmo dos combates. Dela resultou não apenas a expulsão dos franceses, primeiro da Guanabara, em 1565, depois de Cabo Frio, cerca de dois anos mais tarde, mas também a fundação da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, instalada inicialmente entre os Morros Cara de Cão e Pão de Açúcar, posteriormente deslocada para o Morro do Castelo.

Do outro lado do planeta, no Estado da Índia, a essa altura, as circunstâncias não eram as melhores. As receitas se reduziam e se constatava a expansão dos otomanos e mongóis nas áreas de influência comercial lusa. A presença cada vez mais frequente de holandeses nos mares do Índico era indício de tempos difíceis.

Em contrapartida, no Atlântico, mais precisamente na Madeira, Açores, Cabo Verde e América, um sistema de base agrícola, infraestrutura comercial e controle do crédito pelas elites locais se formava. Na América, os engenhos se multiplicavam, favorecidos com a alta dos preços do açúcar. Do outro lado do Atlântico, em 1575, a fundação da Cidade de São Paulo de Luanda, em Angola, indicava que os lucros decorrentes do tráfico de negros escravizados tendiam a se ampliar, sinal de que nos próximos anos ultrapassaria o tráfico interno de almas de “negros da terra”, os índios.

Na Europa, as instabilidades prosperavam. Os turcos ameaçavam a navegação e o comércio no Mediterrâneo. Se na Inglaterra uma rainha protestante buscava sua própria conservação, na França, as Guerras de Religião se agudizavam. Vitorioso na Batalha Naval de Lepanto de 1571 contra os turcos, célebre por confrontar incontáveis galeras a remo e se prestar a uma significativa propaganda política favorável à Liga Santa, Felipe II de Espanha reinava sobre uma vasta composição de territórios de estatutos políticos e jurídicos distintos, figurando como um dos mais poderosos monarcas do orbe.



ESCOLA NAVAL | A Escola Naval é o estabelecimento de ensino superior mais antigo do Brasil. Foi criada em Lisboa em 1782 com o nome de Companhia Real de Guardas-Marinha com a finalidade de aprimorar a preparação dos futuros oficiais da Armada de Portugal. Em 1796, passou a denominar-se Academia Real dos Guardas-Marinha. Acompanhou a Família Real por ocasião da transmigração para o Brasil. Ao chegar ao Rio de Janeiro, instalou-se no Mosteiro de São Bento. Contudo, ao longo de sua história, funcionou em diversos locais — inclusive em navios. Em 1938, a Escola Naval passou a ter uma sede especialmente construída para abrigá-la, na histórica Fortaleza de Villegagnon, na Baía de Guanabara.

A BATALHA DE LEPANTO

(DETALHE) | *A Batalha de Lepanto opôs as galeras a remo da "Liga Santa" (Papado, Veneza e Espanha) aos turcos nas águas do Mar Mediterrâneo. Apesar da supremacia dos terços (infantaria) espanhóis embarcados, havia disposição de canhões na proa das galeras. Pode-se dizer que a vitória da Liga não produziu nenhum resultado estratégico significativo, já que os turcos continuaram a ameaçar os europeus. Contudo, a vitória gerou enorme propaganda política, propalada como um efeito extraordinário e definitivo, triunfo da Cristandade contra os infiéis. Depois, a batalha se tornou célebre por ser considerada pela historiografia tradicional como a última em que se defrontaram galeras a remo. Todavia, tais embarcações permaneceram em uso, inclusive militar, ao menos até o final do século XVIII.*

*Autoria: Giorgio Vassari
Acervo do Museu do Vaticano*



Finda a sucessão natural da Casa de Avis, em 1580, Portugal agregava-se a essa larga composição, depois de uma série de disputas pela Coroa lusa. É fundamental analisar a entronização de Felipe II em Portugal do ponto de vista de impérios que se integraram – os impérios ibéricos, a partir de então imbricados – e de impérios em concorrência, deflagrada com a ação de franceses, ingleses e holandeses.

Noutros termos, de um lado, afloravam as possibilidades de se imiscuir nos negócios de Castela. O resultado da Batalha de Alcácer-Quibir até pode ter sido desastroso para a Casa de Avis e para grande parte da nobreza lusa. Mas, por outro lado, do ponto de vista comercial e ultramarino, a partir da “União Ibérica” – na verdade, a agregação de Portugal e suas conquistas a uma vasta composição de territórios – os mercadores portugueses se beneficiavam com a possibilidade de amalgamar suas

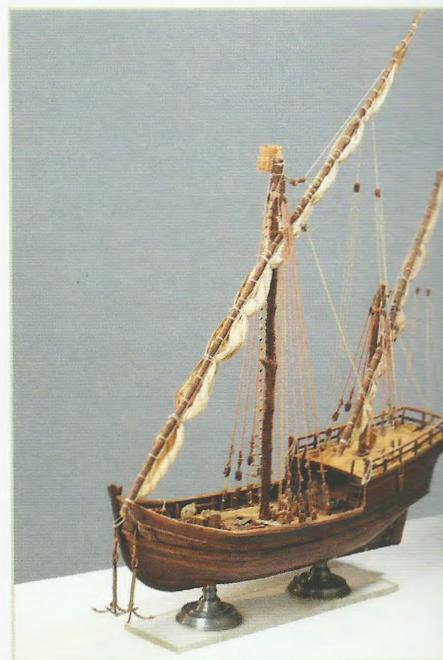
operações mercantis aos vastos domínios hispânicos, ainda que juridicamente as conquistas de Portugal e Castela se mantivessem segregadas. Em função dos intercâmbios comerciais, a prata que chegava a Sevilha, por exemplo, poderia seguir para Lisboa; ou a que deixava Buenos Aires, poderia seguir para o Rio de Janeiro ou Salvador. Além disso, os comerciantes portugueses podiam arrematar os contratos negreiros em Castela, ampliando ainda mais a remessa e a oferta de negros africanos pelo Atlântico.

Ao reverso, era imperioso preparar-se para o risco de ofensivas. Afinal, Felipe II patrocinava os partidos católicos contra Elizabeth I de Inglaterra e contra as pretensões de Henri de Navarra na França. Mantinha-se também em guerra na região de Flandres, cujas elites pretendiam se separar de sua jurisdição alegando divergência religiosa. Nesse contexto, franceses, ingleses e holandeses dispunham também de razões políticas para interferir nas conquistas portuguesas, prontificando-se a constituir seus próprios impérios ultramarinos. Tais impérios, sob o risco de alguma simplificação, estavam assentados no comércio de africanos escravizados e prata, de relevância marcante nos mercados asiáticos. Mas dispor desses mercados não era suficiente. Para operá-los, era necessário obter supremacia naval, combinando canhões pesados, velas e homens experimentados.

Assim, ingleses frequentaram as costas do Estado do Brasil, sobretudo após 1580. Já em 1583, por exemplo, Edward Fenton investiu sobre a Vila de Santos, sem lograr êxito. Mais destacável foi a ação de Thomas Cavendish, já após sua circunavegação, que resultou no saque das Vilas de São Vicente e de Santos em 1591. Quatro anos mais tarde, James Lancaster atacou Recife e Olinda com uma Força Naval de 12 navios. Recife foi tomada e saqueada por mais de 30 dias, além da apreensão da carga inteira de uma nau que vinha da Índia, bem como seis mil caixas de açúcar.

A guerra era global. No Índico, verifica-se também uma concorrência naval portuguesa, holandesa e inglesa. Em 1606, por exemplo, os portugueses conservavam seu enclave militar na Malaca, após prolongadas batalhas com os holandeses.

Em 1612, foram os franceses que se instalaram no Maranhão. Fundaram (ou incrementaram) uma pequena cidade, a que chamaram de São Luís, em homenagem ao rei medieval que aportou as relíquias de Cristo a Paris, na Saint-Chapelle. A ocupação do Maranhão, liderada por Daniel de La Touche, Senhor de La Ravardiére, ficou conhecida como a França Equinocial. Encarregou-se o governador de Pernambuco de organizar sua expulsão. Para tanto, dependeu dos recursos de Jerônimo de Albuquerque, alguém capaz de circular e conectar dois mundos, duas culturas, já que falava tanto a língua geral (dos índios), como o português. Era, portanto, um elemento imprescindível numa guerra que dependia de gente que soubesse sobreviver pelas florestas tropicais. Não foi por outra razão que Albuquerque comandou uma Força Naval destinada a combater os franceses. Em 1615, associado aos reforços de



MODELO DE CARAVELÃO |

Os caravelões construídos no Brasil foram muito empregados na luta contra os franceses no Maranhão.
Autoria: Paula Tavares Martins
Acervo da DPHDM

O DUPLO CASAMENTO | Peter Paul Rubens
foi contratado por Maria de Médicis, rainha regente da França, para pintar sua trajetória e de seu governo. Nessa representação, idealiza a troca de princesas entre Espanha e França, quando a princesa espanhola, Ana de Áustria, se casou com o futuro Louis XIII, enquanto Isabel de França se casou com o futuro Felipe IV. As figuras que ladeiam as princesas, com adornos romanos, representam a própria França e Espanha. Na parte superior, moedas e elementos da natureza representam a abundância decorrente da paz. O assim chamado "duplo casamento" selou a concórdia entre as duas monarquias em 1615, momento em que os franceses deixam o Maranhão.

*Autoria: Peter Paul Rubens,
 Ciclo Maria de Médicis*

Acervo do Museu do Louvre, Paris, França



Alexandre de Moura, alcançou seu intento, pelo que recebeu o reconhecimento da Coroa portuguesa, sendo o primeiro governador do Maranhão, *topos* que acrescentou ao próprio nome. Capitulavam definitivamente os franceses, já que França e Espanha ajustavam os termos da paz. Peter Paul Rubens pintava a paz, cristalizada pelo duplo casamento acordado entre as duas monarquias, que trocavam suas princesas para matrimônio com aqueles que em poucos anos seriam os futuros reis dessas monarquias. Ainda que fosse efêmera a paz, uma vez que espanhóis e franceses estariam em lados opostos depois de 1635, na Guerra dos Trinta Anos, França se reinscrevia oficialmente na tradição católica.

Para tentar asseverar seu domínio na Região Norte, os portugueses edificaram o Forte do Presépio (origem da cidade de Belém), em 1615, não apenas para proteger a entrada do Amazonas, mas também para servir de base contra as ações de ingleses e holandeses na região. No Amazonas, estabeleceu-se inclusive uma flotilha para patrulha. A região se tornava estratégica: dela, tanto ingleses como holandeses buscavam interceptar os comboios hispânicos carregados de prata que deixavam Porto Belo e Cartagena e cruzavam o Caribe em direção à Espanha. Ademais, temia-se em Madri que fosse possível subir o Amazonas e alcançar as minas de prata do Potosí, como mais tarde bem demonstrou Pedro Teixeira ao alcançar Quito (1637). Em 1621, a Coroa indicava que já percebera tal potencial geoestratégico ao instituir o Estado do Maranhão e Grão-Pará, mantendo um governador (geral), em São Luís.

O ano de 1621, contudo, é um momento de inflexão. Não marca apenas o início do reinado de Felipe IV de Espanha, senão também o término da trégua dos doze anos, assinada entre os Habsburgos de Espanha e os Estados Gerais em 1609. Em suma, iniciava-se uma longa guerra plurioceânica, orientada pela disputa pelo comércio das especiarias asiáticas, pelo comércio escravagista da África Ocidental e pelo comércio do açúcar do Estado do Brasil.

Assim que a trégua foi posta de lado, os holandeses fundaram a Companhia das Índias Ocidentais (1621), uma congênere da já existente Companhia das Índias Orientais (fundada em 1602), que deveria se ocupar do controle do comércio hispano-português no Atlântico. Em vinte anos, o conjunto do Império português estaria em vias de extinção. O ano de 1621 representa o início do declínio marítimo nos portos portugueses, em função do término da trégua com os Estados Gerais das Províncias Unidas, já designados genericamente por Holanda.

Ainda nesse mesmo ano, no Oriente, os holandeses logo tomaram a Ilha de Banda. No ano seguinte, os persas e os ingleses conjuntamente dominaram Ormuz; a cidade foi facilmente saqueada por três mil soldados persas, mas a fort-



leza ainda resistiu por mais três meses. Ormuz funcionava como elo comercial do Oriente Médio e a região do Malabar, sendo vital para a organização estrutural do comércio na região e para a própria presença portuguesa no Oriente. Depois, os holandeses atuaram em 1623 e 1626, dessa vez pressionando Macau.

No Atlântico, em 1624, a Bahia, “Cabeça do Estado do Brasil”, era ocupada por mais de três mil homens. Uma frota de 26 navios sitiou Salvador, o Governador Diogo de Mendonça Furtado foi preso e deportado aos Países Baixos. A improvisada resistência foi organizada inicialmente no plano local, pelo Bispo D. Marcos Teixeira, que minimamente organizou tropas conhecidas como “milícia dos descalços”, que empregaram um sistema de guerrilha (guerras de surpresa, de emboscada, empregando pequenos efetivos). Em meio à resistência, falecia o bispo.

Em todo o império, as lamentações em torno da miséria causada pelas ações dos holandeses aumentavam. Mais intensamente agora, com a queda de Ormuz e da Bahia.

No ano seguinte, em 1625, Castela enviava ao Atlântico uma poderosíssima Força Naval, “uma das maiores que já se viu”, para reconquista de Salvador, comandada pelo Marquês de Villanueva de Valdueza, D. Fadrique de Toledo Osório.

SÍTIO E EMPRESA DA BAÍA DE TODOS OS SANTOS POR D. FADRIQUE DE TOLEDO OSÓRIO, CAPITÃO-GENERAL DA ARMADA E EXÉRCITO DO MAR OCEANO E REINO DE PORTUGAL, A 30 DE ABRIL DE 1625, REINADO FELIPE IV | Representa a ação naval da “Jornada dos Vassalos” e a recuperação de Salvador pelas Forças de Portugal, Espanha e Nápoles. Salvador livrava-se do domínio dos holandeses, nesse momento. Na imagem, ao centro, há várias cenas, como estradas onde circulam carros de boi e figuras humanas; há também acampamentos em vários pontos. É interessante o fato de parte da cidade ser murada, como um enclave medieval. No mar, 13 embarcações fundeadas formam uma linha horizontal, enquanto outras (os vassalos de Felipe) as bombardeiam. A pintura monumental é uma cópia do original de Juan de La Corte e está exposta no Museu Naval, no Rio de Janeiro.
Autoria: Juan de La Corte (cópia de coleção particular)
Acervo da DPHDM

CAP II

Como congregava homens de diversas partes da monarquia, de diferentes reinos – no caso, vassalos dos Reinos de Castela, Portugal e Nápoles – ficou conhecida como a “Jornada dos Vassalos”.

Devido ao desequilíbrio de forças, os holandeses capitularam rapidamente.

Seus reforços chegaram atrasados à rendição. Era sem dúvida uma grande vitória, que confirmava a hegemonia naval da Monarquia Católica. Esperava-se mesmo que fosse encarada como uma lição para Países Baixos: seria inútil tentar opor-se ao poder de Felipe IV.

Aliás, nesse ano de 1625, tudo ainda parecia conspirar a favor do monarca católico. No Norte da Europa, suas tropas obtinham a famosa rendição de Breda, conquista eternizada pelas tintas de Diego Velázquez.

Apesar disso, em Portugal, os negociantes de Lisboa demonstravam sua insatisfação devido aos prejuízos que sofriam pela falta de “assistência e defesa” dos navios da frota do Brasil, que vinham sendo pilhados por holandeses e mouros. Nos primeiros anos da década de 1620, perderam 120 navios e cinco milhões em 60 mil caixas de açúcar e diversos outros artigos. O tráfego de navios reduzira quase 85% e o açúcar branco, retido no Brasil, já valia menos de um cruzado a arroba.

A RENDIÇÃO DE BRETA |

A pintura foi realizada para a decoração da “Sala dos Reinos” do Palácio do Bom Retiro, nos arredores de Madri, e representa a entrega das chaves de Breda, vencida no início de junho de 1625, ao comandante espanhol Ambrósio Spínola. Velásquez sugere aqui a benevolência dos espanhóis com aqueles que são derrotados em batalha, uma vez que representa, no momento da rendição, Spínola descendo do cavalo e evitando em seguida que seu oponente se ajoelhe.

*Autoria: Diego Velásquez
Acervo do Museu do Prado, Madri, Espanha*



A recuperação da Companhia das Índias Ocidentais não tardou. Em 1628, a ação precisa do holandês Piet Heyn apreendia enorme quantidade de prata, ao interceptar o comboio americano ao largo da atual Cuba, o que gerou uma crise nas finanças espanholas. Dois anos mais tarde, os recursos obtidos financiariam o maior empreendimento da Companhia holandesa: a invasão de Pernambuco, o mais importante centro econômico do Estado do Brasil, com cerca de sete mil homens.

Esperava-se que, mais uma vez, Felipe IV fosse capaz de empunhar seu poder. De fato, em 1631, enviou uma Força Naval comandada por D. António Oquendo. Sua tarefa era desembarcar tropas provenientes de Pernambuco e da Paraíba, bem como escoltar os comboios que transportariam a Portugal açúcar e outras mercadorias, até que estivessem seguros de ataques holandeses; por fim, deveria ainda alcançar o comboio de prata no Caribe, para prover sua proteção. Contudo, nas águas em torno de Abrolhos, Oquendo opôs-se francamente às forças de Adriaen Janser Pater, em uma batalha naval de larga envergadura. Depois de oito horas de combate, onde se opuseram quase 40 navios e mil canhões de modo equilibrado, Oquendo e Pater não alcançaram um resultado tático expressivo. Nessa batalha indecisa, os holandeses perderam apenas dois navios, enquanto os ibéricos, três. Houve cerca de 700 desaparecidos e 280 feridos, além de mais 200 prisioneiros. Ainda que Oquendo tivesse cumprido o seu plano inicial, os holandeses mantiveram o controle do mar.

No Oriente, nesse mesmo 1631, os árabes e cafres arrasaram os portugueses em Mombaça, recuperada no ano seguinte. Interrompia-se o comércio do Bengala, de onde os têxteis eram exportados para a Europa, causando-se uma importante ruptura nas transações interasiáticas. Em 1634, em grave dissonância com a Companhia de Jesus, os japoneses não comercializavam mais com os portugueses em Macau, importante centro para o comércio baseado na prata e escoadouro da seda chinesa.

Na Índia, a configuração do Império português era bastante distinta, funcionando como uma talassocracia em que prevalecia a economia de meios. Estruturado em rede, praticamente sem dispor de territorialização, as tentativas de controle dependiam dos conveses dos navios e de bases sobre terra, importantes para o comércio, para a navegação de cabotagem e para a própria integração e conservação da presença portuguesa. Ainda no reinado de D. Manuel I, como uma tentativa de controlar área marítima e se imiscuir nas malhas do comércio no Oriente, foi implementado o sistema de cartazes ou de salvo-condutos no Oceano Índico (1502), concedidos como privilégio aos residentes dos Estados considerados seus vassalos. Sem esse salvo-conduto – que inicialmente se traduzia por uma bandeira com o escudo da monarquia lusa, depois substituído por um documento



A BATALHA NAVAL DE ABROLHOS |

Juan de La Corte pintou algumas representações da Campanha de Abrolhos (1631), provavelmente por encomenda do próprio D. António Oquendo, para propagar sua vitória sobre as Forças holandesas do Almirante Pater, que morreu nesse combate. Há outra “vista” desta batalha exposta no Museu Naval de Madrid.

A disposição confusa dos navios no teatro de operações sugere, nessa representação, o momento da batalha em que não há uma formatura. A partir da segunda metade do século XVII, a escola tática que propugnava a atuação (quase) individual dos navios no mar, como ocorre nessa representação, passou a ser designada como meleísta.

*Autoria: Juan de La Corte
(cópia de coleção particular)
Acervo da DPHDM*

que explicitava o nome do navio, o porto de armamento e de destino, e a carga transportada –, os estrangeiros poderiam ser detidos pelo corso português. Tendo em vista que a maior parte dos vassalos portugueses se situava próxima ao mar, a comunicação marítima era indispensável. Nas décadas de 1630 e 1640, holandeses e ingleses atacaram tais bases, esfacelando ou esmaecendo a presença lusa naqueles mares e rotas comerciais.

Em Pernambuco, em 1635, o Arraial do Bom Jesus, resistência improvisada pelo Governador Matias de Albuquerque, era arrasado pelos holandeses. Derrota pior ocorreu na sequência, no Combate de Mata Redonda (1636). No ano seguinte, após mais de seis anos de guerras praticamente contínuas em Pernambuco, os holandeses sentiam a ausência de negros escravizados para o restabelecimento dos canaviais. Projetaram seu poder pelo Atlântico e, na costa africana, conquistaram São Jorge da Mina, local de embarque de negros na Guiné, que cedeu após cinco dias de bombardeio.

Em 1638, era a vez de Salvador sentir a pressão holandesa. A cidade não caiu por pouco, após 40 dias de bloqueio. Ao fim da década de 1630, a expansão holandesa no Atlântico parecia algo incontrolável. Não atingia mais apenas Pernambuco,

ocupação afiançada com os incrementos efetuados pelo Governo de Maurício de Nassau, mas também Paraíba, Rio Grande (do Norte) e Ceará, bem como São Jorge da Mina, na África. Pressionavam Salvador e ameaçavam o Rio de Janeiro. A essa altura, até Buenos Aires temia o risco iminente de um ataque holandês.

Entre 1637 e 1644, Goa, a “chave de toda a Índia”, frequentemente estava bloqueada, o que impedia o comércio e as comunicações entre o vice-rei e Lisboa. Por tudo isso, em última análise, pode-se dizer que o objetivo final da Companhia das Índias Orientais e Ocidentais era a conquista dos fluxos mercantis antes controlados por portugueses.

A situação ibérica se agrava em 1635, com o ingresso da França de Richelieu ao lado dos inimigos de Espanha na Guerra dos Trinta Anos, que se desenrolava na Europa desde 1618. O equilíbrio de forças, ou mesmo a prevalência espanhola,





atingia o fim. Foi nesse momento de crise que António Pereda y Salgado pintou uma “alegoria da vaidade”, representando a decadência de Espanha. Logo depois, o declínio militar de Espanha se confirmava na derrota contundente das forças de Felipe IV para os holandeses, na Batalha Naval de Downs, ao largo da costa inglesa, em 1639. Nessa ocasião, fizera-se um esforço militar e financeiro enorme: 77 navios transportavam uma tropa de 23 mil homens, destinados a reforçar a guerra em Flandres. Mais de 60 navios foram perdidos. Se Felipe II pôde refazer em praticamente um ano sua “Invencível Armada”, consideravelmente destruída após 1588, Downs marcaria o fim da supremacia naval espanhola. O episódio ainda estremeceu as relações diplomáticas entre Londres e Madri, que reprovou a neutralidade assumida pelas forças inglesas diante do combate.

Em Portugal e em suas conquistas, a guerra contra os holandeses era considerada uma desgraça, já que se chocava frontalmente com os interesses das elites reinóis e ultramarinas. No reino, a guerra causava prejuízos financeiros a uma atividade econômica secular, a do sal do Setúbal, cuja destinação primeira era a indústria do arenque holandês. No ultramar, as conquistas estavam profundamente ameaçadas. Encravadas no Oriente, esfaceladas no Atlântico. Não se pode esquecer de que mais de 50% das receitas da monarquia lusa tinha origem nos espaços ultramarinos. Uma monarquia cuja periferia consistia em seu verdadeiro centro econômico. Portanto, o que estava em jogo era a conservação das coisas como conhecidas e assimiladas há mais de um século.

Sem a possibilidade de dispor do apoio naval hispânico, severamente neutralizado em Downs, organizou-se, em derradeiro esforço, uma poderosa Armada que deveria finalmente expulsar os holandeses de Pernambuco: a Esquadra de D. Fernando de Mascarenhas, o Conde da Torre. Se fosse efetiva, os vassalos ultramarinos, em alguma medida, sentir-se-iam amparados pelo seu rei. Nela, repousava grande expectativa, mas “pôde mais a desgraça que o valor”, e “perderam a empresa, perderam a esperança”, como escreveu o Padre Antônio Vieira.

O Conde da Torre tomara o rumo para o Brasil com 66 navios; sua missão era bloquear Pernambuco e desembarcar tropas para obter a rendição holandesa. Em vez de oferecer imediatamente ataque a Pernambuco, atracou em Salvador, onde suas tropas causaram diversos tumultos. Só depois seguiu para seu objetivo; sem efeito surpresa, acabou por combater uma Força Naval holandesa, comandada por Willem Loos, que foi morto no início das hostilidades. Depois de cinco dias de combate, sem aniquilar seu inimigo, o conde decidiu desembarcar suas tropas na capitania do Rio Grande (Rio Grande do Norte). Regressou à Bahia, sem promover danos contundentes aos holandeses. As tropas estiveram sujeitas às astúcias da fortuna e tiveram de se submeter a uma longa marcha despropositada.

ALEGORIA DA VAIDADE |
As “vanitas” ou alegorias da vaidade costumavam conter uma função moralizante, já que insistiam que o tempo é fluido e, por isso, degenera todas as vitórias e prazeres do mundo. Caberia, portanto, ao espectador tomar consciência daquilo que realmente é importante na vida, afastando as vaidades efêmeras. Nesta representação, Pereda aporta uma série de elementos políticos (o globo, que sugere o império; o camafeu com Carlos V, as moedas; os troféus de guerra; as insígnias do Tosão de Ouro, etc.). Pode ser interpretada como declínio da Monarquia Católica, na medida em que a imagem é do fim da década de 1630, exatamente o momento em que a Espanha já sofria sérias decorrências da Guerra dos Trinta Anos.
*Autoria: António Pereda
Acervo do Museu Kunsthistorisches, Viena, Áustria*

Após o episódio, o pessimismo na Bahia devia ser grande. Antônio Vieira, no Sermão que proferiu pela chegada do Marquês de Montalvão (1640), vice-rei do Brasil, dizia: “aconteceu-lhe a V. Exa. com o Brasil o que a Cristo com Lázaro; chamaram-lhe para curar um enfermo (...) e quando chegou foi-lhe necessário ressuscitar um morto”. Para muitos, o Brasil estava morto.

Em Lisboa, papéis anônimos já consignavam que foi a agregação no seio da Monarquia Católica (de Espanha) que causou o fim da paz, fundamental para o sustento das conquistas e de Portugal. Sem capacidade militar, depauperado de suas rotas mercantis, exausto de uma carga tributária que financiava uma guerra considerada de interesse de Espanha, restava a Portugal e suas conquistas a aclamação de um novo rei, o Duque de Bragança, agora, D. João IV.

Assim, antes de tudo, aclamar o novo rei seria a expectativa de imediatamente frear a destruição causada pelo poder holandês. A D. João IV, coube logo tratar de uma trégua, obtida em 1641. Às suas vésperas, os holandeses ainda conquistaram o Maranhão, Angola e Malaca, que resistia por 35 anos.

D. João IV assinara trégua com os holandeses, mas iniciava uma guerra mal preparada, que duraria quase trinta anos, contra Espanha – a chamada Guerra da Restauração. Aliás, em Madri, era apelidado de “rei de inverno”, porque secreditava que não se conservaria por mais de quatro meses no trono. Não tinha condições, portanto, de oferecer apoio militar às conquistas. Nesse contexto, em que se evidenciava a fragilidade do novo monarca, as ações militares contra o poder holandês deveriam ser iniciativa das próprias localidades.

Assim, em 1645, o Governador-Geral Antônio Teles da Silva despachou uma coluna de negros, sob o comando de Henrique Dias, para fomentar uma revolta contra os holandeses em Pernambuco. Como havia uma trégua, alegou a desobediência de Dias, e enviou Felipe Camarão e seus índios para persegui-los. Com dissimulação, demandou auxílio dos holandeses para que os “maus vassalos” fossem presos.

Do mesmo modo, resolveu reunir uma Força Naval para auxiliar os insurretos de Pernambuco. Amealhou três navios e tripulações improvisadas. Seu comando foi atribuído a Jerônimo Serrão de Paiva. Com o auxílio das forças que Salvador Correia de Sá e Benevides trazia de Portugal, decidiu Teles da Silva executar um plano para ocupar Recife. Reunidos, esses navios fundeariam em frente à cidade: se os holandeses vacilassem ou se a população se revoltasse, tentariam um desembarque. Ao se aproximar de Recife, após um cálculo de prudência, Salvador de Sá optou por se retirar, transformando o episódio apenas em um ato de emprego político de seu Poder Naval; depois, Serrão de Paiva foi atacado na Baía de Tamandaré, ocasião em que não apenas parte expressiva de suas tripulações foi aniquilada, mas também muitos documentos secretos passaram às mãos dos holandeses.

Enquanto foi governador-geral em Salvador, Teles da Silva procurou apoiar secretamente a atuação dos pernambucanos contra os holandeses. O tema chegou a ser alvo de discussão entre o Conselho Ultramarino e o rei, em Lisboa. Em janeiro de 1647, D. João IV escrevia a seu embaixador em Haia que era seu entendimento que Antônio Teles não tivera culpa nas sedições de Pernambuco, mas que era preciso determinar sua prisão, para oferecer “satisfação” aos holandeses. Depois de preso, o governador deveria seguir direto à França, onde, provavelmente, encontraria sua liberdade. Substituído no Governo do Estado do Brasil, acabou falecendo em um naufrágio, quando retornava à Europa.

Em fevereiro de 1647, ocorreu aquilo que tanto se temia: a Bahia estava em apuros. Os holandeses ameaçaram Salvador e ocuparam a Ilha de Itaparica, com uma Força Naval comandada pelo Almirante Banckert e três mil homens. A diplomacia holandesa se agigantava nas mesas de negociação europeias.

Em Lisboa, os Conselhos Superiores da Monarquia obrigavam o rei a uma decisão. Como ele próprio admitia, era necessário enviar com suma brevidade uma Armada poderosa que socorresse Salvador. Assim, o ataque a Itaparica obrigou D. João IV a iniciar a preparação de uma Força Naval para enviar ao Brasil, mesmo que para isso precisasse não apenas quebrar os compromissos que tinha assumido com a França, acerca da prontificação de navios para atuação na Europa, mas também desmobilizar a defesa do reino. As dificuldades financeiras e materiais eram enormes e, para tanto, dependeu do apoio das câmaras municipais reinóis e de muitos negociantes. Com a concorrência das câmaras, de particulares, e dos Conselhos de Estado, da Fazenda, de Guerra e Ultramarino, D. João IV compôs uma Armada que devia dispor de navios ligeiros, que pudesse “livrar-se do perigo” holandês: 11 galeões, uma urca, duas naus, duas fragatas e quatro navios menores. Conhecida como a “Armada de Socorro do Brasil”; seu comandante era Antônio Teles de Menezes, Conde de Vila Pouca de Aguiar; seu propósito era proteger Salvador e expulsar os invasores da Ilha de Itaparica.

Nesse momento, Portugal definia o cerne de sua política naval. Fazia anos que os Conselhos de Guerra e Ultramarino discutiam a necessidade de escolta de navios das frotas. Por isso, em 1644, ao retornar a Lisboa, Salvador Correia de Sá e Benevides foi nomeado General das Frotas do Brasil, cargo criado para a segurança da navegação. Nessa discussão, incluía-se o tipo de embarcação que deveria ser empregado. Alguns conselheiros defendiam a abolição do uso de caravelas, verdadeiras “escolas de fugir”, que estimulavam a “covardia” no mar, nos termos de Antônio Vieira. Pequenas, eram mais velozes, mas contavam com pouca e ineficaz artilharia. Por isso, defendia-se a construção de “navios redondos” (naus e galeões),

que pudessem transportar mercadorias e prover defesa. Pelo alvará de 15 de março de 1648, proibia-se a construção de navios cujo deslocamento fosse inferior a 350 toneladas; mas, devido a protestos, outra ordem régia baixou a tonelagem para 250 (25 de janeiro de 1649). O projeto do Conselho Ultramarino, apoiado no palácio por autoridades importantes, acabou por se transformar no escopo da política naval de D. João IV: navios ofensivos e de grande deslocamento, sistema de comboios e proibição de emprego de caravelas.

Subordinada a essa “Armada de Socorro”, outra partia poucos dias depois de Lisboa, sob o comando de Salvador Correia de Sá e Benevides. Para todos os efeitos, a Força Naval de Salvador de Sá não passava de um reforço; deveria também defender a Cidade do Rio de Janeiro, que temia uma invasão. Contudo, Salvador de Sá partira já de Lisboa com poderes jurisdicionais para ser o governador de Angola. Depreende-se que, a partir do Rio de Janeiro, deveria projetar-se então para a África, buscando reconquistar Angola em favor dos portugueses. No Rio, levantou recursos, vendendo inclusive seus bens particulares, e ampliou suas forças, incorporando tropas constituídas por negros e índios.

Nos Países Baixos, sabendo-se da Armada portuguesa de socorro ao Brasil, organizou-se uma Força Naval sob o comando do Vice-Almirante Witte Corneliszoon de With. Os navios suspenderam aos poucos dos portos e somente em março de 1648 alcançaram Recife. Nesse momento, as forças holandesas já tinham se retirado de Itaparica, graças aos sucessos da “Armada de Socorro”.

Em 19 de abril de 1648, travou-se a primeira Batalha dos Guararapes e os holandeses, mais numerosos, foram derrotados em campo pelos insurretos pernambucanos. Derrotada em terra, concentrou-se a Companhia nas operações navais, bloqueando os portos brasileiros e promovendo ações de corso e desgaste. O bloqueio, apesar de exigir das tripulações longas estadas no mar, com decorrentes problemas sanitários e alimentares, tinha como incentivo a possibilidade de efetivar presas, havendo participação da tripulação no resultado financeiro da venda dos navios e das cargas apreendidas. Fez-se ao mar o Almirante de With, tendo atenção ao bloqueio de Salvador, onde a poderosa Força Naval do Conde de Vila Pouca de Aguiar se mantinha. Em dezembro, aproveitou para atacar os engenhos de açúcar situados no Recôncavo da Baía de Todos os Santos, sem ser molestado pela Força Naval portuguesa, que mantinha seus navios protegidos pela artilharia das fortificações terrestres de Salvador.

Em novembro de 1648, chegou a Lisboa a notícia da vitória de Salvador de Sá, com a rendição dos holandeses em Angola. Era uma significativa vitória

CAP II

estratégica. Acreditava-se que rapidamente o fornecimento de escravos poderia ser estabilizado. Sua venda em Buenos Aires poderia promover o reingresso de prata nas malhas comerciais portuguesas, de modo que a retração comercial experimentada pudesse ser assim suplantada.

Em fevereiro de 1649, a Companhia das Índias Ocidentais resolveu repetir, em terra, o ataque às forças rebeldes pernambucanas, em Guararapes. Novamente os holandeses foram derrotados, evidenciando-se sua incapacidade de eliminar a insurreição de Pernambuco sem reforços europeus.

No mar, apesar da hegemonia holandesa, as dificuldades eram latentes. O Almirante de With registrava em suas cartas dirigidas à Holanda a dificuldade de se realizar os reparos necessários em seus navios, reclamava das condições precárias de vida de suas tripulações e advertia a necessidade de reforços. Em finais de 1649, ele próprio regressou à Europa. Em dezembro, navios holandeses se amotinaram e iniciaram também seu regresso.

De outra parte, **em Lisboa, em 1649**, finalmente se deliberava, após continuada polêmica, o **projeto de instituição da Companhia Geral de Comércio do Brasil**, que contava com recursos financeiros de judeus e cristãos-novos. A Companhia disporia de alguns privilégios, como o monopólio de alguns itens essenciais para as praças ultramarinas portuguesas, investindo parcela de suas receitas na segurança da navegação e na própria guerra do Atlântico.

Em **dezembro de 1653**, a **quarta frota da Companhia Geral de Comércio chegou ao Brasil** com “vontade de lutar” e tendo o “exemplo de Salvador Correia de Sá em Angola”. Seu comandante, **Pedro Jaques de Magalhães**, decidiu bloquear **Recife e apoiar os revoltosos luso-brasileiros**. As posições holandesas foram sendo conquistadas, e **a rendição de Recife finalmente ocorreu no final de janeiro de 1654**, após os combates da Campina do Taborda. Mas isso não significava que não houvesse mais riscos ao Brasil e mesmo ao reino, que permanecia despendendo recursos para o envio de reforços e mantimentos, ainda que sob ameaça de invasão, seja devido aos espanhóis que rondavam sua costa, seja pela preparação de uma poderosa Armada na Holanda para conquistar Portugal.

Não era possível, entretanto, que os holandeses suportassem a guerra de Pernambuco. Por décadas, o **Poder Marítimo holandês** havia preponderado nos oceanos, mas, **em meados do século XVII, sujeitava-se aos desgastes de uma séria concorrência inglesa**. Entre 1652 e 1654, uma guerra naval por disputas de rotas comerciais (a primeira das Guerras Anglo-Holandesas) tornaria inexequível a conservação do domínio permanente do mar na costa do Brasil.

A paz com a Holanda somente foi acordada **em 1661, sob mediação da Inglaterra**. A Holanda deveria receber pesadas indenizações de guerra, que abar-

cavam prejuízos diversos, além de possessões territoriais como Ceilão, Malaca e Molucas. Em Lisboa, já se discutia a possibilidade de “abandonar a Índia com honra”. O Estado do Brasil crescia sua importância nas configurações do Império. Inglaterra obtivera acordos comerciais favoráveis dos portugueses, além de um generoso dote correspondente ao casamento de Catarina de Bragança com o Rei Charles II. Tanto as indenizações, bem como o dote, foram pagos durante anos pelas praças ultramarinas portuguesas.

Em 1703, Portugal aproximava-se ainda mais da influência inglesa, com a assinatura do **Tratado de Methuen**. Além de prever trocas comerciais pautadas no comércio de panos ingleses e vinhos portugueses, o acordo oferecia a possibilidade de promoção do apoio naval inglês, nessa altura já hegemônico, a Portugal.

Ao longo do século XVIII, as conquistas portuguesas na América frequentemente conviveram com os chamados “perigos internos e externos”. Se houvesse a conjugação simultânea desses dois perigos, acreditava-se que a monarquia seria exposta ao seu limite. Os “perigos internos” eram os tumultos e revoltas, que podiam causar profundas alterações na vida ordinária. A eles, acresciam-se os riscos de uma invasão estrangeira, que também assolavam o imaginário das populações. Esses riscos se tornavam iminentes nos contextos de conflito internacional, como ocorreu especialmente na Guerra de Sucessão Espanhola, entre 1703 e 1715, e na Guerra dos Sete Anos, entre 1757 e 1763. Nas duas ocasiões, França e Portugal figuravam como inimigos em face dos arranjos das relações internacionais. No primeiro desses conflitos, corsários franceses liderados por François Duguay-Trouin transpunham todas as linhas fortificadas de defesa da Baía de Guanabara, que “era defendida não só por uma quantidade prodigiosa de artilharia, como pelos quatro vasos e três fragatas de guerra”, como escreveu em suas memórias o próprio inva-sor, mas “os portugueses mal tiveram tempo para encravar algumas de suas peças de artilharia”.

Assenhорando-se da cidade, os franceses a saquearam, exigindo um vultoso resgate para sua libertação. Aconteceu o que muito se temeu. O perigo externo, tão propagado nas sessões da Câmara Municipal e nas correspondências oficiais, finalmente tomava forma. Estava lançado agora um desafio. Conseguiram os moradores do Rio de Janeiro arrecadar tempestivamente recursos que comprassem sua liberdade?

Em pouco tempo, os franceses recebiam quantia expressiva para deixar a cidade. Nada menos que 610 mil cruzados, além de 100 caixas de açúcar e 200 bois. Em reconhecimento, Duguay-Trouin recebeu a patente de Tenente-General das Forças Navais e a comenda da Ordem de São Luís, uma das mais significativas



ENTRADA DA FORÇA NAVAL DE DUGUAY-TROUIN NA BAÍA DE GUANABARA, EM 1711 |

Além da Guanabara e de seu sistema de fortificações defensivas, a representação destaca os navios constituintes da Força Naval em uma formatura tipo “linha de fila”, coerente com uma tática em que prevalecia o uso da artilharia de grosso calibre, em que a direção de ataque era pelo través das embarcações.

Acervo da DPHDM

da França de seu tempo. Aos olhos da Coroa portuguesa, restava claro que a cidade havia enriquecido, a ponto de rapidamente ser capaz de oferecer soma de recursos tão considerável.

É evidente que os impérios ultramarinos da época moderna dependiam sobremaneira do domínio do mar para se viabilizarem. Rotas marítimas funcionavam como estradas, transportando desde mercadorias e oficiais da Coroa, até a fé católica. A importância do mar foi tão logo reconhecida, que D. Manuel I, no início do século XVI, usava o título programático de *Senhor da conquista, navegação e comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e da Índia*.

O domínio do mar também era fundamental porque a possibilidade de se ampliar as receitas ultramarinas da fazenda real existia, em grande medida, graças à capacidade de movimentar artigos por alfândegas dispostas em pontos estratégicos de articulação de redes mercantis. Não custa insistir que se trata de uma monarquia cujas receitas mais expressivas eram adstritas ao seu império.

Além disso, em um império onde as distâncias frequentemente interferiam nas práticas governativas, a circulação de informações tinha papel ponderável. A bordo das embarcações, partiam de Lisboa decisões para os diversos cantões do planeta, bem como chegavam dos espaços locais papéis diversos, como cartas, representações, solicitações, etc., que se mostravam fundamentais para subsidiar novas deliberações nos complexos labirintos político-administrativos da Coroa. Sob as astúcias do vento, navios intermediavam o ritmo da comunicação política entre o centro e as localidades. Longe de ser um decisivo dotado de todo saber, o rei dependia desses papéis para governar, como na reiterada fórmula de que “saber é poder”. Assim, governar o Império Marítimo Português era, em larga medida, informar e ser informado, de modo que o trânsito de navios estabelecia relação estreita com a própria ideia de governação.

Do domínio do regime de ventos e correntes, das marés, da correta operação dos instrumentos náuticos, das técnicas de construção naval, e, claro, da capacidade de emprego do Poder Naval, dependia, nada mais nada menos, a extração de receitas alfandegárias, a expansão da fé católica, as configurações das redes de poder, e a própria governabilidade da Coroa sobre seus vastos domínios.

ADENDO

AS FORTIFICAÇÕES E A DEFESA DO LITORAL BRASILEIRO

*Adler Homero Fonseca de Castro**

Portugal foi um país muito adiantado em termos do uso do Poder Naval: a expansão marítima pela costa da África e Ásia nos séculos XV e XVI se deu com o uso de navios, fortificações e guarnições governamentais, em um processo de formação de Forças Armadas permanentes que antecedeu em muito o de outros países europeus.

Entre 1500 e 1580, os lusitanos enviaram nada menos do que 576 navios para a Ásia¹, criando na região toda uma infraestrutura de apoio para essa ação: portos, bases de suprimentos, estaleiros e fundições de canhões, tudo protegido por guarnições numerosas e fortificações. Em 1525, uma relação de canhões existentes no Estado da Índia apontou a presença de 1.063 bocas de fogo², dez vezes mais do que havia no Brasil cem anos depois. No século XVII, havia 52 grandes fortificações lusitanas na região,³ algo que nunca foi feito no Brasil. Foi um esforço logístico justificado pelos lucros que eram obtidos pelo comércio das especiarias que dependia do controle naval das rotas marítimas do Oceano Índico.

Essa situação não se repetiu no Brasil. Aqui, a Coroa de Portugal não encontrou especiarias ou metais preciosos, de forma que não havia na lógica da economia mercantilista razões para fazer investimentos do governo na defesa de um patrimônio sem valor. O território ficou abandonado nos primeiros trinta anos após a descoberta: em termos de uma ocupação permanente, foram feitas apenas três feitorias fortificadas e duas delas, as de Cabo Frio e Igarassu, foram destruídas por ataques indígenas e de franceses, enquanto a de São Vicente foi atacada por espanhóis, mas conseguiu sobreviver⁴.

Essa situação não era sustentável em longo prazo, de forma que se encontrou uma solução que marcaria a história nacional, as capitania hereditárias. Neste esquema, de 1534, o rei cedeu vastas extensões de território a nobres que, em troca da exploração comercial, assumiriam os encargos com sua defesa. A proposta não foi totalmente um sucesso, considerando que poucos tinham condições de arcar com os gastos militares, tanto é que em 1548 foi criado o Governo-Geral, que seria responsável pela coordenação administrativa da colônia, com algumas responsabilidades defensivas: as instruções do primeiro governador-geral mandavam que ele construisse navios a remo “para serviço da terra e defesa do mar”.⁵

Ainda assim, o princípio da descentralização da política defensiva se consolidou: mesmo no século XVIII ainda eram emitidas ordens para que os donatários fizessem fortificações às suas custas.⁶ Outro aspecto fundamental dos procedimentos portugueses adotados no início da colonização foi a ideia de que os moradores da colônia é que deveriam arcar com os custos da defesa.

*Doutor em História, pesquisador do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN e do Centro de Pesquisas em História Militar do Exército (CEPHIMEEx).

**ASPIRANTES PORTANDO
OS ESTANDARTES
HISTÓRICOS DA ESCOLA
NAVAL JUNTO AO PORTÃO
DA FORTALEZA DE NOSSA
SENHORA DA CONCEIÇÃO
DE VILLEGAGNON |**

Destaca-se, em vermelho vivo, a bandeira da Academia Real de Guardas Marinha, utilizada na época de seu translado para o Brasil, acompanhando a Família Real portuguesa (1807/1808). Tratava-se de um estandarte real, tendo desenhados, de um lado, as armas do Reino e, do outro, Nossa Senhora da Conceição, padroeira de Portugal. Os primeiros a ocupar a ilha de Villegagnon (então denominada de Serigipe pelos indígenas) foram os franceses, em 1555, que ali erigiram o Forte Coligny, arrasado pelos portugueses em 1560. Estes, posteriormente, instalaram-se na ilha, criando uma posição defensiva sucessivamente aperfeiçoada. Quando da invasão francesa comandada por Duguay-Trouin (1711), foi seriamente avariada por uma explosão no paiol de pólvora. A construção de uma nova fortificação foi iniciada em 1761, inicialmente com nome dedicado a São Francisco Xavier. Em 1775, dá-se início à construção da "Fortaleza de Nossa Senhora da Conceição do Vilagafhon", que indica a inscrição sobre o portão.



Em termos militares, as consequências dessa política foram diversas. Impostos recolhidos pelas câmaras municipais garantiam os gastos militares, o que dava certo poder de barganha às autoridades locais. Por sua vez, havia uma forte resistência em fazer essas despesas, muitas vezes vistas como inúteis. Assim, se tornava muito difícil manter uma frota, pois não havia o interesse custear algo que por sua própria natureza não estaria ligado a interesses estritamente locais.

Em termos de fortificações, também havia uma aversão a fazer dispêndios com obras que só eram vistas como tendo utilidade em períodos de tensão ou ameaça: em 1618, quando se determinou a construção de um forte na Paraíba, os moradores votaram por pagar um subsídio menor e em prazo bem mais longo do que o exigido pelo governo⁷. Por sua vez, a população, sentindo-se ameaçada, podia exigir medidas de defesa, fossem essas necessárias ou não: logo depois do ataque ao Rio de Janeiro em 1711, o povo de Salvador se sublevou, exigindo a construção de fortificações, mesmo que isso implicasse aumento de impostos.⁸ Outro caso ocorreu em Pernambuco em 1669, quando a Câmara local pediu para se criar um imposto visando a reconstruir o Forte do Brum para reduzir os elevados gastos com a manutenção da obra feita pelos holandeses.⁹

Como resultados práticos, pode-se dizer que Portugal abdicou de manter uma estratégia de defesa no Brasil, já que não tinha como efetivamente coordenar tal atividade. Os fortões construídos no País, sendo iniciativas locais, muitas vezes foram feitos apenas para dar uma sensação de segurança aos moradores, o que representava uma grande dispersão de recursos. As obras variavam muito em tamanho, mas não feito nada semelhante às grandes fortificações lusitanas na Europa e na Ásia. A qualidade das construções e seu desenho também não era das melhores, refletindo o sistema de financiamento local para a defesa: era possível, mesmo nas capitâncias pobres, pagar vários fortões pequenos e baratos ao longo dos anos, enquanto uma obra maior demandaria uma concentração de esforços que só seria possível em um projeto estratégico central.

As capitâncias controladas pelo Governo-Geral, especialmente o Rio de Janeiro e Bahia, que tinham mais recursos financeiros disponíveis, tiveram grandes sistemas fortificados, mas mesmo esses eram compostos por fortões interdependentes, mas isolados entre si, de forma que eram menos eficazes do que as grandes cidades muradas.

O Marquês de Pombal (1699-1782) tentou implantar um projeto central, tomando uma série de medidas visando à racionalização da defesa. Ele acabou com as capitâncias hereditárias e retirou das câmaras municipais o poder de decidir sobre questões de arrecadação de impostos, permitindo uma ação governamental sem entraves. Também tomou outras medidas, como o envio de oficiais e tropas europeias para aperfeiçoar o Exército local,¹⁰ manteve uma Esquadra operando no Brasil, transformou a Ribeira de Salvador em Arsenal de Marinha e criou os Arsenais de Marinha do Rio de Janeiro, Pará e Pernambuco, todos em locais bem defendidos por fortificações.

É do período pombalino que datam os fortões do interior do Brasil, como o Príncipe da Beira, o de São José de Macapá e outros que definiram as fronteiras terrestres, já erguidos com aportes de recursos centralizados. No entanto, com a queda de Pombal, em 1777, a situação em grande parte reverteu ao padrão anterior. De fato, apenas com a Independência e com a criação de uma Marinha de Guerra nacional é que o antigo sistema, de se manter uma grande quantidade de fortificações de pequeno porte, sustentadas apenas com recursos locais e dispersando recursos, deixou de fazer sentido. Assim, em 1829, havia 179 fortões operacionais em nosso território. Em 1857, eram apenas 17,¹¹ mas agora concentrados nos grandes portos, onde apoiariam as operações navais.

A defesa, que antes era passiva, passava a ser proativa, os navios podendo se deslocar para um ponto ameaçado, aplicando os recursos de forma mais eficiente. Esse foi o sistema que permaneceu em uso enquanto existiram fortificações costeiras no País: garantia-se a defesa passiva apenas dos principais portos, a Marinha se encarregando da cobertura costeira, uma posição mais racional, considerando a impossibilidade prática de se defender com fortificações 8.500km de costa. ♦

Notas

1. *O Achamento do Atlântico Sul*: relação dos capitães-mores, e Barcos que do Reino se tem ido vindo a Índia (1497-1696). Anais da Biblioteca Nacional. Vol. 112. Rio de Janeiro: 1994, pp. 9-34.
2. Cf. [Lembranças das cousas da Índia em 1525] IN: FELNER, Rodrigo José de Lima. *Subsídios para a história da Índia Portuguesa*. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Ciências, 1868. p. 10 [paginação irregular]
3. Relação das Plantas e descrições de todas as fortalezas, cidades, e povoações que os portugueses têm no Estado da Índia Oriental. Mss. Do século XVII. Lisboa: 1936.
4. CHARLEVOIX, Pierre François Xavier de. *Histoire du Paraguay*. Tome premier. Paris: Desaint, David et Durand, 1757. p. 53.
5. Regimento de Tomé de Sousa, Almeirim, 17 de dezembro de 1548. In: MENDONÇA, Marcos Carneiro de. *Raízes da Formação Administrativa do Brasil*. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1972. Tomo I. p. 48.
6. Carta para o provedor da Fazenda Real da Capitania do Espírito Santo Francisco Monteiro de Morais para que não assista com coisa alguma da Fazenda Real às obras da fortaleza, por pertencer esta despesa ao donatário. Dom Rodrigo da Costa, Salvador, 24 de outubro de 1704. In: *Documentos Históricos. 1675-1709. Correspondência dos Governadores gerais, 1664-1668. Provisões. vol. XI*. Rio de Janeiro: Augusto Porto, 1929. p. 379.
7. Exposição de Olinda de 1618, feita pelo próprio punho do engenheiro mor Francisco de Frias Mesquita. s.l.n.d. SILVA-NIGRA, Clemente Maria de. Francisco de Frias da Mesquita, engenheiro mor do Brasil. Revista do SPHAN, no 9, 1945. p. 42.
8. PITA, Sebastião da Rocha. *História da América Portuguesa*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1976. p. 200.
9. Carta que se escreveu ao Governador de Pernambuco Bernardo de Miranda Henriques. Alexandre de Sousa Freire, Salvador, 28 de abril de 1669. In: *Documentos Históricos. vol. IX*. Rio de Janeiro: Augusto Porto & C., 1929. p. 333.
10. Carta de 20 de junho de 1767, enviada pelo Conde de Oeiras ao Conde da Cunha sobre o desprezo que os ingleses fazem, depois da Guerra dos Sete Anos (1756-63), das Forças de todas as outras potências da Europa. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, nº 35, Parte 1, 1872, p. 233.
11. PONDÉ, Francisco de Paula e Azevedo. *Organização e Administração do Ministério da Guerra no Império*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1986. p. 250.



CHEGADA DA FAMÍLIA REAL DE PORTUGAL AO RIO DE JANEIRO (REPRODUÇÃO) |

Autoria: Geoffrey Hunt

Cópia de acervo particular do Sr. Kenneth H. Light



Capítulo III

A TRANSMIGRAÇÃO DA FAMÍLIA REAL PARA O BRASIL E A INDEPENDÊNCIA

Carlos André Lopes da Silva

Capitão de Fragata do Quadro Técnico, Mestre em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, especializado em História Militar Brasileira pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Sócio emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e pesquisador do Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Se a particular confrontação entre a França e a Inglaterra já parecia eterna para suas elites dirigentes, pois remontava à própria construção dos limites territoriais dessas duas monarquias numa série de conflitos que se convencionou chamar de Guerra dos Cem Anos (1337-1453), para os governantes de Portugal, sua autonomia estivera desde muito equilibrada entre a ameaça de um poderio militar continental e a vulnerabilidade da “fronteira” atlântica. O Reino de Portugal nasceu sob o signo dessas possíveis ameaças, seja a sua independência, integridade territorial ou mesmo à via para o crescimento econômico baseado na exploração do mar e de seus caminhos.

Na última década do século XVIII, Portugal era governado pelo segundo filho da Rainha Maria I (o primogênito, D. José, falecera em 1788). O Príncipe D. João assumira a regência informalmente em fevereiro de 1792, com os sinais mais contundentes do desequilíbrio mental da rainha. Logo, o príncipe se viu às voltas com a turbulência no equilíbrio europeu causada pela crescente radicalização do movimento francês de 1789, que abalava a política de neutralidade perseguida pela diplomacia de Maria I desde os tratados de paz com a Espanha, sacramentados em seu primeiro ano de reinado¹. O auxílio militar dos portugueses à Espanha na Campanha do Rossilhão contra a França revolucionária (1793-1795), ato obrigatório pelos compromissos diplomáticos assumidos, só serviu para concentrar as hostilidades dos revolucionários franceses sobre a Monarquia portuguesa, pois a Espanha tratou de assinar uma paz em separado (Paz da Basileia, em 22 de julho de 1795), deixando Portugal como único derrotado naquela malograda campanha, tendo pagado pesadas somas aos franceses como condição para a ratificação de um tratado de paz. A aliança histórica de Portugal com a Grã-Bretanha, que remontava à reafirmação da autonomia da Monarquia portuguesa com a ascensão da Casa Real de Avis, reforçava, para a política externa francesa, a oposição portuguesa à nova França, que emergia das ruínas da Bastilha como a grande potência militar do continente.

Em 1801, estourava mais uma contenda militar com a Espanha, que era nesse conflito quase uma coadjuvante na sua aliança militar com a França do Consulado. A pressão político-militar francesa sobre a diplomacia do Príncipe Regente D. João era contrabalançada pela recorrente recordação pelo Governo britânico da histórica amizade entre os dois países, reforçada através dos estreitos e desiguais laços comerciais entre as duas economias e pela supremacia da Marinha britânica no Atlântico, sobretudo após a vitória sobre a Esquadra combinada franco-espanhola ao largo do Cabo de Trafalgar, em 1805. Isso porque, mais que dos financiamentos ingleses, a economia portuguesa tornara-se cada vez mais dependente da maior das suas colônias ultramarinas, o Brasil. O fluxo de navios mercantes entre os portos comerciais portugueses e as capitâncias do Brasil não podia ser interrompido.



A dependência da economia portuguesa da colônia brasileira, arraigada após o incremento da empresa de mineração, no final do século XVII, impedia que o reino desatasse os laços com a Grã-Bretanha e se aliasse à poderosa França com o simples intuito de manter a Coroa de Maria I. Por outro lado, subordinar-se à França significava, no mínimo, perder a proteção da Marinha britânica para os seus navios mercantes, os únicos que poderiam manter o fluxo de mercadorias que sustentava a economia portuguesa. Sem essa proteção, os navios portugueses ficariam à mercê não somente de piratas, mas, principalmente, dos corsários a serviço da França que, na investida contra os possíveis aliados da Grã-Bretanha, não poupavam as bandeiras neutras.

A RELEVÂNCIA DA ESQUADRA PORTUGUESA NO EQUILÍBRIO NAVAL NO FINAL DO SÉCULO XVIII

A Marinha de Guerra portuguesa ascendia de um período de abandono desde a longa e profícua gestão de Martinho de Melo e Castro (1716-1795) como ministro e secretário dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos (1770-1795). Porém, não contava com navios e tripulações suficientes para proteger as extensas e essenciais linhas de comunicação marítimas de Portugal, promovendo escoltas aos mais valiosos comboios e mantendo cruzeiros guarda-costas, pelo menos, nos litorais português e brasileiro. Ainda havia no Governo português quem temesse, no caso de aliança com a França, a captura pela Inglaterra dos domínios ultramarinos ou, na hipótese menos drástica, a interdição da navegação portuguesa no Oceano Atlântico e a abertura forçada dos portos coloniais ao comércio britânico.

O JOGO DIPLOMÁTICO-ESTRATÉGICO PORTUGUÊS ENTRE A GRÃ-BRETANHA E A FRANÇA

Durante os primeiros anos do século XIX, a Monarquia portuguesa conseguiu, a duras penas e com o sacrifício dos cofres pátrios, manter-se neutra perante às potências de terra e de mar. Mas, a imposição pela França do bloqueio continental contra o comércio britânico, em 21 de novembro de 1806, colocou obstáculo intransponível à manutenção da política de neutralidade. Em meados de 1807, a pressão francesa mostrava-se irresistível, tornando iminente o risco de invasão do território. O ultimato francês foi dado em agosto daquele ano e, naquele mesmo mês, o Arsenal de Marinha de Lisboa e os estaleiros particulares começaram uma



MARTINHO DE MELO CASTRO |

Filho mais novo da casa dos Galvelas, iniciou sua vida política como clérigo, mas logo adentrou na atividade diplomática. Foi representante do Rei de Portugal D. José I nos Países Baixos e na Inglaterra, tendo assinado, neste último posto, em 1763, as tratativas de paz que encerraram a Guerra dos Sete Anos. Nomeado, em 1770, para o cargo de Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, foi o ministro que mais tempo ficou à frente daquele ministério na Monarquia portuguesa, deixando vago o cargo somente com sua morte, em 1795. Num primeiro momento, sua atenção se voltou, principalmente, para a ordenação financeira na pasta, coibindo gastos desnecessários na construção e reparo dos navios nos arsenais. Após a aclamação da Rainha D. Maria I (13 de maio de 1777), foi confirmado no cargo e, longe das amarras mais severas da administração pombalina, iniciou a formação sistemática do oficialato da Marinha em ambiente escolar com a criação da Academia Real dos Guardas-Marinha (1782), além de ampliar a Esquadra, construindo mais navios de guerra.

Autoria e acervo do Estado-Maior da Marinha de Portugal

febril labuta para preparar a Esquadra portuguesa para a travessia do Atlântico a fim de executar a muito discutida alternativa da transferência da Família Real, ou parte dela, para o Brasil. Em 26 de agosto, foi aprovada pelo Conselho de Estado a transferência do primogênito de D. João, D. Pedro de Alcântara, o Príncipe da Beira (e futuro primeiro imperador brasileiro) para a colônia americana, já que a Grã-Bretanha evitava confirmar as promessas de apoio militar e financeiro no caso de invasão francesa, feitas um ano antes.

Em 16 de novembro, chegava à boca do Tejo a Esquadra britânica, sob as ordens do Contra-Almirante Sidney Smith, com sete mil homens a bordo, e ordens para captura dos navios de guerra e mercantes portugueses se quaisquer decisões fossem tomadas contra os interesses da Grã-Bretanha. Essas instruções contemplavam, inclusive, o bombardeio de Lisboa, caso o príncipe regente não aceitasse abandonar o reino rumo à América sob a escolta dos britânicos. Porém, duas semanas antes, Portugal cedera às pressões da França, aceitando formalmente todas as condições impostas, mas não as cumprindo. Entretanto, com a Esquadra britânica, chegara um navio com correspondência do ministro plenipotenciário português na Grã-Bretanha, que trazia anexado um exemplar de um jornal parisiense com o texto do até então secreto Tratado de Fontainebleau, firmado entre França e Espanha em 27 de outubro daquele ano. Por esse acordo, qualquer que fosse a resposta de D. João ao ultimato de Napoleão, o território continental e as colônias portuguesas seriam desigualmente divididos entre os dois Estados subscritores. Não havia mais dúvidas sobre o destino de Portugal. Em 19 de novembro, as tropas francesas cruzaram a fronteira e, em 24, a notícia chegava à Corte. Naquele mesmo dia, o Conselho de Estado reunido às pressas deliberou pela transferência de todo o Estado português para a capital da colônia americana – a Cidade do Rio de Janeiro.

A TRANSMIGRAÇÃO DO ESTADO PORTUGUÊS E A INSTALAÇÃO DE SUA MARINHA NO BRASIL

Apesar dos quatro meses de intensa preparação dos navios, a decisão da transferência, não só do Príncipe da Beira, ou da Família Real, mas de toda a estrutura do Estado e da monarquia para o outro lado do Atlântico, trouxe muita desorganização ao embarque, tornado urgente e dramático pela marcha dos Exércitos napoleônicos em direção a Lisboa. Em 29 de novembro de 1807, a Monarquia portuguesa embarcou rumo a sua colônia nas Américas. Porém, não era somente a parentela e seus cortesãos que acompanhavam o Príncipe Regente D. João e a Rainha Maria I. Tomaram lugar nos 15 navios da Esquadra portuguesa e nos cerca de 30 navios mercantes fretados dos mais simples criados aos fidalgos da primeira nobreza do reino, gente numa quantidade que, até hoje, gera alguma controvérsia entre os historiadores que se dedicam a esse tema².

Na virada do ano de 1807 para 1808, ocorreu um movimento inédito, a transferência de uma monarquia europeia para um território colonial no continente americano. Não seria apenas a viagem de visita de um monarca para terras d'álgem-mar, mas a migração do Estado português para o Brasil.

A VIAGEM DE 1807-1808 E A INSTALAÇÃO DO ESTADO PORTUGUÊS NOS TRÓPICOS

Durante quase dois meses, os navios de guerra e mercantes portugueses cruzaram o Atlântico escoltados pelos 16 navios de guerra britânicos comandados pelo Contra-Almirante Sidney Smith. Para além da própria Família Real e dos documentos de Estado portugueses, aqueles navios vinham com os 80 milhões de cruzados em ouro e diamantes que constituíram as reservas iniciais para o estabelecimento do Erário Real no Rio de Janeiro. No começo de dezembro, o mau tempo encontrado na altura da Ilha da Madeira dispersou a frota, fazendo os navios tocarem o litoral brasileiro em diferentes locais, ao longo da segunda quinzena de janeiro. No dia 22, D. João chegou à Bahia na Nau *Príncipe Real*. Em 28, o príncipe regente proclamava a carta régia que abria os portos da colônia ao comércio nas nações amigas, interrompendo o secular monopólio português no comércio colonial. Em 7 de março, D. João chegava ao Rio de Janeiro, então capital da colônia, com uma Força Naval composta das Naus *Príncipe Real*, *Afonso de Albuquerque* e *Medusa*, da Fragata *Urânia*, do Bergantim *Três Corações* e do Navio-Transporte *Imperador Alexandre*, além da Nau britânica *Bedford*.



CONSTRUÇÃO E USO | Construída na Bahia no começo do século XIX, a Galeota D. João VI serviu para deslocamentos da Família Real pela Baía de Guanabara, bem como para o desembarque de dignatários em visita. Foi a bordo dela que D. João VI deixou pela última vez o solo do Brasil, em 25 de abril de 1821, ao embarcar de regresso a Portugal. Modelo sem similar em toda a América, esteve em uso até os primeiros governos republicanos. Na foto acima, aparece sendo empregada na recepção do Rei Alberto da Bélgica, em 1920. Fotos de Acervo da DPHDM



DIMENSÕES | A Galeota D. João VI possui as seguintes dimensões: 24 metros de comprimento; 3,60 metros de boca; 1,25 metro de pontal; e 0,90 metro de calado. Com propulsão a remo, demandava uma tripulação de 60 remadores, quatro para cada um dos 15 pares de remos.



Galeota D. João VI

Segundo o historiador naval Levy Scavarda, em seu artigo “O Galeão D. João VI”, publicado na edição do 2º trimestre de 1968 da *Revista Marítima Brasileira*, a galeota teria sido mandada construir pelo 6º Conde da Ponte, D. João de Saldanha da Gama de Melo Torres Guedes de Brito, Governador-Geral da Bahia, para presentear o Príncipe Regente D. João, em 1808. Contudo informa, citando o Répository de Nomes de Navios como fonte, a chegada da galeota no Rio de Janeiro em 4 de janeiro de 1818. Carlos Sarthou, em *Relíquias da Cidade do Rio de Janeiro*, informou que durou onze dias a viagem desde o Arsenal de Marinha da Bahia, onde foi construída, tendo, assim, partido daquele porto em 23 de dezembro de 1817. A Galeota faz parte do acervo da DPHDM.

A INSTALAÇÃO DA MARINHA NO BRASIL

Junto à Monarquia portuguesa, veio preponderante segmento da sua Marinha, bem como seu principal instrumento de força: sua Esquadra, a maior que já demandara àquelas águas. Poucos militares das tropas regulares de terra acompanharam a Corte, já que o Exército português estava engajado contra os invasores franceses e espanhóis numa campanha longa, que ficou conhecida como a Guerra Peninsular (1807-1814). A maior tropa regular transmigrada naquela viagem para a colônia foi a Brigada Real da Marinha, oficiais, graduados e soldados encarregados da artilharia e da defesa dos navios³. Além do aparato bélico, a Marinha portuguesa trouxe grande parte da estrutura administrativa, organizada sob a autoridade do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, João Rodrigues de Sá e Menezes (1755-1809), Visconde, depois Conde de Anadia, reconduzido ao cargo por decisão do príncipe regente, em 11 de março de 1808.

Mantido no cargo de ministro, o Visconde de Anadia se viu enfraquecido em sua autoridade, pois teve que dividir a condução da Marinha com o Infante de Espanha D. Pedro Carlos de Bourbon (1786-1812), sobrinho da Princesa Carlota Joaquina, futuro genro e valido de D. João, que foi elevado ao cargo de almirante-general da Armada Real com apenas 21 anos. O esvaziamento do poder decisório do ministro da Marinha com a criação da função de almirante-general, especialmente para ser ocupado por D. Pedro Carlos, foi a marca dos primeiros anos de adequação da estrutura administrativa da Marinha à colônia. O ato de nomeação de D. Pedro Carlos, firmado em 13 de maio de 1808 pelo príncipe regente, definiu esse cargo como de existência efêmera, pois fora criado para ser ocupado exclusivamente pelo infante, que acumulou funções tanto operacionais como administrativas na Marinha. Exerceria a autoridade outrora atribuída ao capitão-general dos galeões da Armada Real e sob sua jurisdição estavam também os arsenais reais da Marinha, tanto no Brasil como em Portugal. Porém, o mais importante era que respondia diretamente ao príncipe regente, ignorando a autoridade detentora do cargo de ministro. A extensão da influência de D. Pedro Carlos na administração da Marinha foi mitigada pelo seu precoce falecimento em 1812.

O controle de recursos financeiros e o abastecimento de todas as organizações baseadas em terra e navios transferidos para o Brasil couberam ao Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, instalado nas faldas do Morro de São Bento desde 1763. Esse arsenal, renomeado “da Corte”, tinha como função prover manutenção e abastecimento aos navios portugueses surtos no Rio de Janeiro e, eventualmente, construir navios de guerra, embora o lugar de principal arsenal construtor no Período Colonial coubesse ao Arsenal de Marinha da Bahia. Com a instalação da Monarquia portuguesa no Brasil, o Arsenal de Marinha da Corte passou a concentrar todo o aparato logístico e financeiro daquela Secretaria de Estado, inclusive o pagamento do seu pessoal.



**ESPINGARDA DE PEDERNEIRA |**

O modelo acima, de produção britânica e denominado Brown Bess, foi o armamento individual padrão dos soldados desde meados do século XVII até a primeira metade do século XIX. Tem calibre de 0,75 polegadas e alcance efetivo de pouco mais de uma centena de metros. Variações dessa espingarda equiparam a Brigada Real de Marinha que acompanhou a Família Real portuguesa ao Brasil.

UNIFORME DE UM GUARDA-MARINHA

DA MARINHA IMPERIAL | A Companhia e Academia Real dos Guardas-Marinha, criada por decreto de 14 de dezembro de 1782, foi a instituição militar de ensino responsável pela formação do oficialato militar empregado na Marinha de Guerra e teve sua origem em um amplo movimento de reorganização do aparato militar português iniciado no reinado de D. José I (1750-1777). Estabeleceu-se na cidade do Rio de Janeiro após transferência do Governo português, em 1808, fixando sua sede em algumas das dependências do Mosteiro de São Bento. Tornou-se "imperial nacional" com a Independência, continuando a prover oficiais para a Marinha Imperial brasileira, do mesmo modo como antes fazia para a Marinha Real portuguesa. Reconhecida como as primeiras organizações de ensino científico estabelecidas em terras brasileiras e a primeira direcionada ao ensino militar superior, mais que uma "escola de ciências", a Academia Imperial das Guardas-Marinha aparece como uma escola militar, como um meio indutor do profissionalismo no oficialato naval por meio de original sistemática de formação profissional. Em três anos, eram registrados aos aspirantes a guarda-marinha cursos complementares, mas independentes. O Curso Matemático era calcado na aplicação de uma matemática superior aos cálculos de navegação, a astrolábio e na feitura e reprodução de cartas náuticas. Já o Curso das Artes Marinheiras e Militares se centrava pelo treinamento dos futuros oficiais da Marinha nas atividades inerentes aos marinheiros, saberes deslocados de qualquer base teórica e vinculados ao ofício ancestral dos homens do mar.

A Companhia e Academia Real dos Guardas-Marinha também acompanhou a Família Real, com alunos (aspirantes e guardas-marinha), professores (lentes e mestres) e seu arquivo administrativo conduzidos pela Nau *Conde D. Henrique*. Essa escola foi criada em 1782 para ministrar ensino profissional para os futuros oficiais da Marinha portuguesa com um inédito currículo que conjugava a matemática e as demais ciências do período aplicadas à navegação com a instrução prática e preceitos disciplinares típicos da carreira militar. A Academia foi abrigada até 1839 nas dependências do Mosteiro de São Bento, tornando-se o primeiro estabelecimento de ensino superior a funcionar no Brasil.

Também foi instalada no Brasil a citada Brigada Real de Marinha, corpo criado em 1797 com o intento de substituir os militares do Exército que, até então, supriam os navios de soldados de infantaria e artilheiros. Esse corpo de tropa, que se tornaria, com o tempo, uma organização semelhante aos batalhões de infantaria, fez da Fortaleza de São José, na Ilha das Cobras, defronte ao Arsenal de Marinha, seu quartel, e forneceu soldados para o serviço de guarda das instalações da Marinha em terra.

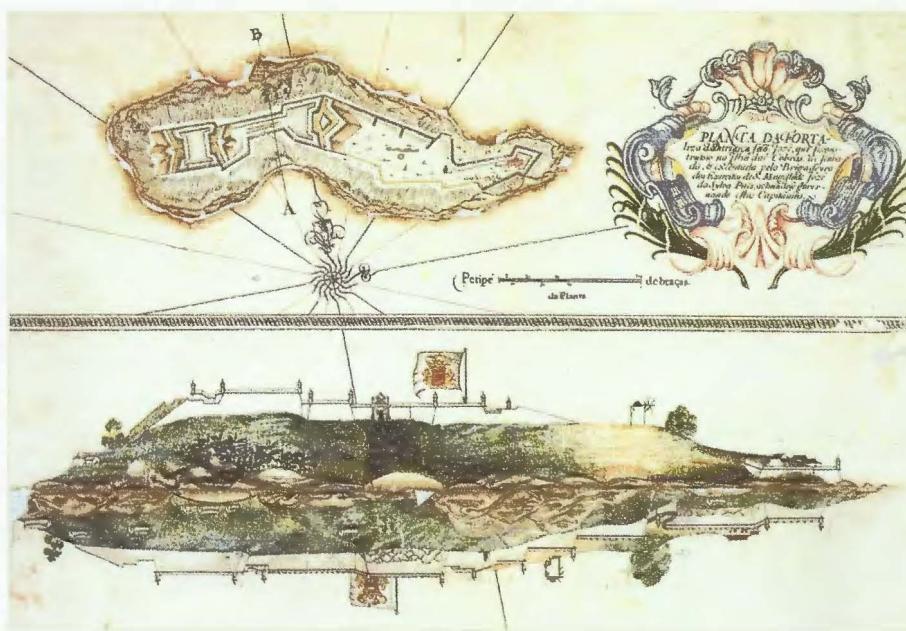
Todo esse movimento de transferência de repartições da Marinha portuguesa para a colônia não impediu a criação de organismos novos, que respondiam às necessidades prementes da administração das Forças Armadas – bastante expandidas se comparadas com o aparato de defesa a cargo do Estado no recém-encerrado Período Colonial –, como o Arquivo Militar e a Fábrica de Pólvora. Algumas, ainda, demonstravam adaptações mais severas de instituições portuguesas às condições do novo governo estabelecido no Brasil, como o Conselho Supremo Militar e de Justiça, criado por alvará de 1º de abril de 1808. Essa instituição, reconhecida como a célula-mater da Justiça Superior Militar, respondia às consultas e julgava os processos criminais de foro militar, antes divididos pelo Conselho de Guerra, Conselho do Almirantado e Conselho Ultramarino. O Conselho Supremo, como que exprimindo suas origens, foi inicialmente formado pelos membros dos Conselhos de Guerra e do Almirantado que migraram para o Brasil.

AÇÕES NAVAIS E MILITARES NA GUIANA FRANCESA E CISPLATINA***A Tomada de Caiena***

D. João assinou, a 1º de maio de 1808, manifesto declarando guerra à França, considerando nulos todos os tratados que o imperador dos franceses o obrigara a aceitar. Como consequência, os limites entre o Brasil e a Guiana Francesa volta-

ram a ser questionados. Seguiu-se a este o decreto de 10 de junho, que explicitava a determinação do Estado português de abrir novas frentes de combate na terra e no mar. Na Guerra Peninsular, mesmo com o auxílio britânico, os portugueses travavam no território metropolitano uma guerra de resistência; porém, na América do Sul, havia a oportunidade de um movimento ofensivo e o alvo ideal se tornou a colônia francesa nas Américas, a Guiana.

Foi determinado ao **Capitão-General do Grão-Pará, Tenente-Coronel José Narciso Magalhães de Meneses**, que ocupasse militarmente a margem direita do Rio Oiapoque, fronteira outrora estabelecida pelo Tratado de Utrecht (1713). Até pelas distâncias envolvidas, a maior parte do esforço militar, sobretudo o logístico, coube a capitania fronteiriça à Guiana Francesa. Recrutou-se pessoal e reuniram-se os recursos materiais necessários à campanha, mesmo diante dos escassos recursos existentes nos cofres da capitania, chegando-se a recorrer à subscrição pública. Em outubro de 1808, o contingente militar que atacaria Caiena, a capital daquela possessão, foi reunido em torno de duas companhias de granadeiros, duas companhias de caçadores e uma companhia de artilharia com quatro peças, além de 60 voluntários do Regimento de Macapá, totalizando 405 praças sob o comando do Tenente-Coronel Manuel Marques d'Elvas. Para o transporte das tropas, reuniu-se a Escuna *General Magalhães*, os Cúteres *Vingança* e *Leão*, as Barcas-Canhoneiras nº 1, 2 e 3, a Sumaca *Ninfa*, o Iate *Santo Antônio* e a Lancha *São Narciso*. A contribuição da Corte para aquela campanha foram os Brigues *Infante D. Pedro* e *Voador*, aos quais se juntou a Corveta *Confidence*, como auxílio britânico



FORTALEZA DE SÃO JOSÉ DA ILHA DAS COBRAS | Tem origem na fortificação iniciada em 1624 para proteger o fundeadouro dos navios de grande porte que arribavam no Rio de Janeiro e nominada em devoção a Santa Margarida. No século seguinte, construiu-se na ponta leste da ilha uma segunda bateria, denominada Santo Antônio. Considerada posição de alto valor estratégico para a defesa da cidade, as pequenas baterias foram remodeladas em uma nova fortaleza projetada pelo engenheiro militar José da Silva Paes e honrada a São José. Inaugurada em 19 de março de 1736, a fortaleza contava com três baterias fortificadas ao longo do terreno elevado da Ilha das Cobras, os antigos Fortes de Santo Antônio e de Santa Margarida, este transformado em cidadela, e o do Pau da Bandeira, contando, no total, com mais de 50 canhões. Com a chegada da Brigada Real de Marinha ao Rio de Janeiro, em 1808, esta fortaleza passou a ser seu quartel-general. Da esquerda para direita: Acervo do Arquivo Histórico do Exército



DESEMBARQUE DE CAIENA |

O óleo sobre tela representa o batismo de fogo da Brigada Real de Marinha, unidade de Infantaria e Artilharia empregada nos navios da Armada Real portuguesa criada em 1797. Os soldados de infantaria da Brigada, fuzileiros navais, faziam parte das tripulações dos Brigue Infante D. Pedro e Voador que, com a Corveta britânica Confidence, constituíram os meios deslocados do Rio de Janeiro ao Extremo Norte da Colônia para reforçar as forças atacantes reunidas no Grão-Pará. As tropas que desembarcam de dois escalerões envergam os uniformes originais da Brigada e estão armadas com espingardas e pistolas de pederneira e armas brancas.

*Autoria: Álvaro Martins
Acervo do CCCFN*

ao esforço de guerra português. O comando foi repartido entre os dois oficiais de mais alto posto, o Tenente-Coronel Manuel Marques e o Capitão de Mar e Guerra James Lucas Yeo, comandante da *Confidence*. Estes três navios acrescentavam 62 canhões aos 31 que equipavam a pequena Força Naval paraense. O contingente empregado atingiu 751 combatentes quando acrescidas as tripulações destes navios. Integravam estas tripulações soldados fuzileiros navais da Brigada Real de Marinha. A conquista da Guiana Francesa foi o batismo de fogo desta tropa.

A margem esquerda do Rio Oiapoque foi ocupada sem resistência, a fortificação francesa que a defendia estava abandonada. Em 15 de dezembro, a Força Naval partiu para a foz do Rio Approuague, conquistando fortificações guarnecidas e capturando quatro pequenos navios, incorporados à campanha e rebatizados de *Lusitana*, *D. Carlos*, *Sydney Smith* e *Invencível Meneses*. Nos primeiros dias de 1809, a Força anglo-portuguesa iniciou o ataque à Caiena. Duzentos e cinquenta homens em dez canoas subiram o Rio Mahury tomado os Fortes de Diamant e Degras des Cannes, que protegiam a estrada que levava à Vila de Caiena. A principal força de ataque desembarcou ainda a tempo de conter, apoiada pelo fogo da artilharia dos navios, um contra-ataque ao Forte de Degras des Cannes. Em 9 de janeiro, as tropas marcharam sobre a Vila de Caiena, obrigando a capitulação do Governador da Guiana Francesa Victor Hughes, em 12 de janeiro de 1809.

Embora a conquista da Guiana Francesa tenha se dado em colaboração com os britânicos, a sua ocupação, que durou mais de oito anos, foi empreendimento exclusivo português, que teve acesso à produção e às técnicas de aclimatação de plantas exóticas (sobretudo de especiarias) no jardim botânico local. Mesmo temporária, a ocupação da Guiana Francesa foi essencial para a fixação da fronteira norte, visto que durante a sua devolução, em 1817, foi demarcado o limite entre as possessões portuguesas e francesas no Rio Oiapoque.

A OCUPAÇÃO E INCORPOERAÇÃO DA CISPLATINA

A outra oportunidade da Monarquia portuguesa empreender um movimento ofensivo nos trópicos foi a ocupação da então chamada Banda Oriental. Contudo, ali o inimigo a combater não era propriamente a França pós-revolucionária, mas os ecos das ideias libertárias francesas, e antes delas, as das ex-colônias inglesas, parte de uma onda revolucionária de inspiração iluminista que recentemente vem sendo identificada por historiadores como as Revoluções do Atlântico.

A Banda Oriental era território de ocupação espanhola, parte inerente do Vice-Reinado do Prata, compreendido entre os limites da ocupação portuguesa no Sul do Continente americano até a margem esquerda do Rio da Prata. Este

território, também conhecido como Cisplatina, e que mais tarde se constituiria na República Oriental do Uruguai, para além da sua conformação geográfica, que beneficiava a cultura pecuária, guardava grande relevância geopolítica, por permitir projeção de poder sobre o Rio da Prata e sua bacia hidrográfica, via essencial para qualquer iniciativa de interiorização no território colonial.

A derrocada do Reino de Espanha perante o expansionismo francês a partir de 1807 redundou na gradual dissolução dos vice-reinados da América espanhola, com o aparecimento das novas nações americanas, onde figuraram nomes como San Martín e Simón Bolívar. Foi também o caso da Banda Oriental, que resistiu ao processo autonomista ocorrido na margem direita do Rio da Prata, onde emergiram as Províncias Unidas do Rio da Prata, encabeçadas pela liderança política de Buenos Aires. Em 1811, tropas rio-grandenses reunidas em um circunstancial “Exército na Banda Oriental” marcharam em defesa do governo colonial de Montevidéu, mas retrocederam poucos meses depois. José Gervásio Artigas arregimentou as camadas populares contra o domínio espanhol e a influência político-militar de Buenos Aires, sublevando a região, o que provocou a costura de um acordo entre as lideranças de Buenos Aires e o Governo português, apoiado pela Grã-Bretanha, para uma ação conjunta contra Artigas.

Em 12 de junho de 1816, partiu do Rio de Janeiro uma Divisão Naval composta de uma fragata, uma corveta, cinco naus (das quais uma era inglesa e outra francesa) e seis brigues, capitaneada pela Nau *Vasco da Gama*, onde achavam-se embarcados o Chefe de Divisão Rodrigo José Ferreira Lobo, comandante da Divisão Naval, e o Tenente-General Carlos Frederico Lecor, então nomeado governador e capitão-general da Praça e Capitania de Montevidéu, e à frente de quase cinco mil homens arregimentados na Divisão de Voluntários Reais. A Divisão Naval foi se reunir a uma Força de outros seis navios de guerra que já havia seguido para Santa Catarina em janeiro. Lá, em 26 de junho, os Voluntários Reais marcharam para a Banda Oriental até as proximidades de Maldonado. A Divisão Naval seguiu para o Rio da Prata para executar o bloqueio naval de Montevidéu, enquanto uma pequena flotilha penetrou no Rio Uruguai.

Em 4 de agosto, partiu do Rio de Janeiro nova flotilha, composta por quatro navios com a missão de operar em combinação com a Divisão dos Voluntários Reais. Em 22 de novembro, tropas portuguesas desembarcaram em Maldonado, derrotando a resistência local e abrindo o caminho para Montevidéu. Lecor encontrava-se acampado no passo de São Miguel, quando recebeu uma deputação de Montevidéu que se comprometeu a aderir à Monarquia portuguesa enquanto Força pacificadora da região. Nessa época, o Governo das Províncias Unidas do Rio da Prata não mais apoiava ação a joanina de pacificação da Banda Oriental,

CAP III

deixando-os em campo sozinhos. Mas, mesmo com a dissensão platina, o General Lecor entrou em Montevidéu em 20 de dezembro.

Não foi imediata a completa submissão da Banda Oriental. Ainda por alguns anos, Artigas opôs tenaz resistência à dominação portuguesa, até sua derrota final na Batalha de Taquarembó, em 22 de janeiro de 1820. Durante esse período, os partidários de Artigas armaram corsários que, com base principal na Colônia de Sacramento – mas oriundos até de portos pretensamente neutros, como Buenos Aires e Baltimore, na costa Leste dos Estados Unidos da América, – ocasionavam grandes prejuízos ao comércio português. Com recursos navais reduzidos para lidar a nova ameaça, o comando português em Montevidéu empregou tropas terrestres para tentar destruir as bases inimigas. Assim, o Tenente-Coronel Ma-nuel Jorge Rodrigues, auxiliado por Forças Navais, atacou e conquistou Colônia de Sacramento, Paissandu e outros locais às margens do Uruguai, tendo na Colônia conseguido aprisionar vários corsários.

Para as operações realizadas no Rio Uruguai, foi constituída uma pequena flotilha, sob o comando do Capitão-Tenente Jacinto Roque Senna Pereira, formada pela Escuna *Oriental* e Barcas *Cossaca*, *Mameluca* e *Infante D. Sebastião*. Esta flotilha prestou auxílio inestimável às Forças de Terra, tanto na tomada de Arroio de la China quanto na ocupação de Calera de Barquin, Perúcho Verna e Hervidero. Em Perúcho Verna¹², embarcações inimigas, uma lancha artilhada e um escaler foram apresados. No mar, o último episódio em que a Força Naval portuguesa atuou foi o aprisionamento do corsário *General Rivera* pela Corveta *Maria da Glória*, em 15 de junho de 1820, com a recuperação dos Navios Mercantes *Ulisses* e *Triunfantes*.

Em 31 de julho de 1821, em assembleia formada por deputados representantes de todas as localidades orientais, foi aprovada por unanimidade a incorporação da Banda Oriental à Coroa portuguesa, fazendo parte do domínio do Brasil com o nome de Província Cisplatina.

O PROCESSO DE INDEPENDÊNCIA DO BRASIL E AS
AÇÕES DE UMA MARINHA NACIONAL

Com a queda de Napoleão e o movimento de restauração das monarquias absolutistas encabeçado pelo Congresso de Viena⁴, os portugueses esperavam que seu rei retornasse para Portugal e trouxesse a Corte de volta para Lisboa. Entretanto, o monarca permaneceu no Rio de Janeiro e, para viabilizar esta situação, elevou o Brasil a uma condição equivalente de Portugal com a formação do Reino



Unido de Portugal, Brasil e Algarves (1815). Enquanto os comerciantes e fazendeiros brasileiros desfrutavam do afrouxamento dos laços coloniais, a sociedade portuguesa via-se deixada em segundo plano, com o território luso sendo administrado por uma junta sob controle de um militar britânico.

Tal estado de “brasileiramento” da Monarquia portuguesa, somado ao clamor por uma flexibilização do absolutismo vindo de setores da sociedade portuguesa, fez estourar na cidade do Porto um movimento revolucionário liberal. Logo, a chamada Revolução Liberal do Porto se espalhou por todo o Portugal, fomentando a instalação de uma Assembleia Nacional Constituinte denominada de “Cortes Gerais Extraordinárias e Constituintes da Nação Portuguesa”, que visava a instaurar uma monarquia constitucional.

O estado revolucionário da antiga metrópole provocou o retorno do Rei D. João VI, em 26 de abril de 1821, que se transferiu com todas as Secretarias de Estado (ministérios) a ele subordinadas para Portugal, inclusive a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, que era ocupada desde janeiro daquele ano pelo Vice-Almirante Joaquim José Monteiro. Porém, temendo perder suas prerrogativas de soberano absoluto com a promulgação de uma Constituição pelas Cortes e, mesmo, vendo ameaçada sua permanência no trono, nomeou D. Pedro de Alcântara, seu primogênito, como príncipe regente do Reino do Brasil, pelo Decreto de 22 de abril de 1821. Nas instruções anexas a este decreto, D. João VI duplicou a estrutura governativa a ele subordinada, estabelecendo um gabinete de ministros que coadjuvaria seu filho no Governo do Reino do Brasil. Neste mesmo decreto, D. João VI nomeou como secretário de Estado interino da Marinha o Chefe de Esquadra Manoel Antônio Farinha. Assim, enquanto os secretários de Estado que compunham a administração do Reino Unido eram transferidos para Portugal, D. João VI determinava a manutenção do arcabouço destas secretarias no Rio de Janeiro, nomeando novos titulares para servirem ao Reino do Brasil.

Apesar desta duplicação de estruturas governativas e divisão de áreas de responsabilidade, tanto a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha estabelecida em Portugal como a que se manteve no Brasil continuaram sendo regidas pelo Alvará de 28 de julho de 1736, que criou esta organização ministerial em Portugal. A Casa Real de Bragança tentava, assim, manter sob controle, e longe dos ventos liberais da Europa pós-Guerras Napoleônicas, as duas principais partes dos seus domínios. Entretanto, esta duplicação de estruturas de governo, entre o rei que retornava

ao continente europeu e seu filho que governava em nome do soberano a colônia americana, foi de encontro às expectativas majoritárias nas Cortes de Lisboa, de soerguimento do Pacto Colonial⁵, pois mantinha a conjuntura de liberdades fiscais e comerciais conquistadas pelo Reino do Brasil a partir de 1808. O acirramento das relações entre o Governo português, o colegiado formado em torno das Cortes, e o governo autônomo instituído no Brasil, em 1821, com a nomeação de D. Pedro de Alcântara como regente, redundou na completa quebra desses laços coloniais pouco mais de um ano depois. Mas também criou condições inéditas de viabilização de um movimento emancipacionista no processo de independência das colônias europeias nas Américas, o caso único de uma monarquia sul-americana.

DIA DO FICO E AS AÇÕES MILITARES ANTERIORES À INDEPENDÊNCIA

Mesmo com o retorno do rei, as Cortes reunidas em Lisboa mantiveram-se atuantes na imposição de uma monarquia constitucional a D. João VI. Contudo, seu posicionamento em relação ao Brasil era completamente contrário ao discurso liberal que emanava: vinha no sentido de reativar a subordinação política e econômica anterior a 1808. A oposição que as Cortes faziam à dinastia de Bragança em Portugal e suas crescentes imposições ao governo no Brasil provocaram reações de D. Pedro. Em 9 de janeiro de 1822, no que ficou conhecido como “Dia do Fico”, D. Pedro declarou que permaneceria no Brasil apesar da determinação das Cortes para que retornasse a Lisboa. Concomitantemente, o príncipe regente nomeou um novo Gabinete de Ministros, sob a liderança de José Bonifácio de Andrada e Silva, que defendia a emancipação do Brasil sob uma monarquia constitucional.

A reação metropolitana, e dos que pretendiam garantir a dependência colonial, foi rápida. Em 11 de janeiro, o Governador das Armas do Rio de Janeiro, Tenente-General Jorge de Avilez de Sousa Tavares, um veterano da campanha na Banda Oriental, tenta ocupar com a guarnição portuguesa naquela capital o Morro do Castelo, pretendendo forçar o príncipe regente a obedecer ao chamamento das Cortes. **O Gabinete de D. Pedro mobiliza as milícias da cidade e obriga o recuo das tropas portuguesas** – compostas por três batalhões de infantaria, uma companhia de artilharia montada e uma companhia de engenheiros – para o outro lado da Baía de Guanabara, encastelando-os na Praia Grande, em Niterói. **D. Pedro encabeça o cerco às tropas portuguesas embarcado na Fragata União, que lidera uma flotilha de canhoneiras que bloqueiam a Praia Grande enquanto o General Avilez recebe intimação para deixar o Brasil.** Em 15 de fevereiro, Avilez

e suas tropas retornam a Portugal em sete navios-transporte, que são escoltados pelas Corvetas *Maria da Glória* e *Liberal*. Contudo, dois transportes conseguem burlar a escolta e aportam em Salvador, reforçando a já expressiva guarnição fiel às Cortes naquela cidade.

Do outro lado do Atlântico, o Governo português organiza uma Força Naval de seis navios de guerra e cinco navios-transporte para reforço da guarnição portuguesa no Rio de Janeiro, com 1.192 homens, armamento e suprimentos. Os meios mais poderosos daquela Força comandada pelo Chefe de Divisão Maximiano de Sousa eram a Nau *D. João VI*, com 74 canhões, e a Fragata *Real Carolina*, com 44 canhões, mas sua chegada ao Rio de Janeiro, em 5 de março, já encontrou a cidade livre de tropas leais às Cortes portuguesas. Obrigado a fundear sua Força Naval sob a linha de fogo das fortalezas que protegiam a Baía de Guanabara, o almirante português foi instado por D. Pedro a deixar o Brasil sem desembarcar tropas, não sem antes perder quase 400 praças e um de seus principais navios, a Fragata Real Carolina, que se juntaram à causa do príncipe regente.

A INDEPENDÊNCIA E A NECESSIDADE DE UMA MARINHA

Ainda intentando aglutinar regiões mais afastadas da capital do Reino do Brasil a sua luta, ainda velada, contra o Governo português, D. Pedro de Alcântara envia a Fragata União, as Corvetas Maria da Glória e Liberal e o Brigue Reino Uni-do para subjugar a guarnição de Salvador, comandada pelo Brigadeiro Inácio Luís Madeira de Melo. Transportavam, ainda, armas, suprimentos e um novo comandante, o General de ascendência francesa Pierre Labatut, para as milícias baianas que apoiavam o príncipe regente. O comando dos navios coube ao Chefe de Divisão Rodrigo de Lamare, que tinha ordens de bloquear o Porto de Salvador. Porém, principal problema que afetou a operacionalidade da Esquadra brasileira que lutaria a Guerra de Independência meses depois, emergiu justamente nesta que foi a primeira ação naval contra Forças de mar portuguesas. Quando, em agosto de 1822, cinco navios de guerra portugueses provenientes da Bahia interceptaram os navios a serviço de D. Pedro, os marinheiros portugueses destes se recusaram a lutar contra compatriotas. O amotinamento das tripulações obrigou o retorno antecipado ao Rio de Janeiro sem a consecução do bloqueio naval sobre Salvador.

Em 7 de setembro de 1822, o Príncipe Regente D. Pedro declarava a Independência do Brasil. Porém, só Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais atenderam de imediato à conclave emanada das margens do Ipiranga. Até pela



JOSÉ BONIFÁCIO | Conhecido como o “Patriarca da Independência”, teve papel fundamental na preparação

e consolidação da Independência do Brasil. Paulista, nascido em Santos no dia 13 de junho de 1763, em 1822 era o principal ministro que coadjuvava o então Príncipe Regente D. Pedro, e foi um dos primeiros a protestar contra a política recolonizadora das Cortes de Lisboa.

Além de um dos líderes da campanha pela permanência do príncipe no Brasil, influenciou de maneira decisiva o processo de Independência do Brasil. Faleceu na Ilha de Paquetá, Rio de Janeiro, em 1838.

Autoria: Benedito Calixto
Acervo do Museu Paulista, São Paulo

proximidade geográfica, estas regiões mantiveram-se fiéis às decisões emanadas do Paço⁶ mesmo após a partida de D. João VI. As capitais ao Norte do País mantiveram sua ligação com a metrópole, pois as peculiaridades da navegação a vela e a falta de estradas as punham mais perto de Lisboa do que do Rio de Janeiro. Mesmo com o expressivo número de patriotas no interior destas regiões, nas cidades portuárias a elite de comerciantes era majoritariamente portuguesa e adepta da restauração colonial pretendida pelo movimento liberal português.

A resistência mais forte estava justamente em Salvador, onde essa guarnição era mais numerosa. No Sul, a recém-incorporada Província Cisplatina, antiga Banda Oriental, viu as guarnições militares de lá dividirem-se perante a causa da Independência. Enquanto o comandante das tropas de ocupação, General Carlos Frederico Lecor, colocou-se ao lado dos brasileiros, seu subcomandante, D. Álvaro da Costa de Souza Macedo, e a maior parte das tropas defenderam o pacto com Lisboa. Mesmo que as Forças brasileiras, constituídas de militares e milícias patrióticas forçassem e sitiasssem as guarnições portuguesas, o mar era uma via aberta para o recebimento de reforços. Por esta via, o Governo português teve mais sucesso no envio de tropas, suprimentos e navios de guerra à guarnição de Salvador do que a frustrada tentativa no Rio de Janeiro com a Força Naval sob o comando do Chefe de Divisão Maximiano de Sousa.

O Ministro do Interior e dos Negócios Estrangeiros José Bonifácio de Andrada e Silva, que liderava o primeiro gabinete de ministros do Brasil independente, nomeado em outubro de 1822, percebeu que só a constituição de um Poder Naval⁷ expressivo manteria a integridade territorial da excolônia portuguesa, pois as ligações entre as capitâncias litorâneas, onde estava concentrada a maior parte da população e da força produtiva brasileira, eram inteiramente feitas pela via marítima em um extenso litoral de mais de sete mil quilômetros. A rápida formação de uma Marinha de Guerra nacional era o meio mais eficaz de transportar e concentrar tropas brasileiras nas áreas dominadas pelos portugueses com a rapidez e segurança que os caminhos terrestres não permitiam. Uma Marinha nacional também impediria que chegassem os reforços que Portugal enviasse, privando as guarnições portuguesas no Brasil de mais soldados e armas, enfim, rompendo sua linha logística. Soma-se a tudo isto o fator dissuasório⁸ de dezenas ou mesmo centenas de canhões a bordo dos navios postados ao largo e prontos para o bombardeio das cidades que não acatassem a emancipação. Estes fatores conformavam a percepção daquele que ficou conhecido como o “Patriarca da Independência” sobre a urgência da constituição de uma Esquadra nacional. A Marinha Imperial brasileira, que irá se formar a partir dos homens, navios e organizações de apoio

deixados no Reino do Brasil, será o instrumento essencial para a Independência do Brasil, permitindo que do território da colônia portuguesa na América emergisse um só país, com um grande território.

Tamandaré na Independência

O Almirante Tamandaré foi indiscutivelmente o maior herói naval brasileiro. Toda a vida de Joaquim Marques Lisboa (1807-1897) foi dedicada à Marinha do Brasil, onde permaneceu no serviço ativo por 66 anos, participando de inúmeros momentos críticos da história do País. Ingressou na Marinha no alvorecer da nossa Independência, então com 15 anos, o filho do Patrão-Mor e prático da barra do Rio Grande, Francisco Marques Lisboa, apresentando-se como voluntário da Armada. Em 1823, embarcou na Fragata *Niterói* e nela exerceu a função de ajudante de navegação do comandante, o Capitão de Fragata John Taylor, oficial oriundo dos quadros da Real Marinha Britânica, que deixou aquela força e optou por servir ao novo País que surgia na América do Sul. Durante a Guerra da Independência, participou do bloqueio naval de Salvador, que isolou as Forças Navais e Terrestres portuguesas que resistiam à Independência. Seu batismo de fogo ocorreu no combate de 4 de maio de 1823, quando, em julho de 1823, as tropas portuguesas deixaram a capital da Bahia em uma grande frota de navios mercantes escoltados por navios de guerra, sendo a Fragata *Niterói* designada para dar perseguição àquele comboio até a foz do Rio Tejo. No regresso ao Brasil, o Comandante John Taylor confiou ao jovem Joaquim Marques Lisboa a guarda e conservação dos cronômetros de bordo, instrumentos essenciais, à época, para a definição da longitude, permitindo a navegação precisa nos oceanos. A função dada a Tamandaré pelo experiente comandante da Fragata *Niterói* atestava a inata vocação daquele jovem voluntário para a carreira naval.

A PREPARAÇÃO DO MATERIAL E DAS TRIPULAÇÕES PARA A MARINHA NACIONAL

O nascimento da Marinha Imperial, portanto, se deu nesse regime de celeridade, aproveitando os navios que tinham sido deixados no Porto do Rio de Janeiro pelos portugueses, que estavam em mau estado de conservação, e os oficiais

e praças da Marinha portuguesa que aderiram à Independência. Com o gabinete ministerial de outubro de 1822, tomou lugar na Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha o Capitão de Mar e Guerra Luís da Cunha Moreira, veterano das Guerras Napoleônicas e das campanhas da Guiana Francesa e da Banda Oriental, um dos poucos naturais do Brasil que alcançaram postos mais altos na Marinha portuguesa e o primeiro nascido aqui a exercer o cargo de ministro da Marinha.

Durante todo esse grande esforço, os navios de guerra portugueses que permaneceram desarmados no Rio de Janeiro – seis navios de grande porte, embora nenhum de 1^a ou 2^a classe, e 13 menores – foram reparados em um intenso trabalho do Arsenal de Marinha, como a Nau *Martin de Freitas* (74 canhões), renomeada *Pedro I* e tornada capitânia da nova Esquadra. Alguns, ainda, foram reformados à custa de particulares, como a Fragata *Sucesso*, renomeada *Niterói*. Outros foram adquiridos, tanto pelo governo como por contribuições da população, como o Brigue mercante *Maipu*, comprado de David Jewett (ex-oficial da Marinha dos Estados Unidos da América que ofereceu seus serviços à causa da Independência) pelo próprio imperador. Até 1825, a subscrição pública levada a cabo pelo Governo levantou a quantia de 200.000 mil réis (cerca de £ 40.000 na época).

Contudo, a situação encontrada nos corpos de oficiais e praças era um problema cujas soluções não estavam necessariamente ao alcance das mãos dos promotores da Independência. As peculiaridades do desenlace do Pacto Colonial entre Portugal e Brasil opôs portugueses a portugueses numa guerra levada a cabo por partes de uma mesma burocacia estatal cindida em 1807. Não deixando de lado a participação de patriotas brasileiros no processo de emancipação, sublinhando a resistência popular do Recôncavo Baiano e a relevante atuação de políticos como José Bonifácio de Andrada e Silva e Felisberto Caldeira Brant, este com papel crucial na concretização de uma Marinha brasileira, as Forças Armadas tornadas brasileiras no 7 de Setembro de 1822 eram ainda muito portuguesas, pois tinham grande parte de seus postos no oficialato preenchidos por portugueses natos.

Tal receio foi ratificado na primeira ação da Marinha após setembro de 1822, quando uma Força Naval comandada por David Jewett foi enviada para *desportar* as tropas de D. Álvaro Macedo entrincheiradas em Montevidéu. Em janeiro de 1823, as tripulações da Escuna *Maria Teresa* e três navios-transporte da Força de Jewett rebelaram-se e juntaram-se às tropas portuguesas. Jewett, desde sua chegada à Cisplatina, instou o Vice-Almirante Rodrigo Ferreira Lobo, comandante da Força Naval do Rio da Prata desde 1821 e um dos almirantes portugueses que se mantiveram fiéis a D. Pedro, a abandonar a imobilidade por uma ação mais efetiva daquela Força Naval. Porém, seu plano de atacar o único navio de guerra nas mãos da guarnição portuguesa daquele porto, a Fragata *Thétis*, não encontrou

acolhida no almirante português. Somente com a substituição deste por um brasileiro nato, o Capitão de Mar e Guerra Pedro Antônio Nunes e o expurgo dos tripulantes de lealdade duvidosa, foi que a Força Naval, juntamente com as tropas do General Lecor, conseguiram debelar a ocupação portuguesa de Montevidéu.

A composição dos quadros de pessoal foi um dos desafios superados para a formação de uma Marinha essencialmente nacional. Seu corpo de oficiais era modelado pelas características de ingresso na escola de formação da Marinha portuguesa, a Academia Real dos Guardas-Marinha, criada em 1782 e direcionada aos filhos da nobreza de sangue e da alta burocracia (inclusa a militar), restringindo o acesso de naturais da colônia. Nas guarnições dos navios da Armada portuguesa também não se encontrava grande presença de brasileiros. Mesmo com o recrutamento forçado formando tripulações diversificadas quanto a sua nacionalidade, a diminuta presença de brasileiros em atividades ligadas ao mar não permitia que adquirissem experiência marinheira.

Dado esse pequeno número de militares de origem brasileira na Marinha, foi forçosa a negociação com os marinheiros portugueses, sobretudo com os oficiais, visando a conquistar suas lealdades. Dentre os cerca de 160 oficiais da Marinha portuguesa servindo no Brasil, 94 declararam lealdade a D. Pedro. Contudo, o que pode parecer uma extensa adesão não forneceu oficiais suficientes para tripular os navios da nova Esquadra, pois grande parte destes era de oficiais nos últimos postos da hierarquia militar, muito graduados para ocupar funções no mar. Dos oficiais portugueses que aderiram à nova Nação, dez eram oficiais-generais, enquanto somente 15 eram primeiros-tenentes. Assim, estes oficiais portugueses eram por demais “antigos” para exercerem comando de navios menores como brigues ou, até, fragatas. E com idade avançada, saúde limitada e lealdade não testada o suficiente para liderarem tripulações em possíveis combates contra navios tripulados por compatriotas e hasteando a bandeira de sua terra natal. A demanda estimada para Marinha brasileira de 1822 era de pelo menos 30 novos tenentes.

A contratação de europeus, sobretudo britânicos, era a solução que aparecia como natural, dada a grande disponibilidade de oficiais a meio-soldo da Marinha britânica no pós-Guerras Napoleônicas. Aquela que era a Marinha de Guerra hegemônica no mundo contou, em 1813, ainda durante aquele conflito, com 713 navios, quase cinco mil oficiais e cerca de 140 mil praças. Pouco mais de sete anos depois, estava reduzida a 134 navios e somente podia comportar em suas fileiras 600 oficiais e 5.600 praças. Assim, à época da Independência brasileira, havia cerca de três mil oficiais a meio-soldo, um sem número de ex-aspirantes e ex-graduados com experiência de guerra subempregados na Marinha Mercante, cuja principal frota era da britânica Honrável Companhia das Índias Orientais, ou mesmo desempregados, sem contar com dezenas de milhares de ex-marinheiros.

VISCONDE DE CABO FRIO |

Luís da Cunha Moreira nasceu em 1º de outubro de 1777, na Bahia. Foi matriculado na Academia Real de Guardas Marinha, em Lisboa tendo assentado praça de aspirante a guarda-marinha em 1795. Então Capitão de Mar e Guerra, foi o primeiro brasileiro nato a exercer o cargo de Ministro da Marinha (22/10/1822 a 15/11/1823). Ganhou experiência na Marinha portuguesa combatendo nas Guerras Napoleônicas, no Hemisfério Norte. Após a chegada da Família Real ao Brasil, participou das lutas em Caiena (1809) e na Cisplatina (1816-1817). Como ministro, teve pela frente a difícil tarefa de organizar a formação da primeira Esquadra brasileira. Foi, ainda, Inspetor do Arsenal de Marinha da Corte e Diretor da Academia Imperial dos Guardas-Marinha (1828-1829). Faleceu em 28 de agosto de 1865.

*Autoria: H. Krunholz
Acervo da DPHDM*

CAP III



O elemento simbólico da opção britânica foi a contratação de Thomas Cochrane para o comando em chefe da Esquadra brasileira. O fator de dissuasão encontrado na Esquadra nacional se esvairia se o seu comando não fosse exercido por um líder com audácia, preparo e agressividade suficientes para a confrontação com um inimigo melhor treinado e que poderia se mostrar mais numeroso⁹. Cochrane foi o líder escolhido, não somente pela fama angariada nas Guerras Napoleônicas, mas pela disponibilidade em combater sob contrato demonstrada na sua passagem pelo Chile, quando liderou a Marinha daquele país na sua guerra de independência. Este oficial trouxe consigo ampla experiência na utilização tática dos meios navais, que as novas e pobres nações das Américas dispunham. O pequeno número, ou mesmo a inexistência, de navios de linha, obrigava a formação de linhas de batalha com navios de médio e pequeno porte, como fragatas, corvetas e brigues. Em sua chegada à Baía de Guanabara, em março de 1823, trouxe consigo cinco veteranos da Marinha britânica e da Companhia das Índias, os quais foram incorporados como oficiais à Marinha brasileira, reunindo-se a 461 outros estrangeiros contratados.

AS AÇÕES NAVAIS SOBRE A BAHIA

Em 1º de abril de 1823, a Esquadra brasileira comandada por Cochrane deixou a Baía de Guanabara com destino à Bahia para bloquear Salvador, cidade sitiada por tropas brasileiras, mas que permanecia recebendo reforços d'álém-mar e, em 1823, contava com uma substancial Força Naval composta por 13 navios de guerra, com 328 canhões, e quatro navios mercantes armados com 72 canhões, comandada pelo Chefe de Divisão Felix Pereira de Campos. A Esquadra brasileira foi formada pela Nau *Pedro I*, comandada por Thomas Sackville Crosbie; as Fragatas *Piranga* (52 canhões), por David Jewett; e *Niterói* (38), por John Taylor; as Corvetas *Maria da Glória* (30), por Theodoro de Beaurepaire; e *Liberal* (22), por Antônio Salema Freire Garção; o Brigue *Guarani* (16), por Antônio Joaquim do Couto; os Brigues-Escuna *Real Pedro* (18), por Justiniano Xavier de Castro; e *Leopoldina* (14), por Francisco Rebelo da Gama; coadjuvados pelos Brulotes desarmados *Luisa*, por Francisco Bibiano de Castro e *Catarina*, por Augusto Venceslau da Silva Lisboa; num total de oito navios de guerra e 264 canhões. Nos pouco mais de 20 dias de trajeto, foram frequentes os treinamentos com os canhões para o incremento nas condições de combate dos navios.

Em 26 de abril, as gáveas da Esquadra brasileira já foram vistas de Salvador. O encontro das Forças adversárias, no que ficou conhecido como o Combate de



THOMAS COCHRANE |

*Escocês, iniciou a carreira naval na Royal Navy aos 18 anos e tornou-se famoso durante as Guerras Napoleônicas. Após comandar a Armada chilena sob contrato durante as lutas de independência do Chile, foi convidado pelo Imperador D. Pedro I para comandar nossa Esquadra. Chegou ao Rio de Janeiro em 13 de março de 1823, recebendo o posto de Primeiro-Almirante da Armada Nacional e Imperial do Brasil. Autoria: James Hamsay e Henry Meyer
Acervo da DPHDM*

4 de Maio, inicialmente parecia reproduzir o conceito tático vigente há um século na guerra no mar, com a formação de duas linhas de batalha. Contudo, Cochrane colocou sua capitânia em rumo de interceptar a linha portuguesa quando as Forças estavam a duas milhas de distância. 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. Embora a Nau *Pedro I* tenha conseguido cortar a linha inimiga, os outros navios brasileiros não acompanharam, impedindo que a manobra de Cochrane repetisse o sucesso da realizada por Nelson.

Tal manobra, além da audácia e sangue-frio das tripulações, exigia coordenação entre todos os navios, volume e precisão nos fogos para causar o máximo de dano ao inimigo quando se cortasse o seu rumo. O deficiente treinamento de brasileiros e portugueses e a pouca experiência em atuação conjunta das tripulações daqueles navios, obrigados a uma manobra complexa e arriscada logo no primeiro encontro com o inimigo, pode explicar os erros cometidos neste combate, que não tiveram maiores consequências porque Félix de Campos não aproveitou o isolamento da capitânia brasileira para engajá-la. Porém, o fator de maior peso para o insucesso brasileiro naquele combate foi, nas palavras do próprio comandante em chefe: “... que metade da Esquadra precisa estar de guarda à outra metade”¹⁰. A indisposição dos marinheiros de origem portuguesa em lutar contra sua bandeira foi claramente verificada na capitânia, quando marujos chegaram a impedir o fornecimento de pólvora durante o combate, sendo dominados por um tenente britânico. Outros navios estiveram próximos do motim, tendo a *Liberal* e a *Guarani* se retirado da ação pelo receio de que a guarnição entregasse os navios à Força portuguesa. O comandante da *Real Pedro* oficiou a Cochrane que sua guarnição esteve a ponto de: “... levar aquele navio ao meio da Esquadra do inimigo para o fim de lh’o entregar!”¹¹

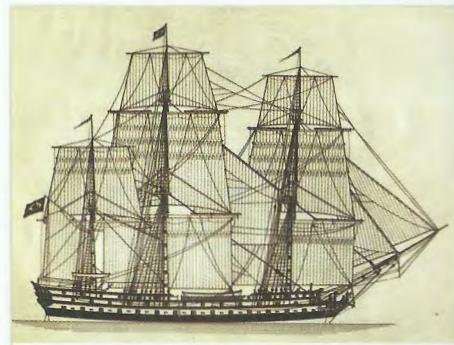
Depois de reorganizar suas Forças e retirar os portugueses que tinham demonstrado pouca vontade de lutar contra seus patrícios, Cochrane colocou Salvador sob bloqueio naval, capturando os navios que abasteciam a cidade, que já estava sitiada por terra pelas Forças brasileiras comandadas pelo General Labatut. Pressionados pela falta de alimentos e pelas tropas de terra e mar brasileiras, os portugueses abandonaram a cidade em 2 de julho, em um comboio de mais de 70 navios, escoltados por 17 navios de guerra. O comboio português foi acossado pela Esquadra brasileira. Foi célebre a atuação da Fragata *Niterói*, comandada por John Taylor, que, apresando vários navios, atacou o comboio português até a foz do Rio Tejo, em Portugal.

A Flotilha Itaparicana

Destacaram-se nas lutas pela Independência na Bahia o Chefe de Divisão João Francisco de Oliveira Botas e o Vice-Almirante Tristão Pio dos Santos. O primeiro era ajudante do Patrão-Mor do Porto de Salvador e graduado segundo-tenente quando irromperam as hostilidades que levariam à Independência do Brasil. Mesmo nascido em território metropolitano, "João das Botas", como ficou conhecido, logo abraçou a causa brasileira unindo-se a patriotas que empreendiam resistência ao governo do Comandante d'Armas da Bahia, Brigadeiro Inácio Luiz Madeira de Melo, na Ilha de Itaparica. Comandando um pequeno conjunto de embarcações armadas, que ficou conhecido como a "Flotilha Itaparicana", defendeu aquela ilha de um ataque de tropas portuguesas, combateu embarcações armadas por Madeira de Melo e acossou a movimentação de embarcações que abasteciam Salvador, colaborando para o efetivo bloqueio àquela capital ocupada. O Capitão de Fragata Tristão Pio dos Santos, nascido em Sacramento, então enclave português no Rio da Prata, comandava interinamente a Intendência da Marinha na Bahia quando abraçou o chamamento da Independência. Embora estivesse sob as ordens do Comando d'Armas da Bahia, despendeu esforços para apoiar os patriotas baianos, tentando, inclusive, sabotar a construção de um navio de guerra no Arsenal de Marinha da Bahia, que reforçaria a Força Naval portuguesa estacionada naquele porto. Denunciado, fugiu para o Rio de Janeiro. Incorporado à tripulação da Esquadra brasileira comandada pelo Almirante Thomas Cochrane, foi designado por este, em junho de 1823, para o comando da Flotilha Itaparicana. A ação desta Força Naval, formada por pequenas embarcações costeiras na Baía de Todos os Santos nos anos de 1822 e 1823, foi fundamental para a vitória das forças patriotas na Bahia, hostilizando o tráfego mercante costeiro que abastecia a capital com produtos vindos do Recôncavo, antecipando o bloqueio naval promovido pela Esquadra brasileira.

AS AÇÕES NAVAIS SOBRE AS CAPITANIAS DO NORTE-NORDESTE

O próximo passo para expulsão dos portugueses do Norte-Nordeste brasileiro era o Maranhão. Cochrane, utilizando-se de um hábil ardil, comunicou à junta portuguesa que governava São Luís, capital do Maranhão, que a Nau *Pedro I* era a ponta de lança de uma grande Força Naval que viria próxima, transportando



NAU PEDRO I | Em 1º de outubro de 1760, batia-se a quilha no Arsenal de Marinha da Bahia, de uma nau de linha consagrada a São José e Santo Antônio. O término da construção ocorreu 28 meses depois, com o lançamento ao mar em 29 de janeiro de 1763, durante o governo do 5º Conde dos Arcos, 7º vice-rei do Brasil. O sólido navio construído com madeiras nacionais media 60 metros de quilha, 14 de boca e 12 de pontal, tinha armação vélica em galera, isto é, arvorava três mastros com velas redondas e caranguejas. Contava três baterias corridas em 74 portinholas para caronadas e colubrinas de grosso e médio calibre. Sua tripulação girava em torno de 600 a 700 homens. Depois de um grande reparo em dique seco de Lisboa, em 1794, foi renomeada como Infante D. Pedro Carlos e Santo Antônio. Entrou novamente em período de manutenção geral (à época denominado "fábrico") em 1806, sendo novamente rebatizada como Martim de Freitas. Com essa denominação 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 Meneses. Em reparos adiantados no Arsenal de Marinha da Corte, foi prontificada e incorporada a Esquadra Nacional com o nome de Pedro I. A 10 de novembro de 1822, desfraldou pela primeira vez a Bandeira Nacional. *Modelo naval de Celso de Oliveira Batista*
Fotos de acervo da DPHDM





um grande Exército nacional que tomaria aquela região. Porém tudo não passava de um blefe para levar à deposição dos portugueses que governavam o Maranhão e se mantinham fiéis a Portugal, o que aconteceu em 27 de julho de 1823.

Seguiu-se a utilização do mesmo ardil no Pará, conduzido pelo Capitão-Tenente John Pascoe Grenfell, no comando do Brigue *Maranhão*. Embora bem-sucedido na sua missão, este jovem tenente, que 27 anos depois comandaria a Esquadra brasileira em uma guerra contra a Argentina, experimentou a complexidade da política de alianças que sustentou a união do Império ao longo do século XIX. Em Belém, capital do Pará, Grenfell, visto como principal garantidor dos partidários da Independência, sofreu uma tentativa de assassinato e foi acusado da morte de 254 presos, muitos defensores da causa portuguesa, sufocados nos porões da Presiganga *Palhaço*.

Tais estratégias, que conduziram à aceitação da Independência brasileira pelas elites formadas em sua maioria por portugueses, em São Luís e em Belém, não funcionaram tão facilmente como um vislumbre superficial do evento histórico permite concluir. A luta pelo poder regional entre brasileiros e portugueses recém-adeptos da Independência levou que o contingente da Marinha naquelas cidades atuasse tanto num sentido apaziguador, mesmo diplomático, como trazendo a ordem pela força das armas.

AS AÇÕES NAVAIS SOBRE A CISPLATINA

As operações navais na Cisplatina assemelharam-se às realizadas na Bahia, sendo empreendido um bloqueio naval conjugado com um cerco por terra a Montevidéu, isolando as tropas portuguesas comandadas por D. Álvaro Macedo. Em março de 1823, a Força Naval no Sul, comandada pelo já citado Capitão de Mar e Guerra Pedro Antônio Nunes, foi reforçada com a chegada de navios vindos do Norte-Nordeste do Império, a tempo de se opor à tentativa portuguesa de romper o bloqueio, em 21 de outubro. A batalha que se seguiu, embora violenta, terminou sem a vitória de nenhum dos oponentes, mas configurou-se como uma vitória estratégica das Forças brasileiras, que conseguiram manter o bloqueio. O desabastecimento provocado pelo bloqueio e pelo cerco por terra, somado à desalentadora notícia que Montevidéu era a última resistência portuguesa na ex-colônia, provocou a evacuação do contingente português da Cisplatina em novembro de 1823. ♦

Navios da Armada Nacional e Imperial brasileira (1822 a 1824)*

Nº	NOME	TIPO	CANHÕES	INCORPORAÇÃO	BAIXA	OBSERVAÇÕES
1	Príncipe Real	<i>Nau</i>	-	1822	-	<i>Trouxe o Príncipe Regente D. João para o Brasil, em 1807. Foi rearmada para a defesa fixa do porto do Rio de Janeiro.</i>
2	Vasco da Gama	<i>Nau</i>	<i>Desarmada</i>	1822	-	<i>Presiganga surta ao Porto do Rio de Janeiro.</i>
3	D. Pedro I	<i>Nau</i>	74	1822	-	<i>Ex-Martim de Freitas, construída na Bahia em 1763, reaparelhada no Rio de Janeiro em 1822.</i>
4	Imperatriz	<i>Fragata</i>	54	1822	1836	<i>Construída no Pará em 1820, foi apresada aos portugueses.</i>
5	Piranga	<i>Fragata</i>	62	1822	-	<i>Ex-União, construída na Bahia em 1817 e reaparelhada no Rio de Janeiro em 1822.</i>
6	Niterói	<i>Fragata</i>	42	1822	1834	<i>Ex-Sucesso, construída em Lisboa em 1818; reaparelhada no Rio de Janeiro em 1822.</i>
7	Paraguaçu	<i>Fragata</i>	44	1822	1852	<i>Ex-Real Carolina, construída em Damão em 1819, apresada aos portugueses em 1822.</i>
8	Liberal	<i>Corveta</i>	22	1822	-	<i>Ex-Gaivota, construída em Lisboa em 1796.</i>
9	Maria da Glória	<i>Corveta</i>	26	1822	-	<i>Ex-Horatio, chilena, construída nos Estados Unidos em 1819.</i>
10	Leopoldina	<i>Brigue-Escuna</i>	16	1822	1854	<i>Construída no Pará em 1817, apresada aos portugueses.</i>
11	Luis de Camões	<i>Escuna</i>	1	1822	-	<i>Tomada aos portugueses em Montevidéu.</i>
12	Catarina	<i>Escuna</i>	-	1822	-	<i>Tomada aos portugueses em Montevidéu.</i>
13	D. Álvaro de Castro	<i>Escuna</i>	5	1822	1825	<i>Tomada aos portugueses em Montevidéu.</i>
14	Cachoeira	<i>Escuna</i>	1	1822	-	<i>Ex-Lusitana, tomada aos portugueses pelos patriotas de Cachoeira (BA).</i>
15	Conde dos Arcos	<i>Charrua</i>	-	1822	-	
16	Sete de Março	<i>Charrua</i>	-	1822	1827	<i>Incendiada pela tripulação em 1827 para não cair em mãos dos argentinos durante a Guerra da Cisplatina.</i>
17	Gentil Americana	<i>Charrua</i>	10	1822	-	<i>Perdeu-se no litoral do Rio da Prata, batida do forte pampeiro.</i>
18	Maceió	<i>Corveta</i>	18	1823	-	<i>Construída em Alagoas em 1823.</i>
19	Caboclo	<i>Brigue</i>	18	1823	1835	<i>Ex-Maipu, adquirida por D. Pedro I a Jewett em 1823 e doada à Nação.</i>
20	Cacique	<i>Brigue</i>	18	1823	1827	<i>Ex-Reino Unido, portuguesa, foi reaparelhada no Rio de Janeiro em 1823. Em 1827, foi apresada por corsário argentino no litoral de Pernambuco.</i>

*Adaptado de PEREIRA, José Antônio Rodrigues; e CASTRO, Pierre Paulo da Cunha. (Coord.). 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. p. 192-196.

Nº	NOME	TIPO	CANHÕES	INCORPORAÇÃO	BAIXA	OBSERVAÇÕES
21	Real Pedro	<i>Brigue</i>	14	1823	1826	<i>Construída na Bahia em 1821, estacionada em Montevidéu. Foi incendiada pelos argentinos em 1826.</i>
22	Guarani	<i>Brigue</i>	14	1823	-	<i>Ex-Nightingale, inglesa, adquirida no Rio de Janeiro em 1823.</i>
23	Bahia	<i>Brigue</i>	-	1823	-	<i>Ex-Colonel Allem, adquirida no Rio de Janeiro em 1823, quando trouxe Thomas Cochrane do Chile.</i>
24	Atalante	<i>Brigue-Escuna</i>	10	1823	-	<i>Ex-Atlante, estadunidense, adquirida pelo General Labatut na Bahia e reaparelhada no Rio de Janeiro.</i>
25	Maranhão	<i>Brigue</i>	-	1823	-	<i>Ex-D. Miguel, apresada aos portugueses no Maranhão.</i>
26	Maria	<i>Brigue</i>	-	1823	-	<i>Apresada aos portugueses no Maranhão.</i>
27	Real	<i>Brigue-Escuna</i>	10	1823	-	<i>Estacionada em Montevidéu.</i>
28	Rio da Prata	<i>Brigue-Escuna</i>	10	1823	1827	<i>Adquirida pelo General Lecor em Montevidéu.</i>
29	Maria Zeferina	<i>Escuna</i>	-	1823	-	<i>Apresada aos portugueses em 1822, no Recife.</i>
30	Pará	<i>Brigue-Escuna</i>	8	1823	-	<i>Ex-Emilia, apresada aos portugueses no Maranhão.</i>
31	Glória	<i>Escuna</i>	-	1823	-	<i>Desgarrou-se da Força Naval de Félix de Campos e arribou ao Maranhão, sendo apresada.</i>
32	Bonfim	<i>Brigue</i>	-	1823	-	<i>Apresada aos portugueses.</i>
33	Conceição	<i>Escuna</i>	1	1823	1826	<i>Encalhou na costa do Sauce, em 1826, sendo incendiada.</i>
34	Jurujuba	<i>Charrua</i>	-	1823	-	<i>Ex-Príncipe Real, apresada aos portugueses.</i>
35	Conde de Peniche	<i>Charrua</i>	16	1823	-	<i>Apresada aos portugueses.</i>
36	Caridade	<i>Charrua</i>	-	1823	-	<i>Ex-galera apresada aos portugueses.</i>
37	Bizarria	<i>Charrua</i>	-	1823	-	-
38	Bela Elisa	<i>Escuna</i>	-	1823	1827	<i>Apresada aos portugueses no Pará.</i>
39	São José Diligente	<i>Brigue</i>	-	1823	-	<i>Apresada aos portugueses.</i>
40	Ulisses	<i>Charrua</i>	-	1823	-	<i>Apresada aos portugueses.</i>
41	Seis de Fevereiro	<i>Escuna</i>	1	1823	-	-
42	Lucônia	<i>Charrua</i>	-	1823	-	-
43	Carioca	<i>Corveta</i>	18	1824	1859	<i>Ex-Leal, apresada aos portugueses em 1823. Naufragou batida por violento temporal na enseada de Santo Amaro, perto de Santos.</i>
44	Independência ou Morte	<i>Brigue-Escuna</i>	14	1824	1827	<i>Naufragou no banco Colorado, no litoral da Patagônia.</i>
45	Pirajá	<i>Brigue</i>	16	1824	1835	<i>Ex-Carvalho. Naufragou nos Baixos de Santa Rosa (PA).</i>
46	Ânimo Grande	<i>Corveta</i>	-	1824	-	<i>Construída em Portugal.</i>
47	Harmonia	<i>Charrua</i>	-	1824	-	<i>Ex-Galera apresada aos portugueses no litoral da Bahia.</i>

Notas

1. Esses são: o Tratado de Santo Ildefonso (1º out. 1777), que definiu as fronteiras entre as colônias espanhola e portuguesa no Sul da América e, posteriormente, em 11 de março de 1778, o tratado realizado para a "amizade e garantia" entre as duas Coroas. PEDREIRA; COSTA, 2008, p. 427-428.
2. Para as diversas estimativas (entre 7.800 e 15 mil passageiros e tripulantes) sustentadas por textos memorialísticos do período e estudos historiográficos sobre a chegada da Família Real ao Rio de Janeiro e seus impactos sobre a capital da colônia, que não contava, até então, com mais de 60 mil habitantes, ver: PEDREIRA; COSTA, 2008, p. 188; e SCHWARCZ, 2002, p. 216-219.
3. O desembarque no Rio de Janeiro da Brigada Real da Marinha, em 7 de março de 1808, é considerado o marco zero da história dos fuzileiros navais no Brasil, embora aquele corpo, como unidade portuguesa, tivesse sido criado em 1797.
4. O Congresso de Viena (1814-1815) foi a reunião dos representantes das monarquias que derrotaram a França de Napoleão para restaurar a organização política dos países da Europa afetados pela Revolução Francesa e pela invasão de suas tropas. Os principais objetivos dos representantes das grandes potências que derrotaram a França (Grã-Bretanha, Prússia, Áustria e Rússia) era refazer o mapa político europeu, promovendo a volta do Antigo Regime e das monarquias absolutistas derrubadas por Napoleão.
5. Pacto Colonial foi o nome dado às relações entre a metrópole e a colônia, que implicavam sempre na subordinação da segunda à primeira. O Pacto Colonial implicava que todo o comércio dos produtos produzidos na colônia só poderia ser feito com a metrópole. De maneira inversa, todos os produtos que os colonos quisessem importar só poderiam ser vendidos pela metrópole. A isto se chama monopólio comercial ou exclusivismo mercantil.
6. Paço Imperial foi a sede administrativa do governo durante o período do reinado de D. João VI e por todo o Império. Localiza-se na Praça XV de Novembro, no centro da cidade do Rio de Janeiro.
7. Cometendo um anacronismo com um conceito sedimentado por Alfred Thayer Mahan 70 anos depois da Independência brasileira em sua obra mais conhecida, *The Influence of Seapower on History, 1660-1783*, editada em 1890. Pode-se definir que o Poder Naval de uma nação compreende os meios navais e de fuzileiros navais, as bases e posições de apoio, suas estruturas de comando e controle, logística e administrativa. O Poder Naval, para ser eficaz, necessita ser capaz de atuar em grandes áreas, por um período de tempo ponderável e nelas adotar atitudes tanto defensivas quanto ofensivas, com exploração de suas características de mobilidade, permanência, versatilidade e flexibilidade. As características de emprego de uma Força Naval mais distinguíveis para os líderes do processo de Independência brasileiro eram a *mobilidade*, representando a capacidade de deslocar-se prontamente e a grandes distâncias, mantendo elevado nível de prontidão em condições de emprego, e a *flexibilidade* que pode ser sintetizada pela capacidade de organizar grupamentos operativos de diferentes valores, em função da missão recebida.
8. O fator dissuasório de uma Esquadra será exemplificado adiante nas defecções das juntas governativas pró-Portugal em São Luiz, no Maranhão e em Belém, no Pará.
9. Sobre a experiência em combate da Marinha portuguesa, Saturnino Monteiro compilou fontes primárias que indicam que navios portugueses se envolveram em 78 combates e escaramuças, no século XVIII. Cf. MONTÉIRO, 1996.
10. DUNDONALD, 1859, p. 33.
11. Ofício reservado de Cochrane a José Bonifácio, de 05/05/1923. Apud DUNDONALD, 1859, p. 33.

Capítulo IV

MEIOS NAVAIS,
ARMAS E TÁTICAS DOS
SÉCULOS XIV E XVIII

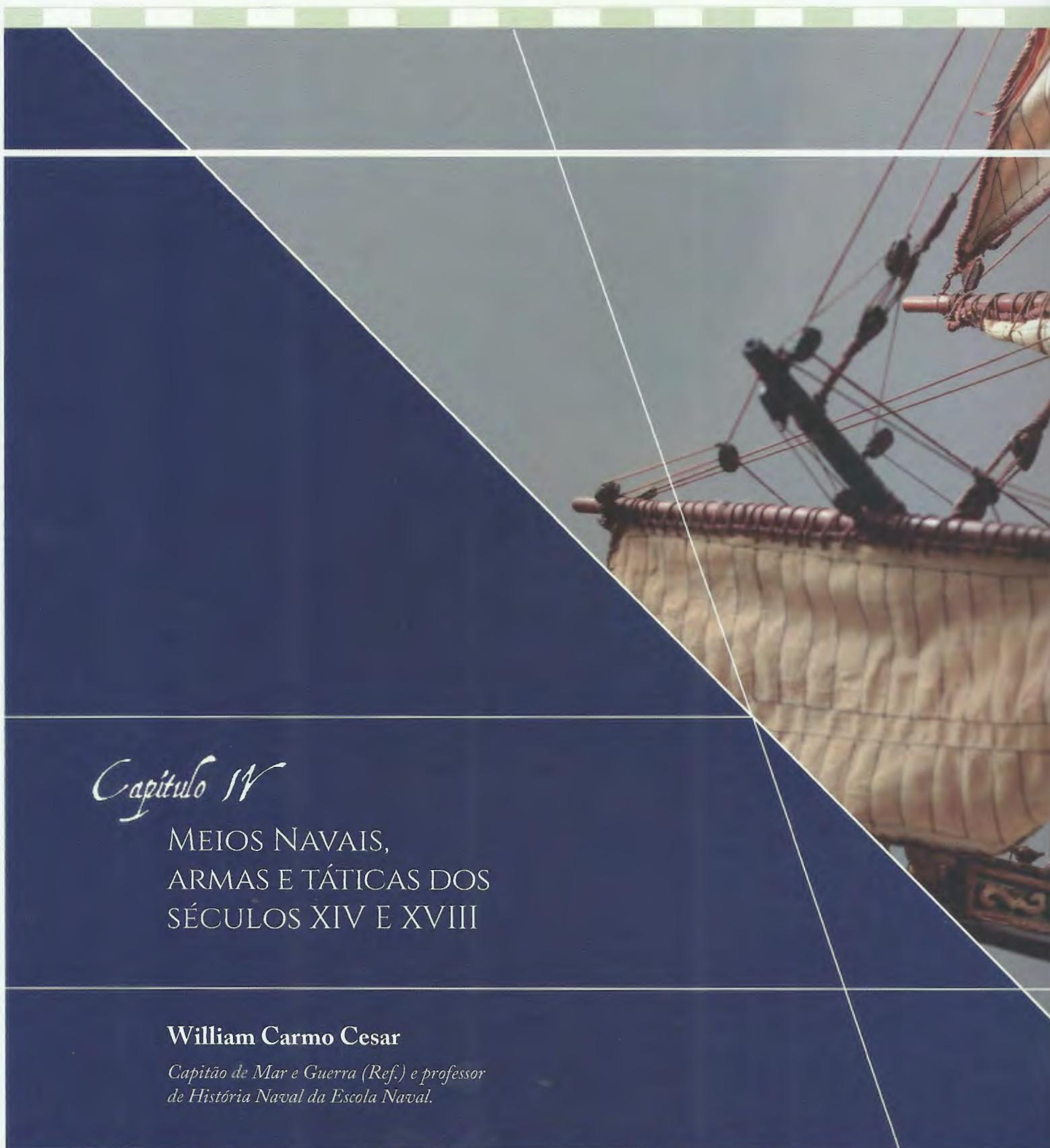
William Carmo Cesar

*Capitão de Mar e Guerra (Ref.) e professor
de História Naval da Escola Naval.*

MODELO DO GALEÃO "GOLDEN HIND" DE SIR FRANCIS DRAKE |

Autoria: Gastão Menescal Carneiro

Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), Rio de Janeiro



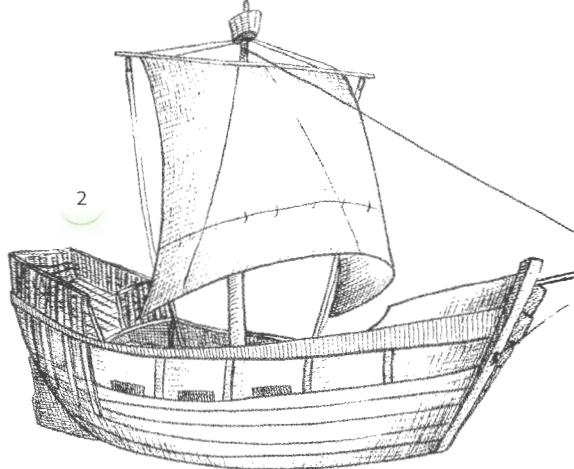
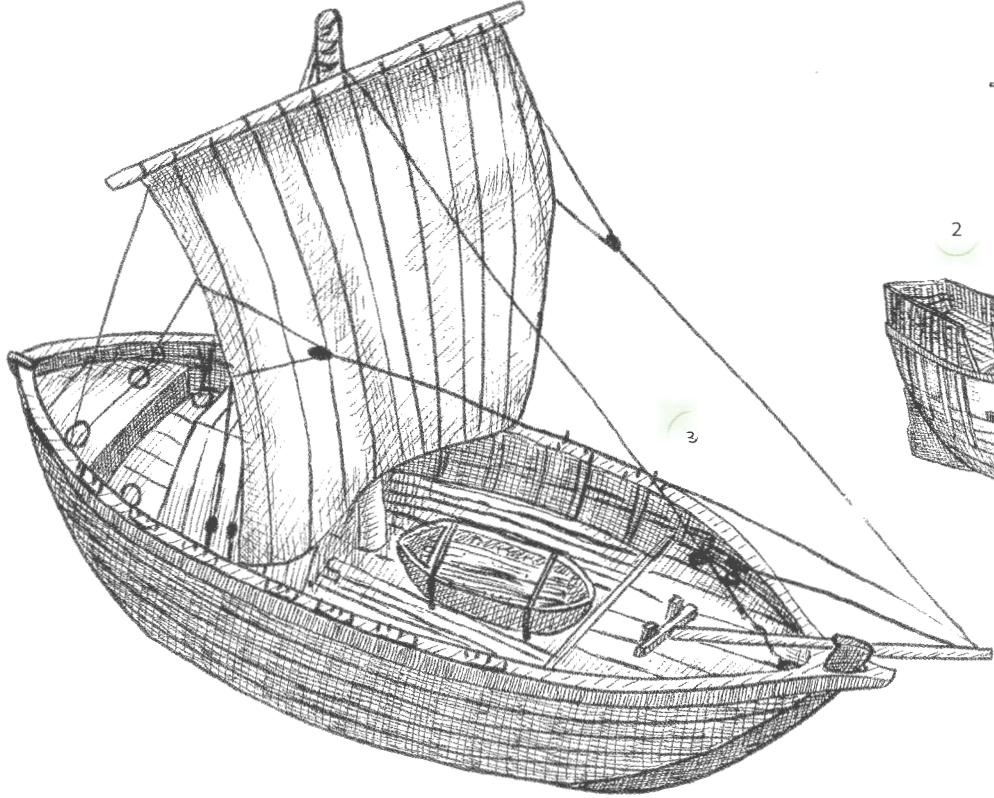
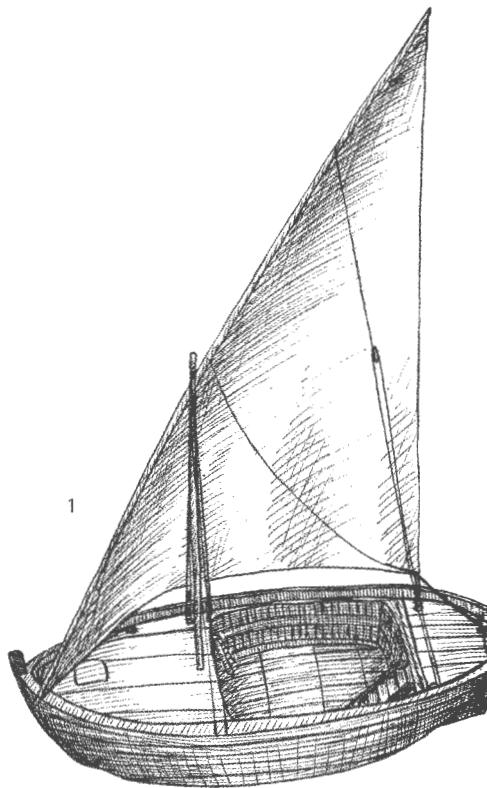


AS CARAVELAS DOS DESCOBRIMENTOS

A Armada de Pedro Álvares Cabral, que em 22 de abril de 1500 descobriu a terra brasileira, suspendeu do Rio Tejo com uma dezena de naus e três navios menores que, com muita verossimilhança, segundo Max Guedes, seriam caravelas¹. Mas, o que era a caravela, esse barco que se tornou um verdadeiro símbolo para os feitos portugueses no século XV? Teria sido a embarcação pioneira da era da vela, precursora, junto com a nau, do comércio marítimo, das navegações ultramarinas e das conquistas e controle dos mares?

Na fase inicial dos Descobrimentos, embarcações diversas de pequeno porte foram empregadas pelos lusitanos, entre as quais podemos destacar: a barca, como a que Gil Eanes descobriu o Cabo Bojador em 1434, o barinel mediterrâneo, usado nas viagens para além do Bojador por determinação de D. Henrique, ambas em geral com um só mastro e vela retangular, e a pescareza, uma barca de menos de 15 metros de comprimento e vela latina triangular.

Em meados do século XV, o emprego de um novo tipo de navio começaria a sobrepujar o das embarcações menores nas navegações ibéricas: a caravela.



EMBARCAÇÕES DE PEQUENO PORTO |
(1) Pescareza, (2) Barinel mediterrâneo e (3) Barca



MODELO DE CARAVELA |
Acervo da DPHDM

BARTOLOMEU DIAS |

Comandante de uma frota de três caravelas, percorreu a costa africana e dobrou o Cabo das Tormentas, depois chamado de Cabo da Boa Esperança.

Descobriu, assim, a passagem do Atlântico para o Índico (1487-1488).

Faleceu em 1500, quando a caravela que capitaneava integrava a Armada de Pedro Álvares Cabral, naufragando nas tormentosas águas do Cabo.

*Autoria: desconhecida
Acervo da DPHDM*



Apesar de sua importância histórica, a caravela é menos conhecida que os navios nórdicos, como o *drácar viking* ou a *coca medieval*². Referências mais remotas sobre ela datam do século XIII, na Península Ibérica. Seu nome tem origem provável no *caravo mourisco*, embarcação destinada à pesca e ao comércio costeiro nas águas ibéricas e nas vizinhanças litorâneas do Norte da África.

Inicialmente, foram utilizadas caravelas latinas, derivadas da barca *pescareza*, com capacidade entre 50 e 100 tonéis, com cerca de 30 metros de comprimento e 8 metros de boca, como as que Bartolomeu Dias utilizou na histórica passagem do Cabo das Tormentas, em 1488. Mais tarde, perecia em naufrágio, quando incorporada à Frota de Cabral, ironicamente na mesma área marítima. Esses navios chegaram a ser armados com até três mastros.

No início do século XVI, vieram as caravelas redondas, com maior porte, acima de 100 tonéis, quatro mastros, pano redondo no de vante e latino nos demais, castelos de popa e proa, também conhecidas como caravelas da Armada, de capacidade de carga e atributos navais superiores, mas com as mesmas qualidades veleiras características das demais caravelas.

Graças a atributos como velocidade e manobrabilidade, capacidade de navegar contra o vento e de operar em águas rasas, as caravelas, de um modo geral,

começaram a ser integradas às frotas dos Descobrimentos, desde a primeira metade dos 1400. Artilhadas, como ao tempo de D. João II (1455-1495), que mandou colocar canhões a bordo, elas tornaram-se efetivo instrumento de guerra, acumulando tarefas de patrulha naval, interdição de área marítima, escolta de comboios e reconhecimento, navegando em águas distantes³, como nas frotas portuguesas de Cabral e de Vasco da Gama ou nas espanholas de Colombo e de Fernão de Magalhães. No reinado de D. Manuel (1495-1521), esse novo e especial tipo de navio tornou-se objeto de segredo de Estado, cuja construção e venda para o estrangeiro foram restringidas por ordem daquele monarca⁴.

"Esse barco que adquiriu expressão tão elevada que se naturalizou e se tornou um símbolo para os portugueses no século XV", somente iria desaparecer dos mares a partir do segundo quartel do século XVIII. "Poucas vezes se deve ter ficado a dever tanto a um único tipo de navio."⁵

Naus e galeões

A necessidade de carregar grande volume de mercadorias e transportar um grande número de pessoas, em cruzeiros distantes e de longa duração, como nas viagens à longínqua Índia, fez surgir a nau, navio mais robusto que a caravela, com capacidade inicial entre 100 e 200 tonéis o “esteio da extraordinária expansão da Civilização Mediterrânea no mundo”⁶.

O termo nau, cujo nome tem origem no vocábulo latino *navis*, era de um modo geral uma categoria pouco definida que designava os veleiros mercantes do Mediterrâneo medieval, podendo ser uma *coca* italiana ou francesa, uma caravela ou mesmo uma *carraca*.

Protótipo do navio de alto bordo, na segunda metade do século XV já existiam naus armadas com três mastros, sendo dois com velas redondas e um com latina, e castelos já integrados à estrutura do casco, com uma e duas cobertas e deslocamentos entre 300 e 700 tonéis.

A partir das caravelas e das naus ibéricas, os navios a vela sofreram grandes transformações. A mastreação foi a responsável pelo maior avanço, progredindo do mastro simples para os múltiplos mastros, arvorando velas retangulares e latinas. Evoluiu-se para o galeão que, nos séculos XVI e XVII, tornou-se um navio lendário de extraordinário armamento e manobra ligeira que podia servir simultaneamente como mortífero navio de guerra e eficaz navio mercante⁷.

O termo galeão foi provavelmente oriundo do *galleoni*, embarcação de grande porte, a remo, utilizada no Mediterrâneo pelos venezianos. Entretanto, à



MODELO DE NAU |
Acervo da DPHDM



semelhança da nau, a origem e o desenvolvimento do galeão como navio a vela não são muito precisos. Embarcações assim denominadas foram utilizadas no litoral sul e sudeste da Península Ibérica, ainda no século XIII, e galeões multimastreados foram encontrados tanto na Itália como na Espanha antes dos 1530⁸.

Galeões clássicos, geralmente, tinham duas cobertas corridas e um castelo de proa mais baixo e menor do que o de popa; eram dotados de três a quatro mastros, o de vante e o principal com velas retangulares, e os dois de mezena com pano latino, além do gurupés a vante no bico de proa, com vela trapezoidal, o que dava ao galeão um perfil estrutural próprio, decrescente⁹.

O galeão se tornou o navio básico das Marinhais ibéricas nas fases de conquistas e de exploração das terras descobertas além-mar. Os portugueses destinando-o prioritariamente para a guerra, enquanto navios maiores eram utilizados para o comércio. Os espanhóis empregando-os tanto para a guerra como para o transporte de cargas. Em razão desses empregos diferenciados em diversas nações europeias, era comum se confundir galeões com naus e com *carracas*.

Cocas e carracas

Bem antes das conquistas portuguesas, pequenos navios de borda alta e propulsão a pano, providos de um único mastro onde arvorava uma vela retangular,

MODELO DE GALEÃO |
Acervo da DPHDM



MODELO DO GALEÃO “GOLDEN HIND” DE SIR FRANCIS DRAKE |
Francis Drake, no comando do Golden Hind, inicialmente com mais cinco navios, realizou uma viagem de circum-navegação, de dezembro de 1577 a 26 de setembro de 1580. Apenas o Golden Hind completou a viagem.
Acervo da DPHDM

eram empregados nos mares do Norte e Báltico. Eram as *cocas*, navios de carga utilizados pela Liga Hanseática para o tráfego marítimo naqueles mares e no Canal da Mancha, mas que, desde meados do século XIII, passaram a contar com torres de madeira fortificadas montadas sobre os seus conveses, à proa e à popa, e cestos de gávea instalados no alto dos mastros suficientes para abrigar um ou mais vigias.

Estruturadas para a defesa, e já contando com leme central à popa, as *cocas* se transformaram em verdadeiras fortalezas flutuantes, capazes de representar formidável ameaça para qualquer adversário de seu tempo¹⁰, ainda que o seu poder combatente estivesse limitado às tropas embarcadas.

Desenvolvido a partir da *coca* norte-europeia e mesclado com tecnologia mediterrânea, outro tipo de navio também passou a ser utilizado na Europa dos 1500 em diante: a *carraça*. Influenciado pela presença muçulmana na Península Ibérica – os árabes chamavam de *karaque* a uma embarcação pequena – o termo surgiu em inglês, entretanto, para nomear os navios genoveses, provavelmente *cogas* mediterrâneas, mas permaneceu como designação definitiva desse novo tipo de navio entre os ingleses, enquanto nave ou nau tiveram a preferência de italianos e espanhóis¹¹.

São escassas as informações disponíveis sobre o modelo estrutural das carracas, mas, no início de 1980, o resgate do fundo do mar dos destroços do casco da *Mary Rose* vem proporcionando minucioso estudo desse tipo de navio, por parte dos especialistas. Construído na Inglaterra em 1510, com cerca de 500 toneladas, aproximadamente 32 metros de comprimento e 12 metros de boca, o navio afundou em 1545.

As carracas, provavelmente, foram as maiores belonaves construídas na Inglaterra medieval e estão entre os mais conhecidos navios de grande porte da Europa dos séculos XV e XVI, como a *Grace a Dieu* de 1.400 toneladas e três mastros. Graças à artilharia e ao aumento de tamanho, elas tornaram-se os navios capitais das Marinhais de seu tempo.

O CANHÃO A BORDO

A navegação de longo curso se tornou possível graças aos mastros e velas bem como aos instrumentos náuticos elementares que deram dimensões estratégicas aos navios. Faltava, entretanto, um elemento a bordo para implementar a capacidade estratégico-militar do navio de guerra: o canhão.

Desde meados dos 1300, algumas armas de fogo relativamente pesadas, produzidas em ferro ou em bronze, já vinham sendo usadas na guerra, sendo as de bronze preferidas pelos especialistas por serem mais leves, mais resistentes e menos sujeitas a corrosões e a superaquecimentos, apesar de mais caras devido aos preços do cobre e do estanho. No início do século XVI, eram famosas as fundições do sul dos Países Baixos¹², ainda ligados à Áustria Habsburga, cujos canhões de bronze eram muito procurados pelos ingleses e espanhóis.

A colocação a bordo dos canhões de grande porte para a guerra naval esbarrou, entretanto, em um problema complexo: a estabilidade do navio – o peso alto sempre foi um dos maiores causadores de emborcamentos. Ainda assim, canhões foram levados para os navios a partir do século XIV, inicialmente os de pequeno calibre, denominados *men killers*, matadores de homens, a serem utilizados contra as tropas de abordagem. Incapazes de causar grandes danos à estrutura do navio, eram colocados nos conveses principais e nos castelos.

Provavelmente em 1501, em Brest, na França, um construtor naval, de nome Descharges, idealizou pequenas aberturas ao longo do costado que permitiram a colocação de canhões nos conveses inferiores. Essas “janelas” foram fundamentais para o desenvolvimento dos grandes navios da guerra da era da vela ao tornar possível a instalação de canhões de maior calibre e em quantidade a bordo, os chamados *ship killers*, destruidores de navios.

Desse modo, a partir do início do século XVI, começaram a surgir belonaves com canhões em diversos conveses, apoiados em berços sobre rodas, presos por cabos e aparelhos que controlavam o recuo e possibilitavam o seu reposicionamento para o tiro, faina que demandava algum tempo. A velocidade de recarga do canhão naval era função do adestramento da guarnição, sua elevação e conteira eram restritas e dependiam da manobra do navio.

NAVIOS DE LINHA E FRAGATAS

Baseado na quantidade de canhões a bordo e no número de conveses armados, surgiu na Inglaterra, no século XVII, um sistema de classificação para os navios de guerra a vela como mostrado no quadro a seguir:

CLASSE	TOTAL DE CANHÕES	CLASSE	TOTAL DE CANHÕES
1 ^a	Mais de 100	4 ^a	44 a 56
2 ^a	80 a 90	5 ^a	30 a 40
3 ^a	60 a 78	6 ^a	24 a 28

Partes de um canhão holandês do século XVII

1. Projétil de artilharia
2. Soquete: haste de madeira, terminada em cilindro do mesmo material, com o que se empurra e calcava a carga de projeção em canhões alimentados pela boca
3. Balde de pólvora
4. Ouvido: orifício por onde se faz o disparo
5. Porta-pólvora
6. Lanada: cilindro de madeira revestido de lã de carneiro e preso a uma longa haste, destinado a limpar o interior do cano de canhão
7. Saca-trapo: haste de ferro terminada em espiral com que se retirava a bucha do canhão

MODELO DE CANHÃO NAVAL HOLANDESES

Armamento utilizado nas invasões holandesas no Nordeste do Brasil entre 1624 e 1654.

*Autoria: Gastão Menescal Carneiro
Acervo da DPHDM*





4

5

6

7

Em razão do maior poder de fogo, as três primeiras classes eram destinadas à linha de batalha principal e os navios com mais de 60 canhões passaram a ser denominados navios de linha e se tornaram as belonaves capitais das Armadas da era da vela.

Os demais, que incluíam fragatas e brigues, por serem navios menores mais leves e mais velozes, eram empregados em serviços especiais, como reconhecimento, escolta e apoio, em tarefas auxiliares e específicas que exigiam maior velocidade. A fragata evoluiu substancialmente com um novo modelo, mais alongado e com uma única bateria corrida, criado pelo construtor francês Blaise Ollivier, em 1740, a *Medée*, artilhada com 26 canhões de 8 libras¹³. Ela mostrou logo propensão para substituir as naus e os galeões como navio de guerra, mas estes, mais pesados, continuariam ainda a existir como navios multipropósitos.

A primeira Esquadra de nossa Marinha, formada por ocasião da Independência, em 1822, teve entre seus navios principais a Nau *Pedro I*, com 74 canhões, e a Fragata *Niterói*, artilhada com 40 canhões.

TÁTICAS DE ENGAJAMENTO: DA ABORDAGEM À LINHA DE BATALHA

A artilharia a bordo, com canhões de grosso calibre em vários conveses, influenciou as táticas navais e a maneira como passaram a operar os navios por ocasião das batalhas, como veremos a seguir.

Do tempo das galeras a remo e armadas com esporão à proa aos primórdios das belonaves a vela e de borda alta, as tropas embarcadas com seu armamento individual constituíram o poder combatente dos navios de guerra. A abordagem seguida da luta corpo a corpo nos conveses foi a característica predominante dos engajamentos navais ao longo dos mais de 2 mil anos que separam a Batalha de Salamina (480 a. C.), na Guerra Greco-Pérsica, da Batalha de Sluys (1340), na Guerra dos Cem Anos, período durante o qual as belonaves não passaram de simples plataformas de homens.

A introdução do canhão a bordo trouxe novas perspectivas ao combate naval, especialmente devido ao aumento do poder de fogo do canhão. O maior alcance e capacidade de destruição da artilharia naval proporcionou uma abertura gradativa na distância de engajamento. Um canhão de 42 libras tinha, por exemplo, um alcance máximo de 1.600 jardas e um alcance eficaz de cerca de 800 jardas. Faz-se oportuno aqui registrar que o calibre do canhão não era em milímetro ou polegada como hoje em dia, mas correspondia ao peso de seu projétil em libras (uma libra equivalendo a 0,45kg).

Em 1588, durante a campanha da Armada espanhola no Canal da Mancha, na tentativa de invasão da Inglaterra pelos espanhóis, o engajamento foi decidido pelas Forças inglesas, pioneiramente em uma batalha naval, com emprego da ar-





tilharia, ainda que a abordagem tivesse a preferência dos espanhóis. Apesar disso, a tática da abordagem não desapareceu por completo, pois o apresamento de embarcações ou a pilhagem de suas cargas continuou a exigir-la.

Com os canhões distribuídos pelos vários conveses e dispostos pelas bordas, a bordada passou a ser a essência do poder de fogo das belonaves. Dessa maneira, a direção do ataque passou a ser o través, ou seja, perpendicular ao rumo do navio e, consequentemente, a formatura predominante passou a ser a linha de fila, ou seja, a coluna, diferentemente da época das galeras a remo com esporões à proa que operavam em linha de frente.

No início do século XVII, em que velas e canhões já dominavam as Armas das, não havia ainda uma manobra tática bem definida e o combate era constituído por engajamentos individuais e desordenados entre navios ou pequenos grupos de navios. O objetivo tático consistia, então, em aproveitar os erros cometidos pelo inimigo envolvido na confusão do engajamento.

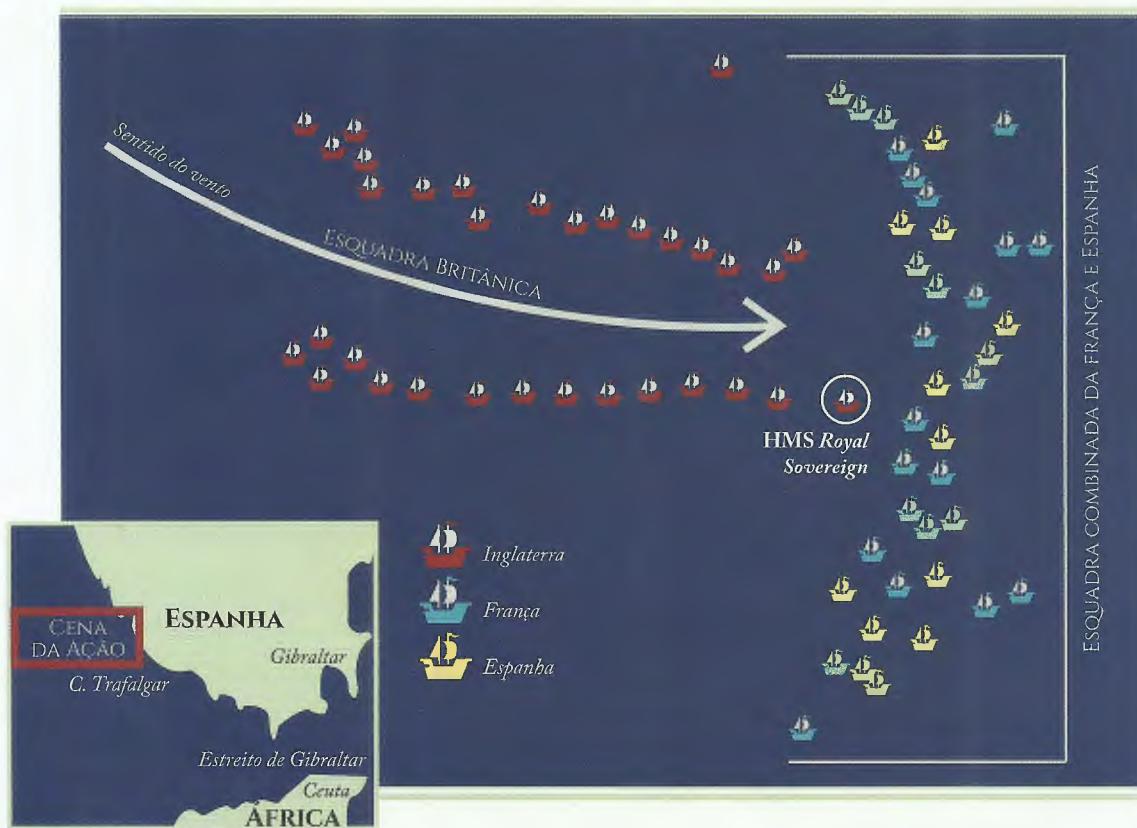
Na medida em que as batalhas começaram a envolver dezenas e até centenas de navios de linha, prontos a desfilar suas bordadas pelos traveses, o controle das formaturas em combate passou a ser uma necessidade e uma grande dificuldade para os comandantes das Forças Navais.

Ao início das Guerras Anglo-Holandesas (1652-1674), novas *Fighting Instructions*, as Instruções de Batalha da Marinha inglesa, publicadas em 1653, preconizavam em seu Artigo 3: “Todos os navios de qualquer esquadrão devem esforçar-se para manter-se na linha com o líder¹⁴”. Confirmava-se a coluna como formatura básica e a necessidade da permanência dos navios em formatura. Mas, na era da vela, as dificuldades naturais para se manter e controlar os navios em seus postos eram agravadas por fatores como a heterogeneidade dos meios integrantes das Forças, o precário sistema de comunicações entre navios – baseado em sinais por bandeiras, lanternas luminosas e códigos pouco flexíveis – e, até mesmo, a existência de oficiais com pouca ou quase nenhuma experiência nas lides marinheiras. Muitas vezes, por questões políticas, nobres e pessoas comuns, apenas especializados na guerra terrestre, eram designados chefes navais. Isto ocorreu na Marinha inglesa, quando Cromwell nomeou oficiais oriundos do Exército, como Robert Blake e George Monck, *Generals-at-Sea*, por suspeitar do monarquismo entre seus oficiais de Marinha¹⁵.

Visando melhorar o controle dos navios em formatura, a Marinha inglesa passou a dividir suas Esquadras em três esquadrões, cada um comandado por um almirante: o de vante pelo almirante mais antigo (*Admiral of the Fleet*), identificado por uma bandeira vermelha, o do meio por um vice-almirante (*Vice-Admiral*), identificado por uma bandeira branca e o de ré pelo contra-almirante (*Rear-Admiral*), o mais moderno, identificado por uma bandeira azul¹⁶.

Esquema da Batalha de Trafalgar

Posição aproximada das Esquadras, ao meio-dia, quando o HMS Royal Sovereign iniciava o corte da linha franco-espanhola



Para a realização do engajamento entre Forças, o tiro de bordada levou à prática de se posicionar a coluna atacante paralela à coluna inimiga. A necessidade de se controlar os navios na formatura durante o combate exigia à época, como já mencionado, uma rigidez doutrinária que aos comandantes de navios era impedido o abandono de sua coluna ou linha de batalha, sob pena de responder a conselho de guerra. Essa foi a característica típica de uma escola tática surgida durante as Guerras Anglo-Holandesas, denominada Formalista. Segundo os partidários dessa escola, liderados pelo Almirante Duque de York, a parte de vante da linha deveria engajar com a de vante do inimigo, a de centro contra o centro, e a de ré contra a retaguarda adversária, ou seja, em rígidas linhas equivalentes.

Segundo o historiador norte-americano especializado em guerra naval, Clark G. Reynolds, por ocasião da Segunda Guerra Anglo-Holandesa (1665-67), o comandante naval holandês, De Ruyter, adotou o sistema inglês de dividir sua linha de fila em três Esquadrões, mas com uma importante modificação tática na hora do engajamento: em vez de empregar a tradicional linha equivalente, procurou concentrar sua Força sobre parte da linha inimiga, tentando fragmentá-la ou ainda envolvê-la pelos dois bordos¹⁷. Estava ele utilizando a nova tática denomina-

A BATALHA DE QUATRO DIAS |

Um dos combates da Segunda Guerra Anglo-Holandesa, travada entre a República dos Países Baixos e o Reino da Inglaterra de março de 1665 a julho de 1667.

*Autoria: Abraham Storck
Acervo da National Maritime Museum, Greenwich, Inglaterra*

**ALMIRANTE HORÁCIO NELSON |**

*Autoria: Lemuel Francis Abbott
Acervo da National Maritime Museum, Greenwich, Inglaterra*



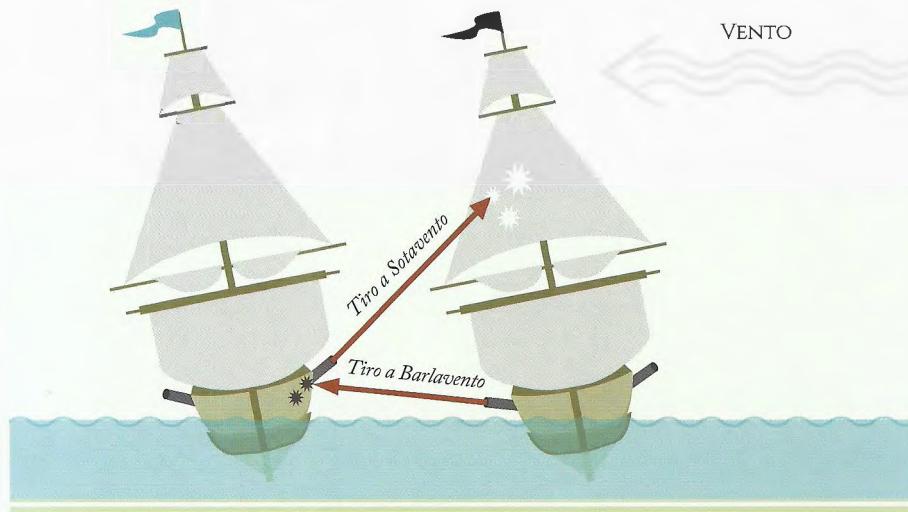
da Meleísta (do francês *mêlée*, associada à confusão criada no âmbito do inimigo) não tão presa a essa rigidez da manutenção da linha equivalente durante o engajamento. Mais ofensiva, em situações favoráveis, ela preconizava a liberdade de ação de comandantes para deixar a linha e concentrar fogo sobre um ponto decisivo do inimigo. Essa concentração era possível, por exemplo, rompendo-se a formatura inimiga, envolvendo e isolando parte de seus navios quando oportuno.

A escola formalista mais conservadora e cautelosa acabou por predominar ao final dos conflitos anglo-holandeses¹⁸. Já a meleísta, mais ofensiva e agressiva, surgiu como contrapartida à primeira, viria a tomar mais força nas batalhas ocorridas no século XVIII e início do XIX, durante as guerras entre Inglaterra e a França. Ela teve no Almirante Horácio Nelson, o insigne herói da Marinha Real britânica, um dos seus grandes adeptos, que investia sobre o inimigo já com duas colunas visando o rompimento de sua formatura, como fez na Batalha de Trafalgar, em 1805.

As manobras relacionadas ao combate incluíam, normalmente, uma fase de aproximação e uma de posicionamento final para o engajamento. O domínio do vento com o consequente posicionamento vantajoso para o combate passou a ser a meta perseguida por qualquer comandante que almejasse a vitória no mar. Essas manobras, bem como aquelas necessárias à manutenção do navio na linha de fila, para serem bem executadas, exigiam por parte das tripulações, além do conhecimento das qualidades marinheiras do navio, uma adequada habilidade em manobras a pano.

Uma questão interessante passou, então, a envolver os engajamentos entre Forças Navais à época dos navios de linha: atacar a Força inimiga por barlavento ou por sotavento?

Efeito do vento sobre tiro de bordada



À medida que os comandantes foram constatando que os efeitos do vento sobre as manobras de suas Forças Navais, por ocasião dos engajamentos, podiam lhes ser favoráveis, eles passaram a procurar o posicionamento mais vantajoso em relação à linha do vento e à formação inimiga. Foram, assim, surgindo as manobras táticas das Esquadras à época da vela.

Uma investida por barlavento, ou seja, pelo bordo por onde entra o vento, podia trazer para a coluna atacante, por exemplo, algumas das seguintes vantagens: controle e manutenção da distância adequada em relação à Força inimiga posicionada a sotavento; projeção da fumaça, oriunda do fogo de bordada, sobre a coluna adversária ofuscando-lhe a visada; e o sombreamento da formatura inimiga em relação à linha do vento dificultando-lhe a manobra. Por outro lado, uma Força Naval posicionada a sotavento, isto é, pelo bordo por onde sai o vento, podia ter facilitada sua retirada de combate caso não desejasse engajar. Considerando, ainda, que era comum os navios adquirirem banda sob a influência do vento, isto é, inclinar-se para sotavento, como os canhões tinham pouca margem de manobra de elevação e de conteira, os disparos pelo bordo de sotavento do navio atirador tendiam a ter trajetória baixa indo em direção ao costado inimigo, enquanto os disparados pelo bordo oposto, barlavento, tendiam e ser mais elevados atingindo mais facilmente a mastreação.

De um modo geral, possuir o vento, ou seja, toma-lo ao inimigo, posicionando-se a barlavento, passou a ser a manobra perseguida pela maioria dos comandantes ofensivos.



A NAVEGAÇÃO AO TEMPO DOS NAVIOS A VELA

Como vimos, velas e canhões deram dimensões estratégicas aos navios. Torna-se então oportuna uma abordagem acerca dos métodos de navegação que permitiram esses longos deslocamentos estratégicos através de mares nunca antes navegados.

A meu juízo, dois elementos básicos contribuíram para tornar possível o desbravamento de mares e oceanos distantes: o conhecimento dos regimes de ventos e correntes e o domínio de alguns instrumentos náuticos elementares, mas essenciais.

O método primordial que conduziu os descobridores, primeiro através do Atlântico, foi a navegação estimada, ou seja, a determinação da posição de seus navios baseada no registro das velocidades e das direções que eles aproavam. A velocidade era inicialmente estimada pela observação do deslocamento de algas e destroços ao longo do costado até que fossem deixados pela popa. Ao final do século XVI, passou-se a contar com a linha de barca, um pedaço de madeira amarrado à extremidade de uma corda cheia de nós que era jogado ao mar; a quantidade de nós que passava pelos dedos e o tempo decorrido permitiam o cálculo da velocidade, em nós.

O rumo era dado pela agulha de marear. Inventada séculos atrás pelos chineses, a agulha magnética foi o instrumento náutico mais confiável disponível a bordo, possivelmente desde o final do século XIII. Atribui-se o aperfeiçoamento desse instrumento indicador de direções náuticas ao navegador Flavio Gioia, natural de Amalfi, responsável pela colocação da agulha magnética em um compartimento – a bússola – dotado com uma placa circular com uma rosa dos ventos e uma divisão de 360 graus¹⁹.

À medida que foram sendo introduzidos a bordo novos instrumentos, a partir da segunda metade do século XV, primeiramente o astrolábio e o quadrante comum (vara de cruz) e, posteriormente, a balestilha e o quadrante náutico, estes mais adequados às grandes navegações, tornou-se possível e prático a observação e medida da distância angular entre o horizonte e os astros, como o Sol e a Estrela Polar. Dessa forma, os navegantes passaram a poder obter a latitude, ou seja, a distância em que seu navio se encontrava em relação à linha do Equador, para o norte ou para o sul. Mas, para isso, além das observações astronômicas, era necessário manusear as tábuas náuticas e, ainda, efetuar os cálculos pertinentes, tarefa não muito fácil para a maioria dos marinheiros de então.

A combinação da latitude com a estima de rumos e velocidades conduziu os navegadores ao longo dos oceanos desde o início do século XVI até praticamente meados do século XVIII. Até então, a ampulheta, de hora inteira e de meia-hora, era o básico e impreciso instrumento de que dispunham os navegadores para a medição do tempo a bordo. Esse era o grande empecilho à obtenção da longitude no mar, ou seja, a distância leste-oeste entre o meridiano do navio e um meridiano de referência, cujo cálculo depende fundamentalmente do conhecimento da hora exata. O desenvolvimento de um cronômetro náutico, preciso e adequado às duras

condições enfrentadas por um navio no mar, somente se deu em 1759, quando John Harrison (1693-1776) apresentou ao Comitê de Longitude do Parlamento Inglês o seu Cronômetro N°4, testado e aprovado em viagem de vários meses.

O desconhecimento da declinação magnética, ou seja, as diferenças variáveis entre o norte geográfico verdadeiro da Terra e o norte magnético para o qual é atraída a agulha, entretanto, foi por muito tempo um fator de erro considerável. Somente a partir da segunda metade do século XVIII começaram a ser elaboradas cartas com dados precisos desses desvios ao redor da Terra. Os cálculos da latitude e da longitude finalmente possibilitaram a obtenção de uma posição precisa do navio no mar.

Os comandantes das naus e caravelas, em suas primeiras viagens através dos oceanos desconhecidos, tiveram ainda que enfrentar outro sério obstáculo: as cartas náuticas e os roteiros eram uma raridade, simplesmente inexistentes ou tinham registros de dados imprecisos, como distâncias equivocadas, terras inexistentes ou mal localizadas, ilhas que não apareciam no horizonte, recifes, altos fundos, pedras inesperadas pela proa, litorais excessivamente baixos, sem faróis de aterragem. Tudo isso contribuía para o mau posicionamento do navio, que não poucas vezes passava ao largo de seu pretenso destino. E o prolongamento da singradura alongava excessivamente a permanência no mar, aumentando o desgaste da tripulação, quase sempre já no seu limite de resistência, agravado pela fome e pela doença, sobretudo o escorbuto. Ou levava o navio a encalhes e colisões fatais.

As cartas náuticas foram sendo elaboradas e aperfeiçoadas gradativamente, à medida que as viagens iam se sucedendo. Vasco da Gama, por exemplo, não possuía cartas do mar das Índias e nem Fernão de Magalhães tinha à sua disposição carta de qualquer trecho do grande Pacífico. Maior preciosidade dos navegantes, tesouro privativo cujas cópias, inicialmente elaboradas à mão, eram distribuídas aos navegadores para as viagens e restituídas em seu retorno, constituíam, portanto, verdadeiros segredos de estado, guardados a sete chaves.

Em razão dessa indisponibilidade de recursos náuticos, a experiência acumulada pelos homens do mar tornava-se fundamental. D. Henrique, por exemplo, exigia que seus marinheiros fizessem diários de bordo e anotassem tudo quanto vissem da costa. Com isso, muito valorizada ficava a figura dos pilotos. Daí a importância do embarque do árabe Ibn Majid na frota de Vasco da Gama para a sua histórica travessia do Índico, e do português Nuno Silva na frota de Drake, por ocasião da primeira singradura de seus navios através do Atlântico Sul, pouco conhecido pelos ingleses.

A segurança da navegação ainda era agravada pela falta de previsão, pelo desconhecimento das prováveis condições meteorológicas que poderiam advir. As mudanças bruscas e inesperadas do tempo e do estado do mar, muitas vezes pegavam desprevenidas as tripulações, que nem sempre tinham seus navios preparados ou em condições de enfrentar o mau tempo.

VELAS E CANHÕES NA FORMAÇÃO DOS IMPÉRIOS ULTRAMARINOS

Como afirma o historiador sueco Jan Glete, “a combinação de canhões pesados com navios a vela é normalmente vista como uma revolução tecnológica de importância decisiva para a expansão europeia ultramarina bem como para a estratégia da própria Europa”²⁰. Graças a ela, o Poder Naval foi capaz de ser levado para impor a vontade dos comandantes em cenários distantes.

A partir do final do século XV, o controle de áreas marítimas distantes tornou possível o estabelecimento de feitorias, de entrepostos, de colônias, bem como a formação de grandes impérios marítimos ao longo de todos os mares do globo. Portugal foi o pioneiro a manter uma Força Naval permanente, no Índico, na costa Malabar. Após derrotar, em 1509, uma coligação formada por navios da Índia e do Egito, na Batalha de Diu, os portugueses passaram a exercer o domínio daquela área marítima, tão distante de Lisboa. A vitória em Diu, de certa forma, abriu o caminho para a extensão do Império português, das terras africanas aos domínios da Ásia.

Ao final do século XVII, as guerras globais no mar se estenderam para além das fronteiras e litorais europeus e das águas dos Mares Mediterrâneo, Báltico e do Norte e serviram para mostrar que as Esquadras, como as ibéricas, a holandesa, a francesa e a inglesa, eram capazes de operar em qualquer teatro marítimo do globo.

Graças a uma disponibilidade logística capaz de atender às necessidades básicas de armazenamento de aguada, provisões e munição, e a uma dependência única de ventos e correntes para a sua locomoção, o raio de ação dos navios de guerra a vela tornou-se quase ilimitado. Dessa forma, eles foram capazes de levar o Poder Naval a todos os mares do mundo. Mas, para a realização de tão longínquas movimentações, ou seja, de cruzeiros marítimos transoceânicos, além do domínio do binômio navio-vento, que permitia a manobrabilidade tática – possuir o vento durante os combates, outro conhecimento se tornara essencial para domínio da mobilidade estratégica: o conhecimento dos regimes dos ventos e correntes ao longo dos mares e oceanos do globo, que os europeus também demonstraram dominar.

Como afirma o historiador italiano Carlo Cipolla, graças às características revolucionárias de seus navios de guerra, os Europeus necessitaram de apenas algumas décadas para estabelecer o seu predomínio absoluto sobre os oceanos²¹.

As táticas da guerra naval a vela, desenvolvidas durante as Guerras Anglo-Holandesas do século XVII, foram aperfeiçoadas e encontraram seu auge nos confrontos anglo-franceses do século seguinte. A partir daí, parafraseando ainda Cipolla, a Revolução Industrial chegaria para dar grande e novo ímpeto à expansão europeia, “fornecendo armas mais poderosas e técnicas eficazes para dominar as forças adversas da natureza, mas também a oportunidade à Europa Industrial de subjugar economias não industrializadas”²².



NAVIOS DE GUERRA A VELA NOTÁVEIS

Durante a era das belonaves a vela, alguns navios se tornaram famosos pelo seu pioneirismo ou pela história que escreveram, entre os quais podemos destacar:

- Os ingleses *Mary Rose* (1510) e *Henry Grace a Dieu* (1514) foram dos primeiros a contar com as portinholas no costado para os canhões. O *Mary Rose*, uma carraca comissionada em 1511 e modernizado em 1536, curiosamente carregava a bordo canhões leves nos castelos, alguns voltados para dentro do navio, e outros mais pesados nos costados, além de armas de infantaria, como lanças, arcos e flechas, devendo ter sido empregado tanto em combates à distância como em abordagens. Em julho de 1545, ele afundou próximo ao Solent, ao largo de Portsmouth, possivelmente em razão de fortes ventos que fizeram embarcar água a bordo através de algumas das portinholas de canhão, deixadas abertas em conveses inferiores. Destroços da estrutura e material de bordo, inclusive alguns armamentos, foram resgatados no início dos anos 1980, e hoje estão conservados em um museu localizado nas Docas Históricas de Portsmouth, Inglaterra.

FRAGATA NITERÓI | Componente da primeira Esquadra brasileira.

*Autoria: Trajano Augusto de Carvalho
Acervo da DPHDM*

• O *Vasa*, lançado em 1628, na Suécia, um dos maiores de sua época com 1.200 toneladas de deslocamento, 70 metros de comprimento e quase 12 metros de boca, com dois conveses artilhados e cerca de 70 canhões, dentre os quais alguns de 48 libras. Com uma história curta e trágica – esse navio de guerra naufragou logo em sua primeira saída, ainda no Porto de Estocolmo – ele pode ser considerado como uma belonave de transição para o moderno navio de linha. Depois de permanecer por mais de três séculos no fundo da baía, o *Vasa* foi posto a reflutuar em 1961. Desde então, ele pode ser visto, primeiro em uma estrutura temporária e, finalmente, a partir de 1990, em uma doca seca no moderno Museu Vasa, na capital sueca.

- O *Sovereign of the Seas*, lançado na Inglaterra menos de uma década depois do *Vasa*, foi um dos primeiros navios de linha verdadeiros, com três conveses e cerca de 100 canhões.
- O *De Zeven Provinciën*, da Holanda, à época das guerras com a Inglaterra na segunda metade do século XVII, novo capitânia *Almirante De Ruyter*, em 1666, que levava a bordo 80 canhões.

NAU PEDRO I | Construída na Bahia (1763) e originalmente pertencente à Armada portuguesa, onde, entre outras missões, fez parte da Esquadra que trouxe a Família Real para o Brasil. Foi a capitânia da recém-formada Esquadra Imperial após a Proclamação da Independência.
Autoria: Eduardo de Martino
Acervo da DPHDM



- A *Victory*, a mais famosa belonave inglesa, lançada na segunda metade do século XVIII, em 1765, e comissionada em 1778. Com 3.500 toneladas, 56,7 metros de comprimento e 15,8 metros de boca e armada com 104 canhões em três conveses, ela se imortalizaria, 40 anos após o seu lançamento, como capitânia do Almirante Nelson na Batalha de Trafalgar, em 1805. A *Victory*, ainda hoje preservada, pode ser visitada e percorrida, em todo o seu esplendor, também nas Docas Históricas de Portsmouth.
- A Nau *Pedro I*, ex-*Martins de Freitas*, remanescente da Armada portuguesa, com 74 canhões, foi o único navio de linha incorporado em 1822 na recém-formada Esquadra Imperial da Independência. Exerceu papel de grande relevância para a história naval brasileira como capitânia do Almirante Thomas Cochrane, ao contribuir fundamentalmente para a consolidação da Independência e para a manutenção da unidade nacional, executando bloqueios e combatendo Forças Navais portuguesas, em 1823, na Bahia, o foco de maior resistência.
- A Fragata *Niterói*, ex-*Sucesso*, com 40 canhões, também componente de nossa primeira Esquadra. Sob o comando de John Taylor e levando a bordo o então voluntário Joaquim Marques Lisboa, futuro Marquês de Tamandaré e Patrono de nossa Marinha, a *Niterói* inscreveu o seu nome no rol dos notáveis de nossa Armada, em missão transformada na “epopeia mais bela e na página mais transbordante de arrojo épico escrita pela nossa Marinha a vela”²³, a implacável perseguição à fugitiva Esquadra portuguesa do litoral baiano até a foz do Rio Tejo, com duração de quatro meses.

Os caravelões brasileiros

Entre os séculos XVI e XVII, as caravelas predominaram também nas Armadas de defesa da costa do Brasil, especialmente contra as piratarias francesa e inglesa. No reinado do monarca D. João III (1521-1557), que estabeleceu em 1549 o Governo-Geral nas terras aqui descobertas, ricas em madeira de excelente qualidade, foi incentivada a construção naval para navios de grande porte, de até 130 tonéis. A escassez de carpinteiros especializados e a resistência dos senhores rurais, que preferiam o uso da madeira na edificação de seus engenhos de açúcar, segundo Francisco Moura, priorizaram na colônia a construção de embarcações menores, como o caravelão brasileiro.

Embarcação semelhante à caravela de Descobrimento, deslocando mais 50 tonéis, pequeno calado, dois a três mastros latinos e remo auxiliar, as maiores podendo ter castelo de popa. Essas grosseiras e pequenas

caravelas já eram utilizadas pelos portugueses antes do Descobrimento, como a que, em 1499, seguiu dos Açores rumo a Lisboa para levar a notícia da chegada à Ilha Terceira, da Esquadra de Vasco da Gama, proveniente da Índia.²⁴

Também conhecido como barco latino, barco da costa ou até mesmo caravela pequena, era o tipo de navio adequado às condições de navegabilidade do nosso litoral de águas calmas e, portanto, mais usado no início da colonização, tendo sido empregado no Brasil pelo menos até meados do século XVII.

Os caravelões tiveram participação destacada em nossa história. Há relatos de sua presença nos seguintes episódios²⁵: expedição de Mem de Sá contra os franceses no Rio de Janeiro, em 1560, que conquistou o Forte Coigny na Baía de Guanabara, hoje Ilha de Villegagnon, sede de nossa Escola Naval; expedição ao Rio Grande do Norte e conquista do Maranhão aos franceses, quando levou a bordo Jerônimo de Albuquerque; Jornada dos Vassalos da Coroa de Portugal, em 1625, contra a tentativa de ocupação holandesa na Bahia; Combate da Ponta de Pedras, em 1640, contra os holandeses; e no da Prata e no litoral sul argentino, no comércio da prata contrabandeada do Peru, entre Buenos Aires, Bahia e Angola, que levaram os caravelões brasileiros a investirem muitas vezes o grande oceano rumo à costa africana. ♦

Notas

1. GUEDES, 1998, p.38.
2. GARDNER, 2000, p.91.
3. GARDNER, 2000, p.95
4. HNB, 1º Vol. Tomo I, 1975, p.56.
5. ANDRADE, 1975, p.76 e 90.
6. HNB. 1º Vol. Tomo I, 1975, p.71.
7. CIOPOLLA, 1989, p.79.
8. GARDINER, 2000, p. 99.
9. GARDINER, 2000, p.101.
10. GARDINER, 2000, p.50.
11. GARDINER, 2000, p.79.
12. CIOPOLLA, 1989, p.37.
13. SDGM, HNB, 1983, p.34.
14. POTTER e NIMITZ, p.32.
15. POTTER e NIMITZ, p.33.
16. HUMBLE, 2001, p.56.
17. REYNOLDS, 1998, p.54.
18. POTTER e NIMITZ, 1960, p.34.
19. ACZEL, 2002, 75.
20. GLETE, 2000, p.21.
21. CIOPOLLA, 1989, p.133.
22. CIOPOLLA, 1989, p.138.
23. MAIA, 1965, p.77.
24. MOURA, 1974, p.33.
25. MOURA, 1974, p.49.



PASSAGEM DE TONELERO DURANTE A GUERRA CONTRA ROSAS E ORIBE (1851-52) |

Autoria: Eduardo de Martino

Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), Rio de Janeiro



Capítulo V

A ATUAÇÃO DA MARINHA
IMPERIAL NO PROCESSO
DE CONSOLIDAÇÃO
DO ESTADO NACIONAL
(1824-1852)



Edina Laura Costa Nogueira da Gama

Capitão de Mar e Guerra (RM1) do Quadro Técnico, Mestre em Estudos Marítimos pela Escola de Guerra Naval, Especialista em História Militar pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro e Licenciada em História pela Universidade Santa Úrsula.

Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva

Doutoranda em História, Política e Bens Culturais pela Fundação Getúlio Vargas. Mestre em Estudos Marítimos pela Escola de Guerra Naval. Pesquisadora da Fundação Casa de Rui Barbosa. Bacharel em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

A história política marcada pelo processo de afirmação do Estado Nacional percorreu uma jornada turbulenta, iniciada ainda no Primeiro Reinado (1822-1831), seguindo-se o Período Regencial (1831-1840) e os primeiros anos do Segundo Reinado (1840-1889). Nesta trajetória, a Marinha Nacional e Imperial¹ apresentou-se como instrumento político e de força na formação e consolidação do Estado. Ao mesmo tempo, buscou afirmar-se como instituição capaz de garantir a integridade territorial do império, ao lutar por modernização em seus quadros de pessoal e material.

No entendimento dessa dinâmica, que redundou na atuação de Forças Navais para a contenção de conflitos internos e externos, na defesa dos interesses do País, é necessário conhecer o contexto histórico à época, e tendo como premissa de que os embates bélicos representaram a continuação da política de consolidação do Estado imperial por outros meios.

As discussões políticas sobre a forma de governo a ser adotado pelo País começaram ainda em 1823, com a dissolução da Assembleia Constituinte e a outorga da Constituição de 1824, por D. Pedro I, visto como autoritário e centralizador. O caráter local, quando muito regional, nas propostas de emancipação do País, transformou-se em projetos políticos atrelados aos interesses das elites, em que as camadas populares muitas vezes se viam envolvidas na tentativa de conquistas sociais não alcançadas ao tempo colonial.

A oposição ao imperador gerou a Confederação do Equador (Pernambuco, 1824), exigindo repressão militar. A prolongada crise econômico-financeira, agravada pela Guerra Cisplatina (1825-1828), herança dos conflitos ibéricos, e o descontentamento das elites quanto à pressão inglesa para o término do tráfico negreiro, traziam também questões externas ao Estado, espaço político em que a Esquadra Imperial também atuou.

A atuação conflituosa das facções do poder, mais afetas a projetos distintos de afirmação do Estado do que a qualquer ideologia política, foi potencializada pela presença de um sentimento antilusitano e pela divulgação de ideias liberais. Havia ainda as disputas dinásticas da sucessão do trono português e a intensificação dos movimentos populares. Em 7 de abril de 1831, D. Pedro I abdicava do trono, em favor de seu filho, D. Pedro.

O País mergulhou em crise política e institucional. Passou-se a discutir o federalismo e o unitarismo, a centralização e descentralização, em um processo de construção da própria identidade nacional, fundamental à integração territorial. Neste cenário, foram tomadas, de início, medidas liberais à gestão dos poderes central e regional, com a criação da Guarda Nacional (1831)², do Código do Pro-



cesso Criminal (1832), que ampliou a atuação do poder judiciário municipal e o Ato Adicional à Constituição (1834), na adoção de autonomia administrativa aos governos provinciais.

Por sua vez, a Marinha Imperial, que pela Constituição de 1824 estava subordinada diretamente ao Executivo, precisava ter o seu quantitativo de pessoal e orçamento aprovados todos os anos pelo Poder Legislativo, o que configurava, muitas vezes, conflitos entre os respectivos poderes. Outro empecilho à limitação das ações navais era a obrigação das embarcações de guerra de se reportar aos presidentes de províncias, trazendo, algumas vezes, situações ambíguas no cumprimento de ordens.

Em 1837, como resposta à ameaça de desintegração territorial do País, deu-se início a um movimento político conhecido como Regresso Conservador, que garantiu ainda a manutenção da escravatura, força de trabalho fundamental à economia agroexportadora. No ano seguinte, o ministro da Marinha estabeleceu o papel a ser exercido pela Esquadra, no caso “manutenção da integridade, independência, honra, favorecer os progressos da agricultura, proteção do comércio e enriquecer as ciências com novas observações”³. Creditou à Força Naval, inclusive, um papel civilizador, ao dizer que: “é inegável serviços já prestados e está ainda prestando à causa da ordem pública e da integridade do Império, (...) chegaremos, sem dúvida, a uma Marinha que concorrerá para um dia autorizar o Brasil entre as nações civilizadas do mundo”⁴.

A maioria de D. Pedro II, em 1840, inaugurou o Segundo Reinado. Durante esse período, buscou-se o fortalecimento do Estado mediante emprego da política e da força em conflitos internos e externos. Neste tempo, os navios de guerra atuaram em duas frentes de ação, dispersos por vários lugares e fronteiras do País. Ou seja, o Estado que vingou naquele Brasil estruturado sobre a construção da ordem teve, no caminho percorrido, a Marinha Imperial como braço armado na afirmação e consolidação da sua identidade nacional.

Entendido o contexto histórico, cabe agora tratar das ações operativas empreendidas pelas Forças Navais brasileiras ao longo desse processo de construção da própria instituição e do Estado Nacional.

A AÇÃO DA MARINHA IMPERIAL NOS CONFLITOS INTERNOS (1824-1848)

As histórias distintas de cada região, aliadas à geografia diferenciada por um território de dimensões continentais, determinaram o planejamento das ações operativas, mesmo que ditado pela urgência, no trato da repressão dos conflitos



IMPERIO DO BRAZIL

Quadro Estatístico.

PROVÍNCIAS	CÁPI TAL E	SUPERFÍCIE em leguas quadradas	COMARCAS		MUNICÍPIOS	POPU LAÇÃO
			REGIÃO	COMARCA		
I. ALAGOAS	MATAÍS	66 300	5	5	5	2 0 0 0 0 0
II. CEARÁ FORA	IBILOM	49 000	8	8	5 0	2 3 0 0 0 0
III. MARANHÃO	S. LÍLIA	12 000	1 3	1 3	3 5	3 0 0 0 0 0
IV. PIAUÍ	TEREZINHA	10 500	1 0	1 0	2 2	2 5 0 0 0 0
V. CRISTAL	PORTALEIRA	3 0 2 7	1 3	1 3	5 0	1 5 0 0 0 0
VI. S. FRANCISCO DO NORTE	NATAL	2 0 0 0	8	8	2 2	2 4 0 0 0 0
VII. PIAUANHÉ	PARABÉA	3 300	1 1	1 1	2 2	1 0 0 0 0 0
VIII. PERNAMBUCO	Ribeirão	5 207	5	5	4 6	1 2 2 0 0 0
IX. ALAGOAS	MACHÔ	2 3 1 5	6	6	2 0	3 0 0 0 0 0
X. SERRA D'ON	ANAJATU	1 3 8 0	4	4	2 9	2 0 0 0 0 0
XI. BAHIA	S. SALVADOR	12 1 3 8	2 6	2 6	1 3	1 5 0 0 0 0
XII. ESPÍRITO SANTO	VERGÉTIA	1 1 6 2	6	6	1 3	1 0 0 0 0 0
XIII. S. JOSÉ DA RIVEIRA	MESQUITA	3 4 0 9	1 2	1 2	3 3	1 9 0 0 0 0
XIV. MUNICÍPIO NEUTRO	RIO DE JANEIRO	5 2	1	1	2	9 5 0 0 0 0
XV. S. PAULO	S. PAULO	18 3 0 0	1 3	1 3	2 0	2 0 0 0 0 0
XVI. PARÁ	CURITIBA	0 2 0 0	2	2	1 0	1 0 0 0 0 0
XVII. CATARINA	BESTERNO	4 3 0 0	5	5	1	2 0 0 0 0 0
XVIII. PERNAMBUCO	PEÇAS ALMIR	3 2 0 6	1 0	1 0	2 3	6 5 0 0 0 0
XIX. S. LUIS GRES	OUTROS PELOS	2 0 0 0	2 2	2 2	6 0	1 5 0 0 0 0
XX. GOIÁS	OUTRA	2 4 0 0 0	1 0	1 0	2 3	2 1 0 0 0 0
XXI. MATO GROSSO	CTUBAÍ	3 0 1 7 3	1	1	9	1 0 0 0 0 0
TOTAL		291 0 1 3	214	214	9 0 0	11 0 0 0 0 0

M A P P A
OCEANO ATLANTICO
 com indicação approximada das
 Rotações das Viatas.
 dos Bocagidores do Brasil
 Aloros de Xeróis durante Desportos
 Vicentino Jones, Pierces e Pedro Almeida Leite
 em 1828 e 1838.



MAPA DO TERRITÓRIO DO IMPÉRIO DO BRASIL (1868) |

Durante o processo de consolidação do Estado brasileiro, a manutenção da integridade territorial era imperativa para assegurar a soberania do Império. Nesse sentido, o Ministério da Marinha buscou, ao longo do século XIX, a formação e a modernização das forças navais a fim de cumprir seu propósito principal na paz e na guerra: a defesa do território.

*Autoria: Cândido Mendes
Atlas do Império do Brasil*

armados que explodiram por todas as províncias do Brasil. Resolver as contendas internas se mostrava prioritário e passava, obrigatoriamente, pela afirmação das Forças Armadas brasileiras como instituições capazes de atender aos anseios de um Estado em processo de consolidação.

A Marinha Imperial participou ativamente da repressão à maioria das revoltas, seja em atuação direta, em apoio às operações terrestres, ou provendo suporte logístico no transporte de tropas, suprimentos e material. A repressão aos movimentos da Cabanagem (Pará), Sabinada (Bahia), Balaiada (Maranhão), Farrapos ou Farroupilha (Rio Grande do Sul) e Praieira (Pernambuco)⁵ envolveu o emprego efetivo de Forças Navais em ações de bloqueio, bombardeio de posições fortificadas em terra, ou mesmo desembarque de tropas, tendo a Marinha Imperial, em alguns momentos, o protagonismo na condução militar dos conflitos. Em alguns poucos casos, houve ainda o enfrentamento com Esquadrilhas inimigas ou mesmo uma Marinha a ser batida, caso da Revolução Farroupilha. Nessas revoltas, as ações militares sempre estiveram mescladas aos atos políticos, no atendimento dos interesses nacionais do País que se afirmava, para a integração do seu território e defesa de suas fronteiras.

Assim, embora “do mar não se governe a terra”⁶, as comunicações precárias entre as províncias e a topografia de alguns lugares, entrecortados pelo mar, rios e lagoas, transformou essa mesma geografia em verdadeiras estradas percorridas pelos navios da Esquadra, trazendo mobilidade e rapidez às manobras militares, aspectos determinantes para as vitórias das tropas terrestres. No caso de algumas revoltas, a Marinha Imperial foi além, atuando como força de combate em uma guerra marítima e fluvial.

A CONFEDERAÇÃO DO EQUADOR (1824)

Até os anos 1860, as províncias nordestinas, em função da economia do açúcar, possuíam mais de 50% da população escrava do país⁷. Assim, não por acaso, as elites pernambucanas, epicentro das dinâmicas políticas, sociais e econômicas da região, logo apoiaram as medidas tomadas pelo governo central contra a revolta, que tinha entre os seus objetivos a abolição da escravatura. Era consequência do movimento liberal, que herdara alguns líderes e ideias da Revolução Pernambucana de 1817, e contava com a participação das camadas populares, inclusive de escravos. O movimento aspirava estabelecer a República, o federalismo e, como mencionado, extinguir a escravidão.

Em abril, uma Força Naval, sob comando do Capitão de Fragata John Taylor (1796-1855), estabeleceu um bloqueio naval ao Porto de Recife. Imediatamente, as autoridades provinciais foram notificadas de que a bordo de um navio de guerra, sob as ordens do imperador, e por ele nomeado, estava o Presidente da Província, Francisco Pais Barreto (1779-1848), para assumir seu cargo, fato não reconhecido por Manuel de Carvalho Paes de Andrade (1774-1855), que fora eleito pelos revoltosos. Apesar das tentativas de conciliação, o impasse permaneceu, estendendo-se a revolta pelas demais regiões do Nordeste (Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte, Piauí e Ceará). O boato de que forças portuguesas se preparavam para invadir o Rio de Janeiro levou a suspensão do bloqueio em 1º de julho, tendo a Esquadra se deslocado para a capital do Império. No dia seguinte, foi proclamada a Confederação do Equador. Este fato demonstrou o quanto, até então, havia sido efetiva a estratégia naval, ao impedir o trânsito de suprimentos e pessoal pelo mar, caminho mais viável para os revoltosos.

A resposta do governo imperial não se fez esperar. Foi enviada à Província uma Força Naval comandada por Lord Cochrane, desta feita com mais navios⁸ e tendo a bordo a 3ª Brigada do Exército Imperial (1.200 homens), que desembarcou em Alagoas (ao largo do Porto de Jaraguá) em 13 de agosto e seguiu por terra para o centro da revolta. Essa manobra, que surpreendeu o oponente, foi provocada, provavelmente, pela dificuldade em desembarcar as tropas terrestres diante dos arrecifes existentes no entorno da capital, além da existência de concentração de tropas rebeldes no local. Nesse intervalo, a Força Naval imperial alcançou a capital, estabelecendo bloqueio nos arredores do porto, bombardeando a cidade, desembarcando 300 marinheiros⁹ que combateram nas cercanias da Alfândega e atacaram os fortes da cidade, em apoio às tropas terrestres. Com a Armada Imperial e o Exército Brasileiro atuando conjuntamente, as forças rebeldes foram derrotadas em 18 de setembro de 1824.

CABANAGEM (1835-1840)

A Província do Grão-Pará, localizada no Norte do País, era estratégica para garantir as fronteiras ao norte da colônia. Foi povoada por índios, brancos e negros escravizados. Dessa composição social, incluindo os mestiços, surgiu uma camada popular marginal que, em contato com ideias revolucionárias¹⁰, passou a lutar contra o Império. A Independência não dissipou as tensões sociais. A forte rejeição aos portugueses adesistas da Independência continuava, já que nada mudara nas

relações de poder. O estado de ânimos representava a situação política no País: de um lado, os liberais exaltados, com forte apoio popular, e de outro, os restauradores (caramurus); na mediação, os liberais moderados, oriundos, em maioria, do governo central.

Neste cenário, vindo num crescente desde 1831¹¹, a Cabanagem¹² instaurou-se na capital da província, Belém, em 7 de janeiro de 1835, com a cidade tomada de assalto de forma violenta¹³. Na mesma madrugada, foram assassinados o Presidente da Província Bernardo Lobo de Souza, o Comandante das Armas Coronel Joaquim José da Silva Santiago e o Comandante da Força Naval e do Porto de Belém Capitão de Fragata Guilherme James Inglis. É considerado o evento mais violento à época¹⁴ e o único em que as “camadas de baixo” conseguiram exercer o governo provincial por algum período.

A geografia do lugar, juntamente com a história da região, determinou um papel fundamental à Marinha Imperial para a pacificação da província. Longe do centro político do País, com a região cercada por matas, ilhas e rios navegáveis, todas as ações operativas implicavam o uso do mar e dos rios, inclusive na contenção da guerra de guerrilha¹⁵, como também no emprego de operações militares às margens dos rios para contê-las¹⁶.

A situação da Força Naval estacionada na área era preocupante, dados os poucos navios disponíveis¹⁷, da morte do seu comandante e a da posse de dois oficiais da Marinha em postos do governo cabano¹⁸. Entretanto, a oficialidade, ainda em janeiro, fez saber ao Presidente da Província rebelde, Félix Antônio Clemente Malcher, que acatava a sua assunção até o recebimento de ordens superiores vindas do Rio de Janeiro. Até lá, o governo cabano não poderia tomar nenhuma medida que concorresse contra a integridade da população. Deste modo, buscou ganhar tempo, mantendo-se ao largo das questões políticas. Tal procedimento, provavelmente, foi resultante do conhecimento acerca dos antagonismos existentes entre os líderes da sedição. E que, mediante combates ferozes entre os respectivos grupos, levaram Francisco Pedro Vinagre, então comandante das armas, a inaugurar um segundo governo cabano¹⁹, com o assassinato de Malcher, em 26 de fevereiro.

Em 17 de abril, chegou a Belém o Capitão-Tenente Pedro Cunha, que assumiu interinamente o comando da força, trazendo mais navios e tropas legais vindos da Província do Maranhão. Sendo o oficial mais graduado, fez saber ao presidente cabano da necessidade de eleições para a Assembleia Provincial, devendo o governo ser entregue ao candidato mais votado. Apesar de eleito o Deputado de Cametá, Ângelo Custódio Correia, o acordo não foi cumprido.

Conflitos internos e externos que envolveram a Marinha Imperial brasileira (1831-1852)



- Cabanagem
- Balaíada
- Revolta Praieira
- Sabinada
- Guerra dos Farrapos
- Guerra da Crisplatina
- Guerra contra Oribe e Rosas

Em 20 de abril, havia partido da capital do Império mais reforços e as autoridades nomeadas pelo governo: como o Comandante da Força Naval, o Chefe de Divisão John Taylor e o novo Presidente da Província, o Marechal Manuel Jorge Rodrigues. A Cidade de Belém foi retomada pelas forças legais em maio depois de um combate renhido em que desembarcaram dos navios da Armada oficiais e marinheiros dispostos a retomar pontos estratégicos. Os cabanos continuaram com a revolução no interior da província. O bloqueio naval persistia, embora os recursos de armamento, pessoal²⁰ e navios aparelhados em operações fluviais fossem escassos. Mesmo assim, dispersando os navios ao longo das vilas, no entorno da Ilha de Marajó, e ainda em Belém, o abastecimento e a mobilidade dos revoltosos se tornavam limitados. Em incursões surpresa pelos rios, os navios impunham perdas ao inimigo, com suas tropas de mar e tropas terrestres, mas não o suficiente para sustar os combates. Belém e a Ilha de Marajó foram retomadas pelos cabanos, inaugurando o terceiro governo rebelde, com Eduardo Francisco Nogueira, em 14 de agosto de 1835, o qual criou uma flotilha de navios, combatida pela Esquadra Imperial.

A vinda para a capital do Brigadeiro Francisco José de Souza Soares de Andrea²¹ e do Capitão de Fragata Frederico Mariath, em maio de 1836, nomeados, respectivamente, presidente da província e comandante das armas, e comandante da Força Naval²², trouxe mais reforços, com a investida das tropas legais sobre os rebeldes, intensificando o patrulhamento dos rios e o bloqueio naval. Mais navios, adequados às manobras nos rios e igarapés²³, trouxeram vitórias em Acará, Ilha de Marajó, Oeiras. Entre 1836 até 1840, a perseguição aos revoltosos continuou no interior amazônico, mas as lideranças da cabanagem já haviam sido debeladas, tendo a Esquadra o protagonismo das ações políticas e militares por algum tempo.

SABINADA (1837-1838)

Eclodiu em 7 de novembro de 1837, na Bahia, com o Dr. Francisco Sabino Álvares Rocha. De caráter urbano e popular, teve início com a tomada do Forte de São Pedro, em Salvador. O presidente da província e o Intendente da Marinha²⁴, Capitão de Fragata Pedro Ferreira de Oliveira (1801-1860), juntamente com famílias e mais outros funcionários, se refugiaram no Brigue *Três de Maio*. Por uma ata, os revoltosos, se intitulando “povo baiano, guardas nacionais e policiais”²⁵, consideravam a Bahia livre e independente do governo central. Os rebeldes, na organização de suas forças combatentes, haviam aprisionado e comprado alguns navios, constituindo uma Esquadrilha²⁶, além de nomeado um ministro da Marinha²⁷. Tais fatos trouxeram um episódio inusitado à biografia do Patrono da Marinha, Marquês de Tamandaré.

VICE-ALMIRANTE FREDERICO MARIATH | Sendo Capitão de Fragata, substituiu o Chefe de Divisão John Taylor no comando da Força Naval que atuou na Cabanagem e ainda atuou na Guerra dos Farrapos (1835-1845).

Acervo da DPHDM





O então Capitão-Tenente Joaquim Marques Lisboa teve o Paquete *Brasília*, em que estava a caminho do Rio de Janeiro, apresado pelos rebeldes. Posto em liberdade, junto com os demais passageiros, Marques Lisboa tratou logo de conhecer a situação da revolta, junto ao Tenente José Moreira Guerra, combinando com este oficial se apossar da Canhoneira nº 1, em mãos inimigas. Chegando a bordo, os dois oficiais se apresentaram, respectivamente, como comandante e imediato nomeados pela República bahiana, fato aceito pelo piloto da embarcação. Desfraldadas as velas, foram ao encontro dos navios da Esquadra, fundeados ao largo do Porto de Salvador. Apesar da vigilância, que os fez dizer que estavam em serviço de polícia, os dois oficiais conseguiram incorporar a canhoneira à Esquadra legalista. Impedido de atuar nos combates aos revoltosos por estar doente (havia contraído beribéri, o que já o afastara da Cabanagem), o Tenente Marques Lisboa seguiu para o Rio de Janeiro. Em março de 1838, voltou à Bahia no comando da Corveta *Dezesseis de Março*, na luta contra os revoltosos²⁸.

O governo regencial remanejou forças militares com 4.000 homens para combater a revolta baiana, passando a sitiaria capital em dezembro. Foi designado como comandante da Força Naval o Chefe de Divisão Theodoro Beaurepaire, sendo o Porto de Salvador declarado em bloqueio naval. Em fevereiro, navios da Esquadra Imperial passaram a atuar na repressão aos navios rebeldes, destacando-se as atuações dos Capitães de Fragata João Francisco Regis (comandante do Brigue *Três de Maio*) e Joaquim Leal Ferreira (comandante da Corveta *Sete de Abril*). Em março, o Brigue-Escuna *Espadarte* foi aprisionado e o Brigue *Trovão* passou à legalidade, seguindo-se a perseguição a outras embarcações dos revoltosos. Os combates passaram a ser mais violentos em terra e no mar, de onde os navios articulados atacavam os pontos fortificados da cidade²⁹. Uma luta sangrenta foi travada pelas ruas da capital. Dos cerca de 5.000 revoltosos, 2.938 foram presos e 1.901 mortos. Pela legalidade, morreram 594 homens³⁰.

BALAIADA (1838-1841)

A Balaiada foi uma revolta que possuiu caráter popular, com ampla adesão de pequenos proprietários, vaqueiros, escravos, libertos e comerciantes como a liderança do movimento. Assim, os revoltosos buscavam a justiça social não alcançada com a Independência. Eram destituídos de projetos políticos, sociais e econômicos para a execução de seus anseios, atendo-se em seus reclamos à população rural³¹. De um lado, havia os cabanos, conservadores, e do outro, os bem-te-vis,

liberais. As lideranças da revolta estavam com um vaqueiro, Raimundo Gomes, e um fazedor de balaios³², Manuel Francisco dos Anjos Ferreira, além de um negro líder de escravos fugidos, Cosme Bento. Chegaram a mobilizar 11.000 homens e tomar a segunda cidade da região, Caxias. Mas, não assumiram o poder, tendo a reprimi-los as próprias discordâncias internas da revolta e as ações das forças legais.

O conflito irrompeu em dezembro de 1838 motivado pela crise econômica³³, com as fileiras revolucionárias sendo engrossadas a partir do interior da província, espalhando-se pelas cidades e ameaçando a capital São Luís. Em agosto de 1839, o Capitão de Fragata Joaquim Marques Lisboa foi nomeado Comandante das Forças Navais contra os Balaios.

Chegando ao teatro das operações navais, o futuro Patrono da Marinha buscou conhecer as posições inimigas, dispersando os navios por pontos em que pudessem melhor atuar contra os rebeldes. Tripuladas por marinheiros e oficiais de Marinha, as embarcações armadas, seguiam pelos rios e afluentes, nos ataques aos rebeldes ou em apoio às forças de terra. A vinda do Coronel Luis Alves de Lima e Silva³⁴ para o Maranhão, nomeado Presidente da Província, juntamente com o cargo de Comandante das Armas, e tendo sob sua subordinação 8.000 homens, trouxe à cidade de Caxias o domínio das forças legais. A partir de fevereiro de 1839, com as operações coordenadas entre a Armada e o Exército, sob comando dos futuros patronos das respectivas Forças Armadas, a Balaiada teve o seu fim em janeiro de 1841.

REVOLUÇÃO FARROUPILHA OU GUERRA DOS FARRAPOS (1835-1845)

Conflito mais longo da história do País, a Guerra dos Farrapos³⁵ estendeu-se por quase todo o turbulento Período Regencial, chegando ao Segundo Reinado. A pacificação da porção sul do território foi diferenciada, por ter um componente externo inserido à revolta, determinado pela sua proximidade geográfica e histórica com a fronteira platina, onde confinaram os sistemas coloniais, português e espanhol nas disputas pelas fronteiras ao sul do continente. Deste modo, desenvolveu-se na área uma sociedade militarizada, destinada a manter a segurança interna e a defesa da fronteira, distante do centro do País e próxima aos platinos, notadamente no trato da economia pecuarista³⁶. Com o Brasil independente, tornou-se fundamental que aquele gaúcho defensor da unidade colonial fosse convencido ou obrigado a defender a integridade territorial do País, na construção de uma lealdade imperial.

A revolução se apresentou como movimento de elite, movido por pecuaristas e charqueadores, detentor de um projeto político e exigências para a pacificação, diferentemente de outras revoltas, especialmente as afetas à tributação do char-

que gaúcho, que o tornava mais caro que a produção platina, também importada pelo Brasil. Essas exigências refletiam a necessidade de elevação da importação do charque platino, diminuição das taxas cobradas sobre o sal e mercadorias rio-grandenses que circulavam pelas províncias. Embora houvesse simpatia de parte da população pelas ideias republicanas³⁷, os farrapos buscavam liberdade na gestão de suas províncias, num regime federalista, mesmo que monárquico³⁸.

Desta forma, o descontentamento com as ações centralizadoras promovidas pelos presidentes de província nomeados pelo governo central acabou por estabelecer a militarização do conflito. Sob o comando do Coronel da Guarda Nacional Bento Gonçalves da Silva, as forças rebeldes tomaram a capital, Porto Alegre, em 21 de setembro de 1835. A Força Naval existente na província, composta de poucos navios³⁹, se manteve estacionada no Porto de Rio Grande à espera das ações legais, que não tardaram. Era imperioso haver mais navios em operações combinadas com as forças de terra. Fazia-se necessário um bloqueio naval no impedimento de transporte de munições, tropas e mantimentos pelos rios e lagoas, acrescido do enfrentamento bélico com uma Esquadilha farroupilha, em formação pelos rebeldes. Nomeado o Capitão de Mar e Guerra John Pascoe Grenfell como comandante das Forças Navais, em 21 de maio de 1836, seguiram para o sul duas expedições navais, tendo dentre os navios duas barcas a vapor (*Liberal* e *Aguia*)⁴⁰; a bordo, além da tropa embarcada nas embarcações da Esquadra Imperial, havia militares do Exército de

COMBATE NAVAL DE LAGUNA
(15/11/1839) | Combate entre a
Força Naval Imperial, sob comando
do Comandante Mariath, e as Forças
Republicanas a mando de José Garibaldi.
Acervo da DPHDM



1ª Linha⁴¹. Antes mesmo da vinda dos reforços, houve um primeiro embate entre o Iate *Oceano* e o Cúter *Minuano*⁴², da Esquadrilha dos rebeldes. No dia 2 de junho de 1836, ocorreu aquele que é considerado o primeiro combate entre um navio a vapor, a Barca *Liberai*⁴³, contra posições fortificadas no Rio São Gonçalo.

Chegando ao teatro das operações militares em 5 de junho, o Chefe Grenfell empregou navios no policiamento e controle dos rios e lagoas navegáveis. Iniciaram operações navais, como a tomada dos Fortes da Ilha do Junco e de Itapuan, em 28 de agosto, depois de sete dias de combates⁴⁴, causando a desistência das tropas revolucionárias em assediar Porto Alegre. O líder farrapo, Bento Gonçalves, acabou encerrado às margens do Rio Jacuí e, ao passar para a ilha do mesmo nome, sofreu forte bombardeio dos navios legais e das tropas, sendo feito prisioneiro com mais 500 homens. As vitórias legalistas não acalmaram os ânimos. Em 6 de novembro foi declarada a República de Piratini⁴⁵.

Em 1837, o jogo se inverteu a favor dos revoltosos, com a assunção de mais um presidente de província, Brigadeiro Antero José Ferreira de Brito. Ao hostilizar os rio-grandenses com medidas repressivas, levou o Brigadeiro Bento Manuel, até então comandante de tropas legalistas, a juntar-se aos rebeldes, sob comando do Coronel Antonio de Souza Neto. Ao mesmo tempo, a fuga de Bento Gonçalves da prisão trouxe novo ânimo para a luta. À época (maio), o Chefe Grenfell tentou a pacificação, no que foi hostilizado pela imprensa e autoridades legais da Província⁴⁶.

Na reconstrução de uma nova Esquadrilha, os farrapos haviam estabelecido um pequeno estaleiro no Rio Camaquã, com a construção de dois lanchões⁴⁷. Para tripulá-los e fabricar mais dois barcos, foram contratados estrangeiros⁴⁸, tendo José Garibaldi (1807-1882)⁴⁹ como chefe das Forças Navais republicanas. Em manobras rápidas, com navios de pequeno calado e usando do fator surpresa, causaram revéses à navegação mercante e aos navios de guerra imperiais em patrulhamento pela região da Lagoa dos Patos e rios tributários⁵⁰.

Em 25 de outubro de 1838, com mais uma Barca a vapor, o *Correio Brasileiro*, chegou ao Rio Grande do Sul o Capitão de Mar e Guerra Frederico Mariath, para assumir o comando das Forças Navais⁵¹. As investidas da Armada de corso republicana continuavam. E em 1º de fevereiro do ano seguinte, as Forças Navais imperiais tiveram sua única derrota na Guerra dos Farrapos, às margens do Rio Caí.

Grenfell é chamado de volta ao comando das Forças Navais no Rio Grande do Sul⁵². A aniquilação da Marinha Farroupilha tornou-se missão prioritária da Esquadra. Neste intuito, Grenfell levou a cabo a destruição do estaleiro de Camaquã e o desarme de várias embarcações no Rio Grande do Sul. E ainda retomou à Ponta de Itapuan e à Ilha do Junco, que estavam em poder dos farroupilhas⁵³. Garibaldi já havia se deslocado com dois lanchões para Santa Catarina, para juntar-se

PROCLAMAÇÃO DA REPÚBLICA PIRATINI |

Autoria: Antônio Parreiras

Acervo do Museu Antônio

Parreiras, Niterói, Rio de Janeiro





JOAQUIM MARQUES LISBOA |

O Capitão de Fragata Joaquim Marques Lisboa, como primeiro comandante da Fragata a vapor D. Afonso recida na Inglaterra em 1848, participou do combate à Revolução Praieira em Pernambuco.

Acervo da DPHDM

às forças de Davi Canabarro na luta contra as forças legais⁵⁴. Ao ataque vitorioso dos farroupilhas a Laguna, com o concurso de sua Esquadra, seguiu-se a declaração da República Juliana.

Voltando ao teatro da luta, o Capitão de Mar e Guerra Frederico Mariath, no comando de uma Força Naval⁵⁵, retomou o porto de Laguna, mediante um ataque decisivo à Esquadra de Garibaldi, rendendo um combate naval⁵⁶ e a retomada da cidade pelas tropas imperiais. A Armada Imperial havia enfrentado e vencido forças inimigas no mar, fato único ocorrido nas guerras regenciais em que tomou parte.

A partir de 1840, as Forças Navais brasileiras limitaram-se a manutenção do bloqueio naval e ao apoio logístico às tropas terrestres⁵⁷. Em 1845, estava finda a guerra. As reivindicações dos farrapos foram acatadas pelo governo central, com seus líderes militares incorporados ao Exército Brasileiro.

REVOLUÇÃO PRAIEIRA (1848-1849)

Ocorrida em Pernambuco, foi reconhecida pela história do Brasil como o último movimento contestador à política de consolidação do Estado Monárquico, efetivada com a assunção do Partido Conservador, em 1848. Mediante uma cisão das lideranças políticas existentes na própria aristocracia açucareira e seus partidos, Liberal e Conservador, surgiu o Partido da Praia⁵⁸ (dissidência entre os próprios liberais), representativos daqueles membros da elite que se viram alijados dos benefícios do Estado. Neste contexto, a revolta armada eclodiu em 7 de novembro de 1848, tendo o propósito de impor ao Governo Central uma solução negociada para o alcance dos seus interesses⁵⁹.

A Marinha Imperial esteve presente na repressão à revolta com o concurso das Forças Navais estacionadas em Pernambuco, sob o comando do Capitão de Fragata Joaquim José Inácio (1848-1849). Desde logo, os navios foram dispersos em defesa de pontos sensíveis às ações militares, caso do Arsenal de Guerra e do prédio da Alfândega, com o desembarque de tropas para protegê-los⁶⁰. Na imposição de um bloqueio naval, os navios circulantes em área do porto passaram a ser fiscalizados pelas embarcações de guerra, na repressão ao contrabando. As patrulhas navais se intensificaram, com o apresamento de mantimentos, víveres e armamento dos revoltosos. Tais ações trouxeram à Esquadra a dissuasão como fator de intimidação nos ataques rebeldes à capital e às vilas litorâneas. Havia ainda as tropas de mar que participavam dos confrontamentos em terra.

A partir do primeiro confronto entre forças legais e praieiros em campo aberto, os navios passaram a ser usados também como presigangas (navios-prisão). A derrota configurou-se em 2 de fevereiro de 1849, tendo ainda a atuação da Fragata a vapor *D. Afonso*, o navio mais moderno da Marinha Imperial⁶¹ à época, sob

comando do Capitão de Fragata Joaquim Marques Lisboa, que trouxe à capital “não só os militares de sua tripulação, mas o alento que a imagem daquele grande navio de guerra (...) produzia aos olhos dos legalistas”⁶². A partir de então, as lutas travadas contaram tão somente com perseguições aos grupos rebeldes que fugiam para o interior e províncias vizinhas, sendo a Força Naval estacionada em Recife dissolvida em julho de 1849.

A AÇÃO DA MARINHA IMPERIAL EM QUESTÕES EXTERNAS (1825-1852)

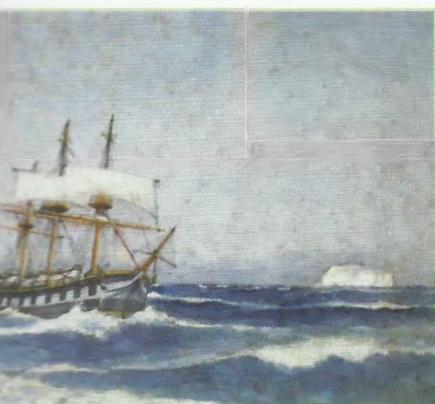
A Marinha Imperial e a repressão ao tráfico de escravos

É inquestionável a relevância da mão de obra compulsória negra no processo de formação de uma sociedade escravista no Brasil⁶³. Na dinâmica do Império português, o Atlântico Sul foi rota de um comércio intercolonial. Durante o século XVIII, o tráfico de escravos africanos era parte integrante desse sistema cujo centro eram cidades da colônia brasileira, Salvador, Recife e Rio de Janeiro, responsáveis por comercializar diretamente com Luanda, em Angola⁶⁴. Esse “mercado ultramarino” foi vital para formar relações sociais fundamentadas na escravidão e existência da economia escravista no Brasil⁶⁵.

NAVIO NEGREIRO | *Interior de um navio negreiro, conforme quadro de Rugendas, c. 1830.*

*Autoria: Johan Moriz Rugendas
Acervo do Museu Itaú Cultural*





CORVETA BAHIANA | Era um navio de casco de madeira, construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, sendo lançado ao mar em 1847. Foi o primeiro navio da Marinha a navegar no Pacífico (1853), visitando o Chile e o Peru. Muito utilizada em viagens de instrução de guardas-marinha, forjando múltiplas gerações de grandes marinheiros, e no policiamento do litoral brasileiro, coibindo o tráfico ilícito de escravos.

*Autor: Trajano Augusto de Carvalho
Acervo da DPHDM*

A despeito da conquista da autonomia política, em 1822, o Estado brasileiro foi constituído tendo como base as heranças portuguesas, dando continuidade à estrutura econômica e à construção de uma nação sob uma sociedade escravista. Para manutenção da economia agrária, exportadora de algodão, açúcar e café, era imperativa a importação de escravos. Embora a Inglaterra pressionasse pela abolição do tráfico, inclusive como condição para o reconhecimento de nossa Independência⁶⁶, entraram 1,5 milhão de escravos para abastecer as lavouras do Sudeste brasileiro, entre 1808 e 1850⁶⁷. Considerando a importância dessa atividade para o Estado brasileiro, a Marinha Imperial foi empregada na preservação dos interesses desse comércio, oficialmente, até 1831.

Em 1828, o Ministro da Marinha Diogo Jorge de Brito (1775-1830) informava sobre a divisão da Força Naval, revelando o caráter estratégico do emprego da Marinha de Guerra para defesa dos interesses do Estado brasileiro ao dizer que, “com quanto à primeira vista pareça avultado o número de vasos em ação, contudo, refletindo ser de absoluta necessidade não diminuir a Esquadra do Rio da Prata, conservar uma Divisão Naval na costa d’África”⁶⁸.

Pelo visto, o documento buscava enfatizar a importância da chamada Divisão do Leste. Fundada em 1827 e estabelecida em Cabinda, Angola, que exercia um caráter estratégico para fiscalização do tráfico de escravos, uma vez que essa região era o principal porto de navios negreiros para o Brasil. Deste modo, a Armada Imperial cumpriu dois objetivos principais: 1) defendeu o comércio marítimo brasileiro, principalmente, o tráfico de escravos, alvo de piratas e corsários e 2) dissuadiu a Inglaterra quanto à ação do Estado Imperial em diminuir gradativamente o comércio até suspendê-lo de modo definitivo. É importante salientar que a Armada Imperial atendia aos interesses nacionais, agindo para proteger o comércio nacional, ao invés de fiscalizar o tráfico ilícito de escravos, conforme exigia a Inglaterra⁶⁹. A divisão foi desativada, após a assinatura da Lei de 7 de novembro de 1831⁷⁰, responsável por abolir o tráfico de escravos. Embora fosse um instrumento legal na proibição dessa atividade, contrariamente, trouxe o crescimento do tráfico de forma exponencial. O poder econômico e político dos cafeicultores, que continuavam a obter a mão de obra africana mediante contrabando, dificultava a fiscalização do Estado, comprometendo, inclusive, a ação repressora da Marinha⁷¹.

A partir de 1844, a Grã-Bretanha aumentou as pressões para o fim do comércio de escravos intercontinental⁷², promulgando o Bill Aberdeen em 1845⁷³. Nas instâncias políticas brasileiras, discutiam-se como essas medidas violavam nossa soberania, ao mesmo tempo em que os políticos mostravam preocupação com as exigências dos ingleses e os interesses dos proprietários de terra⁷⁴. Em 4 de setembro de 1850, foi assinada a Lei nº 581 ou Lei Euzébio de Queirós, responsá-

vel por abolir o tráfico de escravos⁷⁵ e estabelecer instrumentos de coerção contra a atividade ilícita. A Marinha Imperial desempenhou um papel protagonista na repressão ao tráfico, com duas missões principais: apreensão de navios e julgamento da liberdade dos escravos pela Auditoria da Marinha e o policiamento da costa brasileira mediante emprego da Força Naval.

A Lei Euzébio de Queirós trouxe uma inovação. No caso, a transferência do julgamento das apreensões, retirando a responsabilidade do poder judiciário local para à Auditoria da Marinha⁷⁶ a fim de “cortar as esperanças da impunidade e completar o sistema de repressão adotado a partir de 1850”⁷⁷, denotando a credibilidade da instituição Marinha. Sob a responsabilidade do julgamento em primeira instância, os auditores da Marinha exerciam as seguintes funções: após a apreensão, cabia ao auditor fazer uma relação dos africanos, incluindo nomes e sinais de distinção. Em seguida, os remanejavam para postos em depósitos, principalmente os africanos capturados no mar, enquanto tramitava o processo. No Rio de Janeiro, eles eram conduzidos à Casa de Correção. Além disso, era função da Auditoria da Marinha promover o batismo dos africanos, como também provar se esses homens eram importados ou não de forma ilícita, a partir do nível de domínio da língua portuguesa. Ainda assim, aos auditores cumpria um prazo de oito dias à espera de interessados que fossem pleitear, mediante comprovação, seus direitos à propriedade.

Enquanto isso, a *Royal Navy* permanecia promovendo incursões ao longo do território brasileiro, investigando os desembarques ilegais informados ao Governo inglês. A presença da Marinha britânica no litoral brasileiro ameaçava a navegação de cabotagem e, principalmente, a integridade do território, uma vez que era um atentado à soberania do Estado brasileiro. O governo imperial iniciou um monitoramento da circulação de escravos entre as províncias, evitando o transporte dos africanos recém-chegados⁷⁸, como também expandiu os meios de repressão contra a atividade ilícita.

Assim, a Esquadra Imperial tornou-se responsável por efetuar cruzeiros no litoral a fim de apreender navios que realizassem essas atividades de forma ilegal nos portos brasileiros. O caráter estratégico da missão obrigava o Ministério da Marinha a buscar navios a vapor capazes de garantir o policiamento da costa de forma eficaz e com maior velocidade, conforme verificado no relatório da instituição: “são de certo um valioso reforço para os cruzeiros (...) são precisas embarcações ligeiras, que se guarnecem com poucas praças e podem entrar em nossos pequenos portos e enseadas”⁷⁹. Neste propósito, foi remanejada ao longo da década de 1850, uma frota, em tempos de paz, para “manter os cruzeiros efetivos e permanentes sobre toda a extensão do Brasil tendo por fim a repressão ao tráfico de escravos, além de outros serviços”⁸⁰.

A estratégia de defesa da costa brasileira foi constituída com a criação de estações navais sob o litoral do Império em 1843, em que cada uma foi composta por uma divisão de navios de guerra sob comando do comandante em chefe. Suas atribuições foram nominadas no artigo terceiro, reafirmando o papel da Esquadra para consolidação do Estado, e os seus interesses nacionais, e para o próprio aperfeiçoamento da instituição militar mediante conhecimento do território e técnicas de navegabilidade, como se segue:

"Art. 3º O fim destas Divisões é cruzar de continuo ao longo da costa do Império, cada uma dentro dos limites que lhes são designados para: 1º, proteger e auxiliar o comércio e navegação nacional; 2º, obstar ao contrabando de gêneros de importação e exportação, e ao tráfico ilícito de Africanos; 3º, vigiar pela segurança dos habitantes da costa, defendendo-os das hostilidades de corsários ou piratas, e auxiliando as Autoridades na sustentação da ordem e tranquilidade pública; 4º, dar aos Oficiais e equipagens dos navios a instrução e exercícios necessários para torná-los peritos e destros, assim na manobra, evoluções e navegação, como no uso e manejo das diferentes armas, de que se compõe a força marítima; 5º, fazer observações para determinar ou retificar a posição geográfica dos pontos da costa, ilhas, e baixos levantar plano dos portos, baias, enseadas e ancoradouros; notar as sondas, correntes, marés e ventos dominantes; e fazer quaisquer outras observações tendentes ao aperfeiçoamento da navegação, e conhecimento da costa do Brasil"⁸¹.

Entre 1850 e 1854, estima-se que a Auditoria da Marinha conseguiu obter a emancipação de 2.246 africanos. Do total, 988 homens foram apreendidos no mar e 1.258 em terra⁸². O que denota, portanto, a Marinha Imperial como um instrumento “importante para dotar o governo de poder de fogo contra os negreiros”⁸³.

Após as soluções promovidas para suspender o tráfico de escravos, a política externa brasileira sofreu uma nova reorientação para a Bacia do Prata. Neste contexto, a Armada Imperial, por sua vez, foi empregada como um instrumento político para garantir os interesses brasileiros na região por meio da demonstração do poder ou pelo exercício da força.

A GUERRA CISPLATINA (1825-1828)

A Bacia do Prata⁸⁴ constituiu-se num espaço estratégico para o Brasil. A Guerra Cisplatina (1825-1828) inaugurou as intervenções militares do Brasil independente na região, estando inserida no processo de formação e consolidação



As longe: Frag. Piranga (Alm. 2º do Rio da Prata) Frag. Paula
Imperial (Chefe Peryas) Com. G. Parker
Br. São de Agosto (Com. Capit. de Carvalhamento)
Rio da Prata (Com. José Largo Costa)

Lauze Príncipe Imperial
(Com. Francisco Ribeiro)

Esc. Maria Theresa Esc. Conceição Esc. Rio
(Com. E. Wandesforde) (Com. Wilson) (Alv. Branco; Com. Greenville)
Br. Caboelo Esc. D. Paula Esc. Sarandy
(Com. J. P. Inglis) (Chefe Norton; Com. Costa Purísima) (Com. Coe)
Br. Independência Esc. Ráparica
(Com. De Souza e d'Almeida) (Com. Petru de Birkenourt)

Um canhão e astidores
argentinos na praia.

Desenhado por Gaston Boulet
segundo as indicações do B.º do Rio-Bravo

COMBATE NAVAL DE MONTE SANTIAGO

(7 e 8 de Abril de 1827.)

Posições dos combatentes ás 4 horas da tarde de 8 de Abril.

COMBATE NAVAL DE MONTE SANTIAGO (7 E 8 DE ABRIL DE 1827)

Por ocasião do combate, a 2ª Divisão da Esquadra brasileira, mediante emprego do fogo naval, encravou a Armada argentina entre os navios da Marinha Imperial e os bancos de areia, destruindo e capturando alguns vasos de guerra inimigos. Essa batalha naval foi determinante para liquidação da Esquadra argentina e revelou a eficácia da estratégia empregada pelo Almirante Rodrigo Pinto Guedes: o bloqueio naval.

Acervo da DPHDM



dos Estados Nacionais no Prata. O conflito armado foi provocado pela tentativa de emancipação da Província Cisplatina do Império do Brasil, liderada por grupo de revolucionários conduzidos por Juan Antonio Lavalleja (1784-1853), com apoio de Buenos Aires, cujo governo intimou o Governo brasileiro a ceder Montevidéu que, por sua vez, seria incorporado às Províncias Unidas do Rio da Prata (futura Argentina). O Estado brasileiro buscava a manutenção da posse sobre o território, o controle sobre a atividade pecuária e, principalmente, sobre os portos de Montevidéu e Maldonado. E assim, garantir sua soberania sobre uma das margens do Rio da Prata, na proteção das linhas de comunicação com o interior do País. Em 10 de novembro de 1825, o Império do Brasil declarou guerra contra as Províncias Unidas do Prata, estabelecendo o bloqueio do estuário, além do litoral argentino.

No tocante ao preparativo para o conflito armado, as Forças Armadas e suas lideranças não estavam preparadas⁸⁵, inclusive, não havia uma estratégia de ação e uma articulação entre Exército Brasileiro e Marinha Imperial⁸⁶. Embora as Forças Terrestres ocupassem as cidades litorâneas, Maldonado, Montevidéu, Sacramento e Paissandu⁸⁷, os revolucionários orientais controlavam o interior, após vencer as Forças brasileiras na Batalha de Sarandi (1825), mantendo o Exército Brasileiro na fronteira do Rio Grande do Sul e às margens do Rio Uruguai.

Durante a campanha militar na Banda Oriental, a Marinha Imperial, sob o comando⁸⁸ do Vice-Almirante Rodrigo Pinto Guedes⁸⁹, atuou na logística, transportando e abastecendo as tropas, e na ofensiva, promovendo o bloqueio sobre Buenos Aires. Buscava a Esquadra impedir o controle platino sobre as rotas de comunicação marítimas.

Na guerra do mar, Montevidéu e Sacramento permaneceram sob controle do império, que exercia o bloqueio naval. Contudo, a ação da Marinha Imperial sofria restrições devido ao grande calado dos navios. Embora esses vasos de guerra fossem ideais para o estuário do Prata, não eram adequados para os rios, também parte do teatro de operações, por não poderem manobrar no Rio Uruguai ou em locais com menor profundidade, próximos à costa. A Marinha argentina, por outro lado, consciente das dificuldades brasileiras, utilizou as limitações da Armada Imperial na reação ao bloqueio naval brasileiro.

A Esquadra das Províncias Unidas do Rio da Prata, sob comando do irlandês Almirante Brown, era composta por navios menores e inferiores à Força Naval brasileira. Devido à disparidade entre as Marinhas, as táticas empregadas por Brown foram: o emprego de guerrilha naval baseado no ataque argentino a fim de atrair a Esquadra brasileira, durante a perseguição, para canais estreitos onde havia bancos de areia, local propício para encalhe de navios de grande calado.

Além disso, a Marinha Imperial lutou na guerra de corso⁹⁰. As Províncias Unidas do Rio da Prata concederam carta de corso a estrangeiros para atuarem no conflito contra o Brasil, principalmente, atacando a navegação de cabotagem e o tráfego comercial brasileiro⁹¹. Esse proceder exigiu ação ofensiva, mas, também, defensiva pela Armada Imperial, obrigada a promover o policiamento e vigilância das águas territoriais brasileiras, por meio de veleiros e pequenas unidades comerciais⁹².

O objetivo do Almirante Pinto Guedes era conduzir a Esquadra argentina à batalha decisiva. Contudo, os platinos permaneciam navegando próximos à costa e empregando tática de guerrilha naval. O impasse militar no mar e em terra contribuiu para que a guerra se tornasse desfavorável ao Brasil, a partir de 1827. O Exército argentino venceu a Batalha do Passo Rosário, em 20 de fevereiro, no Rio Grande do Sul, porém recuou para território oriental. No âmbito naval, a Marinha Imperial perdeu a Batalha de Juncal, em 9 de fevereiro de 1827. Em seguida, no combate de Monte Santiago, a derrota das Províncias Unidas do Rio da Prata ocorreu mediante eficácia do bloqueio. Além disso, a Marinha Imperial promoveu incursões na Patagônia a fim de destruir as bases dos corsários. Contudo, a ausência de informações sobre o território determinou o fracasso das operações, vistas como secundárias para a manutenção do bloqueio, que seguia com sucesso. Afinal, era a Força Naval que impedia a vitória dos platinos, tendo em vista que, no teatro de operações terrestres, a Cisplatina já estava dominada por uruguaios e argentinos.

A superioridade da Esquadra brasileira nas operações navais e as vitórias das forças terrestres inimigas, apoiadas pelos argentinos, trouxeram um impasse militar. A solução para o fim dos conflitos deu-se no âmbito diplomático, uma vez que a extensão da guerra comprometeu as finanças brasileiras e o desgaste político de D. Pedro I, agravado ainda pelas dissensões internas. Junte-se ao fato a intervenção da Inglaterra, cujos interesses comerciais na área sofriam prejuízos devido às operações militares. A paz acabou por ser alcançada com o reconhecimento da independência da Província Cisplatina mediante assinatura da Convenção Preliminar de Paz em 27 de agosto de 1828.

GUERRA CONTRA ROSAS E ORIBE: A PASSAGEM DE TONELERO

A criação da República Oriental do Uruguai não solucionou os conflitos políticos na Bacia do Prata. Pelo contrário, a região platina permanecia ligada a projetos políticos que ameaçavam a integridade do Império, como a reconstituição do Vice-Reinado do Rio da Prata pelo General Juan Manuel Rosas (1793-1877) ou a criação de um Uruguai Grande, liderado por Rivera, incorporando as províncias argentinas e o Rio Grande do Sul.

Neste contexto, as relações internacionais do Estado Imperial, já a partir de 1849, obedeciam aos interesses políticos necessários ao fortalecimento das fronteiras do Brasil Meridional. A política externa orientada por Paulino José Soares de Souza (1807-1866) à frente do Ministério dos Negócios Estrangeiros (1843-1844; 1849-1853), sofreu uma guinada, substituindo o princípio de não intervenção, que vigorava desde o final da Guerra da Cisplatina, motivado pelas dissensões internas, numa ação proativa, concentrada na região da Bacia do Prata. E para atender aos seguintes objetivos: 1) liderança regional a partir das intervenções, a fim de impedir a execução do projeto político de Juan Manuel Rosas, governador de Buenos Aires, baseado na formação do antigo Vice-Reinado do Prata, e 2) definição dos limites territoriais e a livre navegação da região platina.

Juan Manuel Rosas também buscava atender aos interesses da burguesia mercantil, mediante monopólio portuário no Rio da Prata. Para tal, planejava o controle sobre Montevidéu, anexando o Uruguai e garantindo a exclusividade do Porto de Buenos Aires. Com o bloqueio do estuário impedindo a navegação estrangeira e o aumento da extensão da fronteira com a Argentina, o controle platino sobre a Bacia do Prata ameaçaria a comunicação e a integridade das províncias como Rio Grande do Sul e Mato Grosso e, consequentemente, a sobrevivência do Império.

O Estado Oriental do Uruguai era peça importante na dinâmica política na Bacia do Prata, estando envolvido numa guerra civil desde 1839, entre as tropas de Fructuoso Rivera (1784-1854) e do ex-Presidente Manuel Ceferino Oribe y Viana (1792-1857), que disputavam o poder político. O General Oribe, comandando tropas argentinas cedidas por Rosas, estabeleceu uma base em Cerrito, liderando um governo paralelo ao da Praça de Montevidéu⁹³. Seu projeto nacional ia de encontro aos interesses brasileiros, já que era simpatizante à ideia de incorporação do Uruguai à Confederação Argentina. Além disso, as reclamações dos proprietários brasileiros diziam respeito aos sequestros de bens pelo Estado Oriental nas fronteiras se avolumavam. A intervenção no Uruguai e a derrota das tropas de Oribe eram fundamentais para destruição de Juan Manuel de Rosas, incluindo o zelo do Estado Imperial pela integridade da província do Rio Grande do Sul, sobretudo após o fim da Guerra dos Farrapos (1835-1845). Resolvidas as questões internas, e integrado o País, era preciso resolver as contendas externas, com ações contundentes efetuadas pelo Partido Conservador, que assumira as rédeas da política nacional.

No âmbito diplomático, o Estado Imperial buscou a contenção de Buenos Aires, por meio da defesa da autonomia da Banda Oriental do Uruguai e da República do Paraguai, com o reconhecimento das respectivas soberanias. A ação política brasileira obteve respaldo da Força Naval, empregada de modo concomitante, a partir da criação da Divisão Naval do Prata, em 1843.

Cabe lembrar que uma das motivações que conduziram o Estado brasileiro a estacionar a Força Naval no Rio da Prata foi o bloqueio naval estabelecido pelo General Rosas na região. A Divisão era composta, inicialmente, por uma corveta, um brigue-barca e um brigue-escuna, na qual os navios representavam um prolongamento do território brasileiro e sua tripulação era constituída não só por militares, mas também, observadores e, de certo modo, diplomatas. Os comandantes mantinham correspondência com o Ministério dos Negócios Estrangeiros⁹⁴, relatando os episódios políticos na região, enquanto negociavam os interesses do Estado Imperial.

Cumprindo o princípio “*Si vis pacem, para belum*”⁹⁵, era imperativo à Divisão Naval do Prata preparar a força para a guerra iminente⁹⁶, cumprindo as seguintes missões: neutralidade no conflito político entre Buenos Aires e Montevidéu; prontidão para o emprego da força; reconhecimento do bloqueio a Buenos Aires; proteção aos súditos brasileiros e suas propriedades, obedecendo às instruções da Legação do Império na Banda Oriental; preparação de navios com exercícios e disciplinares e manejo de armas e artilharias; transporte de tropas e ocupação de pontos estratégicos como a Ilha de Martin Garcia e a Colônia de Sacramento⁹⁷.

A neutralidade brasileira foi suspensa e o Estado assumiu o estado de beligerância, a partir de 16 de junho de 1851, após o Ministro dos Negócios Estrangeiros Paulino José Soares de Souza instruir o Comandante em Chefe do Exército Imperial, Luís Alves de Lima e Silva (1803-1880), para atacar Oribe, forçando-o a levantar o sítio de Montevidéu e destruir suas forças. O plano de operações determinava a concentração das tropas, operando em direção a Montevidéu no combate aos contingentes liderados por Oribe.

O início das hostilidades exigiu a mudança na ação da Esquadra Imperial, tornando-a ofensiva. Sob liderança do Comandante em Chefe Vice-Almirante John Pascoe Grenfell (1800-1869), detinha o objetivo de impedir a comunicação entre Oribe e Rosas, empregando o bloqueio naval no Uruguai e o bloqueio fluvial dos Rios Paraná e Uruguai e transportando tropas, inclusive o Batalhão de Caçadores desde o Rio Grande até Montevidéu⁹⁸.

Em outubro de 1851, o Presidente Manuel Oribe rendeu-se antes da chegada das tropas terrestres, mediante negociação de concessões com Urquiza⁹⁹. O Império do Brasil conquistou seu primeiro objetivo da política platina: a queda de Oribe e a assinatura do Tratado de Aliança, Limites, Comércio e Navegação com o Uruguai.

No plano de operações combinadas durante a campanha contra Juan Manuel Rosas, a Esquadra brasileira detinha as seguintes funções: o transporte das tropas do General Urquiza, a proteção da passagem das Forças Terrestres¹⁰⁰ no Rio Paraná, o bloqueio do litoral uruguai e das vias fluviais tributárias aos rios Paraná

**FIGURA DE PROA DA
FRAGATA D. AFONSO |**
Acervo da DPHDM



e Uruguai para impedir a comunicação entre as forças do General Rosas. A Força Naval era composta por 17 navios: Fragata *Constituição*; Corvetas *D. Francisca*, *Euterpe*, *Bahiana*, *D. Januária*, *União* e *Bertioga*; Brigue-Barca *Berenice*; Brigues *Capibaribe* e *Caliope*; Brigue-Escuna *Eolo*; Vapores *D. Afonso*, *D. Pedro II*, *Recife*, *Golfinho*, *Paraense* e *D. Pedro*.

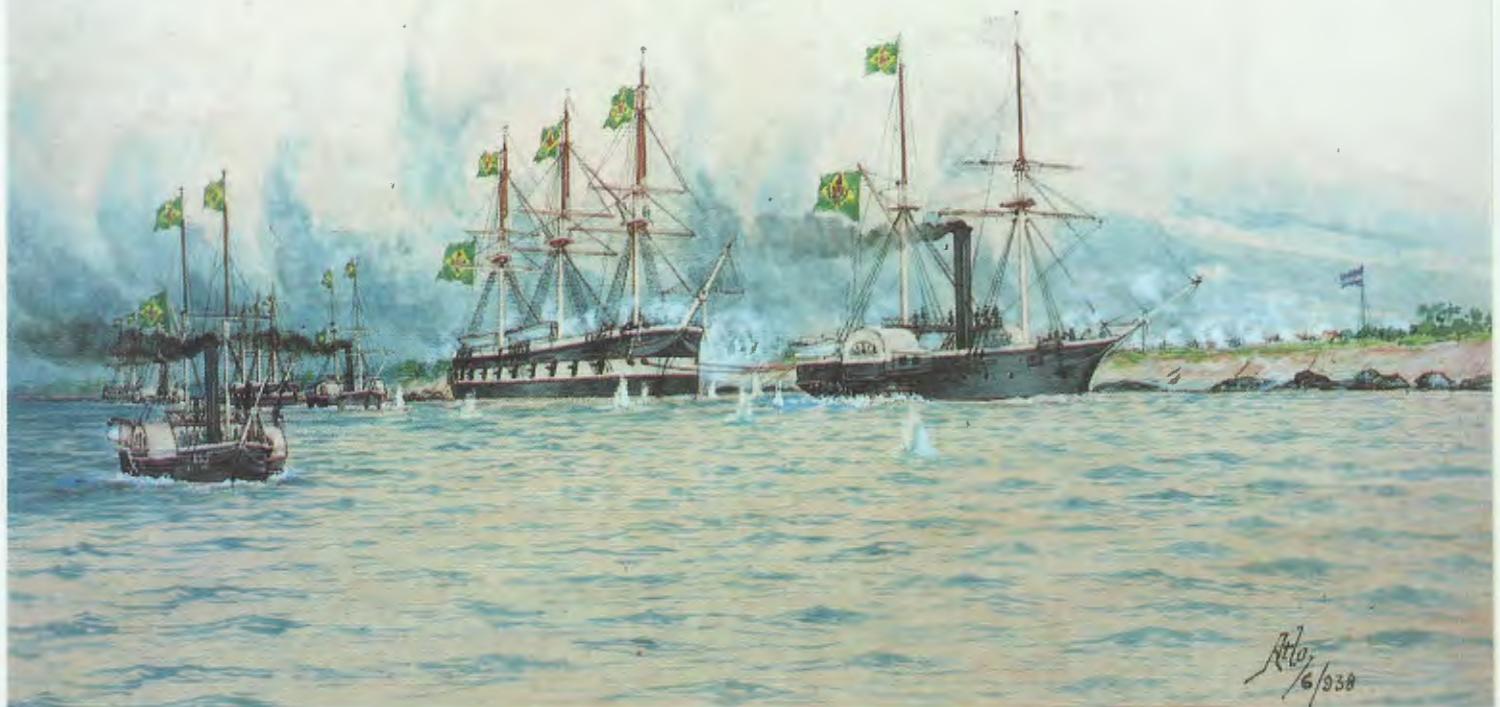
Após o transporte das tropas das províncias argentinas e orientais para Entre-Ríos, à Marinha Imperial coube a passagem pelo Passo de Tonelero. O local era estratégico, devido ao rio estreito que obrigava os navios a navearem próximos à margem onde estavam localizadas fortificações e baterias e dispunha ainda da barranca Acevedo. Neste local, foram instaladas 16 peças de artilharia, garnecidas por um contingente composto por 2.800 homens, sob comando do General Mansilla (1792-1871).

A tática empregada pelo Almirante Grenfell envolveu a formação de comboios organizados em duas divisões, compostos por navios a vela rebocados por navios a vapor, utilizando a potencialidade de cada tipo de navio que, separados, não possuíam os elementos suficientes para assegurar a vitória. A embarcação a vela, embora possuísse melhor artilharia, não dispunha da velocidade do navio a vapor que, por sua vez, não detinha o mesmo poder de fogo.

FRAGATA D. AFONSO |

A Fragata a vapor D. Afonso recebeu este nome em homenagem ao Príncipe D. Afonso, primogênito de D. Pedro II. Foi construída na Inglaterra, lançada ao mar em 23 de dezembro de 1847 e incorporada em 1848. O Capitão de Mar e Guerra Joaquim Marques Lisboa foi o seu primeiro comandante. Aqui, é retratada em destaque na obra que ilustra a abertura deste capítulo.





A manobra para Passagem de Tonelero iniciou em 14 de dezembro de 1851, com os vapores transportando contingentes do Exército Brasileiro. No dia seguinte, os navios iniciaram o percurso para Tonelero. Após ataque da artilharia platina, os navios brasileiros iniciaram o combate que durou desde a entrada dos vasos de guerra no raio de ação da artilharia argentina até sua saída, sofrendo poucas perdas de pessoal e algumas avarias nos navios. Em seguida, houve o desembarque das tropas, e a sua transposição para a outra margem do Rio Paraná, no caminho para Buenos Aires em direção à vitória. Efetivada em 17 de dezembro, a Passagem de Tonelero foi a principal ação ofensiva da Marinha Imperial durante a Guerra contra Rosas e Oribe, na qual destacou-se o uso pioneiro dos navios a vapor como elementos decisivos para o sucesso da operação.

A vitória das tropas terrestres na Batalha de Caseros, em 3 de fevereiro em 1852, reunindo uruguaios, argentinos contrários ao governo de Rosas e o Exército Brasileiro, trouxe a garantia da soberania do Uruguai e Paraguai, e a livre navegação do Rio da Prata, com o protagonismo do Império nas decisões diplomáticas na região platina. Ao mesmo tempo, demonstrou ao Estado Imperial a importância de se obter uma Marinha de Guerra apta a atuar, não somente como um instrumento de força num teatro de operações fluvial, mas também um instrumento político do Estado Imperial, na defesa dos interesses nacionais. ♦

PASSAGEM DE TONELERO |

O Passo de Tonelero é um trecho estreito do Rio Paraná, o que obrigava os navios a navegarem próximos à margem, onde estavam localizadas fortificações e peças de artilharia argentinas. A Esquadra Imperial, conduzindo contingentes do Exército Brasileiro, cruzou o passo sob o fogo inimigo, sofrendo algumas perdas de pessoal e avarias em 17 de dezembro de 1851. Em seguida, desembarcou as tropas, que seguiram na direção de Buenos Aires, onde seriam vitoriosas na Batalha de Caseros (3 de fevereiro de 1852).

*Autoria: Trajano Augusto de Carvalho
Acervo da DPHDM*

Notas

1. Nome utilizado à época, como também Armada Nacional e Imperial, para designar a Marinha do Brasil.
2. Criada em 1831, com amplos poderes, estava subordinada ao Ministério da Justiça, apesar de sob mando dos poderes locais. Foi uma tentativa de limitar o efetivo do poder central e seu Exército regular, de 1ª Linha, visto com desconfiança pelos liberais, que acabou por trazer grandes conflitos à ordem institucional.
3. Ministério da Marinha. *Relatório apresentado à Assembleia Geral por Joaquim José Rodrigues Torres (1802-1872)*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, p. 3. Mesmo antes, os relatórios ministeriais citavam as necessidades de estruturação e modernização da Esquadra em pessoal e material. A partir desse ano, as intenções para o melhoramento da Marinha Imperial tornaram-se mais enfáticas, passando a ser realizações, mesmo que ocorrendo lentamente, diante das problemáticas políticas e econômicas do Estado. Entretanto, já havia a consciência do quanto vital para o prestamento da Força era a sua profissionalização e o seu material flutuante, representativos do fato de que uma “Marinha não se improvisa”.
4. *Idem*.
5. Foram em número de 17 as principais revoltas regenciais, divididas em dois grupos: 1) de caráter nativista e urbano, de base popular e militar, perduraram até 1835 e; 2) de caráter rural, com características populares ou elitistas, e que chegaram até 1848. Ver: José M. Carvalho. *A Construção da Ordem: a elite política imperial*. Teatro das Sombras: a política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, pp. 250-254.
6. Joaquim Nabuco. *Balmaceda: a intervenção estrangeira durante a Revolta de 1893*. São Paulo: Instituto Progresso Editorial, 1949, p. 59.
7. Marcello Otávio N. de Basile. *Consolidação e crise do império*. Maria Yedda Linhares (Org.). *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Elsevier, 1990, p. 214.
8. Com o navio capitânia *D. Pedro I*, zarparam a Corveta *Carioca*, o Brigue *Maranhão* e os Transportes *Harmonia* e *Caridade*. Uma segunda Força Naval, composta de quatro navios, partiu em seguida, comandada pelo americano David Jewett. Ver: Brian Vale. *A ação da Marinha na Confederação do Equador*. In: Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: SDM, 2002, v. 3, t. I, pp. 129-159.
9. Além dos marinheiros empregados nos serviços afetos à rotina dos navios a vela e os organizados como tropa, havia também o Batalhão de Artilharia da Marinha do Rio de Janeiro, que em 1831 passou a denominar-se Imperial Brigada de Artilharia da Marinha, sendo hoje o Corpo de Fuzileiros Navais (1932). Foi estruturado, ao longo do tempo, como Força de Desembarque. Carlos André Lopes da Silva, em seu texto sobre a Revolução Praicira (Monografia de Conclusão de Curso de Especialização em História Militar. Rio de Janeiro, Universidade do Rio de Janeiro, 2005, p.55) refere-se ao emprego da expressão “tropas de mar”, presente em documentos à época, como denominação dos marinheiros usados como tropa, oriundos das Companhias Fixas de Imperiais Marinheiros (criadas em 1836) e do hoje Corpo de Fuzileiros Navais, empregados como guardas dos navios e infantaria embarcada.
10. Propagadas, em especial, pelos soldados paraenses recrutados para lutar na Caiena, e pela livre circulação junto às fronteiras da Amazônia espanhola. Também a Revolução de Pernambuco, a imposição da Independência no Grão-Pará, a Confederação do Equador e a própria Guerra dos Cabanos influenciaram a eclosão da Cabanagem. In: Wilerson Rodrigo Silva de Melo. *Tempo de revoltas no Brasil Oitocentista. Ressignificação da Cabanagem no Baixo Tapajós (1831-1840)*. Curitiba: CRV, 2017, pp 20-23.
11. As lideranças locais, em conflito, rejeitavam os presidentes de províncias nomeados pelo Império. A descentralização provocada pelo Ato Adicional (1834) na concessão de mais autonomia às províncias e a criação das assembleias legislativas trouxeram mais problemas às rivalidades entre os paraenses e entre esses e o governo central.
12. O nome tem origem nas cabanas, nome das moradias comuns aos menos favorecidos da região, à época. E já havia sido empregado na Guerra dos Cabanos (1832-35), movimento popular que eclodiu no Recife, num conflito que fez uso da guerra de guerrilhas em que a Força Naval brasileira também atuou, embora tão somente no apoio logístico do embate.
13. Foi uma ação que demandou alguns meses de preparação, dadas às próprias dificuldades geográficas no estabelecimento de uma rede de comunicações entre os cabanós. As medidas agressivas tomadas pelo presidente da província, inclusive os recrutamentos forçados e as prisões de alguns líderes locais, fizeram a guerra. In: Mônica Hartz Oliveira Moitrel. *Cabanagem, a Marinha na estruturação nacional: fatos e documentos (1835-1840)*. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em História Militar), Rio de Janeiro, UNIRIO, 2001, pp. 21-24.
14. Morreram cerca de 30 mil pessoas (20% da população amazônica à época).
15. Concededores do terreno, os cabanos atiravam de dentro das matas e margens dos rios em direção às embarcações de guerra.
16. Conduzidas para destruir as forças inimigas e assim controlar as áreas ribeirinhas e populações interiores, empregavam as tropas embarcadas nos navios.
17. Estacionados no Porto de Belém, estavam apenas a Fragata *Campista*, o Brigue *Três de Maio*, a Escuna *Alcântara* e as Barcas Canhoneiras *Independência* e *Regeneração*. Ver: Theotonio Meirelles da Silva. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: B.L.Garnier, 1884, p.154.

18. No caso, o Primeiro-Tenente Germano Máximo de Souza Aranha, irmão de um dos líderes cabanos, como inspetor do Arsenal de Marinha, e o Capitão-Tenente José Eduardo Waldenkolk, nomeado comandante do Porto de Belém. Com a morte de Malcher, este oficial se reintegrou à Força Naval brasileira pouco tempo depois.
19. O governo autônomo que se instituiu não reconhecia a autoridade regencial, e sim a monarquia, quando da maioria de D. Pedro II. No entanto, havia a disputa interna pelo poder, diretamente relacionada ao fato de que Malcher, um tenente-coronel da Guarda Nacional e representante da classe média elitista proprietária de fazendas e plantações, buscou suplantar a tendência radical do movimento, num diálogo com as forças legais.
20. As deserções eram numerosas por parte das tropas imperiais que combatiam na revolta, notadamente as terrestres, tendo como motivações, além do recrutamento forçado, uma identificação social para com os cabanos, e seus anseios por uma melhoria na qualidade de vida.
21. Vindo da Província de Pernambuco, onde estivera restabelecendo a autoridade regencial na luta contra os cabanos (1832-1835).
22. John Taylor e Manuel Jorge Rodrigues foram substituídos em virtude das derrotas das forças legais.
23. Dados os teatros diferenciados em que a Marinha Imperial operava, havia a necessidade de dois tipos de embarcações – oceânicas e fluviais –, devendo estas últimas possuírem pequeno calado (dimensão vertical correspondente à parte da embarcação submersa), de modo a navegarem com segurança em águas rasas. Por conseguinte, os Arsenais da Marinha da Corte, de Pernambuco e da Bahia construíram alguns navios de guerra empregados nas revoltas. Alguns estaleiros particulares também se fizeram presentes na construção de navios. Assim, a distribuição dos navios de guerra seguia a prioridade dos interesses nacionais na resolução dos conflitos. In: Pedro Carlos da Silva Telles. *História da Construção Naval no Brasil*. Rio de Janeiro: FEMAR, 2001.
24. Posto que correspondia ao de inspetor de Arsenal existente nas províncias, quando havia, sendo também o responsável pelo apoio, em terra, da logística das Forças Navais estacionadas na área.
25. João do P. Maia. *A Marinha de Guerra no Brasil na Colônia e no Império* (tentativa de reconstituição histórica). Rio de Janeiro: José Olympio, 1965, p.169.
26. Corveta *Sete de Novembro*, Brigues *Espadarte* e *Trovão*, Brigue-Escuna *Independência*, Escunas *Brasil* e *Caboclo*, além de algumas barcas e lanchões transformadas em canhoneiras. Ver: *Idem*, p. 171.
27. *Ibidem*, p.173.
28. *Idem*, pp. 171-172.
29. *Idem*, p. 174.
30. Marcello Otávio N. de Basile, *op. cit.* p. 235.
31. Localizada ao Norte do País, e tendo os territórios dos hoje Estados do Maranhão, Piauí e parte do Ceará, a Província do Maranhão possuía uma historicidade próxima ao Grão-Pará, a qual já havia pertencido. Ver: José M. Carvalho, *op. cit.* p. 253.
32. De onde se originou o nome da revolta.
33. O principal produto agrícola, o algodão, perdeu mercado para a produção americana.
34. Em agradecimento pela vitória, recebeu o título de Barão de Caxias.
35. Também conhecida como Revolução Farroupilha, cujo nome remete ao alcance popular da revolta, que seguiu à sombra dos interesses das oligarquias locais.
36. Desenvolvida sobremaneira à época da mineração, no século XVIII, e especializada na produção do charque e outros derivados, cuja exportação se dava para as regiões Centro e Norte do próprio País.
37. Eram propagadas pelos “liberais exaltados”, tendo como exemplos os governos da Argentina e do Uruguai, o que assustava as oligarquias brasileiras, dada a fragmentação territorial do antigo Império espanhol.
38. Marcello Otávio N. de Basile. *O laboratório da Nação: a Era Regencial (1831-1840)*. In: Keila Grinberg; Ricardo Salles (Org.). *O Brasil Imperial (1831-1870)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, pp. 51-120.
39. Escunas *Rio-Grandense*, *Dezenove de Outubro*, *Pelotas* e *Porto Alegre*. Ver: João do P. Maia, *op. cit.* p. 183.
40. No Brasil, diferentemente da rejeição inicial das Marinhas de Guerra pelo mundo à adoção do navio a vapor, passaram a figurar, já a partir de 1830, as nominadas barcas a vapor, em serviços auxiliares da Esquadra. Provavelmente motivados pela turbulência política, a importância e as especificidades da maritimidade do País para a contenção dos conflitos, foram construídas nesta época com máquinas a vapor importadas, a *Liberal* (1832), *Cassiopeia* (1838), *Fluminense* (1840), além das *Urânia*, *Águia* e *Amélia*. E que se seguiu num crescente à medida que se consolidava o Estado Nacional Imperial.
41. Diferentemente da Guarda Nacional (denominada Exército de 2ª Linha), correspondia às Forças Terrestres regulares, ligada ao aparelho burocrático da monarquia, na proteção ao território nacional. Ver: Marco A. Cunha. *A Chama da nacionalidade: ecos da Guerra do Paraguai*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2000, pp. 22-23.
42. Foi posto a pique, com a morte de sua tripulação. Ver: João do P. Maia, *op. cit.* p.187.
43. Os profissionais da Marinha Imperial já conheciam as vantagens do vapor para a mobilidade e rapidez de locomoção rápida na entrada e saída dos portos e navegabilidade pelos rios. Dadas as necessidades operativas das Forças Navais brasileiras na repressão aos conflitos,

as barcas a vapor existentes eram insuficientes. Assim, a Guerra dos Farrapos teve prioridade para o seu emprego, em virtude da proximidade para com as questões platinas. Ver: Theotonio Meirelles da Silva, *op. cit.* pp.157-158.

44. Localizados na embocadura do Rio Guaíba, esses dois fortões tinham como objetivo impedir a entrada de qualquer embarcação de guerra das forças legais vinda da Lagoa dos Patos em direção a Porto Alegre ou vice-versa. Neste intuito, além de artilheiros rebeldes posicionados, havia o apoio de três embarcações da Esquadra farroupilha. Numa operação combinada, com o concurso de Forças Terrestres e manobras de abordagem das Forças Navais, incluindo o emprego de artilharia embarcada, a força legal obteve a vitória. Ver: Lucas Alexandre Boiteux. *A Marinha Imperial na Revolução Farroupilha*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1935, pp. 30-45.
45. Que possuía, inclusive, um ministro da Marinha Imperial, o Coronel José Mariano de Matos, empenhado no planejamento de uma nova Esquadra farroupilha. Ver: João do P. Maia, *op. cit.* p. 192.
46. Na sua justificativa para uma tentativa de acordo com os revoltosos, alegou Grenfell junto ao ministro da Marinha que buscava somente impedir mais derramamento de sangue, pois “(...) à exceção da Marinha, as forças legais eram apenas senhoras de Porto-Alegre, São José do Norte e Rio Grande, e que nenhum chefe das tropas terrestres tinha elementos e estava em condições de enfrentar vitoriosamente os Farrapos”. As animosidades do chefe naval com as autoridades legais na província, que incluiu a ordem do presidente da província de desarmar os navios mercantes sob sua subordinação, acabaram por levá-lo a solicitar exoneração do cargo, em agosto de 1838. Ver: Lucas Alexandre Boiteux, *op. cit.* pp. 62-91.
47. Em julho de 1838, eram lançados ao mar com os nomes de *Rio Pardo* e *Independente*.
48. Recurso que já havia sido utilizado pela Esquadra brasileira, devido à carência de profissionais habilitados ao uso do mar. Mas, a essa altura, ao contrário da Esquadra Republicana, mesmo com dificuldades para o recrutamento e aperfeiçoamento de pessoal, a Armada Imperial avançara no processo de profissionalização e modernização do seu pessoal, promovendo a reestruturação da sua Escola de Marinha (hoje Escola Naval; formação de oficiais) e a criação das Companhias de Imperiais Marinheiros.
49. José Garibaldi, exímio marinheiro, ganhou a alcunha de “herói de dois mundos” devido às suas participações nas guerras e revoluções na Europa e na América do Sul.
50. Garibaldi havia recebido uma carta de corso dos revolucionários, documento que o habilitava a atacar navios e bases navais em nome da República de Piratini, promovendo a guerra tanto no mar largo como nos rios e lagos. Ver: Lucas Alexandre Boiteux, *op. cit.* p. 89.
51. Em substituição ao Chefe Grenfell.
52. Estava no Comando das Forças Navais brasileiras estacionadas em

Montevideu. Voltou ao Rio Grande do Sul, coincidentemente, após a saída do presidente da província com quem se desentendera. Desta vez, pelas instruções recebidas, foi encarregado das Forças Navais, independente do general chefe da Força de Terra. Deste modo, o governo regencial reconhecia a postura tomada pelo chefe naval quando de suas desavenças anteriores sobre o decurso da guerra. Ver: Jonei Coelho Muniz. *Mobilização do Estado e Esforço de Guerra da Marinha Imperial no Conflito contra os Farrapos (1836-1840)*. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em História Militar). Rio de Janeiro: UNIRIO, 2012, pp. 60-73.

53. Cumpre ressaltar que, nesse período, o Governo Imperial já atendia em larga escala às reivindicações da Marinha Imperial, vindas desde o Período Regencial. Os relatórios ministeriais nos anos 1843-1850 revelam o incentivo à construção naval e ao vapor, com contratações de especialistas estrangeiros para trabalhar no Arsenal de Marinha do RJ, oficiais mandados ao exterior para aprender a nova tecnologia naval e aperfeiçoamento dos artífices.
54. Transportou os Navios *Rio Pardo* e *Seival* por terra, em enormes carretas, dado o bloqueio naval imposto pelo Chefe Grenfell, percorrendo 54 milhas até a Lagoa Tramandaí, de onde foram lançados ao mar.
55. Até o ataque de Garibaldi, o Porto de Laguna era guarnecido por apenas quatro pequenas embarcações de guerra e dois lanchões, das quais duas foram rendidas. As outras três receberam ordens do Comandante da Praça, Coronel Vilas Boas para se evadirem, encalhando na operação, o que levou à rendição de suas tripulações.
56. O Porto de Laguna foi retomado em novembro de 1839, num ataque decisivo contra os navios de Garibaldi que se encontravam fundeados, em que “(...) mortífero foi o combate: o fogo era vivíssimo quer dos navios, quer das fortificações em terra levantadas pelos rebeldescom a maior coragem e valentia”. Vitoriosas as Forças Navais imperiais, a cidade ocupada pelas Forças Terrestres, com a Esquadra de Garibaldi sendo destruída, e mortos todos os seus comandantes. Ver: Theotonio Meirelles da Silva, *op. cit.* p. 163.
57. O emprego de marinheiros e artilheiros nas operações do Exército Brasileiro se tornou raro, notadamente após a assunção das ações políticas e militares do Barão de Caxias, em novembro de 1842.
58. Passou a representar os novos liberais pernambucanos, oriundos de uma elite diferenciada dos senhores de engenhos tradicionais, surgida com a expansão da economia açucareira. Possuía um jornal de oposição, localizado na Rua da Praia, em Recife, de onde vem o nome “Praieira”, numa terminologia pejorativa para com esse grupo. Ver: Carlos Andre Lopes da Silva. *op. cit.* pp. 21-34.
59. Por ser o único grupo a se opor a situação vigente, acabou por atrair intelectuais, jornalistas, bacharéis e camadas populares, sobressaindo-se a liderança de Pedro Ivo.
60. Theotonio Meirelles da Silva, *op. cit.* p. 69-108.

61. Construído na Inglaterra, pela primeira vez a Marinha Imperial possuía uma embarcação dotada de uma tecnologia a vapor no emprego da guerra naval, incluindo artilharia de ponta montada a bordo.
62. Morreram 19 tripulantes dos navios da Marinha Imperial, sendo 14 imperiais marinheiros, quatro do Corpo da Armada e um soldado fuzileiro naval. Ver: Theotonio Meirelles da Silva, *op. cit.* p. 88.
63. A existência prévia da escravidão, enquanto instituição legitimada no Império português, foi condição básica para o processo de constituição de uma sociedade católica e escravista no Brasil colonial. Nesse sentido, algumas características do Antigo Regime foram determinantes nesse processo: a concepção de uma sociedade moldada em princípios de desigualdade e hierarquia social e a expansão do ordenamento político português, que promovia a manutenção das relações de poder, sobretudo a escravidão sobre seu Império. Ver: Hebe Maria Mattos. A escravidão moderna nos Quadros do Império Português: o Antigo Regime em Perspectiva Atlântica. In: João Fragoso, Maria Fernanda Bicalho & Maria de Fátima Gouvêa. *O Antigo Regime nos Trópicos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 143.
64. Roquinaldo Ferreira, Dinâmica do comércio intracolonial: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII). In: João Fragoso, Maria Fernanda Bicalho & Maria de Fátima Gouvêa. *O Antigo Regime nos Trópicos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 345.
65. João Fragoso, A Noção de economia colonial tardia no Rio de Janeiro e as conexões econômicas do Império português: 1790-1820. In: João Fragoso, Maria Fernanda Bicalho & Maria de Fátima Gouvêa. *O Antigo Regime nos Trópicos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 325.
66. Durante o processo de consolidação da Independência do Brasil, a Inglaterra foi responsável por mediar as negociações com a antiga metrópole, Portugal. Em 26 de agosto de 1826, foi assinado o tratado que estabeleceu o reconhecimento da soberania brasileira, mediante pagamento de compensação de dois milhões de libras a Portugal. Em seguida, a Inglaterra utilizou seus serviços prestados como barganha e exigiu a abolição do tráfico para também reconhecer a Independência brasileira e obter um tratado de amizade e comércio vantajoso. Em novembro de 1826, foi assinado o tratado que estabelecia a ilegalidade do comércio de escravos dentro de três anos (março de 1830); e, em agosto de 1827, foi retificado o tratado de comércio que estabelecia a manutenção da tarifa máxima de 15% sobre as mercadorias inglesas exportadas para o Brasil, com o direito de nomear juízes curadores para julgar os casos que envolvessem comerciantes britânicos residentes no Brasil. Ver: Leslie Bethell. A Independência do Brasil. In: Leslie Bethell (org). *História da América Latina*. São Paulo: Edusp, 2004, pp. 227-228.
67. José Murilo de Carvalho. As marcas do período. In: José Murilo de Carvalho & Lilia Moritz Schwarcz. *História do Brasil Nação: a Construção Nacional, 1830-1889*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012, p. 23.
68. Ministério da Marinha, Relatório do Ministério da Marinha apresentado à Assembleia Geral da Câmara dos Deputados, Rio de Janeiro, 1828, p. 4. In: A. L. Porto Albuquerque. Impressões sobre a construção naval no Brasil durante a monarquia (1882-1889). In: *Revista Navigator*, Rio de Janeiro: nº 3, jun. 1971, pp. 12-13.
69. Marcelo Rodrigues de Oliveira. Divisão Naval do Leste: a Marinha Imperial na costa da África, In: *Revista Navigator*. Rio de Janeiro: v. 6, nº 11, dez. 2010, pp. 113-114.
70. Em seu artigo 1º determinava: "Todos os escravos, que entrarem no território ou portos do Brasil, vindos de fora, ficam livres". Em relação aos escravos apreendidos, o artigo 7º definia: "eles receberão uma carta de emancipação, e serão entregues ao governo do território da comissão que os julgou, para empregá-los como serventes ou trabalhadores livres". Além disso, determinava medidas punitivas àqueles que tentassem vender esses escravos, naquele momento, considerados livres e definia os critérios de inspeção nas embarcações suspeitas de contrabando. Ver: Sidney Chalhoub. *A Força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil Oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012, p. 46.
71. Entre 1831 e 1850, a Marinha Imperial policiou a costa brasileira contra o tráfico ilícito de escravos e as incursões britânicas, sendo apreendidas, nesse período, 39 embarcações responsáveis pelo contrabando de africanos. Ver: Gustavo Pinto de Sousa. Os conflitos do ilícito comércio e a Marinha brasileira. In: *Revista Navigator*. Rio de Janeiro: v. 6, nº. 12, dez. 2010, p. 53.
72. Em 1844, expirou o tratado de comércio celebrado com a Grã-Bretanha em 1827. O governo imperial não renovou os privilégios alfandegários aos ingleses. Pelo contrário, foi estabelecida a Tarifa Alves Branco (1844), responsável por taxar as mercadorias inglesas 30% a 60% *ad valorem*, gerando conflitos entre o Governo britânico e o brasileiro no tocante ao comércio.
73. Decreto que autorizava o Alto Tribunal do Almirantado inglês a julgar os navios empregados no tráfico e a promover apreensões em território marítimo brasileiro.
74. O Ministro dos Negócios Estrangeiros, Paulino José Soares de Souza (1807-1866), utilizou a ação militar britânica para atribuir aos ingleses a responsabilidade pelo fim do tráfico diante dos proprietários de terra brasileiros que pressionavam pela manutenção do comércio ilícito, uma vez que dependiam da mão de obra compulsória nos latifúndios. Ver: Pedro Gustavo Aubert. *Fazermos-nos fortes, importantes e conhecidos: o Visconde do Uruguai e o direito das gentes na América (1849-1865)*. Tese. (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, p. 272, 2016.
75. A Lei Euzébio de Queirós buscou reafirmar e reforçar os dispositivos da lei de 1831, como também o projeto de 1837 (que revogava a lei de 1831 e prescrevia ações judiciais fundamentadas na

- mesma), mediante mudanças nos artigos a fim de garantir a repressão e cessar, de modo definitivo, a prática ilícita. Ver: Sidney Chalhoub, *op. cit.* pp. 124-125.
76. Na estrutura administrativa do Ministério da Marinha, a Auditoria era a organização responsável por supervisionar, no âmbito naval, a justiça militar. Ver: Herick Marques Caminha, *Evolução da estrutura administrativa do Ministério da Marinha no império*. In: Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: SDM, 2002, p.9.
77. Beatriz G. Monigonian, *Africanos Livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017, p. 293.
78. *Idem*, p. 292.
79. Ministério da Marinha. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa pelo Ministro Zacarias de Goes e Vasconcelos*. Rio de Janeiro: Typ. do Diário de A. & L. Navarro, 1853, p. 12.
80. Ministério da Marinha. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa pelo Ministro José Maria da Silva Paranhos*. Rio de Janeiro: Typ. do Diário de A. & L. Navarro, 1854, p. 13.
81. *Idem*.
82. Pesquisa realizada pela professora Beatriz Momigonian, a partir de documentos da Auditoria da Marinha. Ver: Beatriz G. Momigonian. *op. cit.* p. 287.
83. Sidney Chalhoub, *op. cit.* p. 113.
84. A região é definida pela Argentina, Paraguai e Uruguai, países ribeirinhos aos rios que compõem a Bacia do Prata: os Rios Paraná, Paraguai e Uruguai.
85. David Carneiro. *História da Guerra Cisplatina*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1946, p. 175.
86. Francisco Doratioto. Poder Naval e Política Externa do Império do Brasil no Rio da Prata (1822-1852). In: *Revista Navigator*. Rio de Janeiro: v. 6, nº.12, 2010, p. 13.
87. Helio Leoncio Martins. O corso nas costas do Brasil (1826-1828). In: *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: v. 137, suplemento, 2017, p. 165.
88. Inicialmente, a Marinha Imperial foi comandada pelo Almirante Rodrigo Lobo. O seu insucesso nas operações ofensivas na guerra do mar justificou sua substituição, sendo inclusive submetido a Conselho de Guerra.
89. A ascensão do Vice-Almirante Pinto Guedes implicou a reorganização das Forças Navais, dividindo-as em quatro divisões: 1ª Divisão: composta por navios maiores, responsáveis pela linha do bloqueio, impedindo a comunicação argentina com os revolucionários e capturando corsários; 2ª Divisão: composta por navios menores, promovendo o bloqueio naval das linhas de comunicação entre a Colônia de Sacramento, Buenos Aires e a Enseada de Barregã; 3ª Divisão: formada por navios aptos à navegação fluvial, promovendo o bloqueio e o policiamento da Colônia de Sacramento e dos Rios Uruguay, Negro e Paraná, impedindo o abastecimento das tropas de Lavelleja e do Exército argentino; 4ª Divisão: constituída pelos navios de reparos, sediados em Montevidéu. Ver: Armando de Senna Bittencourt. *Introdução à História Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: SDM, 2006, p. 94.
90. O navio corsário é: "uma unidade naval, com manutenção, armamento e operação a cargo de um particular, que recebia autorização de um país em conflito, pela Patente de Corso, para operar sob sua bandeira exclusivamente contra os próprios inimigos, atacando o comércio marítimo adversário, mas, eventualmente, depredando estabelecimentos terrestres e afundando navios". Ver: Helio Leoncio Martins, *op. cit.* p. 168.
91. Francisco Doratioto. *O Brasil no Rio da Prata (1822-1994)*. Brasília, Fundação Alexandre de Gusmão, 2014, p. 20.
92. Helio Leoncio Martins, *op. cit.* p. 167.
93. A França e o Império do Brasil reconheciam a soberania do governo da Praça de Montevidéu, contribuindo com intervenções militares contra o General Oribe.
94. Edina Laura Costa Nogueira da Gama. *A Marinha Imperial e Sua Ação Contra Rosas e Oribe (1850-1852)*. Monografia. (Pós-Graduação em História Militar) – Departamento de História, Universidade do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 105f. 2001, p. 64.
95. Na Roma Antiga, o escritor latino Púlio Vegécio Renato publicou, no século IV, *Epitoma rei Militaris*, traduzida como Compêndio Militar. Vegécio é reconhecido como autor da máxima "*Si vis pacem, para belum*", traduzida para o português "Se queres a paz, prepara-te para guerra".
96. De acordo com Edina Laura Costa Nogueira da Gama: "As considerações estratégicas e táticas acabaram por ser utilizadas quando das operações navais nas campanhas militares contra Oribe, e depois Rosas, em 1851. Ou seja, a Marinha já planejava, tendo como elementos a vida *in loco*, uma provável guerra em território platino. E só o Poder Naval podia prever esta estratégia nacional; a utilização de tropas terrestres para esse fim significaria intervenção militar". Ver: Edina Laura Costa Nogueira da Gama, *op. cit.* p. 67.
97. *Idem*, 65-67.
98. Edina Laura Costa Nogueira da Gama, *op. cit.* pp. 55-71.
99. Sobre o conflito ocorrido entre o Império do Brasil e Urquiza a respeito da rendição de Oribe, ver: Gabriela Nunes Ferreira. *op. cit.* pp. 184-186.
100. As Forças Terrestres eram compostas pela Divisão do General Barão de Porto Alegre e tropas uruguaias, incluindo a infantaria, sob liderança de Urquiza.

Capítulo VI

A GUERRA DA TRÍPLICE ALIANÇA

Armando de Senna Bittencourt

Vice-Almirante Engenheiro Naval (Ref.). Graduado em Ciências Navais pela Escola Naval e em Engenharia Naval pela Universidade de São Paulo. Mestre em Arquitetura Naval pela Universidade de Londres. Cursou Política e Estratégia Marítima na Escola de Guerra Naval. Sócio efetivo do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e de outras instituições congêneres no País e no exterior. Membro da Academia de Marinha de Portugal. Foi Diretor de Engenharia Naval da Marinha por sete anos e meio, do Patrimônio Histórico da Marinha por 12 anos e meio e Presidente da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval – SOBENA – por quatro anos.



BATALHA NAVAL DO RIACHUELO (DETALHE) | Esta e outras obras deste conjunto fazem parte do patrimônio cultural mundial, integrando o projeto Memória do Mundo pela Unesco.

Autoria: Eduardo de Martino

Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), Rio de Janeiro



A Guerra da Tríplice Aliança, que opôs a Argentina, o Brasil e o Uruguai ao Paraguai, tem o seu começo relacionado às disputas continuadas que assolaram a Região do Prata ao longo de boa parte do século XIX, como descrito no capítulo anterior. O Presidente do Paraguai, Francisco Solano López, considerou a intervenção militar brasileira na guerra civil uruguaia como um ato hostil aos interesses de seu país, tendo manifestado a sua posição previamente à invasão do território do Uruguai por tropas brasileiras. Em 11 de novembro de 1864, ao capturar o vapor brasileiro *Marquês de Olinda*, sem declaração formal de guerra, deu início ao conflito, que passaria à história como Guerra do Paraguai ou Guerra da Tríplice Aliança e o Paraguai.

As tropas paraguaias invadiram o Sul de Mato Grosso – onde havia um território, ocupado pelo Brasil, considerado litigioso pelo Paraguai. Ali, derrotaram as tropas locais brasileiras numericamente inferiores e se apossaram dos navios fluviais da Marinha lá sediados¹.

Depois, com o propósito de invadir a Província brasileira do Rio Grande do Sul, Solano López procurou obter permissão do Governo da Argentina para passar por território daquele país. Enviou, em 14 de janeiro de 1865, uma nota pedindo consentimento formal, que lhe foi negado. Sem a permissão que ambicionava, mandou suas tropas cruzarem a fronteira e ocuparem a Cidade de Corrientes, capital da província argentina do mesmo nome. Do território correntino, saíram duas colunas paraguaias: uma seguiu na direção do Brasil, invadindo-o por São Borja e, prosseguindo para o sul, acompanhando o Rio Uruguai; e outra, evitando transitar pelo chaco – terreno difícil e sujeito a inundações, à margem direita do Rio Paraná, avançou pela margem esquerda, na direção da foz. É possível que a primeira se dirigisse ao Uruguai e a segunda à Província de Entre Ríos, onde López contava com aliados que poderiam ajudá-lo a obter uma vitória rápida, antes de seus ainda despreparados inimigos, argentinos e brasileiros, mobilizarem recursos para detê-lo. Provavelmente proporia um armistício que lhe fosse favorável assim que alcançasse seus objetivos regionais. Tinha boas chances, se tudo ocorresse como previra, inclusive se seus aliados participassem da guerra.

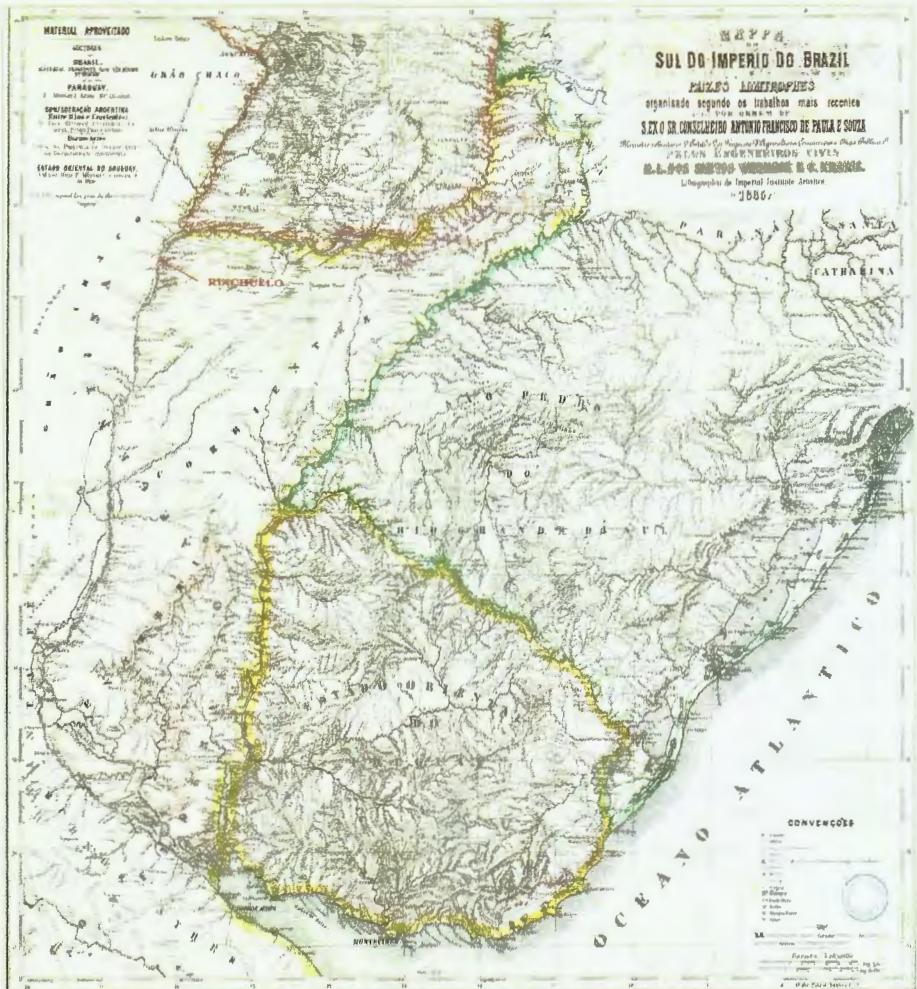
Se tivesse sucesso, López poderia garantir uma saída para o mar para o seu país, bem como a posse dos terrenos litigiosos das fronteiras brasileiras e argentinas. Entretanto, teria que agir eficaz e rapidamente, para não dar tempo para que o Brasil e a Argentina mobilizassem o seu potencial superior ao do Paraguai.

A invasão do território da Argentina fez com que aquele país, que poderia manter-se neutro no conflito, à semelhança de como procedera durante toda a intervenção brasileira na Banda Oriental do Uruguai, declarasse guerra ao Paraguai e aceitasse uma aliança com o Brasil. Em 1º de maio de 1865, já com a guerra

CAP VI

civil uruguaia resolvida, o Brasil, a Argentina e o Uruguai assinaram o Tratado da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai. Nele, se afirmava não ser a guerra contra o povo paraguaio e sim contra o seu governo. O Tratado tinha o propósito de obter o fim da ditadura de Solano López, a resolução definitiva dos litígios de fronteira do Paraguai com o Brasil e com Argentina e a livre navegação nos rios da região. Respeitar-se-ia a independência, soberania e integridade territorial da República do Paraguai, cujo povo, terminado o conflito, poderia escolher o governo e as instituições que lhe aprouvessem. Estava também previsto que o Paraguai não poderia se incorporar a nenhum dos aliados, nem pedir seu protetorado, como consequência da guerra.

O Tratado estabelecia que, como a guerra se iniciara em território argentino e dele se invadiria o território paraguaio limítrofe, o comando em chefe dos Exércitos aliados caberia à Argentina. Comandava as forças desse país o General Bartolomé Mitre, que também era o presidente da República. Caso as operações de guerra passassem para o território de um dos países aliados, por reciprocidade, o comando passaria para aquele país.



**MAPA DO SUL DO IMPÉRIO
DO BRASIL E PAÍSES
LIMÍTROFES EM 1865 |**

Autoria: Imperial Instituto Artístico

A Força Naval dos aliados – praticamente toda composta por navios da Marinha do Brasil – ficaria sob comando brasileiro, inicialmente do Visconde de Tamandaré, Vice-Almirante Joaquim Marques Lisboa. Não estava, portanto, subordinada ao comandante em chefe, General Mitre. As operações que envolvessem Forças Navais e Terrestres seriam, portanto, sem comando único, aliás, como ocorreu pouco tempo antes, com muito bom êxito, no importante teatro de operações da bacia do Rio Mississippi, na Guerra Civil americana (1861-1865). Concorreu para isto o bom entendimento, confiança, amizade e cooperação entre os que lá exerciam o comando.

Tamandaré, com seu comando sediado em Montevidéu, iniciou a aplicação do que seria a principal estratégia aliada nessa guerra, o bloqueio naval do Paraguai, impedindo que aquele país recebesse armamentos e suprimento do exterior e estrangulando seu comércio internacional. Para isso, os navios foram separados em três divisões. A primeira, que permaneceria no Rio da Prata sob seu comando direto, com os navios que, por suas características, não poderiam operar no médio Rio Paraná. As outras duas divisões deveriam, inicialmente, apoiar as tropas aliadas que tentavam deter o avanço dos paraguaios em território argentino, ao longo do Rio Paraná.

Tamandaré tomou as providências necessárias para que houvesse um apoio logístico adequado. Foi preciso planejar e implantar o suprimento de carvão mineral, de munição e de mantimentos; implementar recursos para manutenção e reparação dos navios na região e, também, estabelecer um sistema de comunicações e informações para o Comando.

Coube, inicialmente, ao Chefe de Divisão Segundino de Gomensoro o comando da Força Naval composta pelas Segunda e Terceira Divisões brasileiras. Logo, no entanto, a Força Naval de Gomensoro, cuja capitânia era a Corveta *Jequitinhonha*, começou a ser criticada pela imprensa argentina porque progredia muito lentamente rio acima. Gomensoro apoiava um pequeno corpo do Exército argentino, comandado pelo General Paunero e encontrava muitas dificuldades. O rio estava com pouca água, os navios encalhavam, causando frequentes atrasos, e os paraguaios, que, como estavam antecipadamente preparados, venciam a maioria dos confrontos.

A hostilidade da imprensa argentina contra a Marinha brasileira se manteria, de uma forma geral, durante quase toda a guerra. Richard Burton, explorador britânico que visitou a linha de frente no final da guerra, apontou que o acordo entre o Brasil e a Argentina era uma aliança de cão e gato². Era evidente que algumas das intervenções brasileiras na região do Rio da Prata, no passado, e, principalmente, a constante presença e atuação da Marinha do Brasil na região, haviam contrariado interesses argentinos. Não subordinar a Marinha ao comandante em chefe, no Tratado da Tríplice Aliança, foi uma precaução sensata dos brasileiros.



Aceitando as críticas, Tamandaré resolveu dar mais agressividade à Força Naval. Designou seu Chefe de Estado-Maior, o Chefe de Divisão Francisco Manoel Barroso da Silva, para o Comando da Segunda Divisão, que atuava no médio Paraná. Barroso era experiente, um autêntico comandante dos tempos da Marinha a vela; rigoroso, disciplinador e temido por sua aparência séria.

Barroso subiu o Rio Paraná a bordo da Fragata *Amazonas* para se encontrar com a Força Naval. Duas corvetas, a *Parnaíba* e a *Avaí*, acompanhavam a *Amazonas*. Eram vapores construídos para operar no oceano, portanto com um calado maior do que os navios projetados especificamente para operar em rios. Havia, portanto, o permanente perigo de encalhar, principalmente no caso da *Amazonas*, por seu maior porte e calado. Um encalhe demorado, em margens ocupadas pelo inimigo, poderia redundar na perda do navio e da tripulação. Pela correspondência de Barroso para Tamandaré existente no Arquivo da Marinha³ pode-se avaliar as dificuldades que encontrou em sua viagem rio acima. Encalhou diversas vezes e chegou a duvidar se a *Amazonas* deveria prosseguir.

Sua primeira missão como comandante da Força Naval em operações no Rio Paraná foi a de apoiar um desembarque de tropas, com o propósito de recuperar a Cidade de Corrientes. Nesse desembarque, realizado em 25 de maio de 1865, houve bom êxito inicial, mas um contra-ataque paraguaio forçou o reembarque das tropas, no dia seguinte.

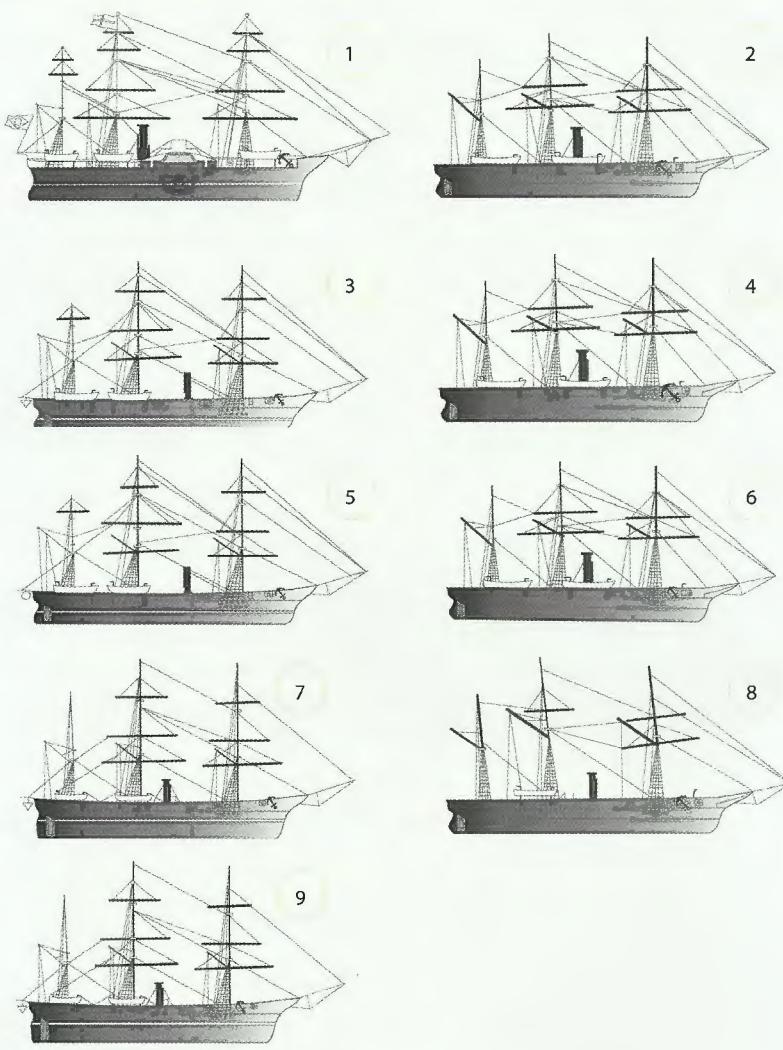
A Força Naval brasileira permaneceu fundeada no Rio Paraná, próximo de Corrientes, dentro de território ocupado pelo inimigo e com todas as dificuldades disso decorrentes, principalmente quanto ao suprimento de carvão mineral, de carne e de outros gêneros. As embarcações que traziam os suprimentos subiam o rio passando por margens ocupadas pelos paraguaios. Os navios brasileiros estavam nessa situação, em 11 de junho de 1865, quando foram atacados pela Força Naval inimiga, composta por quase todos os navios da Marinha do Paraguai.

A BATALHA NAVAL DO RIACHUELO

O ataque recente a Corrientes mostrou ao alto comando paraguaio que os navios de guerra brasileiros, operando livremente no Rio Paraná, eram uma séria ameaça para o avanço de suas tropas para o sul. O flanco direito paraguaio estava permanentemente vulnerável. Era preciso eliminar a presença do Poder Naval brasileiro no rio.

Os preparativos foram realizados sob a orientação direta do próprio López. O plano consistia em surpreender a Força Naval brasileira fundeada, abordar os navios e, após a vitória, levá-los para Humaitá.

Força Naval Brasileira na Batalha do Riachuelo



1. *Amazonas*

2. *Araguari*

3. *Belmonte*

4. *Iguatemi*

5. *Parnaíba*

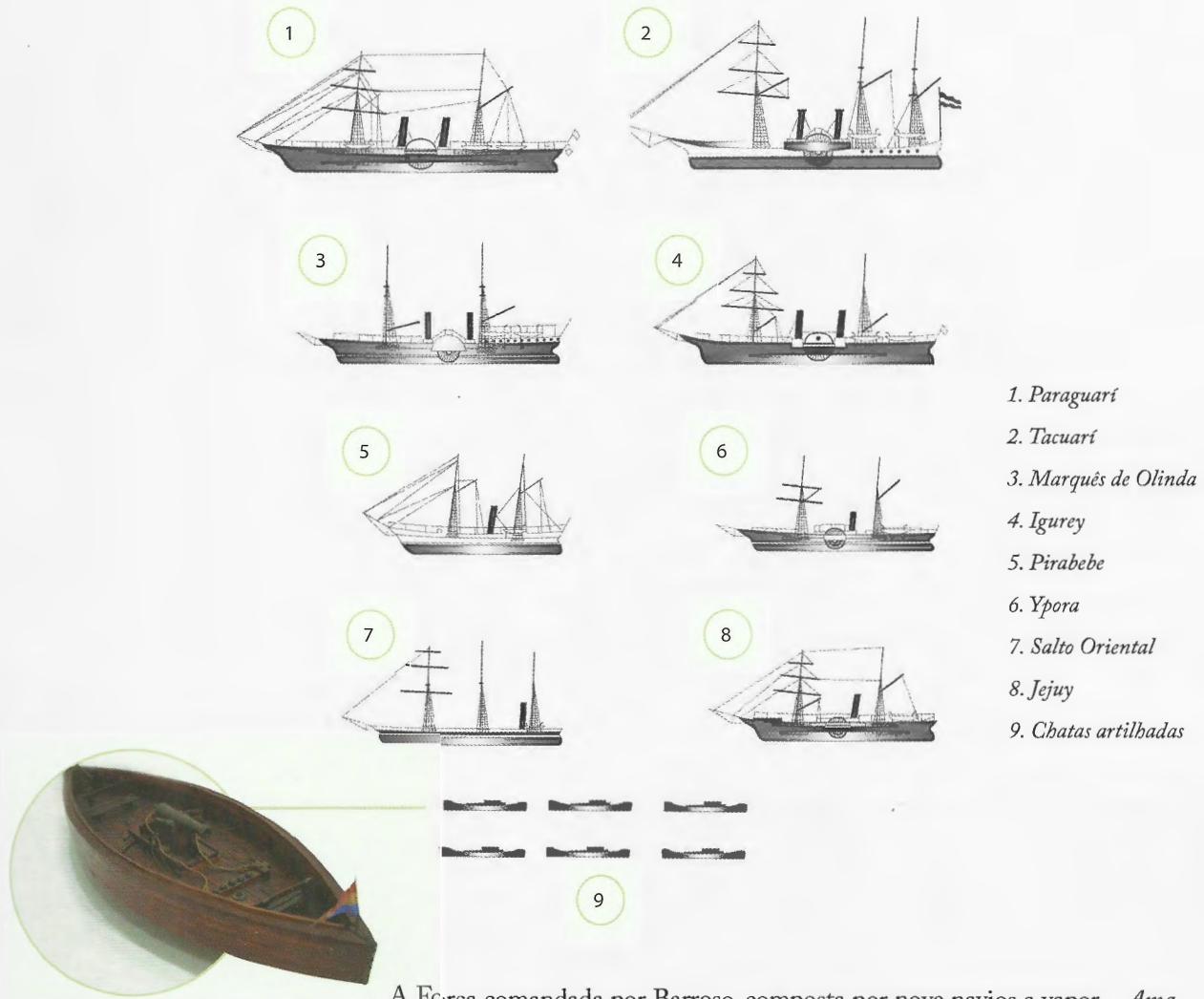
6. *Mearim*

7. *Beberibe*

8. *Ipiranga*

9. *Jequitinhonha*

O Rio Paraná, abaixo da Cidade de Corrientes e do local de fundeo da Força Naval brasileira, era apropriado para uma cilada aos navios que escapassesem das abordagens devido o estreitamento do canal navegável entre as Ilhas Palomeras e a margem esquerda do rio. Os paraguaios decidiram, então, assentar uma bateria de canhões na Ponta de Santa Catalina, imediatamente antes da foz de um arroio, conhecido pelo nome de Riachuelo (pequeno riacho), que dista cerca de 17km ao Sul de Corrientes; e guarnecer com infantaria o terreno após o Riachuelo, denominado Rincón de Lagraña. Esse terreno termina em uma ponta com uma barranca alta. Dela, os soldados poderiam atirar sobre o convés dos navios que passassem.

Força Naval Paraguaia na Batalha do Riachuelo

A Força comandada por Barroso, composta por nove navios a vapor – *Amazônas*, *Jequitinhonha*, *Beberibe*, *Parnaíba*, *Belmonte*, *Mearim*, *Araguari*, *Iguatemi* e *Ipiranga* –, pouco depois das 8h da manhã do dia 11, avistou a Força Naval paraguaia, comandada pelo Capitão de Fragata Pedro Inácio Mezza, descendo o rio. Eram oito navios a vapor rebocando seis chatas artilhadas. Deles, o *Taquari* era o único verdadeiro navio de guerra; os outros – *Paraguari*, *Iigurei*, *Iporá*, *Jejui*, *Salto Oriental*, *Marquês de Olinda*⁴ e *Pirabebe* – eram navios adaptados, mas mais aptos do que os brasileiros para operar nos rios, por terem menor calado. Todos, exceto o *Pirabebe*, a hélice, eram propulsionados por rodas laterais. As rodas não tinham inconvenientes para emprego em rios, mas, do ponto de vista militar, além de serem vulneráveis a avarias em combate, ocupavam espaço nas bordas, o qual não podia ser aproveitado para instalar canhões.

Mezza chegou atrasado em relação ao planejado porque esperou que reparassem uma avaria na propulsão de um de seus navios, o *Iberá*, que acabou sendo deixado para trás. Acreditava que ainda chegaria ao alvorecer, mas o reboque das chatas prejudicou o avanço, pois embarcavam água⁵ quando os navios que as rebocavam aumentavam a velocidade. A presença das chatas era uma determinação do próprio López, para diminuir a diferença de poder de fogo favorável aos brasileiros.

Como chegou tarde, Mezza decidiu não iniciar o combate com a abordagem porque julgou que não surpreendera os brasileiros. Perdeu, assim, sua melhor chance de vitória, que era o ataque aos navios brasileiros ainda imobilizados.

A surpresa, no entanto, foi total. É sempre difícil manter um estado prolongado de alerta, mesmo em uma guerra, quando as ameaças não se materializam frequentemente. O navio que avistou os paraguaios e deu o alarme, o *Mearim*, não era o mais próximo de onde vinham e parte das guarnições brasileiras estava em terra para buscar lenha, com o propósito de poupar carvão mineral. Os que estavam a bordo não tinham a expectativa de combater naquela manhã de domingo.

Alertada, a Força Naval brasileira começou a se preparar para o combate iminente; as tripulações guarneceram os postos; despertando o fogo das fornalhas das caldeiras com carvão mineral; e largando as amarras. Os navios paraguaios se aproximaram e, às 09h45, iniciou-se o primeiro combate. Segundo Barroso, “choviam de parte a parte balas e metralha”. A Força paraguaia passou atirando, ainda com os navios brasileiros imobilizados, e foi se abrigar rio abaixo, próximo à foz do

MODELO DA FRAGATA

AMAZONAS | Navio Capitânia do Almirante Barroso na Batalha Naval do Riachuelo. Única unidade da Força Naval brasileira movida por rodas de pás que lutou em Riachuelo. Os demais navios brasileiros eram propulsionados por hélices. Acervo da DPHDM



**BARRANCAS DE SANTA
CATALINA | Rio Paraná.**



BARÃO DE TEFÉ | O Almirante Antônio Luiz Von Honholtz, o Barão de Tefé, foi instrutor de guardas marinhas, hidrógrafo, astrônomo, explorador e diplomata e um dos oficiais de Marinha que mais se destacaram na História, tanto pela sua atuação em combate, como por seu trabalho na hidrografia e na demarcação de nossas fronteiras. Chefiou a comissão demarcadora de limites do Império com o Peru (1876). Na Batalha Naval do Riachuelo, ainda primeiro-tenente, comandava o Araguari. *Acervo da DPHDM*



Riachuelo e às margens do Rio Paraná, junto ao Rincón de Lagranya, após a bateria de canhões oculta no mato das barrancas de Santa Catalina.

Após elevarem a pressão das caldeiras, os navios brasileiros começaram a se movimentar, formando em coluna uma linha de batalha, com a *Belmonte* na frente e a Fragata *Amazonas*, a capitânia, no final. Rumaram rio abaixo para engajar a força paraguaia. Quando avistaram os navios inimigos imóveis nas imediações da foz do Riachuelo, Barroso, que desconhecia a existência de canhões em terra, parou a *Amazonas*. Pretendia que ela ficasse estacionada na retaguarda, para impedir que os navios paraguaios procurassem escapar rio acima. Sua manobra, porém, foi mal compreendida por seus comandados e alguns navios brasileiros guinaram para segui-lo, já sob o bombardeio dos canhões paraguaios instaladas em Santa Catalina. O *Jequitinhonha*, ao manobrar, encalhou em um banco, em frente a artilharia paraguaia, não conseguindo se safar. O *Belmonte*, primeiro navio da linha brasileira, prosseguiu e passou sozinho, sem o apoio dos outros navios, recebendo o fogo concentrado do inimigo. Muito avariado e fazendo água, ao completar a passagem, encalhou propósitadamente em um banco da Ilha Cabral, ao sul da região do combate, para controlar os alagamentos e não afundar.

Para reorganizar seus navios, Barroso avançou com a *Amazonas*, passou a frente dos que estavam indecisos e, seguido por eles, completou a passagem. A parte de combate do comandante do *Araguari*, Primeiro-Tenente Antonio Luís von Hoonholtz, futuro Barão de Tefé, relata o início dessa passagem:

“(...) tratei imediatamente de ocupar o meu lugar na linha e seguir a toda força na popa da Mearim, debaixo de um fogo vivíssimo de artilharia e fuzilaria e respondendo com a mesma vivacidade, graças à exercitada guarnição de três rodízios e das peças de 32 e de campanha (...) Tendo porém suspendido a Esquadra inimiga e subindo juntamente na ocasião em que chegamos ao lugar mais estreito, entre o banco e a bateria, vimo-nos de repente cercados por três de seus vapores, que pretendiam abordar-nos, aproximando-se o da frente, que disse o prático ser o Taquari, a 8 ou 10 braças do costado de bombordo dessa canhoneira; mas, felizmente os três rodízios carregados com bala e metralha sendo disparados sobre ele a queima-roupa, fizeram-no arribar incontinenti para o seu estibordo, e assim transpusemos, sob um chuveiro de balas o lugar mais apertado (...)”⁷⁶

Às 12h10, quando ultrapassou a ponta do Rincón de Lagranya, Barroso, com apenas seis de seus nove navios, continuou navegando rio abaixo, em busca de um lugar largo o suficiente para que pudesse fazer a volta e retornar para o combate.

Nesta primeira fase da batalha naval, o resultado não foi satisfatório para o Brasil. O *Jequitinhonha* estava encalhado, sob o fogo da bateria paraguaia de Santa

Catalina, e dali não mais sairia; o *Belmonte* também estava encalhado; e o *Parnaíba*, que não completara a passagem devido a uma avaria de leme, estava sendo abordado por três navios paraguaios.

A parte de combate do comandante da Corveta *Parnaíba* relata que:

(...) O inimigo (...) atacou a nossa linha, cortando-a na altura da Parnaíba. Avançaram sobre nós três vapores paraguaios, que mais tarde reconheci serem o Taquari, o Paraguari e o Salto. Sendo inevitável a abordagem, ordenei que funcionasse a máquina com toda a pressão do vapor, e dirigi-me sobre o Paraguari, tendo a felicidade de metê-lo a pique⁷. O Taquari abordou-nos pelo lado de bombordo e o Salto por estibordo (...). Nessa luta heroica em que cada oficial, marinheiro e soldado cumpriu com o dever de verdadeiro brasileiro⁸, muitas vidas foram sacrificadas no altar da pátria. O Capitão do 9º Batalhão de Infantaria, Pedro Afonso Ferreira e o Guarda-Marinha João Guilherme Greenhalgh sucumbiram defendendo o pavilhão nacional, que chegou a ser arriado por um oficial do Taquari, conseguindo depois apoderar-se do leme, tendo sido acutilada nessa ocasião quase toda a guarnição do 4º rodízio que heroicamente lutou contra as hordas de nossos inimigos que, superiores em número, apossaram-se da tolda. Sendo a luta desesperada, e cada vez mais crítica a nossa situação, por haver-nos abordado pela popa o Marquês de Olinda, e durante talvez já uma hora o combate de mosquetaria e ferro frio, fizemos todos um esforço supremo de patriotismo, aplaudindo com entusiasmo a ordem transmitida pelo oficial imediato, o Primeiro-Tenente Felipe Firmino Rodrigues Chaves, de combinação comigo, para que se lançasse fogo ao paiol de pólvora, ordem essa que ia ser imediatamente executada (...), quando felizmente ouviram-se os gritos de – viva a Nação Brasileira, o Imperador, o Almirante Tamandaré, o Chefe Barroso e a guarnição da Parnaíba. Eram vozes dos nossos marinheiros e soldados, acometendo resolutamente os paraguaios, que escapavam por haver percebido que o Amazonas e o *Belmonte*⁹ vinham em nosso auxílio, e também a Mearim¹⁰.

Mais adiante, nessa mesma Parte de Combate, o comandante cita outros heróis que perderam a vida durante essa abordagem, como o Marinheiro Marcílio Dias, “a praça mais distinta da *Parnaíba*”¹¹.

Os três navios paraguaios desatracaram da *Parnaíba*, devido à aproximação da Força Naval, liderada pela *Amazonas*, que regressava. Os paraguaios que ainda lutavam no convés do *Parnaíba* saltaram no rio, em fuga, deixando para trás cerca de trinta mortos, inclusive o bravo tenente do *Taquari* que arriara a bandeira brasileira.

VISTA DO LOCAL DA BATALHA |
Foto do Rio Paraná tirada da ponta do Rincón de Lagraña. Ao fundo à dir., a Ponta de Santa Catalina, onde estavam, em terra, a bateria de canhões paraguaios.



Batalha de Riachuelo no Rio Paraná

- Esquadra brasileira
- Esquadra paraguaia
- Trajetória das Esquadras
- (1) Força brasileira fundeada, primeiro combate
- (2) Bombardamento paraguaio
- (3) Encalhe do Jequitinhonha
- (4) Navios paraguaios parados sob máquina
- (5) Encalhe proposital do Belmonte
- (6) Barroso faz a volta na Cancha de Lagraña e retorna para o combate final

Tirando vantagem do porte da *Amazonas*, Barroso usou a proa para abalar os paraguaios e vencer a batalha¹². Foi um improviso perigoso, pois o navio não tinha esporão nem a proa propositadamente reforçada para ser empregada como um aríete. Içou, com bandeiras, o sinal “sustentar o fogo que a vitória é nossa”. Sua parte de combate, datada de 12 de junho, manuscrita após nove horas de combates e das fainas de salvamento que se seguiram, realizadas durante boa parte da noite; e ainda sob a emoção e fadiga da batalha, assim descreve a manobra que lhe deu a vitória¹³:

“(...) Subi, com a resolução firme de acabar de uma vez com a Esquadra paraguaia, o que teria conseguido se quatro de seus vapores que estavam mais acima não tivessem fugido.”

“Assim, pus a proa sobre o primeiro que mais próximo me ficava e com tal ímpeto que o inutilizei completamente, ficando de água aberta e indo pouco depois ao fundo.”

“Segui a mesma manobra contra o segundo, que era o Marquês de Olinda e contra o terceiro, que era o Salto, e a todos eles inutilizei. O quarto vapor a que me arremessei, o Paraguay, (...) foi encalhar em uma ilha em frente, para a qual fugiu a sua gente, abandonando-o”¹⁴.

“Em seguimento, aproei a uma das baterias flutuantes, que foi logo a pique com o choque e um tiro. Todas essas manobras foram feitas pelo Amazonas debaixo do mais vivo fogo, quer dos navios e chatas, quer das baterias e mosquetaria de terra. A minha intenção era destruir por esta forma toda a Esquadra paraguaia antes que encalhássemos em movimentos de subida e descida. Mas os quatro restantes, vendo a minha manobra e resolução de aproá-los a todos, trataram de fugir rio acima.”

“Concluída esta faina pelas quatro horas da tarde, tratei de tomar as chatas, as quais eram logo abandonadas assim que eu delas me aproximava, saltando suas guarnições ao rio e fugindo a nado para terra, que estava próximas. (...)”¹⁵

Antes do pôr do sol, a vitória era brasileira e a Marinha do Paraguai não teve mais papel relevante na guerra. A Batalha de Riachuelo pode ser considerada como decisiva, pois garantiu a efetividade do bloqueio e eliminou as chances de uma vitória rápida dos paraguaios. Seus possíveis aliados, provavelmente desiludidos por essa derrota, não ousaram participar da guerra. O bloqueio impediu, inclusive, que o Paraguai recebesse os navios encouraçados que encomendara na Europa. Eles ainda estavam em construção e, mais tarde, foram adquiridos pelo Brasil e utilizados contra o próprio Paraguai.

Era o momento de López negociar o fim dessa guerra, mas ele preferiu continuar em lugar de buscar um armistício, mesmo que fosse desvantajoso pessoalmente para ele.

Os quatro navios paraguaios que escaparam rio acima, para Humaitá, foram o *Taquari*, o *Iigurei*, o *Iporá* e o *Pirabebe*. O Comandante Mezza estava mortalmente ferido, a bordo do *Taquari*. Perseguiu-os o *Araguari* e o *Beberibe*, mas regressaram ao cair a noite, com receio de encalhar. O rio estava baixo e, acima de Corrientes, sua hidrografia ainda era pouco conhecida pelos brasileiros.

Os navios brasileiros estavam bastante avariados. No *Belmonte*, a tripulação tentava tamponar provisoriamente os furos no casco, para possibilitar que as bombas esgotassem a água e obtivesse flutuabilidade. Mesmo com a ajuda do *Ipiranga*, não se conseguiu desencalhar o *Jequitinhonha*, que continuou sofrendo bombardeio paraguaio, tendo muitos mortos e feridos a bordo. Barroso resolveu inutilizá-lo e evacuar sua tripulação, passando-a para outros navios.

Quanto aos paraguaios, o *Jejui* e o *Salto* haviam afundado, o *Paraguari* estava encalhado e eram muitos os feridos, no *Marquês de Olinda* e nas ilhas. Após prestar socorro e retirar os tripulantes, Barroso ordenou que os navios inimigos fossem incendiados.

Já que não se conseguiu recuperar a Cidade de Corrientes dos paraguaios, a Força Naval brasileira tornou-se mais necessária na linha de frente, rio abaixo, apoiando o avanço das tropas aliadas, em vez de manter-se em situação de risco em território ocupado pelo inimigo. Barroso, por determinação de Tamandaré, desceu o rio, passando por Mercedes e Cuevas, enfrentando a artilharia paraguaia¹⁶.

López ordenou o regresso de suas tropas ao Paraguai após a derrota da coluna que invadira o território brasileiro em Uruguaiana. Foi, então, possível para os aliados avançarem significativamente e recuperar a Cidade de Corrientes. Em dezembro de 1865, a Força Naval de Barroso estava novamente fundeada nas imediações dessa cidade e os Exércitos aliados acampados nas proximidades.

Também em dezembro, começaram a chegar os navios encouraçados brasileiros, essenciais para as operações no Rio Paraguai. O primeiro foi o *Brasil*, construído na França e pago por uma subscrição pública motivada pelas represálias sofridas pelos brasileiros na Questão Christie com o Reino Unido. Em março, três encouraçados construídos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro também já estavam disponíveis na linha de frente. Dois deles, o *Tamandaré* e o *Barroso*, homenageavam em vida os dois ilustres chefes navais. O terceiro era o *Rio de Janeiro*.

Em 21 de fevereiro de 1866, o Almirante Tamandaré chegou a Corrientes, para assumir o comando da Força Naval e Barroso voltou a ser o seu chefe de Estado-Maior. Em 17 de março, os navios partiram para iniciar as operações que antecederiam a invasão do território do Paraguai, no Passo da Pátria.



**BATALHA NAVAL DO RIACHUELO |**

O momento decisivo em que o Almirante Barroso emprega a Amazonas para abalar os navios paraguaios e obter a vitória que garantiu o controle dos rios da região para os aliados da Tríplice Aliança.

Autoria: Eduardo de Martino

Acervo da DPHDM

A INVASÃO DO TERRITÓRIO PARAGUAIO

O desembarque das tropas aliadas em território paraguaio foi uma operação de grande porte, bem planejada e bem executada¹⁷. Participaram os quatro novos encouraçados, que foram principalmente empregados para bombardear os fortões de Passo da Pátria. Vários navios e outras embarcações foram utilizados como transportes, desembarcando cerca de 45 mil homens, equipamentos bélicos, cavalos e suprimentos.

Realizaram-se, inicialmente, várias operações de reconhecimento no Rio Paraná, procedendo levantamentos hidrográficos e escolhendo o local adequado para o desembarque. Como se verificou que a margem direita do Paraná era inconveniente para o assalto aliado, optou-se pela margem esquerda do Rio Paraguai, perto de sua foz.

O desembarque iniciou-se em 16 de abril de 1866. Sete dias depois, o inimigo abandonou o seu acampamento em Passo da Pátria, que foi ocupado pelos aliados, no dia 25.

Agora, as Forças aliadas tinham pela frente as fortificações de Curuzu, Curupaiti e Humaitá, que barravam o acesso ao interior do país, pelo Rio Paraguai. Constituíam a principal defesa do Paraguai porque o rio era essencial como artéria logística para o avanço dos Exércitos.

Em primeiro lugar, os aliados derrotaram e ocuparam Curuzu, com o apoio da Força Naval. Perdeu-se, nesse ataque, o Encouraçado *Rio de Janeiro*, atingido por uma mina naval flutuante, artefato desenvolvido na Guerra Civil americana e utilizado pelos paraguaios, com a assessoria de um norte-americano contratado.

Logo depois, em 22 de setembro de 1866, ocorreu a maior derrota aliada dessa guerra, em Curupaiti. O bombardeio pela Força Naval pouco afetou as defesas paraguaias e as tropas que desembarcaram tiveram que recuar, com muitas perdas. O preparo da operação fora insuficiente; Mitre não fizera um reconhecimento completo. O planejamento poderia ter incluído o desembarque de um destacamento de infantaria entre Curupaiti e Humaitá, atacando Curupaiti por todos os lados. Faltara habilidade para coordenar a operação e, adicionalmente, houve desentendimentos entre generais brasileiros.

Seguiram-se acusações e críticas, principalmente contra Tamandaré, pela inefetividade do bombardeio realizado pelos navios. As inimizades vieram à tona. Tamandaré, que frequentemente era acusado pelos argentinos de ser excessivamente cauteloso, desta vez não teria dado a cobertura de fogo suficiente. O Almirante, por outro lado, insinuava que Mitre, como argentino, queria que os navios se arriscassem além do que era razoável, pois poderia ter o interesse de sacrificá-los, para reduzir o Poder Naval brasileiro.

Tamandaré dificilmente se entenderia, daí por diante, com Mitre, que continuaria sendo o comandante em chefe, pelo Tratado da Tríplice Aliança. Para

Invasão do território paraguaio





superar a crise, o Governo brasileiro aceitou seu afastamento. Ele já solicitara, anteriormente, sua substituição, porque se julgava fisicamente esgotado. Vinha exercendo comandos difíceis desde o início da intervenção brasileira na guerra civil uruguaiã, em 1864.

NOVOS COMANDANTES PARA AS FORÇAS BRASILEIRAS

O Marquês e futuro Duque de Caxias foi, então, designado para o cargo de comandante em chefe de todas as Forças brasileiras em operações contra o Governo do Paraguai.

Caxias já havia demonstrado ser um excelente general, político e estadista. O comando da Força Naval coube, por escolha dele, ao Chefe de Esquadra Joaquim José Inácio, futuro Visconde de Inhaúma, que a ele ficaria subordinado mas não ao Comando-Geral das Forças da Tríplice Aliança, como previsto no tratado.

Caxias e Joaquim José Inácio se conheciam há muito tempo; eram amigos e assim se tratavam¹⁸. Agora, havia unidade de comando nas Forças brasileiras, mas, provavelmente, mais importante do que isso, era a amizade, a confiança e o bom entendimento que existia entre eles, possibilitando que conduzissem as operações de forma harmônica. Muitas vezes, durante a guerra, Caxias empregou os navios em reconhecimentos ao longo do Rio Paraguai. Empregou-os, também, para transportar tropas, que eram desembarcadas em locais convenientes para os ataques, e utilizou a artilharia naval para apoiar as operações ribeirinhas, até mesmo para distrair a atenção do inimigo.

Nomeado em 3 de dezembro de 1866, o Chefe de Divisão Joaquim José Inácio viajou imediatamente para o Paraguai; visitou o túmulo do filho, Capitão-Tenente Mariz e Barros, morto em combate quando comandava o Encouraçado *Tamandaré*, em frente ao forte de Itapiru, no Rio Paraná. Em 22 de dezembro, recebeu do Almirante Tamandaré o comando da Força Naval. Pouco depois, foi promovido a vice-almirante.

Caberia a ele ultrapassar Curupaiti e Humaitá, no Rio Paraguai. Mas era necessário criar uma base de suprimentos para apoiar os navios, quando estivessem acima de Humaitá. Essa base ainda não existia e, para obtê-la, Caxias executou com suas tropas uma manobra de flanco em direção de Tuiu-Cuê, Estabelecimento e Taji, em julho de 1867. A posição junto ao rio, no Taji, além de cortar as comunicações por via fluvial de Humaitá com o interior do Paraguai, também serviria de base para apoiar logisticamente os navios brasileiros que a ultrapassassem.

Em 15 de agosto de 1867, cerca de oito meses após sua posse, Joaquim José Inácio comandou sua Força Naval na Passagem de Curupaiti, enfrentando o fogo



PASSAGEM DE CURUPAITI |

Autoria: Trajano Augusto de Carvalho
Acervo da DPHDM

das baterias de terra e ultrapassando estacas de madeira no rio. Dez encouraçados participaram da passagem, os quais, em seguida, bombardearam Humaitá. Pelo feito, o Almirante recebeu o título de Barão de Inhaúma, em 27 de setembro de 1867.

A nova posição dos navios da Força Naval brasileira, entre Curupaiti e Humaitá, expunha-os aos tiros de canhões da fortaleza de Humaitá, que Inhaúma considerava ser ainda impossível forçar. Caxias o autorizou a avaliar o risco que estava correndo e retornar para Curuzu, se assim julgasse necessário. Mitre, porém, acreditava que não se deveria abandonar uma posição conquistada, pois isso afetaria negativamente o ânimo dos aliados e fortaleceria o do inimigo. Considerava também que o forçamento de Humaitá deveria ser logo realizado. Provavelmente estava muito preocupado com a estagnação da frente de combate da guerra terrestre, que já durava aproximadamente um ano. A derrota de Curupaiti paralisara o avanço dos aliados e essa paralisação afetou negativamente o ânimo dos combatentes da Tríplice Aliança.

Caxias recordou, porém, que já havia relatado que considerava uma temeridade arriscar a Força Naval, tendo certeza de resultado infrutífero. Lembrou, também, que não fora conferido a Mitre o comando direto da Força Naval brasileira pelo Tratado da Tríplice Aliança.

Inhaúma, apesar de autorizado, não recuou. Na difícil posição em que se encontrava, os suprimentos vinham por terra, inicialmente por um caminho precário aberto no Chaco até um local denominado Porto Elisário, na margem direita. Depois, construiu-se uma pequena estrada de ferro. A dificuldade logística encontrada entre Curupaiti e Humaitá demonstrava a necessidade de ter a base de suprimento de Taji ativada, quando se passasse Humaitá.

Em setembro de 1868, Mitre voltou ao assunto. Insistiu que a posição conquistada por Inhaúma era importante e que a passagem de Humaitá deveria ser realizada, mesmo com a perda de navios. Caxias respondeu, citando um texto de jornal, que descrevia o insucesso do ataque do Comodoro Dupont, da Marinha dos Estados Unidos, a Charleston com navios encouraçados, durante a Guerra Civil americana.

Em 14 de janeiro de 1868, devido ao falecimento do vice-presidente da Argentina, Mitre precisou reassumir a Presidência e deixou o Paraguai, passando o Comando em Chefe das Forças Aliadas para Caxias. Mitre, apesar de desentendimentos eventuais sobre o emprego das Forças Navais, havia se dedicado com empenho e sinceridade à causa da Tríplice Aliança.

Inhaúma, ainda entre Curupaiti e Humaitá, mantinha esta última fortaleza sob bombardeio frequente e esperava o momento certo para agir. O respaldo e a confiança que sempre tivera de Caxias, seu superior, durante todo esse período de dificuldades, permitia-lhe agir sem precipitações. Os três primeiros monitores construídos no Arsenal de Marinha, que seriam fundamentais para o sucesso da operação, chegaram ao Paraguai no final de dezembro, passaram Curupaiti e se juntaram à Força Naval, em Porto Elisário.



MONITOR ALAGOAS | Esboço de Eduardo de Martino feito em sua visita à linha de frente da Guerra da Tríplice Aliança.

*Autoria: Eduardo de Martino
Acervo da DPHDM*



ENCOURAÇADO LIMA BARROS |

*Autoria: Trajano Augusto de Carvalho
Acervo da DPHDM*

Monitor era um tipo de navio encouraçado, com o armamento na linha de centro, em uma ou mais torres rotativas, como no projeto do pioneiro *Monitor*, um navio desenvolvido por John Ericsson, durante a Guerra Civil americana. Os seis monitores brasileiros da Classe *Pará* foram projetados e construídos por brasileiros, entre 1865 e 1869, obedecendo a requisitos especialmente estabelecidos para operarem com bom êxito no Rio Paraguai. Richard Burton (já citado) viu esses monitores na visita que fez à linha de frente da guerra, em 1868, e os descreve, no livro *Cartas dos Campos de Batalha do Paraguai*, como uma embarcação fluvial muitíssimo eficiente¹⁹. Observou, também, a grande quantidade de impactos nas chapas da couraça que os navios sofreram nos combates com as fortificações paraguaias. As chapas estavam profundamente marcadas por balas de 68 libras e, em alguns casos, perfuradas por projéteis com ponta de aço.

Ao todo, o Brasil obteve 17 navios encouraçados nessa guerra. Os oito construídos no Arsenal: *Tamandaré*, *Barroso*, *Rio de Janeiro*, *Pará*, *Alagoas*, *Ceará*, *Piauí*, *Rio Grande do Sul* e *Santa Catarina*; os cinco que o Paraguai encomendara na Europa, antes dessa guerra, que no Brasil foram batizados como *Silvado*, *Lima Barros*, *Bahia*, *Colombo* e *Cabral*, e três outros também adquiridos na Europa: *Brasil*, *Herval* e *Mariz e Barros*²⁰.

A PASSAGEM DE HUMAITÁ

Em 14 de janeiro de 1868, uma enchente do Rio Paraguai permitiu antever que o sistema defensivo de correntes poderia ser ultrapassado por navios de pequeno calado, bombardeando-se antes as chatas que sustentavam as correntes.

Na madrugada de 19 de fevereiro de 1868, iniciou-se a Passagem de Humaitá. A Força Naval de Inhaúma intensificou o bombardeio e a Divisão Avançada comandada pelo Capitão de Mar e Guerra Delfim Carlos de Carvalho, depois almirante e Barão da Passagem, avançou, rio acima, para ultrapassar os obstáculos e as fortificações da margem. Essa Divisão era formada por seis navios, os Encouraçados *Barroso*, *Tamandaré* e *Bahia* e os Monitores *Rio Grande*, *Pará* e *Alagoas*. Deles, somente o *Bahia* não fora construído no Brasil. Eles acometeram a passagem formando três pares compostos, cada um, de um encouraçado com um monitor amarrado ao seu contrabordo. Esse arranjo, aos pares, ficando os encouraçados no lado mais vulnerável ao fogo de artilharia de terra, repetia um arranjo semelhante adotado na campanha do Mississippi, em uma das passagens da Força Naval nortista por Vicksburg, em abril de 1863. Vários oficiais da Marinha e do Exército do Brasil tinham estudado a Guerra Civil americana, a qual era muito relevante para as táticas a serem empregadas no Rio Paraguai.

Fortaleza de Humaitá e imediações



- Navios da Esquadra
- (1) Fortaleza
- (2) Chaco
- (3) Força Naval brasileira em 19 de fevereiro de 1868
- (4) Acampamento paraguaio
- (5) Igreja
- (6) Casas

Ao meio-dia, os seis navios da Divisão Avançada chegaram a Taji, sendo surpreendidos durante o trajeto pelas baterias do Forte paraguaio do Timbó, até então desconhecido dos aliados. Deles, o Monitor *Alagoas* foi o que passou por maiores dificuldades. Os tiros de Humaitá romperam a ligação com seu par, passando sozinho pelas baterias inimigas. Além disso, teve uma falha de máquinas, que o fez retroceder, sendo levado pela correnteza do rio. No final, precisou, ainda, repelir uma tentativa de abordagem por tropas paraguaias embarcadas em canoas. Foi atingido por mais de 160 projéteis e, ao chegar ao Taji, encalhou propositadamente para não afundar. Outros dois navios da Divisão Avançada, o *Tamandaré* e o *Pará*, também encalharam para controlar as avarias sofridas durante a passagem.

O *Babia*, o *Barroso* e o *Rio Grande do Sul*, que haviam sofrido relativamente poucas avarias na passagem, aproveitaram a surpresa a seu favor e subiram o rio, chegando a Assunção em 24 de fevereiro. Foram recebidos a tiros de canhões, mas revidaram, bombardeando a cidade por cerca de duas horas, danificando, inclusive o palácio de López. Retrocederam, em seguida para Taji. O propósito moral do bombardeio de Assunção e a missão de reconhecimento do rio foram alcançados.

Estava vencida Humaitá, que, aos poucos, seria desguarnecida pelos paraguaios e, mais tarde, conquistada pelos Exércitos da Tríplice Aliança. As tropas paraguaias começaram a recuar para o Norte do Rio Tebicuary, afluente da margem esquerda do Paraguai.

No dia 22 de abril, após constatar que Curupaiti fora abandonado pelos paraguaios, a posição foi ocupada pelos aliados.

Outros navios da Força Naval brasileira ultrapassam Humaitá e se reúnem à Divisão Avançada, rio acima. Em julho, as tropas paraguaias começam a se retirar de Humaitá. No dia 25, a praça está abandonada e no dia 27, toda a Força Naval de Inhaúma subiu o rio para Taji.

O PROGRESSO RIO ACIMA

Em agosto de 1868, Inhaúma começou a subir o Rio Paraguai com parte da Força Naval brasileira, passando pela bateria paraguaia instalada no Timbó com poucas avarias em seus navios. Sua missão era acompanhar a marcha do Exército para o norte, pela margem esquerda do Paraguai.

No dia 22, o Encouraçado *Lima Barros* informou que o Timbó fora abandonado pelos paraguaios. Por ordem de Caxias, um dos monitores transportou um destacamento de engenheiros para arrasar o reduto.

Seguiu-se a transposição do Tebicuary pelas Forças Terrestres aliadas. Caxias empregou novamente, com competência, a Força Naval. Três monitores penetraram no Rio Tebicuary e os encouraçados bombardearam a bateria paraguaia





PASSAGEM DE HUMAITÁ | A passagem, efetuada por seis navios brasileiros, ocorreu na madrugada de 19 de fevereiro de 1868. Em primeiro plano, o monitor Alagoas, que se soltou de seu par e foi levado pela correnteza do rio. Depois de diversas dificuldades, completou sozinho a passagem.

*Autoria: Eduardo de Martino
Acervo da DPHDM*

instalada na foz desse rio até esta ser abandonada. Depois, outros navios de guerra brasileiros entraram no Tebiquari transportando o trem de pontes do Exército. Em primeiro de setembro, iniciou-se a transposição e, no dia 6, quase todo o Exército já estava na margem direita do Tebiquari. Pouco depois, as tropas aliadas prosseguiram em seu avanço para o norte, em terreno praticamente desconhecido.

Simultaneamente, a Segunda Divisão da Esquadra, comandada pelo Capitão de Mar e Guerra Mamede Simões da Silva, foi designada para hostilizar Angostura, no Piquissiri. Seus navios eram os Encouraçados *Lima Barros*, *Silvado*, *Mariz e Barros* e *Herval*. Aproximando-se de Angostura, o *Silvado*, que ia na frente, foi surpreendido recebendo todo o fogo da fortificação. Impossibilitado de retroceder, realizou a passagem sozinho e, depois de ultrapassá-la, retornou, passando por ela pela segunda vez. Após bombardearem a fortificação e outros alvos na margem, os navios fundearam a jusante, fora do alcance das baterias inimigas.

Concentrando-se em Palmas, o Exército aliado iniciou os primeiros reconhecimentos das defesas paraguaias no Piquissiri. Em primeiro de outubro, o Barão da Passagem, com quatro navios simultaneamente a um desses reconhecimentos por terra, ultrapassou Angostura, a fim de realizar um reconhecimento rio acima. Logo depois, outros navios brasileiros também ultrapassaram Angostura, inclusive o Encouraçado *Brasil*, capitânia de Inhaúma, porém sem o almirante a bordo. O *Brasil* voltou a passar Angostura, rio abaixo e forçou-a novamente no retorno, transportando munição, tendo o Almirante Inhaúma a bordo. Posicionados acima de Angostura, os navios foram empregados para bombardear e metralhar o terreno inimigo e a fortificação, com o propósito de distrair a atenção dos paraguaios, durante os principais reconhecimentos e surtidas das Forças Terrestres.

A MANOBRA DE FLANCO DO PIQUISSIRI

Verificando que as defesas paraguaias no Piquissiri eram muito difíceis de vencer com um ataque frontal, Caxias optou por uma ousada manobra de flanco pelo Chaco, na margem direita do Rio Paraguai. Foi preciso construir uma estrada com os materiais existentes no local, forrando o solo dos atoleiros e improvisando pontes nos cursos d'água com troncos da palmeira carandá, para passar as tropas, canhões, carretas com o equipamento de guerra. Foi uma obra notável, com 10,7km de extensão, que utilizou aproximadamente mil palmeiras. Poucos dias depois de usada, a estrada submergiria devido a uma enchente do Rio Paraguai. Essa estrada terminava acima de Angostura, pois não se poderia transportar tropas conveses dos navios, no forçamento da passagem pela fortificação.

No dia 4 de setembro, Caxias percorreu a nova estrada, a cavalo, até a margem em frente à Vileta. Embarcou, em seguida, no Monitor *Rio Grande* e su-

Manobra de Piquissiri





PASSAGEM DE ANGOSTURA |
Autoria: Trajano Augusto de Carvalho
Acervo da DPHDM

biu o rio, para escolher um local do desembarque, na margem esquerda. Voltou a percorrê-la outras vezes, não deixando de interagir com os navios de Inhaúma, que estavam disponíveis a montante de Angostura.

Nos últimos dias de setembro, com o nível do Rio Paraguai subindo, tornou-se urgente a realização da operação. Logo, as tropas iniciaram seu deslocamento. Enquanto isso, a Força Naval de Inhaúma bombardeava Vileta com frequência, para dificultar a construção de novas defesas.

Por ordem de Caxias, o Barão da Passagem subiu o rio em 29 de novembro, com o *Bahia*, o *Tamandaré*, o *Alagoas* e o *Rio Grande*, até Assunção. Bombardeou alguns prédios públicos, derrubando um dos torreões do palácio de López. O propósito foi distrair a atenção dos paraguaios.

Inhaúma expediu, em 2 de dezembro, suas instruções para a Força Naval relacionadas ao desembarque das tropas que haviam avançado pela estrada do Chaco. Alguns dos navios serviriam de transporte, outros bombardeariam Vileta, que era onde os paraguaios esperavam que ocorresse o desembarque.

Na noite de 4 para 5 de dezembro, os navios designados para transportar as tropas para a margem esquerda, na retaguarda das defesas paraguaias, iniciaram a sua tarefa. O ponto escolhido para desembarque foi Santo Antonio, acima de Vileta. No final do dia 5, haviam desembarcado cerca de 17 mil homens. Prosseguiram transportando tropas, até o dia 9.

A DEZEMBRADA E A OCUPAÇÃO DE ASSUNÇÃO

O avanço por terra para o sul iniciou-se no dia 6. Essa magnífica operação militar possibilitou a denominada “Dezembrada”, em que, em uma sucessão de combates – Itororó, Avaí, Lomas Valentinas e outros –, o Exército paraguaio foi derrotado.

A guerra teria acabado se Solano López tivesse aceito a proposta de rendi-

ção que lhe foi enviada, não tivesse fugido de Lomas Valentinas e, depois, seguido para a região denominada Cordilheira, a nordeste de Assunção.

Em 3 de janeiro de 1869, a Força Naval brasileira, sob o comando de Inhaúma, fundeu em frente a Assunção. Logo depois, partiram duas expedições, uma para caçar os navios paraguaios que haviam se refugiado no Rio Manduvirá e outra em direção de Mato Grosso, para restabelecer as comunicações com a província.

Em sua Ordem do Dia, de 14 de janeiro de 1869, Caxias elogiou as forças subordinadas e concluiu que “a guerra chegou ao seu término e o Exército e Esquadra brasileiros podem ufanar-se de haver combatido pela mais justa e santa de todas as causas”.

O Almirante Inhaúma estava doente e obteve permissão de Caxias para tratar de sua saúde, primeiro em Montevidéu e depois no Rio de Janeiro, onde sobreviveu por apenas 18 dias depois de sua chegada.

Caxias também estava esgotado fisicamente, fizera um grande esforço fazendo uma Força Terrestre, exausta por quatro anos de guerra, realizar um conjunto de sucessivas operações ofensivas em curíssimo espaço de tempo, na Dezembrada.

Mas a guerra não acabara, Solano López prolongou a agonia do Paraguai por mais um ano, até 1870, recrutando crianças e velhos para reforçar o que restava de seu Exército. Nessa fase final, não caberá à Força Naval atividades importantes.

Substituiu Caxias no Comando das forças aliadas o Conde D'Eu, que teve um bom êxito nessa fase maldita e final da guerra.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Guerra da Tríplice Aliança e o Paraguai exigiu um grande sacrifício de todos que dela participaram, principalmente pela enorme dificuldade logística e insalubridade típicas do teatro de operações. Houve também envolvimento da população do Paraguai, inclusive com ações de guerrilha. Tudo isso afetava o ânimo das tropas da Tríplice Aliança, que tiveram que realizar muitas ações ofensivas durante todo o conflito, até contra defesas antes consideradas inexpugnáveis. O notável é que superamos todos os obstáculos e vencemos.

O conflito foi decisivo para a formação dos países da região do Rio da Prata. A Argentina, que estava dividida entre Buenos Aires e as províncias lideradas por Entre Ríos, se unificou; o Uruguai se estabilizou e se afirmou como país independente; e a possibilidade de se criar uma confederação, que poderia englobar o Paraguai, as Províncias argentinas de Entre Ríos, Corrientes e Missiones e o Uruguai, deixou de existir. No Brasil, consolidou-se a nacionalidade brasileira, pois foi o primeiro recrutamento que incluiu todas as regiões do País, ainda muito separadas por interesses diversos e falta de comunicação entre elas. Foi nessa guerra que os brasileiros combateram juntos, por uma causa comum: derrotar um inimigo externo. ♦

D PEDRO II

UNIFORMIZADO COMO ALMIRANTE (1870) |

Esta foto, tomada no ano em que termina a Guerra da Tríplice Aliança, marca a ultrapassagem de uma fase importante do Segundo Reinado, até então caracterizado pelas lutas internas, ameaçando a integridade do país, e lutas e crises externas, de confrontação contra as ameaças à nossa integridade territorial ou à soberania nacional. D Pedro II consolidou a unificação do Brasil e, sob o seu governo, o país foi vencedor em três conflitos externos.
Autoria: Joaquim Insley Pacheco

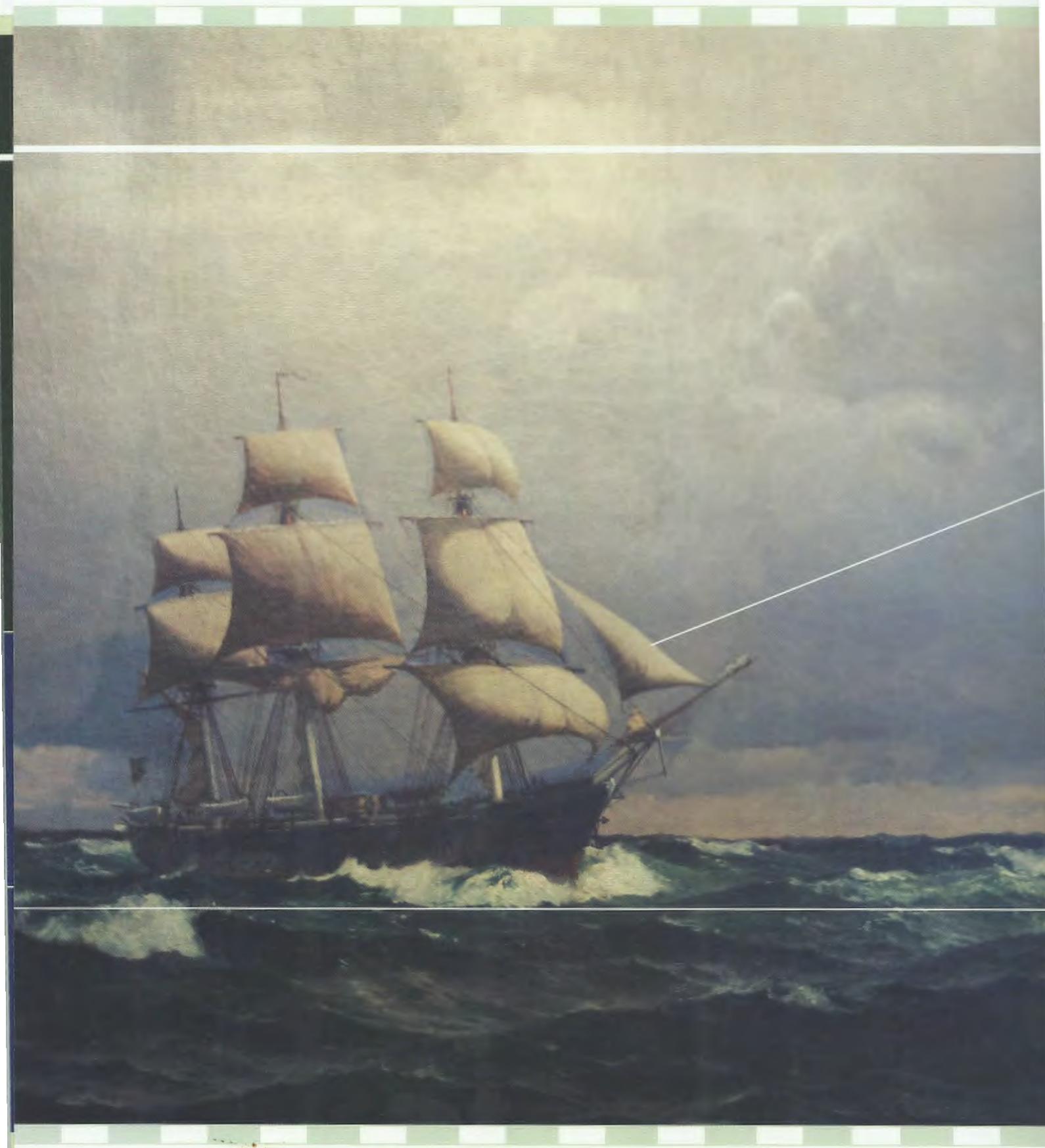




FUGA DE LOPEZ | Neste esboço, De Martino imaginou como teria sido a fuga de Lopez de Lomas Valentinas. A fuga prolongou a guerra até 1870.
Autoria: Eduardo de Martino
Acervo da DPHDM

Notas

1. Um desses navios, o *Anhambá*, depois da guerra foi recuperado e atualmente seu casco está exposto na exposição do Parque Nacional Paraguai de Vapor Cué.
2. Richard Francis Burton, *Cartas dos Campos de Batalha da Guerra do Paraguai*, Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1997.
3. A correspondência passiva de Tamandaré, preservada no Arquivo da Marinha do Brasil, foi nominada *Memória do Mundo – Brasil*, pela Unesco, no conjunto da iconografia da Guerra do Paraguai.
4. O *Marquês de Olinda* que haviam capturado dos brasileiros no inicio do conflito.
5. Segundo depoimento manuscrito do Comandante Remigio Cabral, da Marinha do Paraguai, que participou de Riachuelo. As chatas tinham a borda muito baixa.
6. L. Schneider. *A Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo da República do Paraguai* – Tomo 1. São Paulo: Cultura, 1945, pp. 323-324.
7. Na realidade, fez-lhe um rombo no costado e o *Paraguari* foi encalhar em uma das ilhas, para não afundar.
8. Diversos abrigaram-se nos conveses abaixo, o que valoriza ainda mais o heroísmo dos que enfrentaram o inimigo.
9. Em verdade era o *Beberibe*, pois o *Belmonte* encalhou.
10. L. Schneider, pp. 309-310.
11. L. Schneider, pp. 310-311.
12. Após a batalha, muito se discutiu sobre a autoria da ideia de abalar. Cabe observar que a discussão é irrelevante. Barroso era o comandante da Força e poderia receber assessoraria de quem quisesse, cabendo-lhe os bônus e os ônus de suas decisões.
13. A Parte transcrita é a versão oficial, que passou por uma revisão, para ser publicada, na época. A linguagem informal que Barroso usou em seu relato para Tamandaré foi modificada.
14. O *Paraguari* foi abalroado propositalmente pelo *Parnaíba*, fato que consta da Parte do comandante desse navio, transcrita anteriormente nesse capítulo. Mas adiante, em um trecho, que não foi aqui transcrita da Parte de Barroso, ele relata que o *Parnaíba* já tinha avariado o *Paraguari*, mas manteve em sua Parte que também o abalrou.
15. Euzebio José Antunes. *Memórias das Campanhas Contra o Estado Oriental do Uruguai e a República do Paraguai*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2007, p. 13.
16. A bateria paraguaia do Coronel Bruges que estava na Ponta de Santa Catalina, em Riachuelo, foi sucessivamente reposicionada nessas duas passagens do Rio Paraná.
17. Mônica Hartz Oliveira Moitrel. *A Guerra da Tríplice Aliança: reflexões e abordagens*, V.1, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2015, pp. 37-42.
18. Em 1861, por exemplo, quando Caxias foi incumbido de organizar o Gabinete do Império, escolheu o futuro Inhaúma para a pasta da Marinha e para, também, implantar o Ministério da Agricultura e Obras Públicas, recém-criado.
19. Richard Francis Burton, p. 295.
20. Desses navios encouraçados, além dos seis monitores construídos pelo Arsenal, alguns também eram monitores, como o *Bahia*, o *Silvado* e o *Lima Barros*, por exemplo, embora a bibliografia referente à Guerra do Paraguai apenas chame de monitores os seis que foram construídos no Arsenal do Rio de Janeiro.



LA PÁTRIA ME RICORDA IL NOME E LÈ GESTA ALMIRANTE BARROSO E RIACHUELO |

Quadro que representa a transição dos navios que utilizavam propulsão vélica para os movidos por máquina a vapor.

Autoria: Eduardo de Martino

Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), Rio de Janeiro



Capítulo VII

DA VELA AO CARVÃO,
DA MADEIRA AO AÇO:
A TECNOLOGIA NAVAL
SE TRANSFORMA

Alceu Oliveira Castro Jungstedt

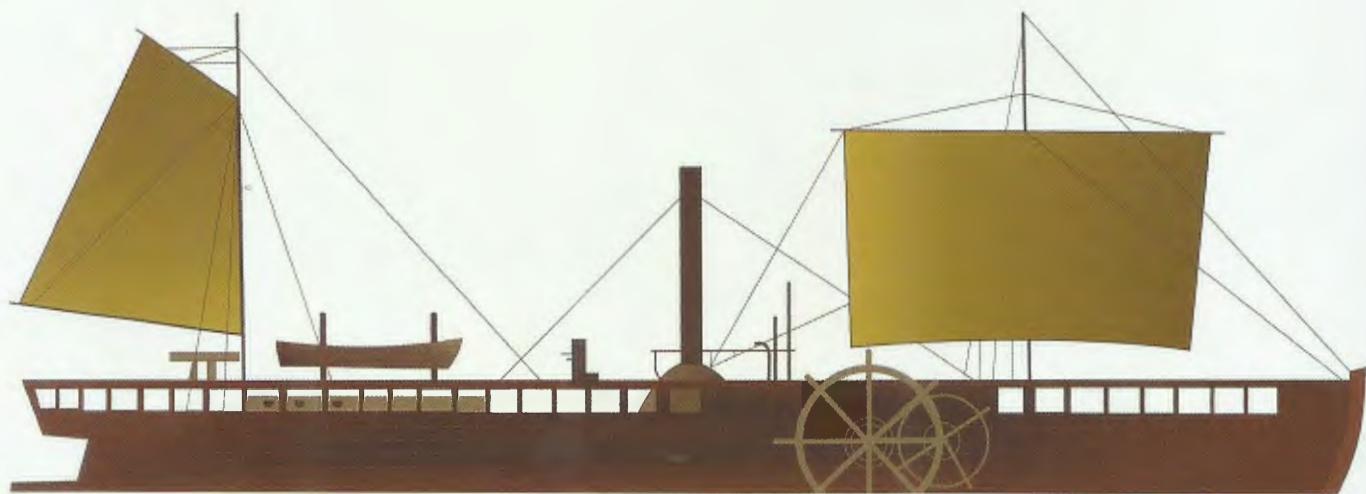
*Capitão de Mar e Guerra (RM1), graduado
e licenciado em História pela Universidade
Estadual do Rio de Janeiro e instrutor de
Estratégia Naval da Escola de Guerra Naval.*

A Primeira Revolução Industrial (1760-1860) iniciou uma era de sinergia entre a ciência e a tecnologia. A invenção da máquina a vapor, por James Watt (1736-1819), em 1763, pode ser considerada como o início deste processo, pois substituía a força natural por uma energia motriz gerada artificialmente. A partir daí, o processo de geração de tecnologia experimentou uma evolução, pois passou a ser provocado não apenas empiricamente, mas, também, com base científica¹.

Não demorou muito para que essa revolução se estendesse ao transporte, com o desenvolvimento das locomotivas e dos navios a vapor. No mar, entretanto, a resistência à nova tecnologia foi mais intensa, pois o navio a vela era milenar, sua construção dependia de poucos conhecimentos teóricos e a sua manutenção implicava apenas a conservação de madeiras, velas e cabos. Este tipo de embarcação navegava dependendo apenas do regime dos ventos e da quantidade de mantimentos². Portanto, por tradição e por problemas logísticos, o homem do mar foi refratário à utilização da máquina a vapor em navios. Acrescente-se que as primeiras máquinas a vapor não eram confiáveis e, com os seus depósitos de carvão, ocupavam espaços a bordo que anteriormente eram destinados a carga. A resistência começou a ser vencida com a aplicação do vapor no transporte de passageiros, onde a grande vantagem observada foi a regularidade das viagens, pois estes navios navegavam independentemente da intensidade e da direção dos ventos.

O propósito deste capítulo é descrever o processo de inserção dessas transformações tecnológicas na Marinha brasileira. Para isso, abordaremos, inicialmente, o impacto dessa evolução no transporte marítimo e nas Marinhas de Guerra das grandes potências marítimas da época, tendo como pano de fundo os principais conflitos do século.

CLERMONT | Lançada por Robert Fulton em 1807, deu início a uma linha regular de transporte de passageiros pelo Rio Hudson, nos Estados Unidos.





ROBERT FULTON (1765-1815) |
*Acervo da Biblioteca do Congresso
dos Estados Unidos, Washington*



JOHN ERICSSON (1803-1889) |
Acervo do National Archives

TRANSFORMAÇÕES TECNOLÓGICAS NA MARINHA MERCANTE

Um dos pioneiros da aplicação do vapor no transporte marítimo foi o norte-americano Robert Fulton (1765-1815) que, em 1807, lançou o *Clermont*, iniciando uma linha regular de passageiros entre as cidades de Nova Iorque e Albany, através do Rio Hudson.

Os primeiros navios a vapor tinham propulsão mista, a vapor e com velas, com as máquinas no convés e as pás laterais à meia-nau.

As dificuldades iniciais foram superadas com o desenvolvimento de máquinas mais confiáveis, com o maior dimensionamento dos navios e o melhor aproveitamento do espaço a bordo.

A invenção da hélice, em 1836, pelo britânico Sir Francis Pettit Smith (1808-1874) e pelo sueco John Ericsson (1803-1889), eliminou a necessidade do uso das rodas de pás laterais a bordo, contribuindo, assim, para o desenvolvimento tecnológico dos navios. A invenção possibilitou, também, que as máquinas pudessem ser instaladas nas cobertas, aumentando, portanto, a sua proteção.

Em 1843, foi lançado no Reino Unido o *Great Britain*, construído com casco de ferro, pelo engenheiro naval Isambard Kingdom Brumel (1806-1859).

A evolução tecnológica na Marinha Mercante, no século XIX, caracterizou-se pela substituição da madeira pelo ferro e, mais tarde, pelo aço, como material de construção dos navios. As velas conviveram com o vapor na propulsão inicialmente com rodas de pás laterais e, a seguir, com uma ou duas hélices. Entretanto, foi somente a partir de 1880 que foi incrementada, no Reino Unido, a construção de navios a vapor³.

TRANSFORMAÇÕES TECNOLÓGICAS NA MARINHA DE GUERRA

Na Marinha de Guerra, a adoção das máquinas a vapor foi mais cautelosa do que na Marinha Mercante.

Avarias poderiam ocorrer nos navios de guerra devido à pouca confiabilidade das primeiras máquinas, à exposição das mesmas no convés e à vulnerabilidade das rodas de pás nas laterais. Estes danos poderiam impossibilitar a execução de uma ação militar ou até mesmo definir o resultado de um combate; enquanto nos navios mercantes os problemas causariam apenas atrasos e prejuízos financeiros.

Além de serem vulneráveis aos projéteis disparados pelo inimigo, as rodas de pás ocupavam o lugar dos canhões à meia-nau. As instalações de máquinas ocupavam, junto com o carvão, compartimentos e paióis de bordo, diminuindo os espaços antes disponíveis para tropas, suprimentos e munições.

A operação e a manutenção das máquinas a vapor eram complexas, necessitando de pessoal especializado. Portanto, a “escola do oceano” não seria mais suficiente para suprir todas as atividades a bordo⁴.

Os gastos efetuados pelo Reino Unido, o maior Poder Naval do período, na manutenção e na construção da Royal Navy durante as Guerras Napoleônicas (1803-1815) e a quantidade de navios de madeira com velas contraindicava a adoção do vapor àquela altura.

As Marinhas de Guerra, entretanto, não ficaram alheias ao desenvolvimento do vapor, aplicando-o, inicialmente, em navios auxiliares. A propulsão mista foi inicialmente adotada, o que foi vencendo a resistência à implantação do vapor. A existência dos mastros proporcionou mais segurança à condução das operações navais, possibilitando também a economia de carvão em cruzeiros.

O quadro *The Fighting Temeraire*, de autoria do pintor britânico J. M. William Turner (1775-1851), mostra o navio de linha HMS *Temeraire*, segundo navio na linha de batalha da *Victory* em Trafalgar, sendo rebocado para ser sucateado por um rebocador a vapor. Desconhecemos se era a intenção do autor, mas poderíamos fazer uma alusão ao crepúsculo de uma era, onde o vapor substituiu a vela como meio de propulsão dos navios e onde o aço substituiria a madeira como seu material de construção.

Com a invenção da hélice, em 1836, os inconvenientes das rodas de pás desapareceram. A vulnerabilidade da própria máquina em relação ao inimigo também diminuiu quando passou a ser construída sob a linha d’água. No entanto, a

THE FIGHTING TEMERAIRE |

Autoria: J.M.W Turner

Acervo da National Gallery,

Londres, Inglaterra





Royal Navy somente passou a adotar efetivamente o vapor em sua Esquadra a partir de meados dos anos 1840⁵.

Em 1850, a França lançou ao mar o primeiro navio de linha com hélice, o *Napoléon*. Logo depois, em 1852, os ingleses lançaram o *Agamemnon*, também dotado de hélice. Eram navios de linha clássicos com casco de madeira, construídos com hélices, sendo que ambos ainda eram mistos.

Na Guerra da Crimeia (1853-56), os navios a vapor mostraram-se superiores aos navios a pano, pois, durante o bombardeio das fortalezas russas, os navios com propulsão a vapor conseguiram posicionar-se e manter-se em posição em relação aos pontos a serem atacados, proporcionando mais eficácia ao bombardeio.

Em 30 de novembro de 1853, na Batalha de Sinope, ao sul do Mar Negro, projéteis explosivos de seis navios de linha russos destruíram, em poucas horas, um Esquadrão turco de sete fragatas e três navios menores, comprovando a vulnerabilidade dos cascos de madeira perante os projéteis explosivos.

Em outubro de 1855, para neutralizar o Forte de Kinburn, na foz do Rio Dnieper, também no Mar Negro, os franceses construíram cinco baterias flutuantes dotadas de proteção de ferro (couraça). Destas, três, *Lave*, *Tonnante* e *Dévastation*, tomaram parte no ataque às fortalezas sem sofrerem danos significativos devido à couraça.

Até o final do século, a evolução tecnológica foi caracterizada pelo desenvolvimento do material de construção e das couraças, dos projéteis, da artilharia naval e da propulsão dos navios.

Após a Guerra da Crimeia, surgiram os primeiros navios de guerra encouraçados de alto-mar. Em 1859, os franceses lançaram ao mar a Fragata *Gloire*, de madeira, mas dotada de couraça. No ano seguinte, foi lançado ao mar o *Warrior*, com o casco todo de ferro, por determinação do Almirantado britânico.

Foi na Guerra de Secessão dos Estados Unidos da América (1861-1865) que se firmou a importância do navio encouraçado. Na Batalha de Hampton Roads, em 1862, defrontaram-se dois navios com couraça e propulsão a vapor: a Fragata confederada, sulista, CSS *Virginia* (ex-USS *Merrimack*) e o navio federal, nortista, USS *Monitor*.

A *Virginia* com os canhões dispostos em casamata era o resultado da transformação da Fragata de casco de madeira USS *Merrimack*, onde foram instaladas couraças de quatro polegadas e um esporão de aço.

Na véspera do combate com o *Monitor*, a *Virginia* tinha atacado cinco navios nortistas, destruído dois e posto os restantes em fuga. O estrago feito pela *Virginia* nos navios de madeira da União demonstrou que a madeira era impotente contra o ferro.

O *Monitor* possuía casco de ferro, encouraçado, e convés quase ao nível d'água; os seus dois canhões estavam instalados em uma torre giratória. Era um projeto pioneiro, construído pelo engenheiro sueco John Ericsson para a União.

BATALHA DE HAMPTON ROADS |

Combate entre o Encouraçado USS Monitor e a Fragata couraçada CSS Virginia, ocorrido na Guerra de Secessão estadunidense, em Hampton Roads, Virgínia (EUA), em 9 de março de 1862. A Fragata Virgínia era adaptação do USS Merrimack, que teve o seu casco de madeira recoberto com chapas de ferro.

É considerado o primeiro confronto entre dois navios de guerra a vapor e couraçados.

Autoria: Louis Prang & Co
Acervo da Biblioteca do Congresso dos Estados Unidos, Washington



A batalha entre esses dois navios durou mais de duas horas, em que esteve à prova a resistência das novas proteções, tendo sido o primeiro combate entre navios encouraçados da história. O resultado foi indeciso, tendo o *Monitor* se retirado e a *Virginia* regressado para a cidade de Norfolk.

O progresso dos meios ofensivos, com o desenvolvimento do projétil explosivo, levou ao aperfeiçoamento dos recursos defensivos dos navios. Tal foi a preocupação com a defesa, que as couraças cresceram de espessura, variando de 8 a 24 polegadas, tornando-as impenetráveis aos projéteis da época. Assim, reapareceu uma arma antiga, o esporão, que passou a fazer parte da arquitetura dos encouraçados, pois boa parte das obras vivas não era couraçada⁶.

O esporão veio modificar a tática naval, que passou a ser a do abalroamento, como há dois mil anos. Em 1866, na Batalha Naval de Lissa, ocorreu a primeira batalha naval contemporânea com abalroamentos deliberados.

Somente com o advento da artilharia pesada, nos fins do século XIX, o canhão retomou o seu lugar na tática naval. As principais potências europeias lançaram encouraçados com canhões cujos calibres variaram de 12 a 16,25 polegadas. Estes foram retomando o seu poder de penetração nas couraças dos navios adversários⁷.

Em 1871, 64 anos após o lançamento do *Clermont* de Fulton, foi lançado o primeiro navio de guerra britânico com propulsão somente a vapor, o HMS *Devastation*.

O tamanho dos navios continuou a crescer até o final do século XIX, assim como a velocidade dos mesmos, devido à maior potência das suas máquinas. Ao término do século XIX, os encouraçados já haviam ultrapassado as 15.000t de deslocamento, alcançando velocidades de cerca de 19 nós.

O HMS *Victoria*, de 1889, foi dotado com poderosos canhões de 16,25 polegadas, raiados e de carregamento pela culatra, o maior calibre do século XIX, com capacidade de penetrar 37,5 polegadas de ferro forjado.

BATALHA NAVAL DE LISSA |

A primeira batalha naval contemporânea com abalroamentos deliberados foi a Batalha Naval de Lissa, em 20 de julho de 1866, no Mar Adriático, entre Forças navais italianas e austriacas. Na obra, a Fragata encouraçada Re d'Italia está afundando após ser abalroada pelo Encouraçado Erzherzog Ferdinand Max.

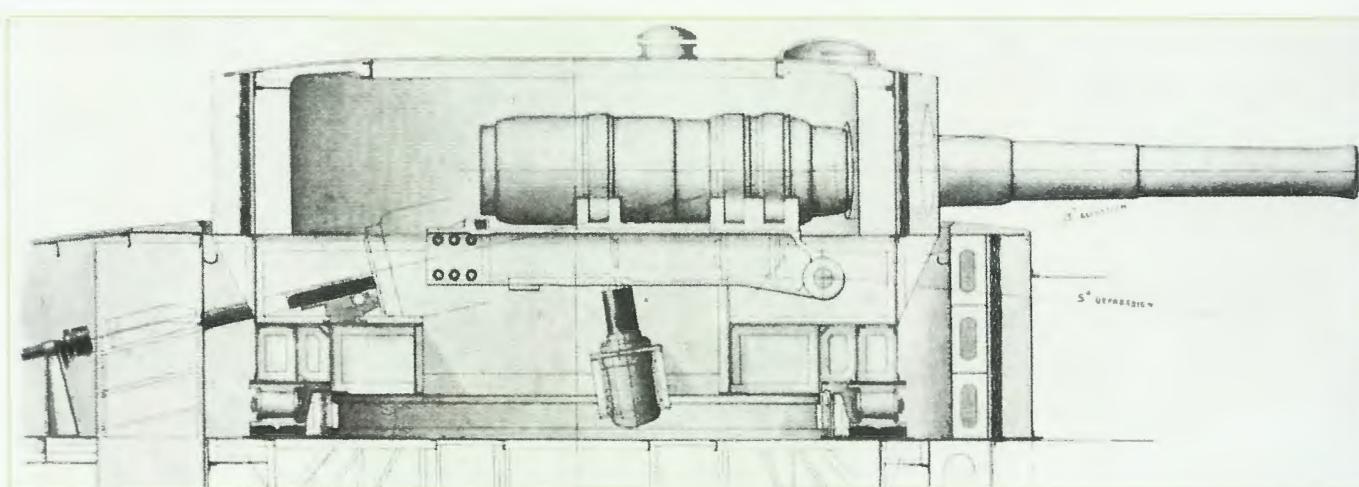
*Autoria: Carl Frederick Sørensen
Acervo do Heeresgeschichtliches Museum, Viena, Áustria*



ESQUEMA DE UMA DAS TORRES DO ENCOURAÇADO

HMS VICTORIA | Destaque para o canhão de 16,25 polegadas.

Autoria: desconhecida





TRANSFORMAÇÕES TECNOLÓGICAS NA MARINHA DO BRASIL

A construção naval realizada no Brasil, até meados do século XIX, foi baseada na padronização que os portugueses adotaram para vários tipos de navios. Os mestres de construção e carpinteiros navais necessitavam, portanto, de poucos conhecimentos teóricos para projetar e construir navios, por conta desta padronização⁸.

Esta era a situação do Arsenal de Marinha da Corte, no Rio de Janeiro, quando da Independência do Brasil, em 1822. Buscando adaptar-se à evolução tecnológica, e seguindo o que se tornara uma tendência mundial, a Marinha Imperial procurou empregar navios mistos, a vapor e a vela, de modo a economizar combustível, pois não haviam sido encontradas jazidas de carvão no Brasil. Os comandantes receberam a recomendação para usar o pano nos cruzeiros ao longo da costa, empregando o vapor somente nos casos de necessidade.

Já em 1825, o Brasil, também seguindo uma tendência mundial, iria adquirir um navio-auxiliar no Reino Unido, a Barca a vapor *Hibernia*, denominada *Correio Imperial*, embarcação de casco de madeira, movida a rodas. Esta seria a primeira unidade a vapor de nossa Marinha de Guerra. Junto com ela chegaram os primeiros profissionais maquinistas da Marinha. Destes, merece destaque Daniel Frazer, que foi o precursor da criação das oficinas mecânicas no Arsenal e o primeiro instrutor de muitos maquinistas brasileiros⁹.

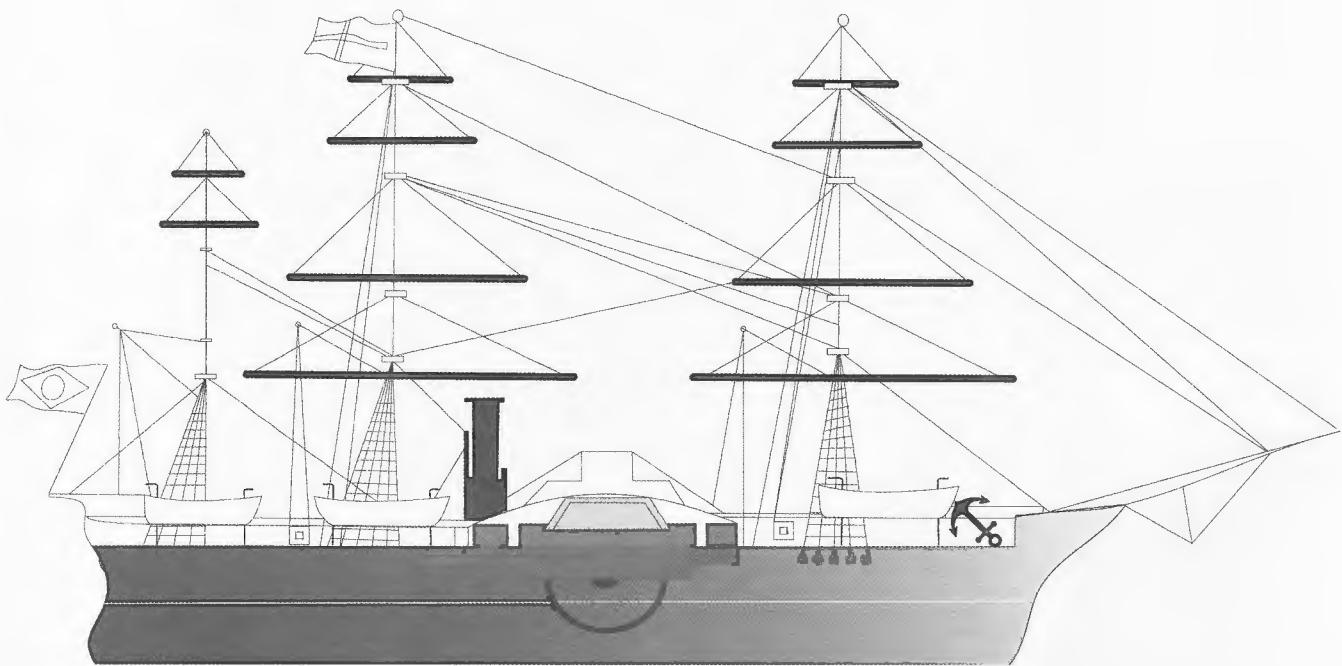
Em outubro de 1839, determinou-se ao inspetor do Arsenal que fossem preparados os planos para a construção de uma barca a vapor, de madeira. Possivelmente, segundo o engenheiro Pedro Carlos da Silva Telles, talvez essa seja a origem da Barca a vapor *Tétis*, o primeiro navio a vapor construído no Arsenal da Corte, com motores e caldeiras importados do Reino Unido, quatro anos depois¹⁰.

Em dezembro de 1847, foi lançado ao mar, no Reino Unido, o primeiro navio de combate a vapor da Marinha Imperial, a Fragata *Dom Afonso*, com rodas de pás laterais e mastros para a navegação a vela.

Quatro anos depois, foi lançada ao mar, em Liverpool, a Fragata *Amazonas*, também de propulsão mista, a roda. Foi o primeiro navio a vapor de grande porte a ser incorporado à Esquadra, com o dobro da tonelagem da Fragata *Dom Afonso*.

A primeira vez em que a Marinha Imperial utilizou navios a vapor em um conflito externo foi em 17 de dezembro de 1851. Os navios participaram na Guerra contra Oribe e Rosas (1851-1852), onde a Fragata *Dom Afonso* foi a capitânia do Almirante John Pascoe Grenfell (1800-1869) na passagem do Passo de Tonelero.

Na Passagem de Tonelero, os navios a vapor rebocaram duas corvetas e um brigue, transportando as Forças brasileiras pelo Rio Paraná, o que possibilitou a



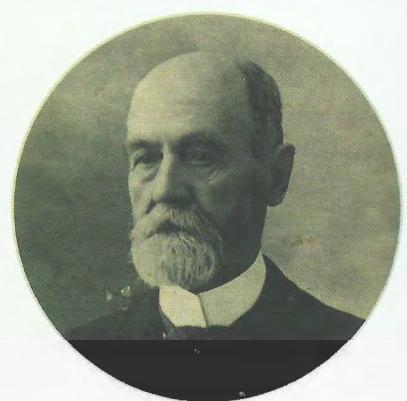
vitória contra as tropas de Juan Manuel Rosas (1793-1877) na Batalha de Monte Caseros, em 3 de fevereiro de 1842, pondo fim à guerra.

A ruptura das relações diplomáticas com o Paraguai, em 1853, alertou a Marinha para a necessidade de se prover a Esquadra com navios capazes de operar no cenário fluvial. Consegiu-se, neste quadro, a autorização para a construção, na Europa, de canhoneiras a vapor, tarefa cuja fiscalização coube ao Almirante Joaquim Marques Lisboa (1807-1897), futuro Marquês de Tamandaré, Patrono da Marinha. Essas canhoneiras foram recebidas somente em 1858, sendo duas de procedência francesa e sete britânicas.

A construção naval brasileira contou, a partir de 1852, com o engenheiro naval Napoleão João Baptista Level (1828-1915), que assumiu a Diretoria de Construções Navais do Arsenal após cursar Engenharia Naval na Europa. Ele foi o mais notável engenheiro naval brasileiro do século XIX e o primeiro, com curso superior, a dirigir a construção naval do Arsenal da Corte¹¹.

O Arsenal iniciou a construção das seguintes corvetas: *Ipiranga*, em 1852, o primeiro navio de propulsão a hélice construído no Brasil; *Niterói*, em 1857, o maior navio até então construído no Arsenal, com 1.819t e o primeiro navio da Marinha a dispor de canhões de alma raiada; e *Vital de Oliveira*, em 1863, provavelmente o primeiro navio da Marinha a dispor de condensador e algumas peças estruturais de ferro.

ESQUEMA DA FRAGATA AMAZONAS | Primeiro navio a vapor de grande porte a ser incorporado à Esquadra brasileira.



ENGENHEIRO NAPOLEÃO JOÃO BAPTISTA LEVEL | Diretor de Construções Navais do Arsenal da Corte. *Acervo da DPHDM*



A inovação mais relevante nestas construções foram as máquinas instaladas na *Niterói* e na *Vital de Oliveira*, projetadas e construídas no Arsenal, a cargo do engenheiro naval Carlos Braconnot (1831-1882), formado em Engenharia Naval na Europa.

Mesmo com essas aquisições no exterior e com o esforço de renovação do Arsenal, e apesar das repetidas demonstrações de preocupação dos Ministros da Marinha, o governo não forneceu o aporte orçamentário necessário para o reaparelhamento da Esquadra, sendo visível a situação de despreparo em que a Marinha se encontrava no início da Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai (1864-1870)¹². Nessa guerra, em razão das características do cenário – as águas rasas das bacias dos Rios Paraná-Paraguai e do Rio Uruguai –, a primeira operação executada pelas Forças Navais brasileiras foi o bloqueio naval.

A 11 de junho de 1865, ocorreu a Batalha Naval do Riachuelo. No decorrer da batalha, a Fragata *Amazonas* manobrou e, utilizando sua roda de proa, de madeira resistente, e a força de sua máquina, abalroou e destruiu sucessivamente quatro dos navios inimigos. Em Riachuelo, os navios brasileiros, apesar de possuírem propulsão mista, só utilizaram o vapor durante a batalha.

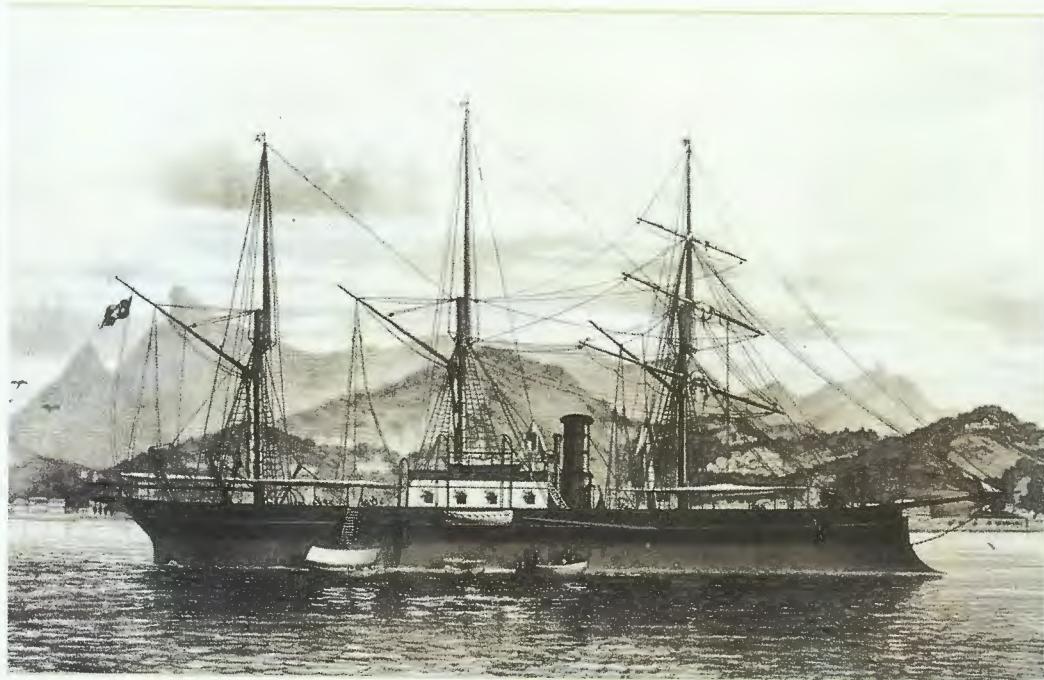
Francisco Solano López (1827-1870), quando de suas viagens à Europa, havia encomendado a construção de navios couraçados. Entretanto, com a derrota em Riachuelo, não pôde cumprir os compromissos assumidos. O Governo brasileiro conseguiu, então, que os navios fossem entregues à sua Esquadra, adquirindo os Encouraçados tipo monitor *Bahia*, *Silvado* e *Lima Barros* e os Encouraçados tipo casamata *Mariz e Barros* e *Herval*. O *Silvado* foi construído na França e os demais no Reino Unido, todos com duas hélices.

No mesmo mês da Batalha Naval do Riachuelo, também foi incorporado à Esquadra brasileira o primeiro navio dotado de couraça, a Corveta *Brasil*, construída na França. A corveta tinha sido financiada por subscrição pública devido aos constrangimentos provocados pelo Governo britânico, por ocasião da crise diplomática denominada Questão Christie (1862-1865).

Mas o que motivou a aquisição e a construção dos encouraçados no Brasil foram as tensões que desembocaram na Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai, pois os rios paraguaios eram defendidos por fortalezas munidas de canhões de grosso calibre.

Os navios brasileiros que participaram da Batalha Naval do Riachuelo eram grandes, pouco manobreiros e de casco de madeira, logo, não eram adequados ao cenário fluvial, principalmente para enfrentar as fortalezas paraguaias de Curuzu, Curupaiti e Humaitá.

A partir de 1865, como reação ao desafio criado pela guerra, ocorreu um surto de construção naval no Brasil, sendo o Arsenal da Corte a força motriz que propiciou o desenvolvimento dos estaleiros e das oficinas da área da Baía de Guanabara. Como exemplo dessa difusão, podemos citar a encomenda de diversos na-



ENCOURAÇADO BRASIL |

Aqui aparece fundeado na Baía de Guanabara, Rio de Janeiro. Construído em Toulon, França, foi financiado por uma subscrição pública em função da “Questão Christie”. Deslocamento de 1518 toneladas; 60 metros de comprimento; 10,7 metros de boca; 3,35 metros de calado; com máquina de 250HP.

vios a vapor ao Estaleiro da Ponta da Areia, de propriedade de Irineu Evangelista de Sousa (1813-1889), o Barão de Mauá¹³.

O fator mais importante a se destacar foi o desenvolvimento tecnológico do Arsenal, pois os projetos dos encouraçados e dos monitores encouraçados foram de autoria nacional, de Napoleão Level, e as máquinas instaladas nesses navios foram também projetadas e construídas no Brasil, a cargo de Carlos Braconnot.

Com o conhecimento e a supervisão de Level e Braconnot, foram construídos, no Arsenal da Corte, os primeiros encouraçados da América do Sul. No início de 1865, foram batidas as quilhas do *Tamandaré*, primeiro navio encouraçado construído no Brasil, e do *Barroso*. Em março de 1866, os dois já estavam atacando o Forte Itaipu. Segundo os dois primeiros, o *Rio de Janeiro* foi lançado ao mar em fevereiro de 1866. Todos os três possuíam uma hélice.

Outros navios construídos por Level e Braconnot foram lançados ao mar: em 1866, as Bombardeiras *Pedro Afonso* e *Forte de Coimbra*, construídas em apenas quatro meses; em 1867, os Monitores Encouraçados *Pará*, *Rio Grande do Sul*, *Alagoas*, *Piauí*; e, em 1868, os Monitores Encouraçados *Santa Catarina* e *Ceará*. Estes monitores possuíam duas hélices.



ENCOURAÇADOS HERVAL E MARIZ E BARROS |

*Autoria: Trajano Augusto de Carvalho
Acervo da DPHDM*

MONITOR ALAGOAS (AO LADO) |

Maquete do acervo da DPHDM



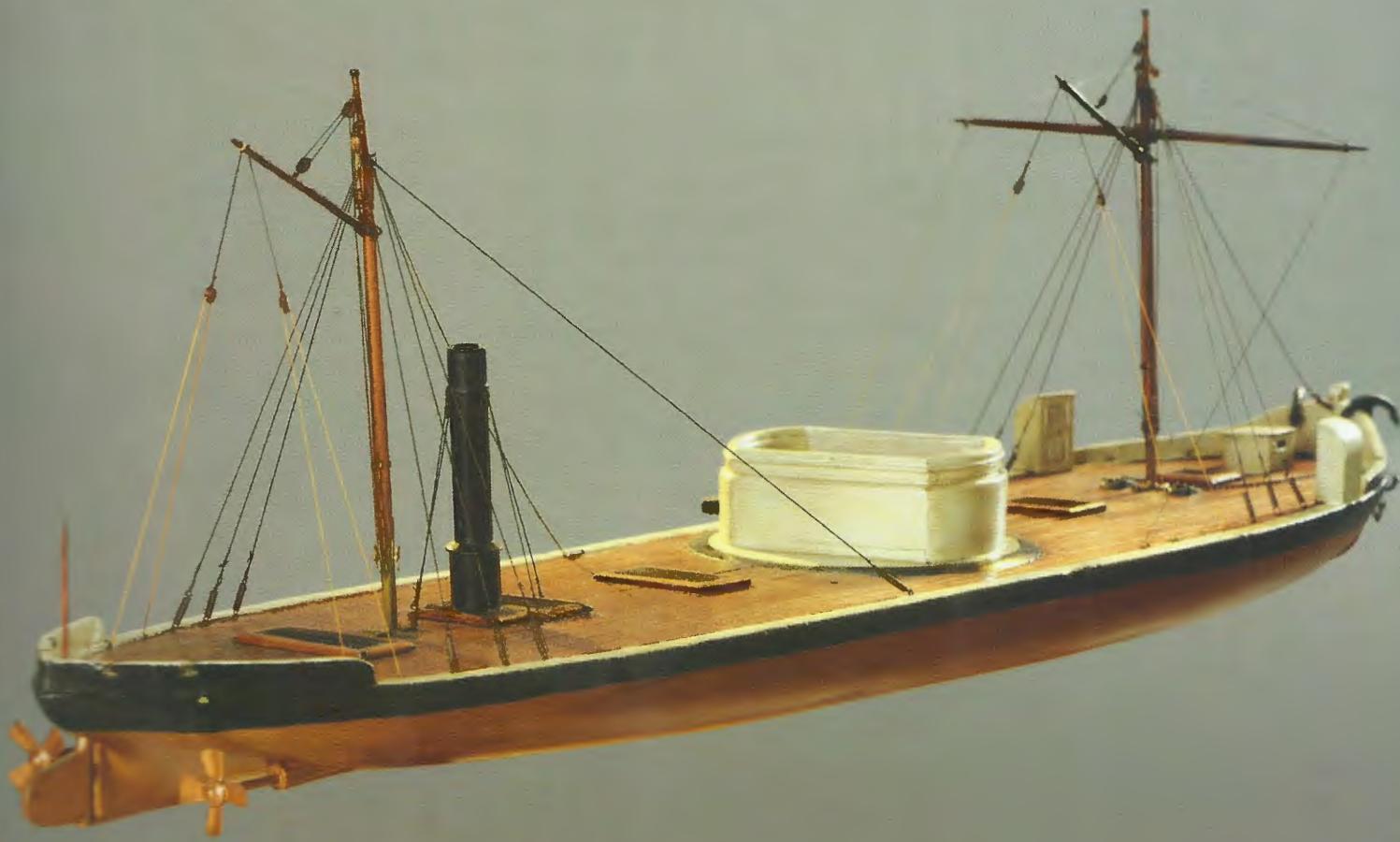
CARLOS BRACONNOT | Formado na Europa, foi o responsável, como diretor das oficinas de máquinas do Arsenal de Marinha da Corte, pelo projeto e construção das máquinas instaladas nos navios construídos na segunda metade do século XIX.

Acervo da DPHDM

Os monitores construídos no Brasil reuniam todas as condições para neutralizarem as dificuldades encontradas no Passo de Humaitá: pequeno costado, obras-vivas couraçadas, pequeno calado e duas hélices.

Para forçar a passagem em Humaitá, foram empregados seis navios: três Encouraçados, *Barroso*, *Bahia* e *Tamandaré*, cada um rebocando a contrabordo um monitor, respectivamente *Rio Grande do Sul*, *Alagoas* e *Pará*. A operação foi realizada com sucesso em 19 de fevereiro de 1868 e, já no dia seguinte, os Encouraçados *Barroso* e *Bahia* e o Monitor *Rio Grande do Sul* bombardearam Assunção.

Os novos meios foram empregados com sucesso na Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai, mas eles exigiram um esforço logístico da Marinha do Brasil, sendo necessária, inclusive, a instalação de um arsenal nas proximidades do teatro de operações, na Ilha de Cerrito, na altura das Três Bocas. Também foi criado um laboratório pirotécnico na mesma ilha, sob a direção de Henrique Antônio Baptista (1824-1899), Patrono da Artilharia Naval. Este é considerado, juntamente com Level e Braconnot, um dos responsáveis pelo desempenho do Arsenal da Corte durante a guerra. Ele foi o introdutor do canhão raiado *Withworth* na Marinha brasileira¹⁴.



Ao final da guerra, o Poder Naval brasileiro somente era superado, em número de unidades, pelas Marinhas do Reino Unido, Rússia, EUA e Itália.

Analisando a construção naval no período da guerra, o engenheiro Telles afirmou:

Quanto à fabricação de máquinas, parece-nos hoje em dia quase inacreditável como o Arsenal da Corte conseguiu sozinho, sem o auxílio de outras indústrias de apoio, que então quase não existiam, projetar e fabricar o sistema completo de propulsão para navios de porte considerável para a época¹⁵.

Durante as últimas décadas da monarquia, com o fim do conflito paraguaio e a sensação de ausência de ameaças, as Forças Armadas brasileiras foram relegadas a segunda ordem, com o orçamento reduzido ao equivalente a períodos pré-guerra, o que impossibilitou, entre outros motivos, o acompanhamento da evolução da tecnologia naval no final do século XIX. Ainda assim, foram construídos os Cruzadores *Almirante Barroso*, de 1.960 toneladas, entre 1880 e 1884, e *Almirante Tamandaré*, com 4.357 toneladas, no Arsenal da Corte, entre 1884 e 1890, sendo até hoje o maior navio de guerra construído no Brasil.

CONCLUSÃO

No século XIX ocorreram as principais transformações tecnológicas em navios, tanto na Marinha Mercante quanto na de Guerra. Estas transformações constituíram-se na substituição paulatina da vela pelo vapor, como o meio de propulsão; na substituição das rodas de pás laterais pelas hélices; e na substituição da madeira pelo ferro e pelo aço como material de construção.

No Brasil, a ameaça externa, representada pela Guerra contra Oribe e Rosas e, principalmente, pela Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai, priorizou os recursos necessários para que um Estado agrário, na periferia da Revolução Industrial, pudesse atingir o estado da arte na tecnologia naval, em poucas décadas.

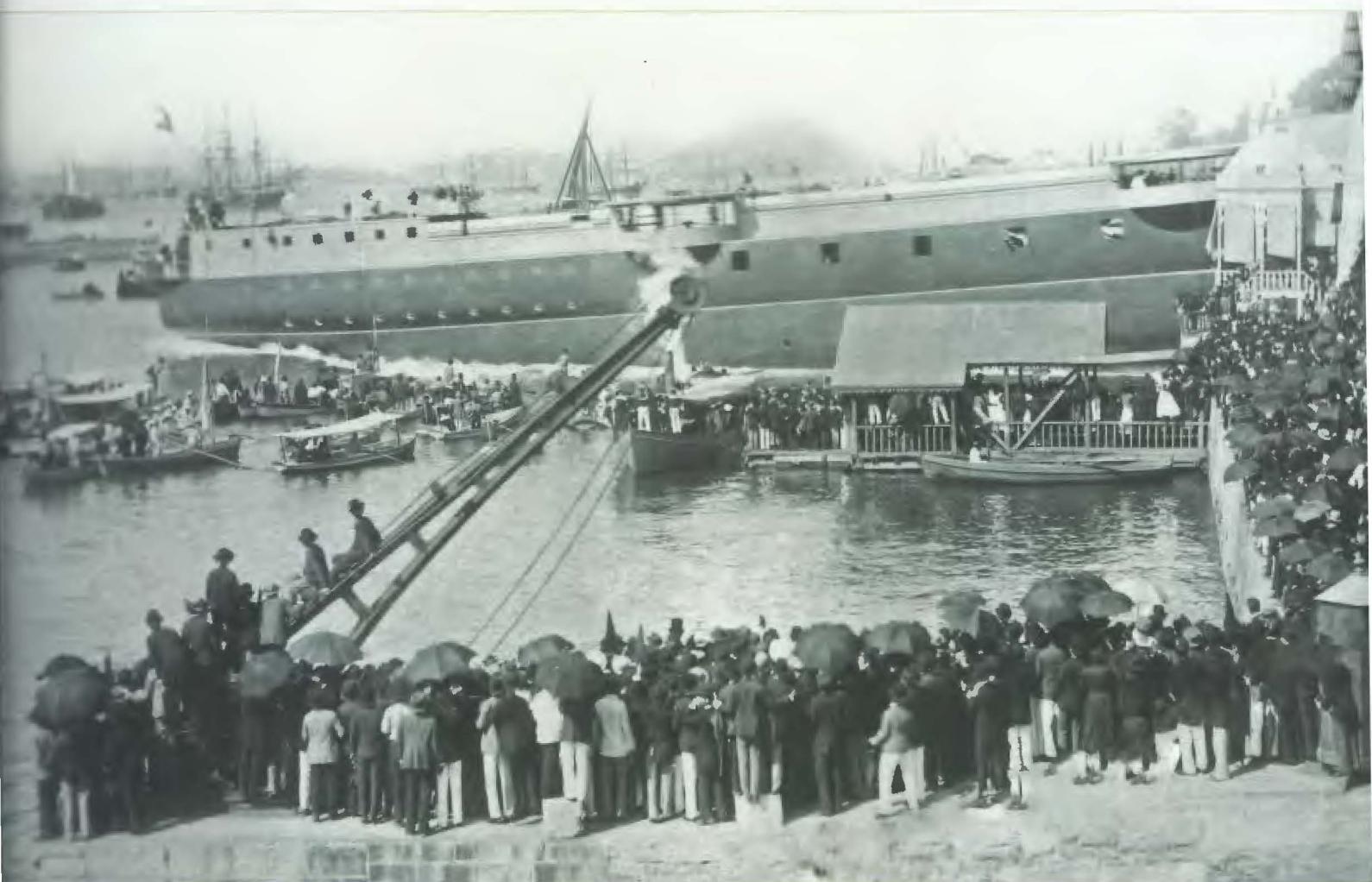
Estas transformações, provavelmente, não teriam ocorrido se apenas houvesse encomendas no exterior de navios a vapor ou couraçados. Foram fundamentais os investimentos no Arsenal e na formação de pessoal.

Este período da história brasileira pode servir como um exemplo de que investimentos contínuos e paulatinos durante o período de paz solidificam o desenvolvimento do Poder Naval brasileiro. ♣

CRUZADOR ALMIRANTE TAMANDARÉ

TAMANDARÉ | Construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, entre 1884 e 1890, com 4.537 toneladas de deslocamento, 96 metros de comprimento e 6,2 metros de calado. Seu lançamento ao mar em 20 de março de 1890 foi prestigiado pelo Almirante Tamandaré em pessoa. Fotos de acervo da DPHDM





Notas

1. José Carlos Amarante. *O Voo da Humanidade: e 101 Tecnologias que Mudaram a Face da Terra*. Rio de Janeiro: Bibliex, 2009, pp 223-224.
2. Antônio L. Porto Albuquerque e Léo Fonseca Silva. *Fatos da História Naval*, 2.ed., Rio de Janeiro: SDM, 2006. p. 101.
3. Mônica Hartz Oliveira Moitrel. *A Logística Naval na Marinha Imperial durante a Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai*. Rio de Janeiro: Bibliex, 2015, p 153.
4. William Carmo Cesar. *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, pp. 191-192.
5. William Carmo Cesar, p. 192.
6. Antônio L. Porto Albuquerque e Léo Fonseca Silva, p. 112.
7. William Carmo Cesar, pp. 197-198.
8. Pedro Carlos da Silva Telles. *História da Construção Naval no Brasil*. Rio de Janeiro: LAMN, FEMAR, 2001, p 18.
9. Pedro Carlos da Silva Telles, pp. 37-38.
10. Pedro Carlos da Silva Telles, p. 33.
11. Pedro Carlos da Silva Telles, pp. 43-44.
12. Mônica Hartz Oliveira Moitrel, pp. 67-68.
13. Mônica Hartz Oliveira Moitrel, p. 74 e pp. 156-157.
14. Mônica Hartz Oliveira Moitrel, p. 117.
15. Pedro Carlos da Silva Telles, p. 63.



Capítulo VIII

A MARINHA E AS CONTURBAÇÕES POLÍTICAS DAS PRIMEIRAS DÉCADAS DA REPÚBLICA

Guilherme Mattos de Abreu

*Contra-Almirante (RM1), colaborador do Centro de Estudos
Político-Estratégicos da Marinha (CEPE-MB), membro
do Corpo Permanente da Escola Superior de Guerra e do
Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.*

O ÚLTIMO BAILE DO IMPÉRIO | Entre as nuvens, uma mulher caminha com a Bandeira do Brasil
à frente de um grupo que seria de republicanos. Representa, assim, a chegada da República.

Autoria: Francisco Figueiredo

Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), Rio de Janeiro



A República foi proclamada, em 1889, em decorrência de um movimento relativamente pacífico. Entretanto, ao 15 de novembro seguir-se-ia um período turbulento e violento que mergulharia o País em uma era de incertezas, a qual perduraria por décadas.

Contrastou com o Período Monárquico, onde o imperador representara uma figura aglutinadora. Em seu lugar, assumiu o governo o Marechal Manuel Deodoro da Fonseca, um chefe militar valoroso e respeitado, mas inexperiente como político e debilitado fisicamente. Sem o fator agregador da monarquia, os sentimentos locais represados não tardaram a manifestar-se.

A República herdara um País territorialmente íntegro e estável, em comparação com os seus vizinhos de origem hispânica. Entretanto, o Brasil era muito pobre, à luz de seus indicadores econômicos, sendo grandes as assimetrias sociais. A economia era pouco diversificada, com exportações concentradas em poucos produtos, como o café e a borracha, e muito dependente do capital estrangeiro. O País dispunha de mão de obra ociosa, visto que os escravos libertos não foram assimilados pelo mercado de trabalho.

O Brasil era como se fosse um arquipélago – e assim continuaria por muito tempo –, pois eram poucas as vias de comunicações terrestres, visto que os únicos acessos relevantes para fluxo de pessoas e mercadorias eram as vias marítimas ou fluviais, uma vez que a maioria das cidades de alguma importância concentrava-se junto ao litoral ou, se no interior, às margens dos rios.

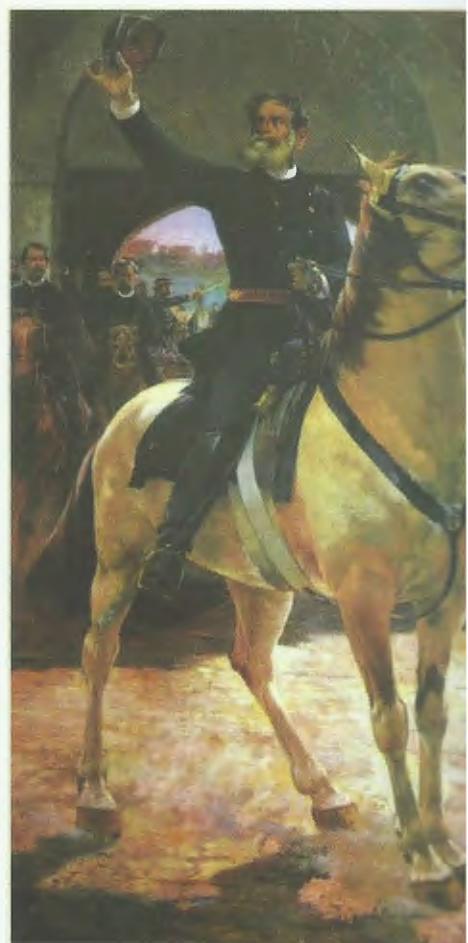
Era também o mar uma via potencial para as ameaças, fosse do ativo imperialismo europeu, que se manifestara na América por diversas vezes ao longo do século XIX, ou as recorrentes tensões com a Argentina.

Note-se que as preocupações do Brasil no Prata, as quais se vinculavam tais tensões, não eram um capricho ou simples herança da rivalidade entre Portugal e Espanha, mas impositivas. Para o Brasil, era crucial manter a livre navegação no Rio da Prata como forma de ter acesso desimpedido a Mato Grosso. A província poderia ficar isolada, caso a Argentina incorporasse o Uruguai e o Paraguai, pois passaria a controlar a foz do Rio da Prata e ambas as margens de seus principais tributários.

Por este motivo, ao longo do Segundo Reinado, fase de relativa paz interna, o foco da política externa brasileira fora garantir integridade territorial e prevenir o surgimento de um adversário político capaz de colocar em risco a segurança e primazia do País em âmbito regional. Deste modo, todos os meios voltavam-se para impedir a reconstituição do Vice-Reinado do Prata, pela Argentina. A partir da segunda metade do século, aquele país teria excepcional desenvolvimento econômico, em decorrência do incremento da exportação de produtos agropecuários, o que desbalanceava significativamente as relações de poder no cenário da nascente república. Para agravar as tensões, havia a Questão de Palmas com a Argentina².

As Forças Armadas passavam por um processo crescente de politização e encontravam-se em estado de limitada proficiência, tanto por estarem desatualizadas, como por sofrerem penúria material e organizacional. A politização dos mili-

MARECHAL DEODORO DA FONSECA | *O Marechal Deodoro na Proclamação da República.*
Autoria: Henrique Bernardelli
Acervo da Academia Militar das Agulhas Negras,
Resende, Rio de Janeiro





ILHA FISCAL E O ÚLTIMO BAILE DO IMPÉRIO | Acima, a Ilha Fiscal e sua bela edificação. Situada na Baía de Guanabara, o seu nome deve-se a alí ter funcionado a Alfândega, no século XIX. A decisão da construção, assim como a do seu estilo arquitetônico, foi de D. Pedro II. Transferida para a Marinha em 1913, atualmente, é parte do Complexo Cultural da Marinha. Foi cenário do episódio conhecido como "Último Baile do Império", realizado em homenagem ao navio chileno Almirante Cochrane, em visita à Capital, em 9 de novembro de 1889. Portanto, dias antes da Proclamação da República. Assim, tornou-se representativo de um momento de ruptura na História do Brasil. Na obra, D Pedro II e família são retratados, tendo próximos oficiais chilenos uniformizados. No céu, à esquerda, uma mulher portando a Bandeira Nacional, à frente de um grupo, representa a chegada da República; confrontando-se com a representação do Regime Monárquico Parlamentar, à direita.



tares, que já se observava no Império, acentuar-se-ia com o advento da República, visto que setores das elites passaram a buscar cooptar parcela da oficialidade em prol de seus projetos de poder. As tensões perdurariam por décadas, mesmo após a estabilização do regime.

A Marinha era pouco propensa às contendas políticas e teve atuação discreta no episódio da Proclamação³. Ganharia, injustamente, fama de monarquista, principalmente em função do envolvimento de parte de seus integrantes nas crises subsequentes, em oposição ao governo. Na verdade, assim como no Exército, existiam facções monarquistas e republicanas (ou mesmo com diferentes visões em relação à concepção do que era uma República) em seu meio.

Diversos oficiais de Marinha compartilhavam o sentimento de que a República abriria novos horizontes para o Brasil. A comunidade naval respeitava o Império e as suas realizações e venerava o imperador, mas as ideias republicanas que grassavam em meio à intelectualidade também a atingiu. Na noite de 14 de novembro, véspera, portanto, do movimento, Benjamim Constant participou de uma reunião com oficiais republicanos, no Clube Naval. Custódio de Mello, comandante do Cruzador *Almirante Barroso*, então em viagem de instrução, recebeu telegrama do novo governo dando conta da proclamação e da nova bandeira, ainda provisória (as armas do Império foram substituídas por uma estrela vermelha). Mandou confeccioná-la. Em alocução à tripulação, disse que a República alvitrava dias melhores para o País, citando os Estados Unidos como exemplo. A bordo, encontrava-se o jovem Príncipe D. Augusto Leopoldo, oficial do navio e neto do imperador, que seria licenciado e desembarcaria no Ceilão.



CUSTÓDIO DE MELLO |
Acervo da DPHDM

OFICIAIS DA ARMADA IMPERIAL DO BRASIL | Na foto à esquerda, sentado, o Almirante Eduardo Wandenkolk (centro). O seu ajudante de ordens, Príncipe Dom Augusto, está de pé, a direita do Almirante (c. 1889).

Autoria: Felipe Fidanza



BARÃO DE LADÁRIO | O Ministro da Marinha, Almirante José da Costa Azevedo, Barão de Ladário, foi ferido por tiros, por ocasião da Proclamação da República, ao reagir armado à ordem de prisão dada por um tenente a mando de Deodoro. Mais tarde, seria senador da República.
Acervo da DPHDM



FLORIANO PEIXOTO |
Acervo da DPHDM

O Ministro da Marinha, Almirante José da Costa Azevedo, Barão de Ladário, personagem que, atingido por tiros, batizaria com seu sangue o 15 de novembro de 1889, também participara de um evento relacionado ao movimento republicano em seus primórdios. Na época capitão-tenente, José da Costa Azevedo não assinou o Manifesto Republicano de 1870, por ter sido dispensado por seus organizadores, visto achar-se em serviço ativo. Orgulhoso e impetuoso, em 1889, o Barão reagiu armado à ordem de prisão dada por um tenente a mando de Deodoro, o que não caracteriza reação de caráter ideológico. Mais tarde, seria senador da República, falecendo no exercício do segundo mandato, em 1904.

Dois eventos significativos envolveriam marcadamente a Marinha no alvorecer da República e teriam profundas consequências: a Revolta da Armada, em 1893 e 1894, que quase conduziu o País a uma guerra civil; e a Revolta dos Marinhais, em 1910. Tais eventos teriam repercussões tanto internas quanto externas.

A REVOLTA DA ARMADA

Quando da eclosão da Revolta, encontrava-se em jogo a consolidação da República; as relações do Governo Federal com os governos dos estados da federação; o papel dos militares na nova estrutura de poder; e, até mesmo, o modelo que se materializaria: se o republicano francês, o norte-americano, o positivista ou o caudilhismo típico da realidade latino-americana, à época⁴.

O primeiro envolvimento da Marinha na confrontação contra o Governo Central ocorreu em novembro de 1891, quando o Congresso aprovou projeto de lei sobre crimes de responsabilidade do presidente da República, o qual foi vetado por Deodoro. Em sequência, o veto foi derrubado no Legislativo. O presidente dissolveu o Congresso (3 de novembro) e decidiu pela prisão dos congressistas Quintino Bocaiúva, Almirantes Eduardo Wandenkolk e Custódio de Mello e General Jose Simeão. Custódio conseguiu escapar e sublevou parte da Esquadra. Alguns elementos do Exército juntaram-se à sublevação. Neste meio tempo, o Vice-Presidente Floriano Peixoto conspirava contra o presidente e, no Rio Grande do Sul, iniciavam-se conflitos entre grupos locais⁵.

Diante da situação, Deodoro renunciou. Floriano assume o Governo em 23 de novembro de 1891 e supera a revolta: chama Custódio de Mello para o Ministério da Marinha, reabre o Congresso e destitui os presidentes estaduais que se mantiveram favoráveis a Deodoro.

Floriano entendeu que poderia completar o mandato, a despeito da Constituição de 1891 determinar que se convocasse novas eleições⁶. Em 6 de abril de 1892, jornais publicaram um manifesto assinado por 13 oficiais-generais (quatro almirantes e nove generais), concitando o presidente em exercício a convocar eleições para preenchimento do cargo. Floriano determinou a reforma de 11 e a passagem de dois para a segunda classe.

Um deles, o Almirante Eduardo Wandenkolk, ex-ministro da Marinha de Deodoro e senador, foi preso e desterrado para Tabatinga, juntamente com outros inimigos políticos (10 de abril de 1892)⁷. Posteriormente, seriam anistiados pelo Congresso (agosto de 1892).

A agitação do período provocaria conturbações nas unidades da federação. A mais seria no Rio Grande do Sul, onde irromperia a Revolução Federalista, em fevereiro de 1893, a qual se expandiria para Santa Catarina e Paraná, chegando a ameaçar São Paulo. Wandenkolk, anistiado, juntar-se-ia aos revoltosos gaúchos. Seria capturado em Santa Catarina, após um malsucedido ataque naval a cidade de Rio Grande, e recolhido preso à Fortaleza de Santa Cruz, no Rio de Janeiro, em julho de 1893.

O Almirante Custódio de Mello, ao assumir o Ministério da Marinha no Governo Floriano Peixoto, em 23 de novembro de 1891, percebia-se como um líder de um movimento vitorioso, que entregara o mando da Nação ao vice-presidente, como determinava a Constituição.

Custódio atuaria em várias frentes em atitudes convergentes com os interesses de Floriano, apoiando, por exemplo, as punições aos oficiais-generais impostas em abril de 1892. Aceitaria a decisão do Congresso que conferiu legitimidade à permanência do vice-presidente na chefia do Executivo, em 1º de junho, fundamentado na existência de ambiguidade nas Disposições Transitórias da Constituição⁸, onde um artigo asseguraria a permanência do vice-presidente durante o primeiro período presidencial (Floriano utilizaria o título de vice-presidente até o último dia do mandato).

A partir de então, com Floriano sentindo-se forte, as divergências de opinião entre o vice-presidente e o ministro da Marinha começaram a se tornar sérias, particularmente em relação às medidas a serem tomadas em relação ao conflito em crescimento no Rio Grande do Sul. Custódio, que se autointitulava “sentinela da Constituição”, demite-se, deixando o ministério em 30 de abril de 1893.

Com a saída de Custódio, acentuou-se a insatisfação que grassava na Marinha em relação a Floriano. A Armada, gradualmente, envolve-se na anarquia

CAP VIII



REVOLTA DE 13 DE SETEMBRO |
Desenho retratando o duelo de artilharia entre os navios e instalações fortificadas no continente, na Baía de Guanabara, em 13 de setembro de 1893. Ao centro, vê-se a Fortaleza de Villegagnon, destacando-se o Encouraçado Aquidabã, a sua esquerda, facilmente identificado pelos três mastros característicos, além de ser o maior navio retratado.

Autoria: Angelo Agostini
Acervo da Revista Ilustrada



ENCOURAÇADO AQUIDABÃ |
Acervo da DPHDM

reinante, visto que as flotilhas estaduais, mais próximas às comunidades locais, passaram a imiscuir-se em questões partidárias, como ocorreria no Amazonas, em Mato Grosso e no Rio Grande do Sul.

Antes aliado, Custódio de Mello passa a exigir o cumprimento à Constituição, com eleições para presidente. O veto de Floriano à lei que o impediria de concorrer à próxima eleição (4 de setembro de 1893) desencadeia a crise. No dia 5, um batalhão de fuzileiros navais se rebela; no dia seguinte, Custódio assume o comando da rebelião, mobilizando diversos navios da Esquadra. Alguns congressistas juntam-se ao almirante, a bordo do Encouraçado *Aquidabã*. Em 7 de setembro, Custódio e seus apoiadores lançam um manifesto para que Floriano deixe o governo, sem sucesso. O almirante, possivelmente, imaginava repetir os acontecimentos que levaram à queda de Deodoro em 1891, mas a situação era diferente, pois o vice-presidente tinha o Exército ou, ao menos, significante parcela dele, a seu lado, controlava a quase totalidade das fortalezas da Baía de Guanabara e não estava submetido à rejeição política relevante a ponto de se submeter.

Entretanto, a situação era propícia para a eclosão de uma sedição na Marinha, visto que existiam inúmeros motivos de insatisfação: ingerência do Exército nas promoções na Marinha; concessão de aumento de soldos diferenciados para os militares do Exército e da Marinha nos governos Deodoro e Floriano; e o tratamento dispensado a Wandenkolk, que era um almirante de prestígio.

Para Rui Barbosa, três fatores contribuíram para a tentativa de Custódio de Mello de derrubar Floriano: 1) a percepção de que ele não convocaria eleições presidenciais e tentaria se perpetuar no poder; 2) a continuação do combate ao federalismo no Rio Grande do Sul, apesar das promessas de pacificação do estado; e 3) a intenção de Floriano de ignorar o Conselho Naval de Investigação e de julgar Wandenkolk por um tribunal militar do Exército, além da inflexibilidade em voltar atrás quanto à reforma compulsória dos almirantes envolvidos nos episódios de abril de 1892⁹.

As razões e ambições pessoais de Custódio de Mello seriam somadas aos ingredientes que desencadeariam a Revolta, a qual, a despeito dos objetivos divergentes, se alinharia à Revolução Federalista.

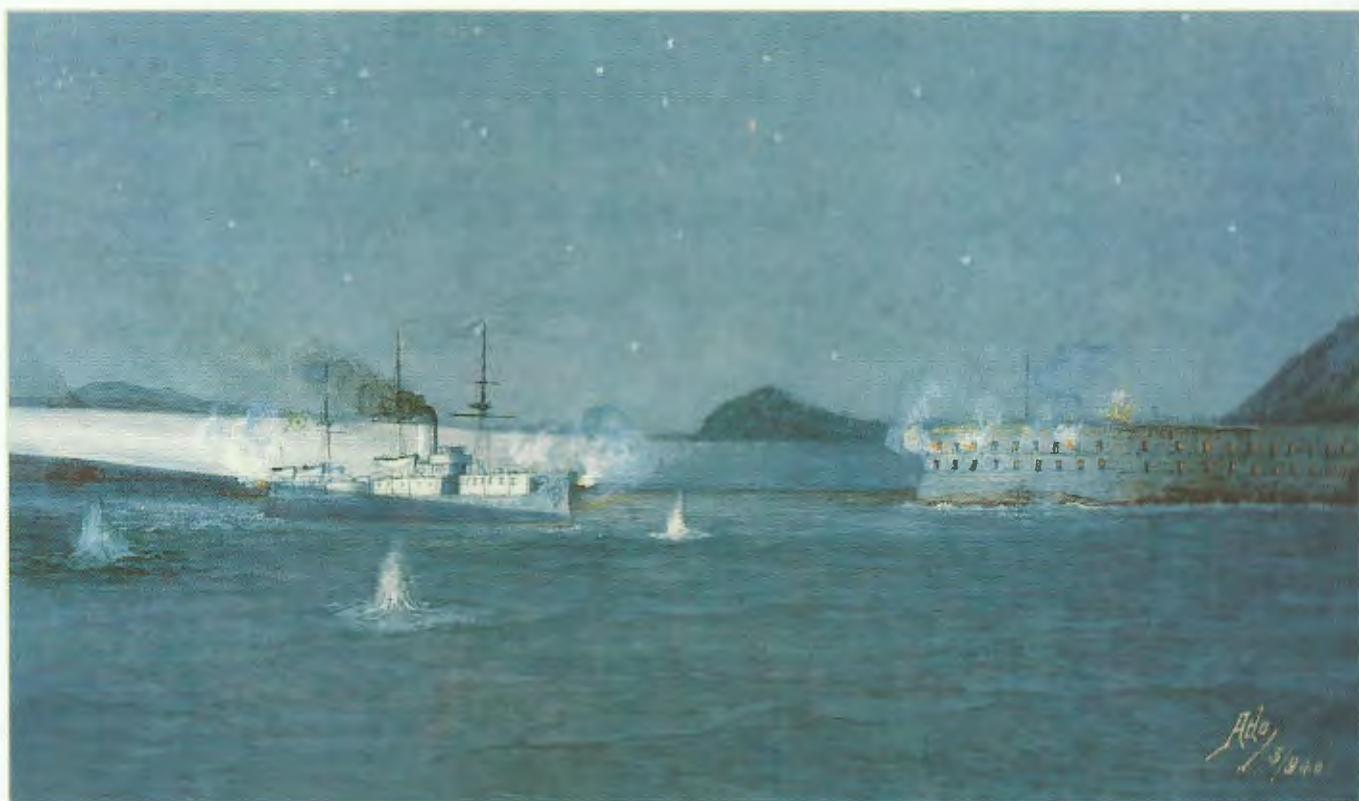
Os revoltosos planejavam instalar um governo paralelo na cidade de Santos, que seria tomada por uma Força Naval proveniente do Rio de Janeiro. Para compor a Força Naval, além de alguns navios de guerra, os revoltosos apoderaram-se de navios mercantes e de rebocadores. Contudo, na maior parte do tempo em que durou a Revolta, boa parte desta Força ficou reclusa na Baía de Guanabara, obtendo apoio logístico nas localidades das suas margens e nas ilhas. No período,

AQUIDABÃ FORÇANDO A BARRA DO RIO DE JANEIRO, SOB FOGO, EM 1º DE DEZEMBRO

DE 1893 | O navio é retratado iluminado pelo Forte de São José (parte do Complexo da Fortaleza de São João). À direita, aparece a Fortaleza de Santa Cruz.

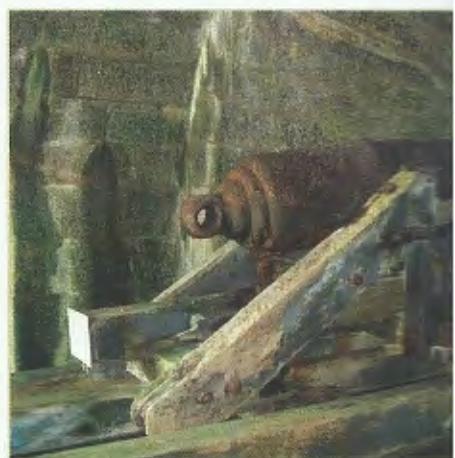
Autoria: Trajano Augusto de Carvalho

Acervo da DPHDM



ocorreram diversos duelos de artilharia entre os navios e instalações fortificadas no continente e destas com a Ilha de Villegagnon, com centenas de mortos e de feridos, inclusive civis. Combates violentos foram travados na Ilha do Governador e em Niterói. Os navios forcaram a barra da Baía de Guanabara algumas vezes, trocando tiros com as fortalezas, também com severas baixas¹⁰.

A Revolta, que mais apropriadamente deveria chamar-se “na Armada”, visto que apenas parcela da Marinha dela participou, apavorou a população do Rio de Janeiro e do entorno da Baía de Guanabara, em vista das ameaças de bombardeio da capital e dos diversos combates que ocorreram. Também teve repercussão internacional, particularmente por existirem vários navios de guerra estrangeiros no Rio de Janeiro¹¹. A interferência estrangeira seria relevante para a derrota da Revolta.



**A DESTRUÇÃO DECORRENTE
DA REVOLTA DA ARMADA |**

Da esquerda para a direita nas imagens de cima: Villegagnon e a Ponta da Armação. Abaixo: projétil que atingiu o campanário da Igreja de Nossa Senhora da Lapa dos Mercadores, situada na Rua do Ouvidor, no Centro do Rio de Janeiro, derrubando a imagem de Nossa Senhora, que sofreu poucos danos (apenas dois dedos da mão e na base), o que é considerado um milagre por alguns. A imagem danificada e o projétil estão em exposição na sacristia da igreja.

**CANHÃO WHITWORTH (À ESQ.) |**

Calibre 70 libras, fabricado em 1866, componente da bateria do Forte de São José, parte do Complexo da Fortaleza de São João. O Forte de São José foi uma das fortificações mandadas remodelar e rearmar por D. Pedro II em face de suas preocupações com a ameaça representada pelos britânicos, a partir da crise denominada

Questão Christie, de 1863. Ironicamente, este, assim como outras dezenas de canhões que compunham o armamento do Fortaleza, era de fabricação inglesa. O Forte de São José foi um dos que engajou contra os navios revoltosos.

A pretexto de se evitar danos ao comércio que o bloqueio da capital provocaria, os comandantes estrangeiros impediram que Custódio de Mello e, mais tarde, Saldanha da Gama ameaçassem o governo, fosse por desembarque, por bloqueio ou bombardeio. Também impuseram restrições ao governo. O Vice-Almirante Hélio Leônicio Martins, assim comentou sobre a presença desses navios:

A Revolta da Armada regulada, controlada, analisada, verificada e dirigida pelas potências estrangeiras através das trocas contínuas de notas, acusações, ... tudo contando, muitas vezes, com os agradecimentos de ambos os contendores, constituía, não há dúvida, mesmo no tempo da 'diplomacia das canhoneiras', atentado grave à soberania do País¹².

O Governo Floriano, por sua vez, usou o argumento da ameaça restauradora (monarquia) para cooptar a opinião pública. No campo externo, buscou isolar diplomaticamente os revoltosos. Convidou representantes diplomáticos acreditados no Brasil para discutir quanto à proteção de seus cidadãos (convite que, para a sua surpresa, foi rejeitado). Obteve sucesso na aproximação com os EUA. As negociações do representante brasileiro em Washington, Salvador Mendonça, e o Secretário de Estado, James Blaime, foram proveitosas. Salvador persuadiu Blaime a apoiar Floriano. Buscou convencer os norte-americanos a enviar navios de sua Esquadra, a fim de impedir que os revoltosos derrubassem a República; e, com o auxílio de um empresário, Charles Flint, improvisou uma Esquadra, a ser empregada contra as forças revoltosas. Além disso, agentes do governo empenharam-se em obter meios navais na Europa, no que seriam qualitativamente mais bem-sucedidos, quando comparados aos improvisados ou experimentais navios de guerra providos por Flint.

Novembro de 1893 assinala uma inflexão na Revolta, cuja situação estava se tornando insustentável: Custódio de Mello deixa a Baía de Guanabara e procede para o sul, sedimenta-se o vínculo com a Revolução Federalista e o Almirante Luiz Filipe de Saldanha da Gama que, até então, empenhava-se em ser neutro, adere à Revolta.

As convicções de Saldanha estavam abaladas. Recebia inúmeras pressões, tanto do governo quanto internas, dos aspirantes e guardas-marinha (muitos deles fugiam para os navios rebelados e eram resgatados pelo almirante). Tinha repugnância ao movimento armado, mas também grandes restrições em relação a Floriano, que tentou cooptá-lo, convidando-o para assumir a chefia do Estado-Maior General da Marinha, ou seja, a chefia militar da Força, e oferecendo como opção uma função no exterior. Do Sul, correspondência calorosa de Silveira Martins¹³ clamava por sua participação e insistia na ligação entre a Revolta da Armada e a Revolução Federalista. Tal conjuntura o levou a aderir à Revolta.

Em reunião na Escola Naval, Custódio e Saldanha estabelecem novos rumos para a Revolta. Segundo a concepção de Saldanha, aceita por Custódio, este procederia para Santa Catarina com dois navios e dali passaria a apoiar os federalistas em seu avanço para o norte, colocando os governistas em duas frentes. Tal medida permitiria, ainda, opor-se às Forças Navais governistas, então em organização, e a realização de operações de desembarque de tropa nas proximidades do Rio de Janeiro.

Assim, na madrugada de 1º de dezembro, Custódio de Mello, embarcado no Encouraçado *Aquidabã*, acompanhado pelo Cruzador Auxiliar *Esperança*, cruza a barra da Guanabara sob o fogo concentrado das fortalezas. Saldanha assume o comando dos navios que permaneceram na Guanabara, relativamente de pouca capacidade militar.



CANHÃO VOVÔ | Canhão Armstrong em posição na Fortaleza de São João. Trata-se de peça de 11 polegadas conhecida como "Vovô".
Autoria: Juan Gutierrez
Acervo da DPHDM

ALMIRANTE JERÔNIMO GONÇALVES |

Herói da Guerra da Tríplice Aliança, onde recebeu cinco citações por bravura em combate, já tendo deixado o Serviço Ativo da Marinha, o Almirante Jerônimo Francisco Gonçalves foi reconvocado e assumiu pesaroso o comando da Esquadra Legal. Conforme registrou em sua primeira ordem do dia, não haveria glórias porque era o sangue brasileiro que estava sendo derramado; mas que era preciso que a lei fosse respeitada. Colocava-se ao lado do governo em defesa da lei, cumprindo o dever de brasileiros e de militares, que “colocam o amor à Pátria e, deste modo, o bem-estar e a tranquilidade do lar brasileiro, que presentemente sofre os horrores do sítio e os seus sobressaltos”, acima das simpatias pessoais.

Acervo da DPHDM

No início de janeiro de 1894, enquanto os federalistas avançavam sobre o Paraná, Saldanha contava poder realizar o seu plano estratégico, com o desembarque de tropas vindas do Sul, no Rio de Janeiro. Mas vê-se frustrado, pois eram crescentes a falta de recursos e a interferência estrangeira, particularmente dos norte-americanos.

Em 12 de janeiro, o *Aquidabã* retorna à Guanabara, ingressando na baía sob o fogo das fortalezas. O breve entusiasmo que despertou entre os revoltosos desvaneceu ao ser constado que não vinha acompanhado da força de desembarque, bem como as suas deficiências materiais e de pessoal.

Em 21 de janeiro, o *Aquidabã*, acompanhado do Cruzador *República*, cruza a barra mais uma vez. O plano inicial era dar combate aos navios da Esquadra Legal que se encontravam em Salvador. Mas, devido às avarias sofridas pelo *República*, em consequência dos impactos que recebeu, Custódio determinou que aquele navio procedesse para Paranaguá, a fim de ser reparado. O *Aquidabã* aguardaria a sua prontificação. Nova ordem determina que ambos procedessem para o Desterro (atual Florianópolis), onde deveriam esperar o ataque da Esquadra Legal.

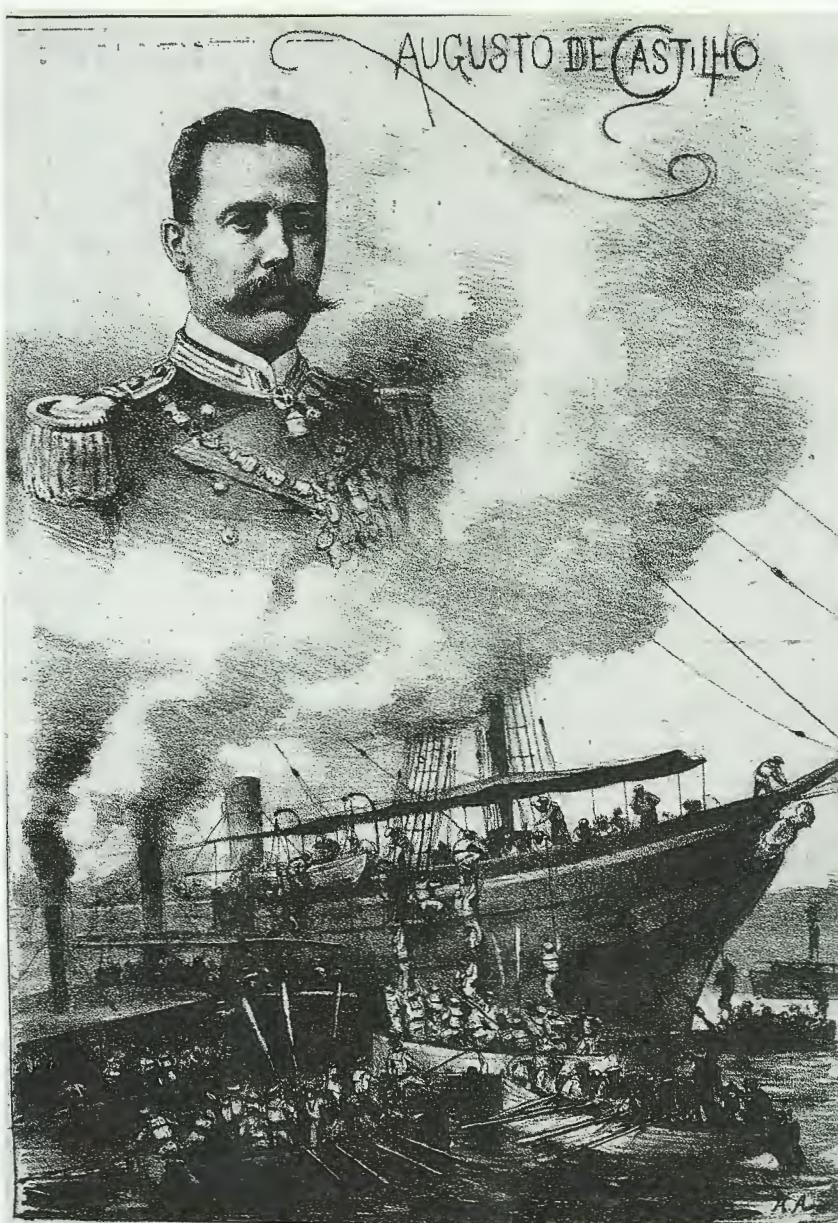
A Esquadra Legal

A Esquadra Legal, também conhecida como “Esquadra de Papelão”, somente chegaria ao Rio de Janeiro em 10 de março de 1894, tendo relativamente pouca eficácia. Suas tripulações eram, em grande parte, formadas por mercenários. Comandada pelo Almirante reformado Jerônimo Gonçalves, veterano da Guerra da Tríplice Aliança, contava, ainda, com unidades da Marinha do Brasil que se encontravam em Montevidéu e não aderiram à Revolta.

O governo passa então à ofensiva, agora sem as limitações impostas pelos comandantes estrangeiros. Em 11 de novembro, comunicou que iniciaria as hostilidades contra os navios e fortificações revoltosos, empregando os canhões das fortalezas e das baterias posicionadas nas elevações ao longo da costa em 48 horas. Saldanha, por fim, avalia que não há mais esperança. Decide pela capitulação e pela solicitação de asilo aos navios estrangeiros em caso de recusa da proposta pelo governo. O Comandante português, Capitão de Fragata Augusto de Castilho, ante a situação dramática em que se encontravam os revoltosos, sem consultar o seu representante diplomático (que estava em Petrópolis), é o único que aceita o pedido (responderia a Conselho de Guerra por sua decisão¹⁴). Também aquiesce em intermediar proposta de capitulação, a qual é rejeitada pelo governo.



Na manhã do dia 13, os revoltosos invadem as Corvetas portuguesas *Mindelo* e *Afonso de Albuquerque*, que recebem, respectivamente, 276 e 251 militares de diversos postos e graduações. Saldanha foi um dos últimos a chegar e não consegue e nem se anima a controlar a situação, que extrapolava o acordado com Augusto de Castilho. As condições tornaram-se críticas para os pequenos navios, incapacitados de alojar adequadamente tal contingente.



AUGUSTO DE CASTILHO E A CORVETA MINDELO | O Capitão de Fragata *Augusto de Castilho*, comandante da Corvette *Mindelo*, oficial da Marinha portuguesa mais antigo presente, aceitou o pedido de asilo formulado por Saldanha sem consultar o representante diplomático de seu país. Por este motivo, ao retornar a Portugal, foi preso e respondeu a Conselho de Guerra, acusado de ter agido além de sua competência. À esquerda, o desenho de Angelo Agostini (1843-1910) retrata *Augusto de Castilho* e a invasão da Corvette *Mindelo* pelos revoltosos, em 13 de março de 1894. (Revista Don Quixote, nº 2, 1894). Acima, vemos a Corvette *Mindelo*. Gravura à esquerda - autoria: Angelo Agostini. Acervo da Revista Don Quixote, nº 2

Na tarde deste dia, em uma demonstração de força por parte do governo, os navios e posições revoltosos desguarnecidos foram bombardeados por cerca de uma hora.

O drama não se encerraria aí! O Governo brasileiro exigiu do Governo português a entrega dos asilados, o que foi recusado. Ante a situação insustentável, Castilho decide proceder para Buenos Aires, onde os navios chegaram nos dias 25 e 26, após uma dura viagem. Ali ocorreram inúmeros incidentes. Vários asilados conseguiram fugir, particularmente depois que as autoridades argentinas, alegando motivos sanitários, determinaram o fundeio afastado dos navios, ou seja, mais próximos da margem uruguaia, de onde conseguiram obter auxílio. Transferidos para Montevideu, ali os brasileiros foram dignamente alojados. Saldanha tornou-se objeto de homenagens e demonstrações de respeito, sendo-lhe conferida liberdade para fixar-se no país ou mudar-se para o exterior.

O asilo concedido aos revoltosos levaria o Governo brasileiro a romper relações diplomáticas com Lisboa, em 13 de maio.

Enquanto acontecimentos dramáticos desenrolavam-se no Rio de Janeiro, no Sul, a situação já não era tão favorável aos federalistas. No que se refere à área marítima, fracassou a expedição que tinha por tarefa forçar a barra do Rio Grande, desembarcar e ocupar Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, a qual largara do Desterro em 3 de abril. Malsucedida em terra, a tropa foi reembarcada no dia 11 e desembarcada em Castilhos, na costa do Uruguai. Daí, os navios seguiram para Buenos Aires, onde fundearam em 16. Em carta ao presidente argentino, Custódio de Mello fez entrega da Esquadra àquela nação. Encerrou-se, assim, a atuação da Força Naval revoltosa (exceto quanto ao *Aquidabã*).

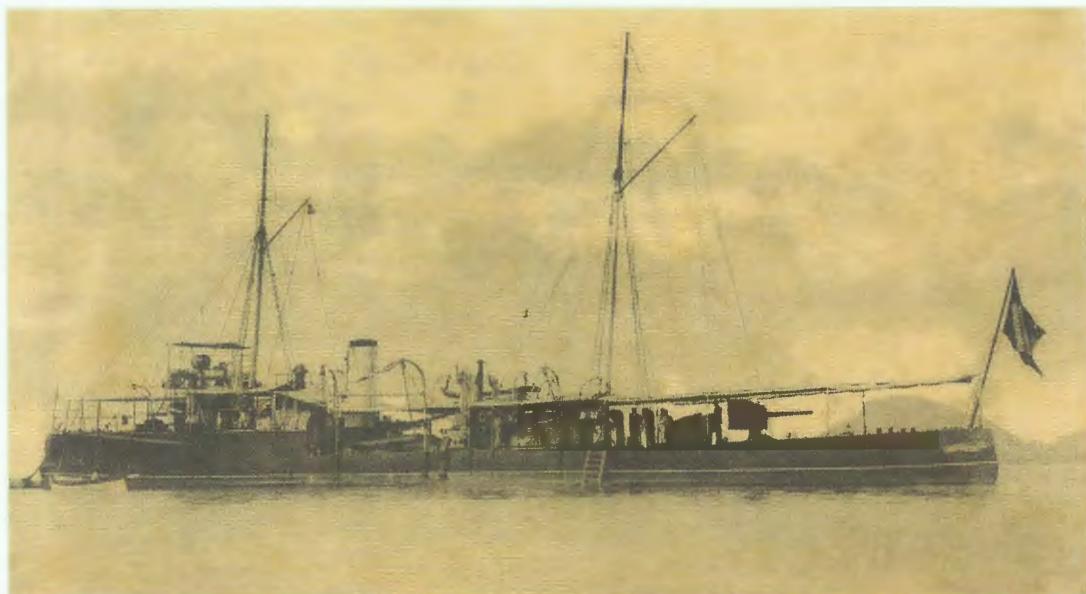
Quando a Esquadra procedeu para o Sul, o *Aquidabã* ficou no Desterro, com o propósito de defender o estado e, caso a Esquadra Legal tentasse obstar o ataque a Rio Grande, proteger a retirada dos navios da força de desembarque. Entretanto, a situação do *Aquidabã* era precária, consequência do desgaste decorrente do uso continuado sem manutenção e das avarias infligidas pelos tiros das fortalezas, associada à indisponibilidade de estrutura logística de apoio apropriada aos reparos. A Esquadra Legal vai encontrá-lo fundeado no Canal de Santa Catarina, entre o continente e a ilha de mesmo nome, em local de pouca profundidade. Na madrugada de 15 para 16 de abril, as torpedeiras aproximaram-se do encouraçado, que reagiu sem conseguir atingi-las (as torpedeiras foram percebidas muito próximas, o que implicava em ângulo de elevação dos canhões inferior ao mecanicamente permitido pelo armamento para atingi-las; assim, os disparos passavam sobre as atacantes).

A Torpedeira *Gustavo Sampaio*, comandada pelo Capitão-Tenente Altino Flávio Correia, logrou acertar um torpedo na proa do *Aquidabã*. Alexandrino ainda suspendeu com o navio, mas a proa ficou pesada em demasia devido ao alaga-

ENCOURAÇADO AQUIDABÃ APÓS O TORPEDEAMENTO |
O Encouraçado Aquidabã, docado em dique da Ilha das Cobras, mostrando o rombo no costado decorrente do ataque da Torpedeira Gustavo Sampaio.

Acervo da DPHDM





CAÇA-TORPEDEIRA
GUSTAVO SAMPAIO |
Acervo da DPHDM

mento. Decidiu retornar para local raso, onde o navio poderia repousar no fundo. A tripulação e, após alguma exitação, o Comandante Alexandrino abandonaram o navio. Alexandrino, mais tarde, se juntaria aos maragatos, combatendo junto à cavalaria. Ferido, internou-se na Argentina.

Saldanha da Gama, após equacionar a situação de seus comandados que haviam passado ao Uruguai, decidiu seguir para a Europa, com o propósito de defender os 170 asilados que foram levados para Portugal e que se encontravam retidos e submetidos a privações nas Fortalezas de Elvas e de Peniche. Antes da viagem, avistou-se com o líder maragato Silveira Martins, em Buenos Aires, que lhe propôs assumir a chefia militar da Revolução Federalista. Saldanha, entretanto, considerou que a sua prioridade era cumprir a promessa de colocar-se à disposição do Governo português, logo os seus homens estivessem em segurança. Tambémencionava libertar os brasileiros retidos em Portugal.

Viajou para a Europa, mas não conseguiu chegar a Portugal, em função da hostilidade que o aguardava naquele país. Entretanto, deixou recursos financeiros para o repatriamento, o qual finalmente ocorreria em setembro, com liberação dos detidos em Elvas e em Peniche.

Retornou à América do Sul e aceitou o comando oferecido por Silveira Martins meses antes. Em setembro de 1894, abraçou com energia, como era de seu feitio, o trabalho de organizar as forças federalistas. Seria morto em combate em Campo Osório, Rio Grande do Sul, em 24 de junho de 1895. Na ocasião, junto com o almirante, mais de 200 de seus homens foram mortos.



REVÓLVER DE CONRAD HECK |
Este é um dos dois revólveres de fabricação belga pertencentes ao Almirante Conrado Heck (1873-1931), à época da Revolta. O então Guarda-Marinha Heck acompanhou Saldanha da Gama na Revolta da Armada e na Revolução Federalista. Participou do combate de Campo Osório, em que faleceu Saldanha. Fabricante: Manufacture Liégeoise d'Armes à Feu, c. 1883

Prudente de Moraes, após assumir a presidência em 15 de novembro de 1894, buscou apaziguar o País. Nomeou para o 6º Distrito Militar (Rio Grande do Sul) o General Inocêncio Galvão de Queiroz com a missão de obter a pacificação do estado. O general procurou estabelecer ligações com os federalistas mesmo antes de assumir o cargo.

Por fim, os revoltosos foram anistiados, processo que teve como ponto de partida um projeto de anistia relacionado à Revolta da Armada apresentado pelo Senador Barão de Ladário, em 7 de maio de 1895. Sucessivamente alterado e submetido a amplas discussões, a anistia ampla seria finalmente aprovada pelo Decreto nº 310, de 21 de outubro de 1895, “que Amnistia todas as pessoas que directa ou indirectamente se tenham envolvido nos movimentos revolucionarios occorridos no territorio da Republica até 23 de agosto do corrente anno, com as restricções que estabelece”.

Assim, encerrou-se este triste episódio de nossa história. Luta fratricida, onde as paixões, os desejos de vingança e a selvageria eram recorrentes, fazendo com que as baixas não se limitassem ao combate, mas se estendessem com violência aos prisioneiros, a ponto de muitos serem executados de imediato por seus captores.

As causas da derrota podem ser assim resumidas: má avaliação do quadro político nacional, no que se refere ao apoio possível de ser obtido para a Revolta – ao contrário do movimento que levou à queda de Deodoro, ao se desencadear a Revolta inexistia oposição política relevante a Floriano; incapacidade dos revoltosos em estabelecer um governo alternativo que lhes conferisse credibilidade como parte beligerante; falta de coordenação entre as lideranças da Revolta da Armada e da Federalista; ações em terra e no mar precariamente coordenadas; interferência dos comandantes das Forças Navais estrangeiras, que limitaram as ações dos rebeldes na Baía de Guanabara; não exploração da mobilidade, uma vantagem inerente às Marinhas (navios importantes, que poderiam ser úteis em outros cenários, ficaram estacionados por grandes períodos); e o desprezo a um princípio elementar da estratégia naval, que é o de “eliminar a Esquadra inimiga”, não enfrentando a frágil Esquadra Legal, na época devida (para o que bastaria o *Aquidabã*, em condições propícias)¹⁵.

A Revolta eclodiu em um momento delicado, em que a República ainda não se firmara, e suas consequências seriam sentidas por muitos anos, tanto no campo interno como o externo. Afetou as finanças nacionais; trouxe a ameaça da tirania; degradou o Poder Militar; comprometeu a soberania nacional, pela clara intervenção estrangeira; e contribuiu para agravar o risco de secessão da federação¹⁶. No campo externo, além de gravar negativamente a imagem do País, o enfraquecimento do Poder Militar mostrou-se danoso à luz dos contenciosos com a Argentina, os quais poderiam ter evoluído de outra forma, não fossem as preocupações daquele país com suas questões com o Chile.

A REVOLTA DOS MARINHEIROS

As Forças Armadas estavam desarticuladas na virada do século XIX para o XX. A Revolta da Armada debilitara a Marinha e a Guerra de Canudos expusera a fragilidade combatente do Exército, demonstrando as consequências de como a politização dos militares refletira-se na capacidade profissional. Um aspecto positivo é que a desunião e o rancor decorrente da Revolta de 1893 estavam sensivelmente atenuados, em decorrência da anistia de 1895.

Adicionalmente, o Brasil não conseguira acompanhar os avanços técnicos e culturais decorrentes da Revolução Industrial, o que contribuíra para levar a Marinha à notável decadência. Os meios navais eram heterogêneos. Conviviam navios a vela, mistos e puramente de propulsão mecânica; de diversas origens; mal mantidos; e operados por tripulações tecnicamente despreparadas.

O País, há muito, perdera a supremacia naval na América do Sul, a qual fora relevante como instrumento de política externa no Império. “Argentina e Chile emergiram como potenciais líderes políticos da América Latina”, e a disputa quanto a fronteiras mal definidas ameaçava levá-los à guerra¹⁷.

Ocorre que o ambiente internacional se mostrava preocupante para o Brasil: expansionismo dos EUA; tensão potencial com a França em relação à Guiana; expansão militar da Argentina, além do que parecia ser razoável (as tensões com o Chile seriam a explicação) e o recente episódio de ocupação britânica da Ilha de Trindade¹⁸ alinhavam-se entre os eventos geradores de inquietação.

Contudo, em dezembro de 1902, José Maria da Silva Paranhos Jr, o Barão do Rio Branco, assume o Ministério das Relações Exteriores e, a partir daí, busca mobilizar as lideranças e a opinião pública, de modo a estimular o Estado a reverter tal situação de debilidade, consciente da necessidade de um Poder Militar com credibilidade para apoiar a política externa. Uma providencial recuperação das finanças nacionais permitiu que se fizesse substancial investimento nas Forças Armadas, em particular na Marinha. Assim, nasceu o plano de reaparelhamento naval de 1904, concebido pelo Ministro da Marinha, Almirante Júlio de Noronha, e aprovado no Congresso Nacional. Seria modificado por seu sucessor, o Almirante Alexandrino de Alencar, considerando as sensíveis e rápidas inovações no setor naval ocorridas na época, dando origem a uma nova e mais ambiciosa versão, em 1906.

Em 1910, sucessivamente, os novos navios começaram a chegar: dois enormes e poderosos encouraçados – os maiores e mais modernos *dreadnought*¹⁹ existentes –, o *Minas Gerais* e o *São Paulo*; e os navios menores, destinados a compor a sua escolta, cruzadores e contratorpedeiros, além de dois rebocadores de alto-mar. A população do Rio de Janeiro regozijava de orgulho e admiração.



Este quadro de otimismo desvaneceu-se abruptamente na noite de 22 de novembro, quando irrompeu uma revolta de marinheiros que dominou os dois encouraçados, o novo Cruzador *Bahia*, além do antigo Encouraçado Guarda-Costas *Deodoro*. A rebelião, cujos movimentos foram comandados a partir do cruzador²⁰, apresentava como reivindicação o fim dos castigos corporais, mudança nas condições de trabalho e melhoria dos vencimentos. As unidades que não se rebelaram afastaram-se ou foram abandonadas pelas tripulações, temerosas dos poderosos canhões dos amotinados.

A prática dos castigos corporais, que gerou a reivindicação dos revoltosos mais evidenciada, era comum à época. No caso das marinhas, o uso da chibata e de outras formas de castigos físicos às faltas disciplinares era herança da época da vela, usada para submeter homens rudes, em uma época em que a vida a bordo era excepcionalmente dura e perigosa e exigia força física, agilidade e desprezo ao perigo: “homens de ferro em navios de madeira”, como se dizia. A atividade demandava uma grande quantidade de mão de obra, ora sujeita à atividade intensa, ora submetida a longos períodos de ociosidade. Tais homens ficavam aglomerados em pequenos barcos, por vezes, centenas de dias isolados no mar, com má alimentação e sujeitos a doenças e a ataques dos inimigos ou salteadores, ocasião em que se viam combatendo face a face em espaço restrito, munidos de facas, espadas, sabres, lanças e cutelos. O recrutamento de pessoas capazes de tolerar tais rigores, via de regra, era feito à força, entre os piores indivíduos. A diferença cultural e social destes homens para os oficiais era enorme.

A chibata e outras penas eram utilizadas como meio de impor a disciplina, estando previstas nos regulamentos, realizadas publicamente em formatura geral, na presença do comandante, para servirem de exemplo. Foram abolidas, por exemplo, nas Marinha alemã, britânica, francesa e norte-americana na segunda metade do século XIX. Contudo, um duro castigo, que consistia em pancadas com uma vara ou palmatória nas nádegas dos jovens grumetes, continuou em uso na *Royal Navy*, até as primeiras décadas do século XX.

Com os desenvolvimentos progressivos decorrentes da Revolução Industrial, as tripulações ficaram menores, os marinheiros necessitavam de melhor preparo, pois eram mais exigidos tecnicamente, e os navios, de uma organização mais moderna, funcionando baseada em rotinas de treinamento e de operação.

No entanto, o sistema de recrutamento da Marinha brasileira pouco evoluíra. Continuou recrutando em meio aos menos favorecidos das cidades ou os capturados pela polícia, servindo como um adendo ao sistema correccional. Tornou-se uma opção para os antigos escravos e seus descendentes desempregados; bem como recebia das famílias os “incorrigíveis”. De maneira geral, os recrutados eram analfabetos; e as escolas de aprendizes estavam desatualizadas e proviam formação deficiente. Muitos meninos despreparados e inexperientes eram lançados à sanha dos maus elementos que abundavam nas guarnições. Neste cenário, em que havia uma confusa legislação reguladora, a chibata continuou a ser usada como instrumento disciplinador.

No campo tecnológico, a organização também era deficiente, pois a estrutura de manutenção era precária, obrigando o envio dos navios ao exterior para os reparos de rotina.

A situação agravou-se quando se decidiu dar um passo além da capacidade do País: a aquisição de uma Esquadra nucleada em dois grandes e modernos encouraçados (um terceiro seria encomendado, mas foi vendido durante a construção²¹), totalizando 14 navios. O efetivo do Corpo de Marinheiros Nacionais sequer possuía os especialistas necessários, em qualidade e quantidade, para garantecer tais navios. Assim, além da organização interna ser antiquada e ineficiente e os marinheiros despreparados, as guarnições dos novos navios estavam sobrecarregadas pelos claros existentes.

Em reuniões clandestinas, ficara combinado que o movimento eclodiria no navio em que fosse primeiro aplicado a chibata. Iniciou-se no *Minas Gerais*, porque o Marinheiro Marcelino Rodrigues foi assim punido, em episódio cuja falta motivadora oferece noção do nível de barbárie existente: ele cortara com uma navalha o rosto e o ombro do Cabo Waldemar de Souza que dormia, vingando-se de uma parte de autoria deste, por ter introduzido bebida alcoólica (cachaça) a bordo.



BATISTA DAS NEVES | Capitão de Mar e Guerra João Batista das Neves, o primeiro comandante do Encouraçado Minas Gerais, assassinado na Revolta. Batista das Neves era um dos oficiais embarcados no Encouraçado Aquidabã quando da Revolta da Armada, 17 anos antes.
Acervo da DPHDM



ÁLVARO ALBERTO DA MOTTA E SILVA | O 2º Tenente Álvaro Alberto, Oficial de Serviço no Encouraçado Minas Gerais, foi a primeira vítima da revolta, ao ser ferido gravemente por golpe de baioneta.
Acervo da DPHDM

CAP VIII

A hierarquia e a disciplina, pilares da organização militar, estavam arruinadas. Oficiais (bem como praças que os defendiam) foram assassinados, como o Capitão de Mar e Guerra João Batista das Neves, comandante do Encouraçado *Minas Gerais*, ou expulsos de bordo²². As autoridades nacionais, desde o Presidente Hermes da Fonseca, foram intimadas a conceder modificações no sistema de punições, nas condições de trabalho e de vencimentos, sob a ameaça de bombardeio da Capital Federal (disparos erráticos dos canhões dos amotinados atingiram o Morro do Castelo, matando duas crianças).

Sob o pânico da população, o governo concluiu pela impossibilidade de enfrentar as poderosas unidades navais e de dominar os rebeldes. Em três dias, uma anistia é votada pelo Congresso e sancionada pelo presidente.

Os oficiais voltaram a seus navios em um clima de desconfiança, bastante tenso. Gradualmente, as unidades navais foram sendo desarmadas (uma das medidas foi a remoção e guarda em local seguro dos dispositivos de disparo de canhões, o que se conseguiu na quase totalidade) e afastados os elementos radicais. Em 9 de dezembro, novo movimento rebelde explode. Desta vez no Batalhão Naval, sito na Fortaleza de São José, na Ilha das Cobras, e no Cruzador *Rio Grande do Sul*, sem que houvesse justificativa para tal. Os amotinados esperavam a adesão dos que se rebelaram em novembro, o que não ocorreu, visto já terem sido atendidas as suas reivindicações, bem como pela impossibilidade de ser efetiva, uma vez que os navios estavam quase que desarmados. No cruzador, o levante foi rapidamente contido pelo comandante; contudo, um oficial e um amotinado foram mortos.

O novo surto rebelde, que provocou um número de baixas superior ao que o antecedeu, foi dominado pelo governo, ironicamente, contando com o apoio do Cruzador *Rio Grande do Sul* e de unidades que se rebelaram no primeiro motim. Os tiros dos revoltosos atingiram civis, com ao menos um óbito; os disparos contra a bateria montada próxima ao Mosteiro de São Bento mataram e feriram militares do Exército; por sua vez, os tiros disparados pelo Exército e pelos navios provocaram mais de 40 baixas entre os fuzileiros revoltosos e aos que a eles se juntaram, das quais 24 mortos. Este levante possibilitou, em sequência, uma reação do governo, que atingiu tanto os amotinados de novembro quanto os de dezembro.

Ainda em novembro, um decreto autorizou a exclusão das praças consideradas indesejáveis do Corpo de Marinheiros, . Conforme aponta o Vice-Almirante Hélio Leôncio Martins, ao comentar tal medida: “Constituiu, sem dúvida, um ato de força, mas é sabido que as vantagens obtidas pela força só são mantidas se é mantida a força que as criou”. (MARTINS, 1988, p. 149)

CRUZADOR RIO GRANDE DO SUL |
 A segunda fase da Revolta ocorreu em 9 de dezembro, no Batalhão Naval e no Cruzador Rio Grande do Sul. No navio, então comandado pelo Capitão de Fragata Pedro Max de Frontin, o motim foi dominado pelo comandante, morrendo um oficial e uma praça na contenta. Em seguida, com a guarnição que já pouco se sublevava, o navio, após participar do bombardeio ao Batalhão Naval, demandou Santos, cumprindo ordens anteriormente recebidas para abafar uma greve desencadeada naquele porto.
Acervo da DPHDM





MONUMENTO A BATISTA DAS NEVES | Situado no Colégio Naval, às margens da Enseada Batista das Neves. No monumento estão listados os oficiais mortos e as praças que foram a óbito os defendendo.



As guarnições dos navios que se amotinaram foram desembarcadas e acelerou-se a triagem e expulsão dos indesejáveis; bem como daqueles que participaram da segunda rebelião, cujos crimes não foram cobertos pela anistia. Providências difíceis de serem tomadas, considerando o número de envolvidos, a pressa e a emotividade reinante. Até abril de 1911, 1.216 praças foram excluídas. Para evitar que este grande contingente permanecesse em meio à reduzida população carioca, o governo distribuiu 1.068 passagens nos navios de Lloyd Brasileiro para que pudessem retornar a seus estados de origem. Entretanto, outros não tiveram a mesma sorte. Alguns, feitos prisioneiros, vieram a óbito no Presídio da Marinha; outros foram enviados para frentes de trabalho no Acre, junto com presos que se achavam na Casa de Detenção, sob a escolta de tropa do Exército, no Navio Mercante *Satélite*, do Lloyd Brasileiro. Seguiam como passageiros sete ex-marinheiros, considerados como “de confiança”. Durante a viagem, uma tentativa de motim foi contida²³.

A Revolta dos Marinheiros é um evento histórico de repercussões duradouras, em face da contaminação ideológica que se faz na análise do tema, que transformou a sublevação militar em um movimento popular, conforme aponta o Vice-Almirante Hélio Leôncio Martins:

Dispunham de todos os ingredientes necessários: uma causa simpática (o fim dos castigos corporais); um núcleo de pessoas humildes chefiadas, pelo menos nominalmente, por elementos primário, semianalfabeto²⁴ (e negro, isto pouco depois da Abolição, quando a cor da pele ainda tinha conotações de inferioridade, que se impuseram à Nação), mantendo inegavelmente atitude coerente e firme, até obterem o que aspiravam, além da aprovação de seus atos pelo Congresso e pela opinião pública.” (MARTINS, 1988, p. 8)

MILITARES MORTOS NOS NAVIOS QUE SE REBELARAM | Encouraçado Minas Gerais: Capitão-Tenente José Cláudio da Silva Junior (1), Primeiro-Tenente Mario Carlos Lahmeyer (2), Sargento Francisco Monteiro de Albuquerque (3) e Grumete Joviano de Oliveira (4). Encouraçado São Paulo: 1º Tenente Américo Sales de Carvalho (5). Cruzador Bahia: 1º Tenente Mário Alves de Souza (6). Cruzador Rio Grande do Sul: Capitão Tenente Francisco Xavier Carneiro da Cunha (7).

CAP VIII



JOÃO CÂNDIDO | Ainda que as ordens para a Revolta fossem emitidas do Cruzador Bahia, onde estava embarcado o líder intelectual do movimento, o marinheiro-paioleiro Francisco Dias Martins, o Encouraçado Minas Gerais tornou-se o centro das atenções e o marinheiro João Cândido Felisberto seria consagrado como o líder da Revolta. De fato, foi com João Cândido que o emissário do governo, o Deputado José Carlos de Carvalho, entendeu-se.

Acervo da Gazeta de Notícias



As causas profundas do acontecimento podem ser resumidas no fato de a Marinha não ter sido capaz de corresponder aos avanços tecnológicos dos novos meios, que demandavam qualificação esmerada da guarnição, a qual ainda era tratada com os rigores da Marinha a vela. Também não conseguiu qualificar uma quantidade de praças especialistas suficiente, o que sobrecarregava as tripulações, de maneira geral, incompletas. O acontecimento exporia as fragilidades de uma Esquadra aparentemente poderosa, mas que consistia em “uma exteriorização de poder em bases frágeis”, como apontou o Almirante Joaquim Marques Batista de Leão, então Ministro da Marinha²⁵.

Marcou dolorosamente a transição definitiva da rude Marinha da vela para a da máquina. Ainda que de forma sofrida, criou condições para que se impulsionassem reformas organizacionais importantes e a adaptação do elemento humano naval às exigências modernas: um novo sistema de recrutamento e de formação, novo código disciplinar, novos regimes de trabalho. Tais medidas, cuja necessidade há muito era percebida por diversos oficiais de Marinha, entre eles o Almirante Marques de Leão, foram viabilizadas. Assim, criaram-se condições para que, nos anos subsequentes, os nossos marinheiros pudessem guarnecer os navios da Marinha nas duas guerras mundiais e acompanhar o desenvolvimento científico ao longo do século.

O evento teve repercuções no exterior, em continuação à atenção desperada pela aquisição da nova Esquadra, visto ter sido adquirida por uma nação sul-americana, que era uma potência de segunda ordem. Enquanto o Reino Unido havia encomendando apenas um *dreadnought*, o Brasil recebera dois, e um ainda estaria por vir! Especulou-se, na época, que o País agia como testa de ferro de outros países e repassaria os navios. Por ocasião da Revolta, o Governo britânico protestou contra qualquer iniciativa de torpedear os navios amotinados, visto haver súditos ingleses a bordo (os denominados “garantias”, embarcados nos navios como assessores nesta fase inicial de operação dos novos meios). Um Esquadrão de cruzadores, então em Montevidéu, recebeu ordem de proceder para o Rio de Janeiro. Quando do segundo motim, os navios de guerra britânicos já se encontravam na Baía de Guanabara e foram prevenidos pelo governo do início dos bombardeios contra a Fortaleza de São José, na Ilha das Cobras.

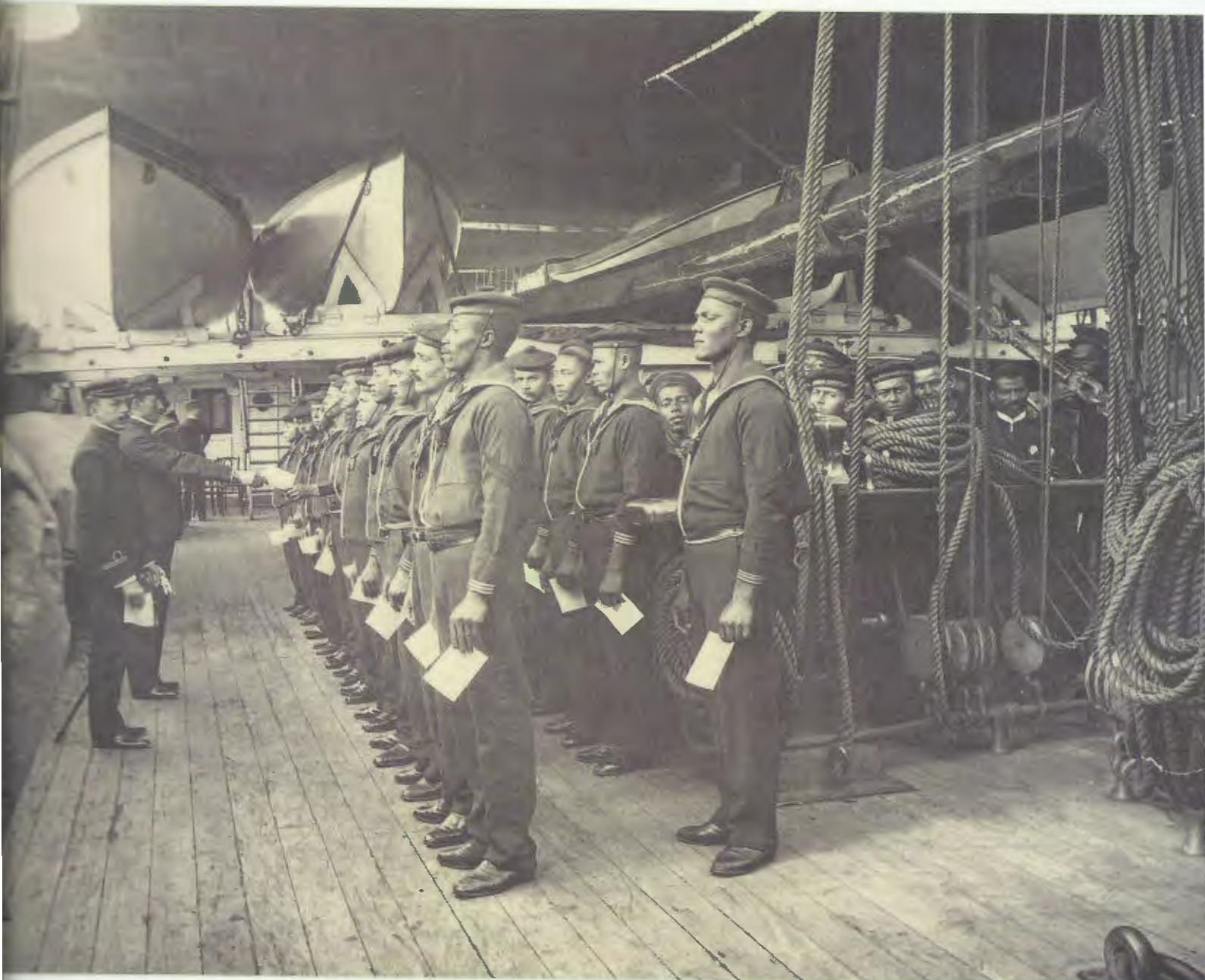
Também aguçou no exterior a percepção das fragilidades da Nação, uma vez que a modernização da Marinha estava diretamente relacionada às demandas da política externa. Registre-se que o Barão do Rio Branco ficou muito preocupado com a possibilidade de destruição dos modernos navios. Empenhou-se nos bastidores para que houvesse negociação, pois aqueles encouraçados representavam o equilíbrio naval sul-americano, posição que o Brasil tinha que manter a qualquer custo.

O drama vivido pela Marinha por ocasião da Revolta dos Marinheiros evidencia a relação existente entre o Poder Militar e as demais expressões do Poder Nacional; bem como a impossibilidade de se atingir os objetivos de uma nação no cenário internacional sem que haja um desenvolvimento doméstico compatível.

No mais, episódios tristes, como os narrados neste capítulo, devem ser avaliados à luz dos pensamentos, práticas e costumes da época, sem olvidar que a história é o testemunho do passado e onde se coleta o exemplo e os ensinamentos para o presente e para o futuro. ♦



CAP VIII



**MARINHEIROS A BORDO DO NE BENJAMIM
CONSTANT EM 1914 (DETALHE) |**

*Formatura de marinheiros para licenciamento a
bordo do Navio-Escola Benjamim Constant.*

*Um registro da reconquista da disciplina na Marinha.
Acervo da DPHDM*

Notas

1. Este capítulo, basicamente, é uma síntese dos estudos sobre o período realizados pelo Vice-Almirante Hélio Leôncio Martins e publicados na *História Naval Brasileira*, volume V, tomo 1B (BRASIL, 1997) e nos livros *A Revolta da Armada* (MARTINS, 1988) e *A Revolta dos Marinheiros* (MARTINS, 1997), complementado, como necessário, por outras fontes.
2. A Questão de Palmas foi um contencioso entre a Argentina e Brasil, que disputavam uma região a oeste dos Estados de Santa Catarina e Paraná. A contenta foi arbitrada pelo presidente dos Estados Unidos, que emitiu parecer favorável ao Brasil, em 1895.
3. O movimento de tropas realizado na manhã de 15 de novembro de 1889 limitou-se à deposição do Ministério de Ouro Preto. Em sequência, Deodoro, doente, recolheu-se a sua residência. Os republicanos não se conformaram com esta situação dúbia. Por iniciativa do jornalista José do Patrocínio, reuniram-se na Câmara Municipal, onde hastearam a primeira bandeira republicana – semelhante à norte-americana, com listas verdes e amarelas – e redigiram um manifesto, em nome do “Povo, Exército e Armada Nacional”, o qual decretava a deposição da dinastia imperial e instituía um governo provisório, dissolvia a Câmara, abolia o Conselho de Estado e a vitaliciedade do Senado. A proclamação foi levada para a assinatura de Deodoro e complementada com o Decreto nº1, que decretava a República como forma de governo. (MARTINS, 1997, pág. 25).
4. Adaptado de Arno Wehling, no Prefácio do livro *A Revolta da Armada*, de Hélio Leôncio Martins (MARTINS, 1997, p. 9).
5. A primeira eleição na República (25 de fevereiro de 1891) foi indireta. Concorreram, de um lado, o Marechal Deodoro, tendo como candidato a vice-presidente o Almirante Wandenkolk; e de outro, o político paulista Prudente de Moraes, tendo como candidato a vice o Marechal Floriano Peixoto. Foram eleitos Deodoro e Floriano (os votos para presidente e vice-presidente eram separados).
6. A Constituição de 1891, em seu artigo 42, estabelecia: “Artigo 42 - Se no caso de vaga, por qualquer causa, da Presidência ou Vice-Presidência, não houverem ainda decorrido dois anos do período presidencial, proceder-se-á a nova eleição”.
7. O Almirante Eduardo Wandenkolk destacava-se entre os opositores ao governo pela agressividade com que atuava. Gozava de grande prestígio nos meios navais. Sua prisão foi um episódio humilhante, quando foi encontrado em uma choupana de pescadores na Gávea, então local isolado. Wandenkolk jamais perdoaria Floriano. Sentimento que o levou à ação rebelde junto à Revolução Federalista, a qual pode ser enquadrada como uma vingança pessoal. (MARTINS, 1997, p. 80 e 83).
8. Constituição de 1891 – Disposições Transitórias: “Art 1º – Promulgada esta Constituição, o Congresso, reunido em assembleia geral, elegerá em seguida, por maioria absoluta de votos, na primeira votação, e, se nenhum candidato a obtiver, por maioria relativa na segunda, o presidente e o vice-presidente dos Estados Unidos do Brasil. § 1º – X X X.
9. Adaptado de ALSINA, 2015. Páginas 91 e 92.
10. O primeiro forçamento foi tentado pelo Cruzador *República*, o Transporte *Palas* e a Torpedeira *Marcilio Dias*, em 16 de setembro de 1893. O cruzador passou incólume, mas os dois outros navios foram repelidos. Obtiveram sucesso, em segunda tentativa, no dia seguinte. Os navios demandaram Santa Catarina, onde os revoltosos assenhorearam-se da capital, então denominada Desterro, criando, deste modo, aquele que se tornaria o primeiro vínculo efetivo com a Revolução Federalista. Em 12 de outubro, o *Meteoro*, e, no dia seguinte, o *Uranus*, dois navios mercantes convertidos, cruzaram a barra, com grandes avarias e 90 baixas de pessoal, sendo que 37 mortos. Após superarem as avarias, os navios conseguiram chegar a Santa Catarina com reforços para as operações da Revolução Federalista. Em outros episódios, o Encouraçado *Aquidabã*, sob o comando de Alexandrino de Alencar, forçaria a barra por três vezes, recebendo diversos impactos.
11. Marinhais da Alemanha, EUA, França, Itália e Portugal. O número de navios de guerra estrangeiros, na Baía de Guanabara ou nas proximidades, foi superior a uma dezena, na maior parte do tempo em que durou a Revolta. Os EUA chegaram a ter cinco cruzadores na área, no auge de sua presença.
12. Martins, 1988. Página 203.
13. Gaspar da Silveira Martins (1835-1901) foi um magistrado e político brasileiro. Os seus seguidores eram conhecidos como maragatos. Foram os maragatos que iniciaram a Revolução Federalista no Rio Grande do Sul, em protesto à política exercida pelo governo federal, em 1893.
14. O Capitão de Fragata Augusto Vidal de Castilho Barreto e Noronha (1841-1912), por ter agido além de sua competência, ficou preso por três meses, sendo depois julgado e absolvido. Levou-se em conta a sua extensa folha de serviços no julgamento. Prossseguiu na carreira, tendo chegado ao Almirantado e, em 1908, exercido o cargo de Ministro da Marinha e do Ultramar.
15. Aqui, em larga medida, apoiou-se em SCHEINA (1987) página 76, SCHEINA (2003, vol. 1), páginas 412 e 413, e na opinião consensual de Rui Barbosa e Joaquim Nabuco, *apud* ALSINA (2015) páginas 96 e 97.
16. Aqui, a argumentação, em larga medida, apoiou-se em texto de Joaquim Nabuco *apud* ALSINA (2015), página 98.

17. SHEINA, 2003, vol 1, p 40.
18. Os britânicos ocuparam a Ilha da Trindade, de fevereiro de 1895 a agosto de 1896, gerando um incidente diplomático de grande repercussão interna, no primeiro governo civil da República. A justificativa alegada para a ocupação foi a necessidade de se estabelecer uma estação telegráfica, via cabo submarino, que conectaria Londres a Buenos Aires, projeto abandonado, mais tarde.
19. O *dreadnought* foi um encouraçado de características inovadoras, encomendado pela Marinha Real do Reino Unido e lançado em 1906, o qual serviu de modelo para os projetos deste tipo de navio, a partir de então. Os encouraçados anteriores passaram a ser denominados *pré-dreadnought*.
20. O “comandante” revoltoso do Cruzador *Bahia*, marinheiro paoleiro Francisco Dias Martins, foi quem realmente idealizou e planejou o movimento (MARTINS, 1988, pág. 36 e 221). Entretanto, a mídia e a literatura consagrariam o Marinheiro João Cândido Felisberto, do Encouraçado *Minas Gerais*, como líder da Revolta, particularmente porque os acontecimentos nesse navio foram mais evidenciados.
21. Maior que o *Minas Gerais* e o *São Paulo*, o terceiro encouraçado foi batizado como *Rio de Janeiro*, vendido à Turquia no final de sua construção e completado em 1914. Foi tomado pelos britânicos no alvorecer da Primeira Guerra Mundial e incorporado à Royal Navy com o nome de *Aigcourt*.
22. No Encouraçado *Minas Gerais* foi assassinado o comandante do navio, Capitão de Mar e Guerra Joao Batista das Neves (seguido de atos de vilipêndio ao cadáver); mais dois oficiais e algumas praças, que procuraram defender os oficiais, foram mortos. O Tenente Álvaro Alberto da Motta e Silva, oficial de serviço (que mais tarde seria o grande cientista que implementaria o programa nuclear brasileiro), ferido, foi retirado de bordo durante o confronto.
23. Em 24 de dezembro, o Exército enviou 18 prisioneiros que se encontravam em seus quartéis para o Presídio da Marinha. Eles foram colocados em uma única cela, com pouca ventilação, que havia sido lavada com água e cal, cujas emanções persistiam. Os prisioneiros passaram mal durante a noite e não puderam ser removidos de imediato, porque a chave havia sido levada pelo comandante da unidade, como precaução. Sorridentes dois sobreviveram: o Marinheiro João Cândido Felisberto, que passaria à história como líder da Revolta de Novembro, e um fuzileiro naval. Embarcaram no *Satélite* 293 homens e 44 mulheres que se achavam na Casa de Detenção, classificados como ladrões, vadios e prostitutas; e mais 97 ex-marinheiros, que se encontravam presos. Além deles, seguiam como passageiros sete ex-marinheiros, considerados como “de confiança”. Sete dos embarcados seriam fuzilados, entre eles um dos “de confiança”, acusado de passar armas e munições para os prisioneiros; dois foram dados como afogados, alegadamente por terem se jogado ao mar.
24. Refere-se ao Marinheiro João Cândido Felisberto.
25. O Almirante Marques de Leão, em relatório posterior à Revolta, assinalou: “Iludidos por uma miragem, a Nação brasileira assistiu à formação de uma Esquadra respeitável supondo que isto bastasse para uma boa organização naval: no entanto os fatos vieram mostrar-lhe agora que a posse de um material flutuante aperfeiçoado não é um elemento essencial de uma Marinha de primeira ordem”. Completava o relatório fazendo considerações sobre a desatualização dos chefes navais, propondo que se afastassem abrindo o campo para gente mais moça, que pudesse alinhar-se com a modernidade da Marinha (BRASIL, 1997, p. 283).

Capítulo IX

A MARINHA DO BRASIL NA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL

Francisco Eduardo Alves de Almeida

Capitão de Mar e Guerra (RM1) e professor do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval. Graduado, mestre e doutor em História Comparada pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Possui pós-doutoramento pela Universidade de Lisboa.

MAQUETE DO CRUZADOR BAHIA | *Navio Capitânia da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), por ocasião da chegada em Gibraltar | Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), Rio de Janeiro.*



No dia 28 de junho de 1914, em Sarajevo, o herdeiro do trono do Império Austro-Húngaro, o Arquiduque Francisco Ferdinando e sua mulher Sofia foram assassinados por um nacionalista de origem sérvia, provocando uma sequência de eventos que culminaram na chamada Grande Guerra, posteriormente chamada de Primeira Guerra Mundial.

As razões para esse grande conflito foram diversas. Em primeiro lugar, a exacerbção do nacionalismo, principalmente nos Balcãs ocupados pelos austríacos, como na Bósnia e Herzegovina. A Sérvia, que fazia fronteira com a Bósnia, tinha um real interesse nesse local como parte de uma grande nação eslava, sem a ingerência da Áustria-Hungria, isso com o total apoio da Rússia, que se considerava a protetora de todos os povos eslavos. Assim, por meio de grupos de nacionalistas bósnios sérvios, apoiados pelo serviço secreto sérvio, o atentado foi cuidadosamente preparado e executado, resultando na morte do herdeiro do Imperador Francisco José.

Em segundo lugar, a corrida armamentista entre o Reino Unido e a Alemanha, em especial a corrida naval, que trouxe grande intranquilidade para os britânicos, já preocupados com a ascensão de uma grande nação industrializada como o Império alemão, que ameaçava a hegemonia do Reino Unido no mar. Por cerca de mais de duzentos anos os britânicos dominaram os mares e a emergência da Alemanha como uma potência naval concorrente trazia muita incerteza e alterava a balança de poder mundial.

Em terceiro lugar, a disputa por mercados e colônias na África e na Ásia. O Império alemão considerava que, como uma potência emergente, tinha o direito a possuir colônias nos continentes africano e asiático, tal como os outros países europeus, como o Reino Unido, a França, a Itália, a Espanha, a Bélgica e Portugal. Esse desejo alemão trouxe mais tensão na relação entre os países europeus.

Em quarto lugar, a inflexibilidade dos acordos militares e da política de alianças entre os países europeus, fazendo com que uma crise pudesse escalar para um conflito armado, sem possibilidades de negociação e entendimento. Dois desses acordos encontravam-se em franca oposição, de um lado a chamada Tríplice Entente, congregando o Reino Unido, a França e a Rússia e, de outro lado, a Tríplice Aliança composta do Império alemão, o Império Áustro-Húngaro e a Itália. Respirava-se um clima de paz armada que podia se transformar em uma guerra incontrolável.

Em quinto lugar, por um sentimento de revanchismo de parte expressiva da população francesa, ainda agastada pela derrota na Guerra Franco-Prussiana de 1870, quando foi perdida a região da Alsácia-Lorena para os alemães¹.

Em pouco tempo após o assassinato de Francisco Ferdinando, a Europa se viu envolvida em uma guerra que ultrapassou todos os conflitos anteriores em número de mortos, capacidade de destruição e em abrangência. A chamada guerra total teve seu ápice na Grande Guerra, até aquele momento.



O Brasil desde o início das hostilidades declarou-se neutro. Em 4 de agosto de 1914, foi publicado um decreto que fixou as regras de neutralidade com 27 artigos. Dentre os artigos mais destacados, apontaram-se a não prestação de qualquer auxílio militar aos beligerantes; a não exportação de material de guerra para as nações engajadas no conflito; a não permissão de instalação de órgãos de apoio ou de estações radiotelegráficas dos combatentes em nosso território; e regras específicas para a permanência, reparos, arribada forçada e emergência de navios de estados beligerantes. A desobediência a essas regras resultaria no arresto do navio e no internamento das respectivas guarnições.

Nos primeiros três anos de guerra, entre 1914 e 1917, a neutralidade brasileira foi respeitada pelos contendores. A Canhoneira alemã *Eber* – que arribou em Salvador e trouxe material para transformar um navio mercante em corsário –, em razão da desobediência das regras brasileiras de neutralidade, foi internada nesse porto.

Nesse período, a guerra terrestre transformou-se em uma luta estática ao longo de uma linha entrincheirada que ia da Suíça até o Canal da Mancha, onde milhares de combatentes morriam para conquistar pequenas porções de terreno sem nenhuma vantagem tática ou estratégica. No mar, continuou o predomínio da Marinha Real britânica, realizando um bloqueio afastado da costa alemã. Os britânicos tinham como meta forçar uma batalha decisiva contra os alemães por serem mais poderosos. Os germânicos, por outro lado, desejavam a batalha em condições favoráveis e não se expunham à possibilidade de destruição em um combate definitivo.

A Esquadra de Alto-Mar do Império alemão realizou incursões na costa inglesa, chegando a bombardear algumas vilas litorâneas, mas sempre evitou, nesse período, um confronto direto com a Marinha Real britânica, mais poderosa. Por sua feita, os alemães também utilizaram uma nova arma considerada estratégica, os seus submarinos, para atacar o comércio marítimo dos franceses e britânicos com uma guerra de corso que tinha o propósito de estrangular o abastecimento para o Reino Unido.

Até o início de 1917, os submarinos alemães procuraram respeitar os navios mercantes neutros, salvo alguns incidentes pontuais. Eles evitavam atacar navios mercantes dos Estados Unidos da América, que se apresentavam como uma grande potência em ascensão. No dia 31 de janeiro de 1917, o Império alemão estabeleceu a guerra submarina irrestrita, na qual não haveria mais intimação prévia, verificação de carga e auxílio aos naufragos que estavam a serviço direto, indireto ou suspeito do inimigo. O propósito principal dos germânicos era impedir a chegada de sobressalentes, matérias-primas e abastecimentos para as ilhas britânicas por meio de um bloqueio submarino. Os neutros assim poderiam sofrer as consequências diretas dessas ações submarinas. O Brasil enviou, em seguida ao estabelecimento da guerra submarina irrestrita, uma nota de protesto, frisando que “tal

bloqueio não seria regular nem efetivo e desobedeceria aos princípios do Direito e cláusulas convencionais estabelecidas para operações militares desta natureza... sente-se no dever de protestar contra este bloqueio"². A nota pouco adiantou.

No dia 5 de abril de 1917, o Navio Mercante nacional *Paraná*, da Companhia de Comércio e Navegação, foi afundado na costa ocidental francesa, morrendo três foguistas brasileiros. O mais grave era que o navio estava iluminado com a palavra Brasil pintada no casco e a bandeira brasileira içada no mastro. O submarino alemão não prestou qualquer auxílio à tripulação nacional. Imediatamente, em 11 de abril, o Governo brasileiro rompeu relações diplomáticas com o Império alemão. O decreto que estabeleceu esse rompimento declarou sem efeito o exequátor dos funcionários consulares alemães e assumiu a posse fiscal dos navios mercantes alemães e austríacos surtos nos portos nacionais, não havendo contudo o confisco, cabendo à Marinha do Brasil a sua guarda.

O Brasil naquele período já vinha se aproximando dos Estados Unidos da América que, logo depois, em razão do torpedeamento de dois de seus navios, declarou guerra à Alemanha. Além disso, existia no Brasil grande simpatia pelos aliados, em especial com o passado cultural da França e intercâmbio comercial e tecnológico com o Reino Unido. Manteve o Brasil, no entanto, sua declarada neutralidade no conflito até aquele momento.

Os acontecimentos se precipitaram rapidamente. No dia 20 de maio, o Vapor *Tijucas* foi afundado perto de Brest, na França, e, logo em seguida, o *Lapa* foi também afundado próximo ao Cabo Trafalgar, não havendo perdas humanas nos dois ataques. O Governo brasileiro imediatamente revogou a neutralidade e determinou a utilização dos 45 navios alemães que haviam sido apresados em portos nacionais. A opinião pública nacional exigia nas ruas ações mais efetivas contra os alemães. A posição brasileira passou a ser ostensivamente a favor dos aliados. A Alemanha protestou contra a ocupação de seus navios mercantes, no que foi contestada pelo governo brasileiro ao dizer que não se tratava de um ato de represália, mas sim de legítima defesa dos interesses nacionais afetados pelos torpedeamentos³.

No dia 18 de outubro de 1917, ocorreu o quarto afundamento de navio mercante nacional. Dessa feita a vítima foi o *Macau*, a cerca de 200 milhas do Cabo Finisterre. Naquela oportunidade, o submarino alemão parou o vapor brasileiro e aprisionou o seu comandante e despenseiro. Desses nunca mais se tiveram notícias. O governo de Venceslau Braz, não tendo o que fazer, reconheceu e proclamou o estado de guerra iniciado pelo Império alemão contra o Brasil. A partir dessa data, o Brasil estava em guerra com a Alemanha⁴.



**ASSINATURA DA
DECLARAÇÃO DE GUERRA |**

O Presidente da República Venceslau Brás (sentado) assina a declaração de guerra contra a Tríplice Aliança, em 26 de outubro de 1917. Ao seu lado, o ex-Presidente e Ministro interino das Relações Exteriores Nilo Peçanha.
Acervo da DPHDM

O BRASIL NA GUERRA

A grande preocupação estratégica do Brasil continuava a ser a região platina na fronteira com a Argentina. No campo naval, não só no sul houve essa atenção, mas também o controle e a manutenção das linhas de comunicação na costa brasileira contra corsários de superfície e submarinos inimigos e a vigilância e defesa de costa contra ações inimigas. O Poder Naval, para atender a essas demandas, era baseado na Esquadra adquirida em 1908 pelo Almirante Alexandrino Faria de Alencar quando foi Ministro da Marinha de Afonso Pena. Existiam duas

correntes de pensamento naval no Brasil naquele período que eram diametralmente opostas. A primeira apregoava o domínio do mar pleno, com a constituição de uma grande e poderosa Marinha, composta de grandes navios, seguindo os princípios que Alfred Mahan expressara no seu livro de 1910, *The influence of sea power upon history 1660-1783*, que era o domínio do mar por meio de uma batalha decisiva. Uma segunda concepção estratégica imaginava concentrar os poucos recursos nacionais em maior número de navios capazes de proteger não só as linhas de comunicação como o extenso litoral.

Prevaleceu a segunda opção defendida pelo Ministro da Marinha de Rodrigues Alves, o Almirante Júlio de Noronha, que imaginou uma Esquadra mais numerosa, composta de três encouraçados de 13 mil toneladas, três cruzadores couraçados de 9.500 toneladas, seis caça-torpedeiros de 400 toneladas, seis torpedeiros de 130 toneladas, outros seis torpedeiros menores de 50 toneladas, três submersíveis e um navio carvoeiro de 6 mil toneladas⁵. O grande diferencial desse projeto de força foi a construção do chamado porto militar.

Em uma viagem de inspeção para a escolha do local a ser construído esse porto, o Ministro Júlio de Noronha se deslocou para a Baía da Ilha Grande, em janeiro de 1906. Foram acompanhando a comitiva ministerial, o Encouraçado *Aquidabã* e os Cruzadores *Barroso* e *Tiradentes*. Diversos almirantes acompanharam a comitiva embarcados nesses navios. Depois de um dia particularmente quente e cansativo para os seus integrantes, por volta das 22 horas e 45 minutos, ocorreu uma forte explosão de munição nos paíóis do *Aquidabã*, quando o navio estava fundeado junto à ponta da Baía de Jacuecanga, próximo a Angra dos Reis. Rapidamente o navio afundou no local. O ministro não se encontrava a bordo, pois fora pernoitar no *Barroso*. Nesse trágico acidente, morreram o filho do ministro, que era o seu ajudante de ordens, os Almirantes João Cândido Brasil, Rodrigo José da Rocha e Francisco Calheiros da Graça, o Capitão de Mar e Guerra José Pedro Alves de Barros, o comandante e imediato do *Aquidabã*, Capitão de Fragata Arthur Serra Pinto e Luis Henrique de Noronha e o Capitão de Corveta João Augusto dos Santos Porto, da Casa Militar de Rodrigues Alves. A quase totalidade da tripulação do encouraçado pereceu nesse trágico acidente. Como não poderia deixar de ser, o Ministro Noronha ficou inconsolável e os planos para a construção do futuro porto militar que apoiaria a Esquadra imaginada por ele foram abandonados.

Ao final daquele ano de 1906, assumiu o Ministério da Marinha o Almirante Alexandrino Faria de Alencar, que defendia a ideia da constituição de Esquadras compostas por grandes e poderosos navios, um retorno à primeira concepção estratégica naval. Alexandrino era senador e como tal combatera da tribuna o programa de Noronha. Acreditava que os grandes navios eram a solução



ALMIRANTE ALEXANDRINO |

O Almirante Alexandrino Faria de Alencar (1848-1926) combateu na Guerra da Tríplice Aliança e era o comandante do Encouraçado Aquidabã na Revolta da Armada. Foi ministro do então denominado Supremo Tribunal Militar, senador pelo Estado do Amazonas e ministro da Marinha de cinco presidentes, vindo a falecer no cargo em 18 de abril de 1926. Teve grande influência na Marinha, destacando-se a concepção da Esquadra de 1910. Acervo da DPHDM



ENCOURAÇADO AQUIDABÃ APÓS MODERNIZAÇÃO |

O seu naufrágio, em 6 de janeiro de 1906, provocou elevada comoção na Marinha. Acervo da DPHDM



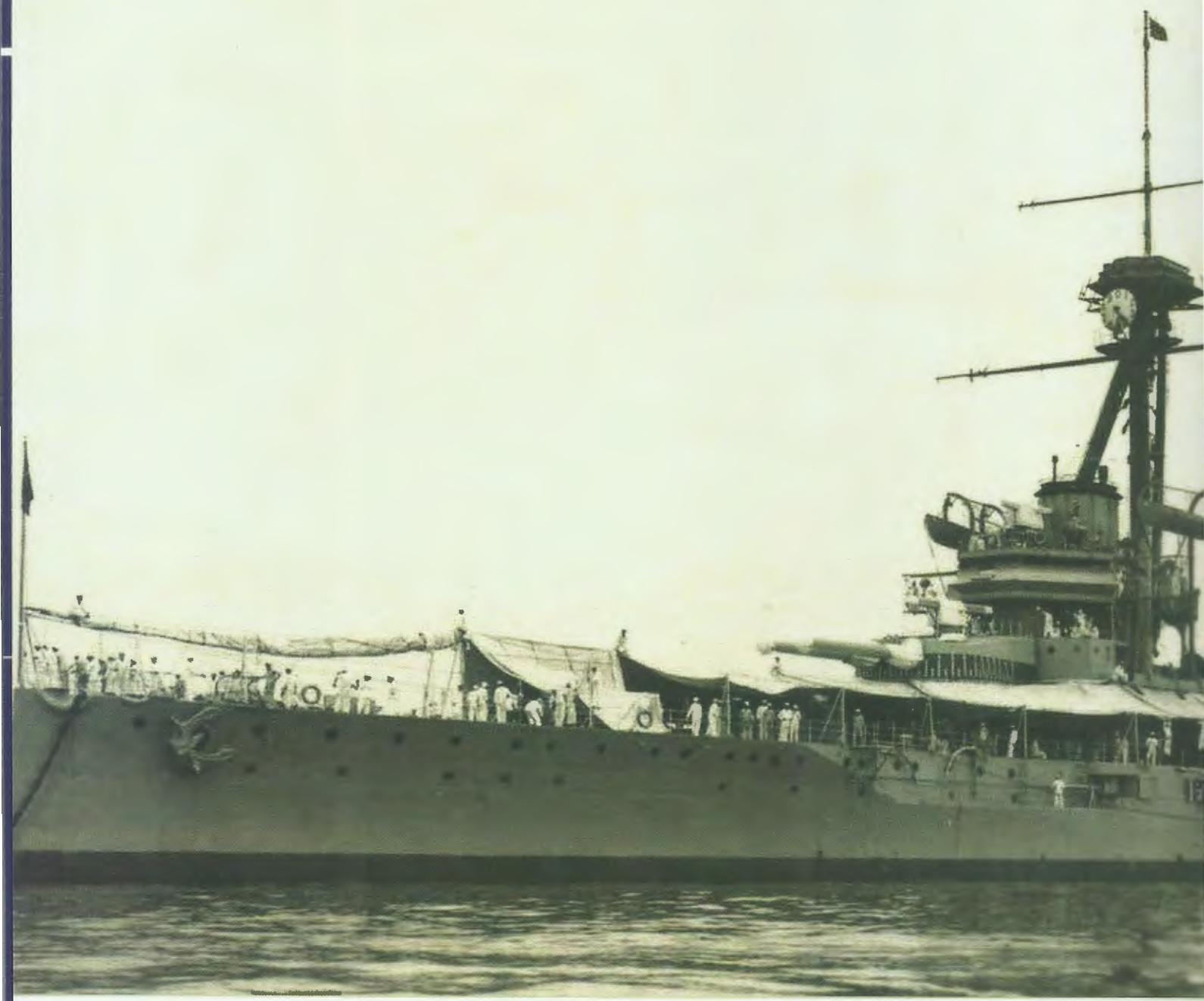
ideal para a Marinha. Depois de um amplo debate, que muitas vezes alcançou um nível inflamado de ideias contrapostas, opondo duas concepções distintas de Marinha, Alexandrino conseguiu alterar a constituição do programa de 1904 formulado por Noronha, por uma Esquadra considerada mais poderosa formada por dois encouraçados de 20 mil toneladas, dois cruzadores de 3.200 toneladas e dez contratorpedeiros de 650 toneladas. Sua construção se daria no Reino Unido. O que Alexandrino planejou foi a construção de dois encouraçados do tipo *Dreadnought* com maior tonelagem, maior poder de fogo e maior velocidade em relação aos encouraçados anteriores. O *Dreadnought* fora um desenho arquitetado por um engenheiro italiano de nome Vittorio Cuniberti que foi aproveitado pelo Primeiro Lorde do Mar da Marinha britânica, Lorde Fisher, para equipar a Marinha Real. Esse tipo de navio era superior em tudo em relação aos encouraçados anteriores. Ele foi tão importante para a constituição das Marinhas daquele período que os encouraçados passaram a ser “pré-*Dreadnought*” para aqueles construídos antes do “*Dreadnought*” de 1906, de “*Dreadnought*” para os de sua classe e “super-*Dreadnought*” para os grandes navios mais poderosos e aperfeiçoados.

Em 1910, essa nova Esquadra chegou ao Brasil e ela foi o núcleo básico do Poder Naval brasileiro em 1917, logo depois da declaração de guerra contra a Alemanha.

No dia 2 de novembro de 1917, isto é pouco mais de uma semana após a declaração do estado de guerra com a Alemanha, dois navios mercantes brasileiros foram atacados quando se encontravam no Porto Grande na Ilha de São Vicente, em Cabo Verde, o *Guaíba* e o *Acari*. A defesa da ilha estava a cargo da Marinha portuguesa, porém as canhoneiras lusitanas fundeadas no porto pouco puderam fazer contra o submarino atacante, que se evadiu da área. Depois de torpedeados, ambos os navios conseguiram encalhar no porto, salvando-se a carga, no entanto dois tripulantes faleceram. Eram o quinto e sexto ataques a navios nacionais na guerra. A guerra submarina prosseguiu com extrema violência.

A MARINHA DO BRASIL ATUANDO NA COSTA BRASILEIRA

Antes mesmo da declaração de guerra do Brasil à Alemanha, a Marinha do Brasil já vinha patrulhando a costa com a missão de vigilância para manter a neutralidade e, depois da entrada no conflito, mantendo a vigilância de atividades inimigas na fronteira marítima brasileira. Foram constituídas três divisões navais, cada uma delas comandada por um contra-almirante. A Divisão Naval do Norte, com sede em Belém, era composta dos Encouraçados *Deodoro* e *Floriano*, Cruzadores *República* e *Tiradentes*, os Contratorpedeiros *Piauí* e *Santa Catarina*.





CONTRA-ALMIRANTE PEDRO MAX DE FRONTIN | O Almirante Frontin (1867-1939), Comandante em Chefe da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), era um oficial de grande prestígio na Marinha. Foi comandante do Contratorpedeiro Piauí, do Cruzador Rio Grande do Sul e dos Encouraçados Deodoro e São Paulo.
Acervo da DPHDM

e unidades da Flotilha do Amazonas. O comandante era o Contra-Almirante João Carlos Mourão dos Santos. A Divisão Naval do Centro, com sede no Rio de Janeiro, era composta dos Encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*, Contratorpedeiros *Amazonas*, *Pará*, *Paraíba*, *Alagoas* e *Paraná*. Seu comandante era o Contra-Almirante Francisco de Matos, substituído a partir de dezembro de 1917 pelo Contra-Almirante Afonso de Fonseca Rodrigues e, por fim, a Divisão Naval do Sul, sob o comando do Contra-Almirante Pedro Max Fernando de Frontin, com sede em São Francisco do Sul, composta das seguintes unidades: Cruzadores *Barroso*, *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, Contratorpedeiros *Rio Grande do Norte* e *Sergipe* e Iate *José Bonifácio* atuando como navio-tênder.

A maioria dos navios, embora novos em atividade, com apenas sete anos de operações, já era considerada obsoleta em razão da aceleração da tecnologia naval em decorrência da própria guerra; além disso, inexistiam bases de apoio no Norte e Sul do País. A cidade do Rio de Janeiro também era motivo de preocupações do Almirantado, pois além de ser a capital federal era o centro político, econômico e cultural do País. Foram estabelecidos campos minados na entrada da barra, entre as Fortalezas de Lage e Santa Cruz, e seções de redes com cabos de aço na aproximação da Baía de Guanabara, para minimizar a probabilidade de ataques de submarinos no interior da baía. Ao mesmo tempo foi estabelecida uma rotina de patrulhas de dois contratorpedeiros nas proximidades da barra. As Ilhas de Trindade e Fernando de Noronha também foram reforçadas militarmente com efetivos da Marinha e com visitas e patrulhas periódicas de navios de guerra.

ENCOURAÇADO SÃO PAULO |
Acervo da DPHDM

CRUZADOR BAHIA | Os Cruzadores Ligeiros Bahia e Rio Grande do Sul foram os primeiros navios de guerra do Brasil com propulsão a turbina. Foram construídos na Inglaterra e incorporados à Marinha do Brasil em 1910. Em 30 de janeiro de 1918, foram designados para fazer parte da DNOG. O Bahia viria a afundar em decorrência de uma explosão, quando apoiava o retorno de aviões que cruzavam o Atlântico, retornando do front europeu em 4 de julho de 1945. Tinha como características 3.100t de deslocamento; 122,37m de comprimento; 11,88m de boca e 7,75m de calado; e propulsão a vapor de 20 mil HP. Atingia a velocidade máxima de 27 nós. Era equipado originalmente com dez canhões Armstrong de 120mm; seis canhões de 47mm e tubos duplos de torpedos de 457mm.

Modelo do Cruzador Bahia criado por Edson Jardim e Mário Boia.
Acervo da DPHDM





Em razão das pressões da opinião pública nacional, que exigia de Venceslau Brás maior participação no esforço aliado contra o Império alemão, o Ministério das Relações Exteriores autorizou ao Ministro Olinto de Magalhães, representante brasileiro na Conferência Interaliada que se reuniu em Paris de 20 de novembro a 3 de dezembro de 1917, a oferecer algumas contribuições ao esforço de guerra. As Forças Armadas brasileiras eram pequenas e não se comparavam com as dos beligerantes, no entanto Olinto ofertou quatro contribuições ao esforço de guerra que foram aceitas pelos aliados. Em primeiro lugar, o envio de uma missão médica chefiada pelo doutor Nabuco de Gouveia, que atuaria na França. Essa missão seguiu para esse país e só regressou ao Brasil em 1919, após o término da guerra. A segunda contribuição foi o envio de um grupo de aviadores militares, a maior parte deles da Marinha, para se agregarem às Forças Aéreas aliadas na Inglaterra em missões de patrulha no Canal da Mancha. A terceira contribuição foi a agregação de um grupo de oficiais do Exército, que atuou junto às Forças Terrestres francesas na frente ocidental e por fim a constituição de uma Divisão Naval que operou no triângulo formado por Dacar, Cabo Verde e Gibraltar.



AVIADORES BRASILEIROS EM
INSTRUÇÃO NA INGLATERRA |

Da esq. para dir.: Lauro de Araújo,
Heitor Varady, Eugênio da Silva Possolo,
Virginius Brito de Lamare, Olavo
de Araújo, Manoel Augusto Pereira
de Vasconcelos e Fábio de Sá Earp.
Acervo da DPHDM

A DIVISÃO NAVAL EM OPERAÇÕES DE GUERRA

O Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, que retornou pela terceira vez para assumir a pasta no governo Venceslau Brás, determinou ao Chefe do Estado-Maior, Vice-Almirante Adelino Martins, que preparasse uma Divisão Naval “para seguir para mares europeus, reunindo-se à Esquadra oportunamente indicada”⁶. Essa divisão seria comandada por um almirante e composta dos Cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, Contratorpedeiros *Piauí*, *Santa Catarina*, *Paraíba* e *Rio Grande do Norte*.⁷ Posteriormente, foram incorporados à divisão o Cruzador Auxiliar e Tênder *Belmonte*, um navio alemão, o *Valesia*, que fazia parte da lista dos navios arrestados quando da declaração de guerra e o Rebocador de Alto-Mar *Laurindo Pitta*. Os navios provinham do Programa de Renovação Naval de Alexandrino e eram os mais modernos que a Marinha dispunha. Apesar de novos, apresentavam uma notável obsolescência e muitos problemas na condução de suas máquinas, em especial a corrosão acentuada dos tubos das caldeiras e condensadores.

O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro dispunha de antiquadas instalações de reparos e carência de funcionários especializados e de materiais, em razão principalmente da própria condução da guerra pelas potências aliadas que priorizavam suas próprias Forças Navais. O adestramento das tripulações teve que ser acelerado para que a divisão pudesse cooperar minimamente com as Forças Navais britânicas que atuavam a partir dos portos da África ocidental.

Para o comando da DNOG (Divisão Naval em Operações de Guerra), nome pelo qual ficou conhecida essa divisão, Alexandrino escolheu o Contr-almirante Pedro Max Fernando de Frontin, comandante da Divisão Naval do Sul. Frontin foi Chefe de Gabinete de Alexandrino e por ele designado como primeiro comandante do Contratorpedeiro *Piauí* por ocasião do recebimento no Reino Unido. Posteriormente, veio a comandar o Cruzador *Rio Grande do Sul*, e Encouraçados *Deodoro* e *São Paulo*. Oficial dinâmico e competente, Frontin gozava de total confiança do Ministro Alexandrino.

Percebendo Frontin que as tripulações estavam com um nível de adestramento deficiente, executou um intensivo programa de exercícios para prepará-las para se incorporar às divisões navais britânicas que atuavam na costa africana. Além do treinamento, Frontin determinou que os comandantes acompanhassem detalhadamente os preparativos logísticos, incluindo aí os reparos necessários para colocar os navios em plena capacidade de combate. Um dos itens que mais preocupou o Almirante Frontin foi o suprimento de carvão para a divisão, uma vez que o carvão nacional era contraindicado por possuir grande quantidade de enxofre. O carvão de melhor qualidade, o Cardiff, proveniente do Reino Unido, estava sob rígido controle desse país que ainda possuía navios que utilizavam aquele combustível. Outro ponto preocupante foi o estado dos tubos das caldeiras e condensadores, principalmente dos cruzadores. Muitos desses tubos apresentaram altos índices de corrosão que poderiam afetar os navios em operações de combate.

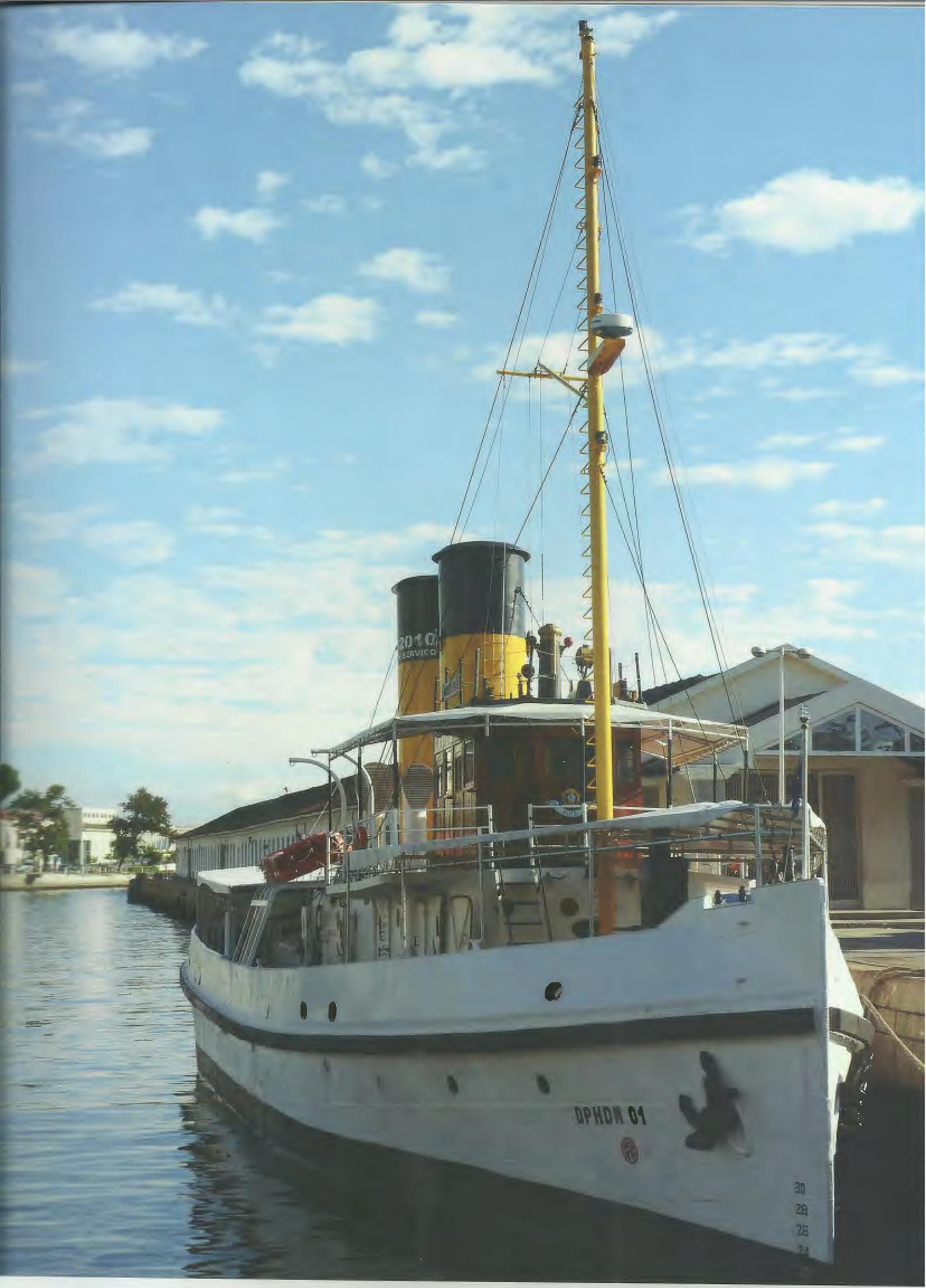
Um programa intenso de exercícios foi definido e seguido pelas tripulações de modo a se prepararem para as patrulhas antissubmarino. Exercícios de artilharia, táticas, comunicações, controle de avarias e de formaturas foram conduzidos em áreas próximas ao Rio de Janeiro, especialmente na Baía da Ilha Grande. Frontin determinou também que fossem controladas, pelos comandantes de navios, as tabelas de consumo de combustível, em razão especialmente da grande travessia Fernando de Noronha a Freetown, na Serra Leoa.

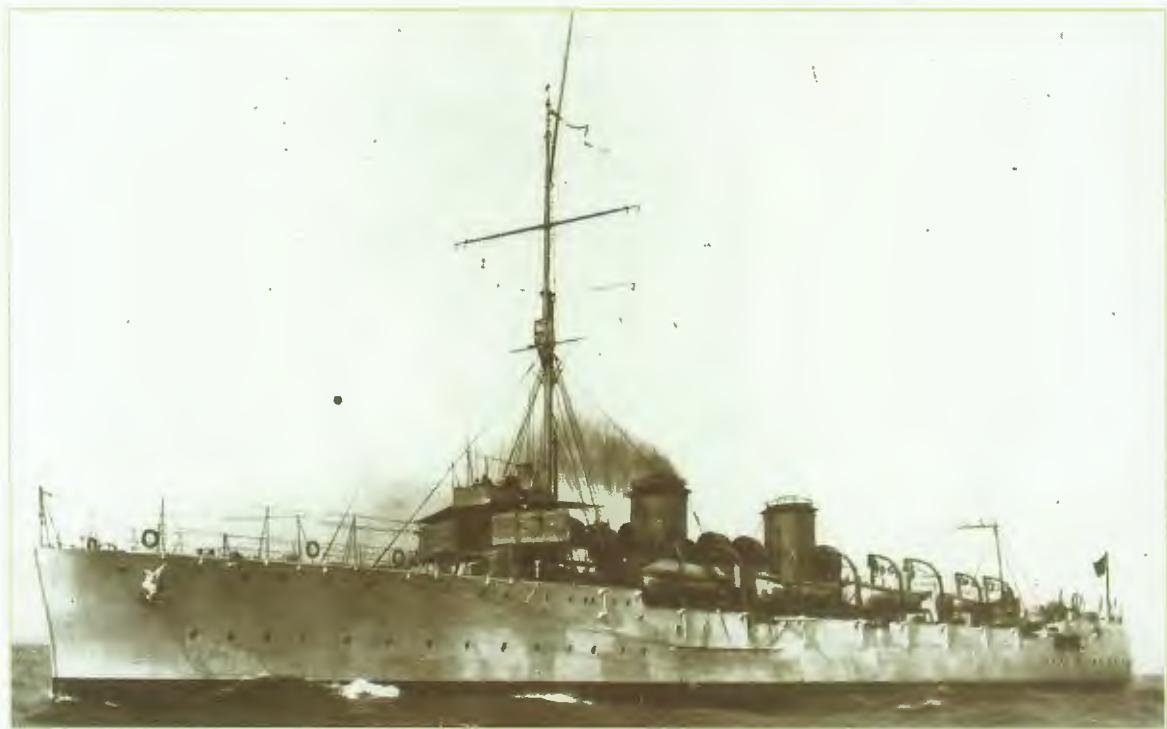
No dia 7 de maio de 1918, suspenderam do Rio de Janeiro os Contratorpedeiros *Piauí* e *Paraíba* e, dois dias depois, o *Rio Grande do Norte* e o *Santa Catarina* em direção a Salvador. Os dois cruzadores, por sua vez, suspenderam do Rio de Janeiro no dia 11 de maio, tendo o capitânia recebido a visita do Presidente da República Venceslau Brás, além dos Ministros da Marinha, Alexandrino Faria de Alencar, das Relações Exteriores, Dr Nilo Peçanha e da Fazenda Dr Antonio Carlos.

Posteriormente, os quatro contratorpedeiros se dirigiram para Natal enquanto os cruzadores seguiram para Recife, onde atracaram no dia 24 de junho. Depois de melhorarem as condições materiais e de adestramento nesses portos, os contratorpedeiros e cruzadores seguiram para o ponto de encontro em Fernando



**REBOCADOR DE ALTO-MAR
LAURINDO PITTA** | Ostenta este nome em homenagem ao deputado fluminense Laurindo Pitta de Castro, incentivador do Programa de Renovação da Marinha. Construído na Inglaterra, foi adquirido e incorporado à Marinha do Brasil em 1910 e manteve-se como único remanescente da DNOG, atuando até os anos 90. Após a sua baixa, em 1997, foi restaurado e adaptado para fins culturais, passando à subordinação da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). Participou da Parada Naval dos 500 anos do Descobrimento do Brasil. O Laurindo Pitta continua ativo, realizando passeios marítimos pela Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, atividade turística que atrai visitantes de todas as idades.
Fotos de acervo da DPHDM





NAVIOS INTEGRANTES
DA DNOG (PÁG. ESQ.) |

De cima para baixo: Contratorpedeiro Piauí, Cruzador Rio Grande do Sul e Cruzador Auxiliar Belmonte.

Fotos de acervo da DPHDM

de Noronha. O Cruzador Auxiliar e Tênder *Belmonte*, carregado de carvão e sobressalentes, suspendeu do Rio de Janeiro em 6 de julho, enquanto o Rebocador de Alto-Mar *Laurindo Pitta* largou do Rio de Janeiro dois dias depois, parando em Salvador e de lá seguindo para Fernando de Noronha para se juntar aos demais navios. Desse ponto, a divisão completa com os oito navios seguiu em direção a Freetown, na Serra Leoa. A guerra começou para a DNOG.

AS TRAVESSIAS E O PERIGO SUBMARINO

Antes de realizar a travessia Fernando de Noronha a Freetown, o Almirante Frontin publicou uma Ordem do Dia na qual disse:

"Esta Divisão representa a Marinha do Brasil nesta Grande Guerra. Esta divisão naval representa hoje a contribuição das Forças Militares do Brasil na batalha... a história gloriosa de nossa Marinha de Guerra pode ser continuada, pode ser interrompida. Isto depende dos feitos gloriosos ou não desta Divisão Naval. Vamos deixar o Brasil; que nesta partida haja, em todos os corações, o forte desejo de vencer e a segura esperança de vitória".⁸

A área de operações determinada pelo Comando Aliado para a atuação da DNOG incluía um triângulo, cujos vértices eram Dacar, Ilhas de Cabo Verde e Gibraltar. A base de operações estava localizada nesse último porto. À DNOG competiria patrulhar esse triângulo contra submarinos inimigos, liberando assim navios franceses e britânicos que se agregariam aos comboios que demandavam Gibraltar, Freetown e Dacar. A divisão, também, apoiaria a Marinha portuguesa que protegia as linhas de comunicação de Portugal para os Açores, Cabo Verde e Ilha da Madeira. Dessa maneira, a atuação principal da divisão brasileira era a guerra antissubmarino.

Foram estabelecidas instruções especiais de segurança para o deslocamento dos oito navios, considerando a área em que eles iriam transitar. Em áreas onde a atuação de submarinos inimigos era esporádica, os procedimentos seriam menos rígidos, chamando-se essas áreas de “área de perigo possível”. Em áreas onde se esperava maior atuação de unidades inimigas, foram estabelecidos procedimentos mais rígidos e rigorosos. Essas áreas foram chamadas de “áreas de perigo provável” de submarinos. Para cada tipo de ameaça esperada foram estabelecidos procedimentos específicos a cada contingência.



TRIPULANTES NO CONVÉS DE UM DOS NAVIOS DA DIVISÃO NAVAL EM OPERAÇÕES DE GUERRA EM GIBRALTAR |

A chegada da DNOG se deu em 10 de novembro de 1918, um dia antes do armistício. Ao fundo, pode-se ver o Rochedo de Gibraltar. Esta montagem estampou a capa do nº 25 da Revista Navigator - subsídios para a história marítima do Brasil.

Acervo da DPHDM

A travessia Fernando de Noronha a Freetown iniciou-se no princípio do mês de agosto. Os navios navegaram totalmente às escuras, em posições muito próximas um do outro, cumprindo um plano evasivo de zigue-zague para dificultar a solução do tiro torpédico dos submarinos inimigos. Um ponto relevante nessa longa travessia, que levou cerca de nove dias, foi a capacidade marinheira das tripulações dos navios. Muitas fainas de transferência de carvão ocorreram em pleno alto-mar e as manobras foram conduzidas de modo profissional e eficiente. O *Belmonte* transferia o carvão para o *Laurindo Pitta* que, em pleno alto-mar, atracava a contrabordo dos cruzadores e contratorpedeiros. Os exercícios de artilharia, comunicações e de manobras continuaram durante todo o percurso até Freetown.

Durante a travessia, no terceiro dia de viagem, o Almirantado britânico alertou para a presença de submarinos na rota da divisão e, logo após o recebimento dessa mensagem, o Contratorpedeiro *Rio Grande do Norte* assinalou ao capitânia o avistamento de um objeto suspeito que podia ser um submarino. O objeto desapareceu depois de certo tempo sem ser identificado.

No dia 9 de agosto, a divisão encontrou o Encouraçado *Britannia*, da Marinha britânica, próximo a Freetown. Esse navio acompanhou a divisão até os locais de fundeio nesse porto. Frontin, ao se apresentar ao Almirante Sheppard, comandante da divisão de cruzadores que operava no Oeste africano, submeteu as suas instruções de trânsito a essa autoridade que considerou que nada devia ser modificado “por tudo estar perfeito”. Em Freetown, os navios permaneceram por 14 dias, reabastecendo-se de carvão e víveres e executando pequenos reparos. No dia 23 de agosto, os oito navios suspenderam de Freetown em direção de Dacar, no Senegal, ponto de apoio francês no ocidente africano.



Essa travessia foi particularmente difícil, pois os navios navegaram com mar grosso, mau tempo e chuvas torrenciais. Além disso, a navegação foi complicada em razão dos bancos de areia que existiam em profusão naquela costa, fazendo com que a derrota margeasse o litoral a fim de evitá-los. Frontin, percebendo o ânimo aguerrido de suas tripulações, as exaltou sobremaneira, pois “suportaram o trabalho penoso e a fadiga extenuante durante a travessia, merecendo especial referência”, segundo suas próprias palavras.

Na véspera da chegada a Dacar, na noite de 25 de agosto, a DNOG sentiu pela primeira vez o perigo de um suposto ataque submarino. Por volta das 20h15 o Cruzador *Bahia*, o Contratorpedeiro *Rio Grande do Norte* e o Rebocador *Laurindo Pitta* perceberam um submarino na superfície. Imediatamente, abriram fogo contra esse inimigo. Foi observada uma esteira fosforescente como se fosse um torpedo lançado por esse submarino, que passou a cerca de 20 metros da popa do *Belmonte*. O *Rio Grande do Norte* realizou um contra-ataque contra esse suposto inimigo, que logo depois não foi mais avistado.

No dia 26 de agosto, a DNOG finalmente fundeu em Dacar, uma possessão francesa importante e ponto de chegada e saída de comboios na África Ocidental. As patrulhas antissubmarino iriam começar. No entanto, novas provações estavam a caminho para as tripulações brasileiras.

A TERRÍVEL GRIPE ESPANHOLA

Em setembro, começou um novo surto de gripe que atingiu todo o mundo. Já no início daquele ano de 1918 ocorreu uma epidemia de gripe que ceifara a vida de milhares de pessoas da Europa, Américas, Ásia, África e Oceanía. Essa primeira onda fora relativamente branda se comparada ao que viria a partir de setembro. Nesse mês, iniciou-se uma segunda onda muito mais mortífera, de grande virulência, que passou a ser chamada de “gripe espanhola” por terem sido difundidos pela imprensa os seus efeitos na Espanha, não submetida à censura em razão da guerra. Não se sabe exatamente onde se iniciou essa pandemia. Acredita-se que tenha sido nos Estados Unidos da América.

Os sintomas eram febre alta, congestão pulmonar evoluindo para pneumonia grave, expectoração com grande quantidade de sangue, alucinações e morte. Foram descritos casos em que o ciclo gripal levou apenas algumas horas. A transmissão era por via oral e altamente contagiosa. O Noroeste africano, onde se encontrava a divisão, foi particularmente vulnerável a essa epidemia mortal.

Presume-se que a divisão brasileira tenha sido contaminada pelo Cruzador Auxiliar britânico *Mantua*, que trouxe a gripe da Inglaterra. Foi observado por muitos tripulantes brasileiros que esse navio lançava os corpos dos mortos por gripe fora do porto de Freetown. Acredita-se que muitos tripulantes brasileiros se contaminaram ainda em Freetown, com os sintomas se manifestando em Dacar.

A partir do dia 6 de setembro, os doentes começaram a sobrecarregar os serviços de saúde dos navios que não previram a gripe com tal intensidade. Nesse dia, o *Bahia* teve 70 infectados. No dia seguinte, o número subiu para 200, um contágio surpreendente. A tragédia se tornou ainda pior, pois o cruzador estava em plena faina de carvoagem e a pandemia o atingiu em cheio nesse período. Os doentes ardiam em febre, cobertos de fuligem de carvão. A temperatura era altíssima sob o sol senegalês, o que dificultava o tratamento dos doentes. O comandante do *Bahia*, Capitão de Fragata Tancredo de Gomensoro, também foi atingido pela gripe e teve que ser evacuado para o Brasil. No dia seguinte, foi a vez do *Rio Grande do Sul* ser atingido pela enfermidade. No dia 8 de setembro, já eram 160 os doentes. Os contratorpedeiros, o cruzador auxiliar e o rebocador brasileiros foram da mesma maneira atacados pela pandemia.

Cerca de 90% das tripulações estavam prostradas, o que prejudicou a condução do serviço de bordo. Tudo foi interrompido, ventilação, serviço sanitário, cozinhas, lanchas dos navios e a condução do serviço diário. Os camarotes, alojamentos, praça-d'armas e até a câmara do Almirante Frontin serviram de enfermaria para os doentes. Era um gemer, um gritar em desespero, uma espera pela morte que não poupava ninguém.

Os tripulantes que não estavam contaminados procuraram auxiliar o máximo que podiam os seus colegas. Faziam a higiene e asseio dos doentes, cozinhavam, distribuíam água e tratavam os contaminados. Era um espetáculo aterrador. As mortes começaram a aumentar rapidamente. As cenas foram muito perturbadoras.

Um marinheiro, em completo desespero, ardendo em febre, coberto de suor, sorveu a sua própria expectoração como forma de debelar a sede. No dia seguinte, amanheceu morto. Outro marinheiro morto foi encontrado agarrado ao pescoço de um moribundo, sendo difícil até retirá-lo em razão do enrijecimento cadavérico. Um foguista em estado grave, quase ao delírio, apareceu calmamente em audiência com o comandante, com a fisionomia tranquila, penteado e vestido com uniforme de passeio, solicitando uma licença para ir a terra, pois, segundo ele, “recebera ordem do Almirante Frontin” para desembarcar. Uma alucinação motivada pela gripe em alto estágio. Um submaquinista do *Belmonte* foi internado no hospital francês de Dacar. Logo após a sua internação, fugiu em desvario e correu até o cais do porto e lá caiu morto. Outro internado nesse hospital durante a noite agrediu



o sentinela de guarda e, em completa alucinação, se dirigiu a primeira espelunca que encontrou e lá entregou-se a todos os excessos possíveis. Depois de saciado o seu desejo erótico, chegou a bordo de seu navio em completa excitação. Duas horas depois, após pilheriar com outros doentes, caiu em completa prostração, vindo a falecer seis horas depois em completa agonia.

Os mortos foram sendo colocados nos conveses dos navios e de lá entregues a lanchas guarnecidas por senegaleses que os enterraram no cemitério local.⁹ Por cerca de um mês, a pandemia grassou nos navios atracados e fundeados em Dacar. Subitamente, a partir de outubro a gripe começou a arrefecer e, em novembro, os casos passaram a ser esporádicos. Ao final, morreram de gripe 156 tripulantes da DNOG, com um percentual de mortalidade de 10,2%, a maior em qualquer divisão naval aliada que se tem notícia durante a Grande Guerra.

Durante a gripe, o *Piauhy*, por estar em melhores condições sanitárias, realizou patrulha antissubmarino no arquipélago de Cabo Verde em apoio à Marinha portuguesa. Assim mesmo, foi atingido pela gripe, tendo falecido alguns militares nessa possessão lusitana.

Finalmente, no dia 3 de novembro, a DNOG suspendeu de Dacar em direção a Gibraltar, base onde se encontrava o Almirante Heathcoat Grant, que assumiria o comando operacional da divisão. O *Rio Grande do Sul* permaneceu no Senegal para a retubulação de seus condensadores. O *Belmonte* recebeu a incumbência de transportar trigo para a Europa, em razão da falta de cargueiros nos países aliados. O *Laurindo Pitta* regressou ao Brasil por não ser mais necessário os seus serviços. Sete dias depois, os navios chegaram a Gibraltar a tempo de assistir ao sepultamento das vítimas do *Britannia*, afundado por um submarino alemão dias antes, na entrada do Mediterrâneo. No dia 11, finalmente foi assinado o armistício que deu fim à Grande Guerra. Frontin publicou uma Ordem do Dia na qual terminou dizendo que “os marinheiros brasileiros depois destas duras provas de valor e força de vontade, mostraram que são capazes de honrar seus antepassados e de escrever belas páginas da história da nossa Pátria”¹⁰.

A FUNÇÃO DIPLOMÁTICA E O REGRESSO DA DNOG

Após o armistício, a divisão foi convidada, por alguns países aliados, para participar dos festejos pela vitória contra as forças alemãs. Assim, cinco navios da divisão, o *Bahia*, acompanhado pelos quatro contratorpedeiros, se dirigiram à cidade de Portsmouth no Reino Unido, onde tiveram a oportunidade de visitar diferentes organizações navais da Marinha britânica. No dia 3 de fevereiro, a di-

visão suspendeu de Portsmouth com destino a Cherbourg onde permaneceu por alguns dias. Nessa oportunidade, alguns oficiais da divisão tiveram a oportunidade de conhecer os campos de batalha na França. De Cherbourg, os navios foram a Lisboa, onde chegaram em 1º de março. Nesse porto ficaram por seis dias. De lá, seguiram para La Spezia, na Itália, com uma passagem por Gibraltar. Na Itália, os tripulantes foram homenageados e, no dia 4 de abril, rumaram os navios de volta a Gibraltar. Por cerca de três meses, os navios da divisão receberam efusivas homenagens por onde passaram, em uma clara demonstração de apreço dos países aliados pelo apoio e desempenho da DNOG na parte final do conflito.

A DNOG cumpriu nesse período uma das mais nobres funções do Poder Naval em tempos de paz, que foi “mostrar a bandeira” do Brasil em uma tarefa de diplomacia naval. No dia 7 de abril, o Almirante Frontin publicou sua Ordem do Dia, na qual considerou terminada a missão da divisão. Escreveu: “está encerrada a missão de nossa Divisão Naval; vamos regressar ao Brasil com a convicção de bem termos servido à Pátria”¹¹.

No dia 28 de abril, a DNOG partiu de Gibraltar com destino ao Brasil. Foi recebida festivamente em Recife, em 23 de maio. Após 12 dias nesse porto, a divisão seguiu para o seu porto sede, o Rio de Janeiro, chegando a 9 de junho de 1919, tendo sido saudada e escoltada por diversas unidades navais que se encontravam próximas à entrada do porto. Depois de receber as homenagens de diversas autoridades, dentre as quais encontravam-se o Vice-Presidente Delfim Moreira e o Ministro da Marinha, Almirante Gomes Pereira, a DNOG foi dissolvida.

A participação da Marinha do Brasil no grande conflito de 1914 e 1918 pode ser considerada modesta, no entanto, foi um fator importante e fundamental para o Brasil, pois possibilitou participar, junto com os vencedores da Conferência de Versalhes, quando se discutiu a nova ordem mundial. O sacrifício daqueles 1.500 tripulantes que guarneceram os oito navios da divisão durante a grave pandemia que assolou o continente africano em setembro de 1918 deve ser considerado honroso. Apesar de contar com poucos meios de combate, a Marinha se fez presente conduzindo patrulhas antissubmarino na costa noroeste africana em apoio às Marinhais do Reino Unido, França e Portugal. Tratou-se da primeira experiência internacional da Marinha do Brasil no Período Republicano e, apesar de todas as dificuldades encontradas, pode ser considerada relevante.

Frontin, em sua última comunicação a seus subordinados, disse que “todos devem estar tranquilos com as suas consequências pelo grande esforço que fizeram para cumprir bem a missão recebida... os marinheiros da DNOG sem exceção, em vista da confiança fundada que neles depositam, tomaram o compromisso de honra de serem os primeiros a sobreguardar a ordem e a integridade do nosso formoso Brasil”¹². ♣

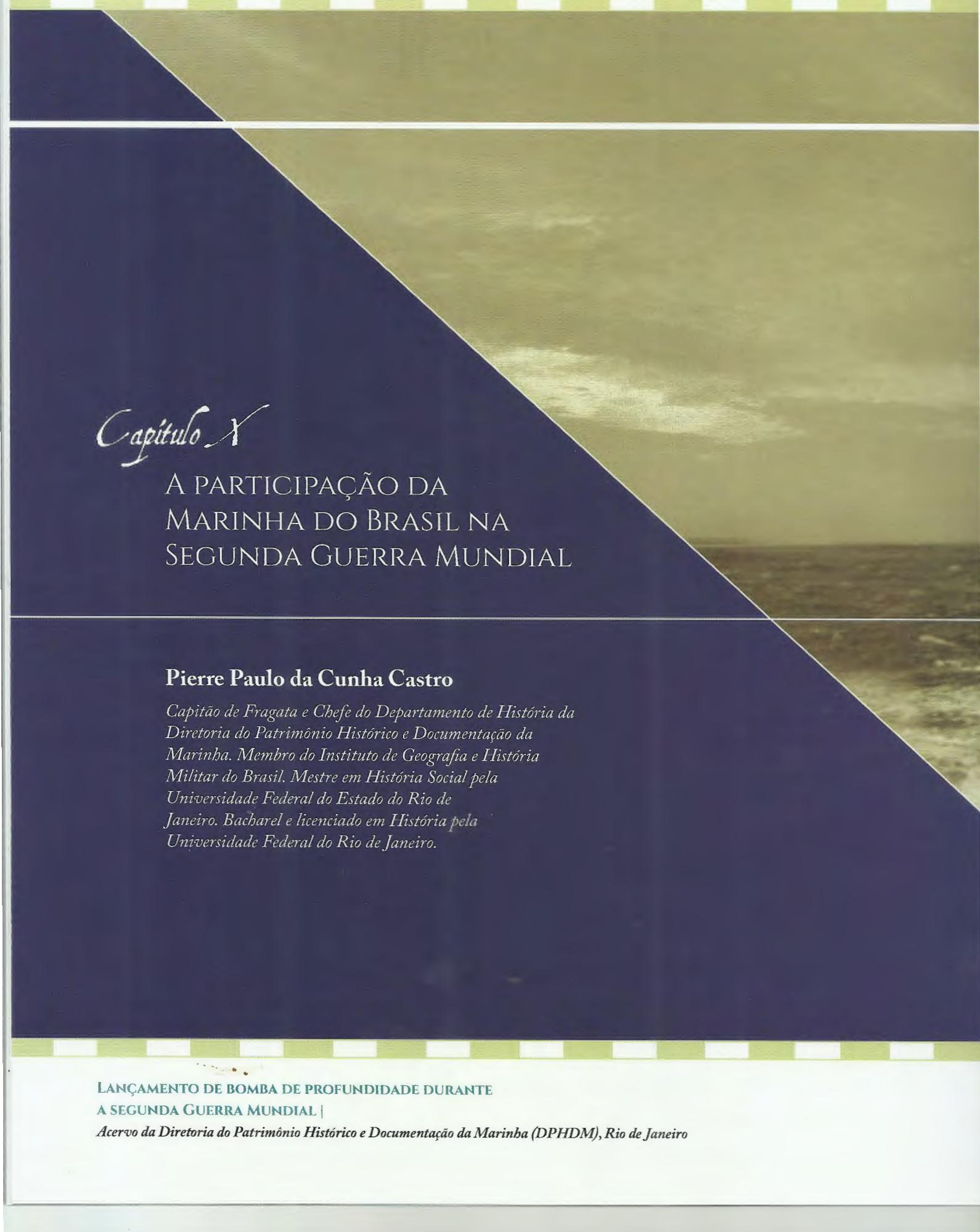
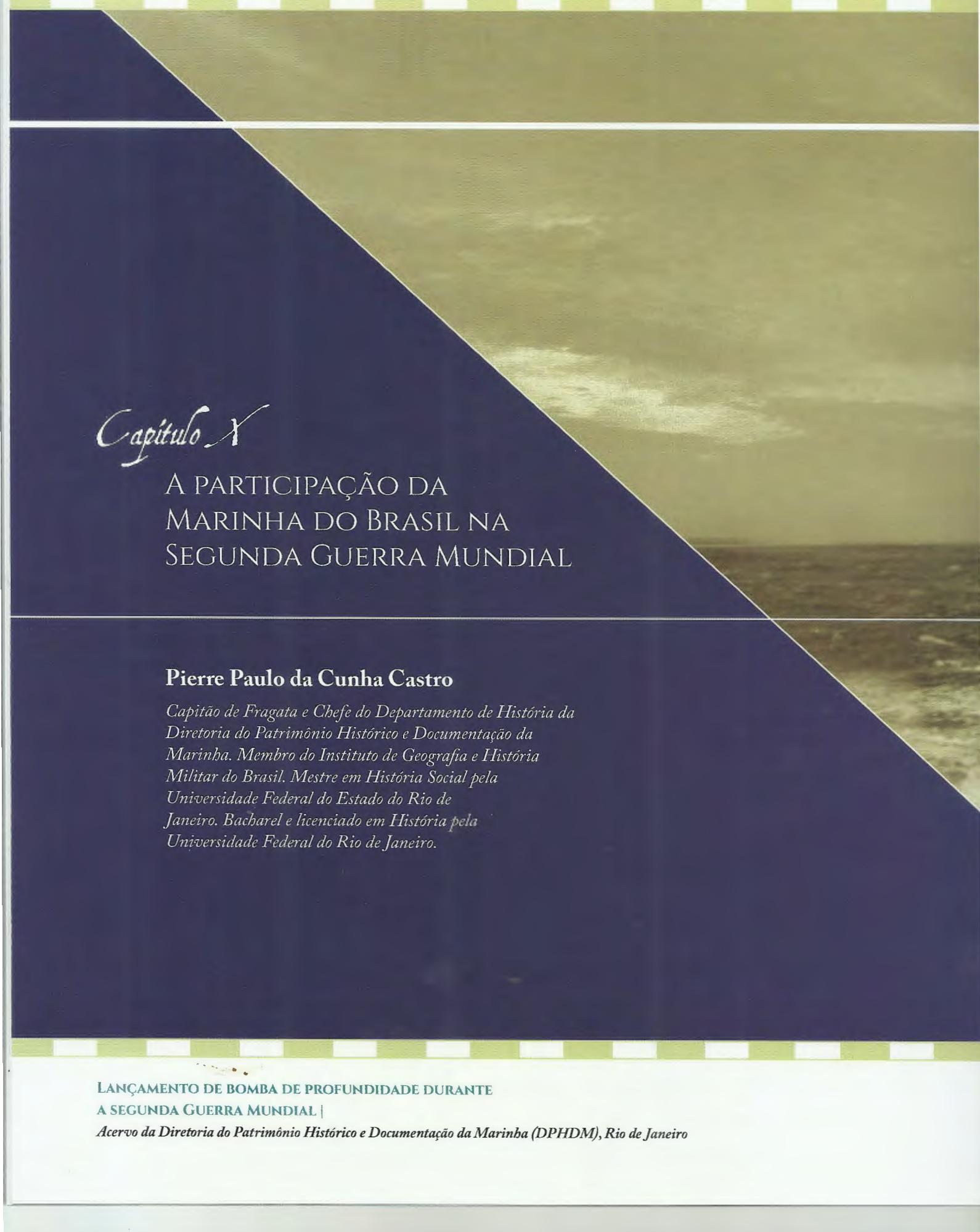
CHEGADA DA DNOG NO RIO DE JANEIRO

*| Os navios, dentre eles o Cruzador Rio Grande do Sul (em destaque), foram fotografados pela Aviação Naval.
Acervo da DPHDM*



Notas

1. Recomenda-se a leitura de *The Road to 1914. The War that ended peace*, de Margareth MacMillan; *Os Sonâmbulos*, de Christopher Clark; e *Catástrofe, 1914: a Europa vai à guerra*, de Max Hastings, que são livros importantes para se compreender as razões que levaram à Grande Guerra.
2. Sugere-se a leitura do texto “Participação da Marinha Brasileira na Primeira Grande Guerra” de Helio Leoncio Martins publicado na *História Naval Brasileira*, volume cinco, tomo 1B, do Serviço de Documentação da Marinha, em 1997.
3. Decreto Legislativo 3.266, Decretos 12.501 e 12.533 de 1, 2 e 22 de junho de 1917.
4. Decreto 3.361 de 26 de outubro de 1917.
5. GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Capemi, 1982, p.8.
6. Aviso Ministerial 120A, confidencial, de 30 de janeiro de 1918.
7. Aviso do Chefe do Estado-Maior da Armada número 501, de 30 de janeiro de 1918.
8. Ordem de Dia 6, de 16 de julho de 1918, do Comandante da DNOG.
9. Sugere-se a leitura do depoimento do Capitão-Tenente Orlando Marcondes Machado, publicado na *História Naval Brasileira*, volume cinco, tomo 1B, escrito pelo Almirante Helio Leoncio Martins, na edição de 1997, pelo Serviço de Documentação da Marinha, páginas 267 a 272.
10. Ordem do Dia 23, de 11 de novembro de 1918, do Comandante da DNOG.
11. Ordem do Dia 32, de 7 de abril de 1919, do Comandante da DNOG.
12. MARTINS, Helio Leoncio. A Participação da Marinha brasileira na Primeira Grande Guerra. In: *História Naval Brasileira*. v.5, t 1b. Rio de Janeiro: SDM, 1997, p. 274.



Capítulo X

A PARTICIPAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Pierre Paulo da Cunha Castro

Capitão de Fragata e Chefe do Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Membro do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil. Mestre em História Social pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Bacharel e licenciado em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro.

**LANÇAMENTO DE BOMBA DE PROFUNDIDADE DURANTE
A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL |**

Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), Rio de Janeiro





A atuação da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial ocorreu na campanha que entrou para a história como a “Batalha do Atlântico”. O objetivo dessa campanha era a manutenção das linhas de comunicação marítimas entre o continente americano, a Europa e a costa ocidental da África. Os Aliados buscavam sustentar o contínuo abastecimento das tropas que lutavam no Norte da África e na Europa ocidental, enquanto as Marinhas e Forças Aéreas nazifascistas tentavam negar o uso do oceano às Marinhas de Guerra e, principalmente, aos navios mercantes aliados. Primeiro, com o emprego de seus navios de guerra e da aviação baseada em terra e, depois, por meio da crescente utilização dos submarinos.

COMBOIO NO ATLÂNTICO SUL |

A missão da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial foi proteger os comboios de navios mercantes, que trafegavam entre o Mar do Caribe e o litoral sul brasileiro, e patrulhar o Atlântico Sul.

Acervo da DPHDM

A ESQUADRA BRASILEIRA E SUAS LIMITAÇÕES NO PERÍODO ENTRE GUERRAS

Para entendermos as limitações da Esquadra brasileira, se faz necessário abordar o contexto específico do Brasil nas décadas anteriores. No período que conhecemos como República Velha (1889 a 1930), tanto a Marinha de Guerra quanto praticamente toda a atividade nacional, relacionada com o mar foi, de certa forma, abandonada. A decadência atingiu a Marinha de Guerra, as companhias de navegação e os estaleiros nacionais. Este processo de estagnação teve um pequeno e importante intervalo com a aquisição de uma nova Esquadra, constituída por 14 navios de guerra¹ construídos em estaleiros britânicos, durante os Governos Afonso Pena e Hermes da Fonseca.

Porém, a compra desses navios não foi acompanhada pela capacitação para repará-los e atualizá-los, justamente em um período de rápidos avanços tecnológicos nas principais Marinhas de Guerra do mundo. Em decorrência de diversos fatores conjunturais, o Ministério da Marinha sofreu severos cortes orçamentários logo após os navios terem sido adquiridos, de modo que a manutenção dos navios foi descontinuada, o treinamento das tripulações foi reduzido e as modernizações necessárias foram postergadas. Enfim, os navios entraram em um processo de obsolescência ao mesmo tempo em que declinava o aprestamento das tripulações. Assim, a Esquadra brasileira perdia sua capacidade operativa. Foi nessas condições que a Marinha operou no período entre os dois conflitos mundiais.

Em seu relatório de 1932, o Ministro da Marinha, Vice-Almirante Protógenes Pereira Guimarães, apresentou um quadro claro da situação da Força Naval:

Pois bem, estamos deixando morrer a nossa Marinha. A Esquadra agoniza pela idade, e, perdido com ela o hábito das viagens, substituído pela vida parasitária e burocrática dos portos, morrem todas as tradições (...) Estamos numa encruzilhada: ou fazemos renascer o Poder Naval sob bases permanentes e voluntárias, ou nos resignamos a ostentar a nossa fragilidade provocadora (...) Estamos completamente desaparelhados².

O clamado “renascimento do Poder Naval sob bases permanentes e voluntárias” foi de fato iniciado nos anos 30. Embora o programa naval estabelecido em 1932, e modificado em 1936³, tenha sido elaborado sem obedecer nenhum planejamento estratégico ou político, sua implementação possibilitou a construção de uma Força Naval modesta, consubstanciada às possibilidades e limitações técnicas do País, em um período marcado por severas restrições econômicas, ainda, decor-



**VICE-ALMIRANTE PROTÓGENES
PEREIRA GUIMARÃES |**
Ministro da Marinha entre 1931 e 1935.
Acervo da DPHDM

rentes do colapso financeiro da Bolsa de Valores de Nova Iorque, em 1929. Por outro lado, tal iniciativa possibilitou a retomada dos adestramentos minimamente satisfatórios e da capacidade de realizar operações limitadas no campo interno.

Com uma solução completamente oposta à imediata e fácil compra de uma Esquadra em estaleiros estrangeiros, conforme ocorreu no início do século XX, o Poder Naval brasileiro renasceria com uma base sólida e perene. Para garantir os reparos e as modernizações de máquinas complexas existentes nos navios de guerra foi imprescindível o domínio da tecnologia empregada na construção desses meios, fomentando a incipiente indústria brasileira, na tentativa de se reconstruir, no País, um Poder Naval com alguma credibilidade. Assim, a retomada da construção de navios no Brasil possibilitou a capacitação de projetistas, técnicos e operários. Porém, o investimento na indústria naval nacional, além de ser uma solução que demanda continuidade, sempre é cara e demora a apresentar resultados.

Em 1936, no principal estaleiro mantido pela Marinha, o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, iniciou-se a construção de um pequeno navio de guerra de projeto nacional, o Monitor *Parnaíba*. Seguiram-se outras construções, com um grau crescente de tamanho e de complexidade: outro monitor, navios mineiros e, finalmente, três contratorpedeiros, que só ficariam prontos com a guerra em andamento.

A escolha de um caminho sustentável para a retomada do Poder Naval brasileiro levou ao lento reaparelhamento da Esquadra; vagaroso em demasia para os desafios impostos por um conflito que, nascido das disputas entre nações europeias, rapidamente tomou todo o mundo de assalto e logo chegou ao litoral brasileiro.

Em 1940, a Força Naval brasileira era assim constituída:

- Uma Divisão de Encouraçados: com o *Minas Gerais* e o *São Paulo*, os grandes encouraçados tipo *dreadnought* recebidos entre 1908 e 1910. Com 165 metros de comprimento e deslocando cerca de 20 mil toneladas, tinham em média mil tripulantes. Embora tenham sofrido atualizações pontuais, já se mostravam ultrapassados pelo desenvolvimento tecnológico e, principalmente, pela introdução das aeronaves na guerra naval, entre as muitas inovações que aquela nova e diferente guerra impôs;
- Uma Divisão de Cruzadores: com o *Rio Grande do Sul* e o *Bahia*, recebidos no mesmo período dos encouraçados e que, embora ainda tivessem algum poder de combate contra outros navios, não contavam com armamento atualizado para ameaças aéreas e praticamente nenhum contra submarinos;
- Uma Flotilha de Contratorpedeiros: *Piauí*, *Rio Grande do Norte*, *Sergipe*, *Santa Catarina* e *Mato Grosso*, da Esquadra de 1910, e o *Maranhão* (ex-britânico *HMS Porpoise*, lançado em 1913 e incorporado à Marinha do



MONITOR PARNAÍBA |

Acervo da DPHDM

CAP X

Brasil em 1922), todos obsoletos. Seu combustível ainda era o carvão e o armamento praticamente não sofrera atualização, desde suas incorporações;

- Uma Flotilha de Submarinos: com quatro submersíveis adquiridos de estaleiros italianos e incorporados entre 1929 e 1937. Eram eles: *Humaitá, Tupi, Timbira e Tamoio*;
- O Trem da Esquadra: com os Tênderes *Belmonte* e *Ceará*; os Navios-Tanque *Novais de Abreu* e *Marajó*; e quatro Rebocadores: *Aníbal de Mendonça, Muniz Freire, Heitor Perdigão e DNOG*;
- Uma Flotilha de Navios Mineiros Varredores, com dez navios, sendo seis da Classe *Carioca* (recém-incorporados, projetados e construídos no Brasil, nos anos 1930);
- Uma Flotilha da Diretoria de Hidrografia e Navegação, composta por três navios hidrográficos e dois navios faroleiros;
- Um navio isolado: o Navio-Escola *Saldanha da Gama*; e
- As Flotilhas Fluviais, que operavam nas principais bacias fluviais brasileiras e que sempre representaram um papel importante na nossa concepção estratégica. A Flotilha do Amazonas: com o Aviso *Amapá* e Rebocador *Mário Alves*; e a Flotilha de Mato Grosso: com os Monitores *Parnaíba, Paraguaçu e Pernambuco*; os Avisos *Oiapoque e Voluntários*, e o Navio-Tanque *Potengi*.

NAVIOS MINEIROS DA CLASSE CARIOLA | Os seis navios foram projetados e construídos no Brasil na década de 1930.
Acervo da DPHDM



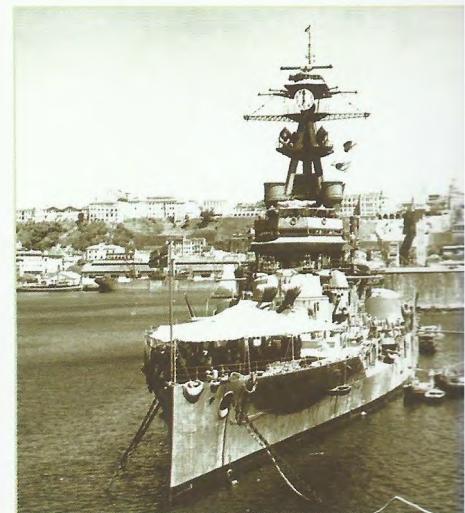
Em 1940, a Marinha do Brasil estava desatualizada se comparada com as Marinhas europeias e com a ascendente Força Naval norte-americana. Era clara a vulnerabilidade do Poder Naval brasileiro para o enfrentamento da guerra antissubmarino. Não possuímos sensores adequados, nem adestramento para o combate contra os submarinos do Eixo. A doutrina antissubmarino era baseada, ainda, nas lições aprendidas com a participação da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), na Grande Guerra, muito diferente do que se executava, desde 1939, nas águas do Atlântico Norte e do Mar Mediterrâneo. Os estrategistas navais brasileiros esperavam outro tipo de confrontação e, também, outro modo de atuação dos adversários. Na concepção deles, grandes encouraçados seriam os principais meios empregados no combate contra outros navios. Era esse tipo de guerra naval que se vislumbrava no cenário sul-americano, principalmente em uma hipótese de conflito contra a Argentina, em decorrência das disputas e das concorrências características daquele período.

CAPACIDADES NO IMEDIATO PRÉ-GUERRA

Como vimos, a Esquadra brasileira possuía limitações operacionais importantes. Quando da eclosão da Segunda Guerra Mundial, na Europa, em 1939, a Esquadra brasileira contava com praticamente os mesmos navios que dispunha na Grande Guerra. Isto se deve às práticas políticas que desconsideraram as complexidades do contexto das relações internacionais e, por isso, não proviam as suas Forças Armadas com recursos condizentes com as necessidades mínimas, ao longo do tempo, preferindo seguidamente as demandas apresentadas, governo após governo, o que contribuiu para não se equipar e treinar suas Forças Navais adequadamente.

Os grandes desafios impostos à Marinha do Brasil eram a defesa da extensa e desprotegida costa, e a proteção das linhas de comunicação marítimas, vitais para a conservação das vias comerciais com o exterior e para manutenção da navegação de cabotagem⁴.

Ao analisarmos as capacidades da Esquadra brasileira para o cumprimento dessas missões, devemos considerar que as ameaças que se configuravam dentro do contexto da Segunda Guerra Mundial e, particularmente, da Batalha do Atlântico, caracterizavam-se, principalmente, pelos submarinos alemães e italianos, que representavam o principal esforço de guerra do Eixo no Atlântico, e eram utilizados contra navios mercantes. O emprego de submarinos pelas Forças alemã e italiana intensificou-se porque estes meios conseguiam escapar do bloqueio naval imposto



ENCOURAÇADO MINAS GERAIS |

A defesa principal do porto de Salvador coube ao Encouraçado Minas Gerais em conjunto com as baterias do Exército Brasileiro localizados na Ponta de Santo Antônio e na Ilha de Itaparica.
Acervo da DPHDM



pelos Aliados aos portos do Eixo e dos países ocupados. Entretanto, a Esquadra não possuía equipamentos de detecção e armamento para localizar e destruir submarinos, bem como não conhecia os novos procedimentos de combate antissubmarino, baseados no emprego do sonar, para a detecção dos submarinos enquanto submersos.

Contudo, cabe ressaltar que o sonar era uma inovação tecnológica, na época. Quando da entrada dos Estados Unidos no conflito, em dezembro de 1941, nem mesmo sua Marinha estava preparada para combater submarinos. Assim, na principal base de treinamento de pessoal da US Navy, em Key West, Flórida, eram os militares da Marinha britânica que ensinavam as táticas antissubmarino para as tripulações norte-americanas.

A Força Naval brasileira teria condições de enfrentar alguns dos corsários alemães, que eram navios mercantes armados, que atacavam com surpresa a navegação mercante aliada; mas teria dificuldade para se opor aos modernos encouraçados de bolso e cruzadores de batalha alemães.

INÍCIO DAS HOSTILIDADES E OS ATAQUES AOS NAVIOS MERCANTES BRASILEIROS

A Marinha Mercante brasileira, que somava 650 mil toneladas brutas de arqueação no início da guerra, exercia papel fundamental na economia nacional, não só no transporte das exportações brasileiras, mas também na navegação de cabotagem, que executava o transporte entre os centros econômicos regionais, isolados pela deficiência das redes rodoviárias e ferroviárias.

No decorrer da guerra, foram perdidos por ação dos submarinos alemães e italianos 31 navios mercantes, de um total de 33 ataques sofridos, que somaram a perda cerca de 140 mil toneladas de arqueação (21% do total) e a morte de 480 tripulantes e 502 passageiros.

Os primeiros ataques à Marinha Mercante ocorreram quando o Brasil ainda se mantinha neutro. Em 22 de março de 1941, no Mar Mediterrâneo, o Navio Mercante (NM) *Taubaté*, que exibia clara sinalização de navio neutro, foi metralhado pela Força Aérea alemã, causando a morte do conferente de bordo José Francisco Fraga, o primeiro brasileiro morto em decorrência do conflito, deixando 13 tripulantes feridos. Com a entrada dos Estados Unidos na guerra, os submarinos alemães passaram a operar no Atlântico Ocidental, ameaçando todos os navios de bandeiras neutras que se dirigissem aos portos norte-americanos.

A primeira perda brasileira foi o Navio Mercante *Cabedelo*, que deixou o porto da Filadélfia, com carga de carvão, em 14 de fevereiro de 1942. O navio desapareceu sem dar sinais. Ainda em fevereiro de 1942, o Submarino *U-432* tor-



ENCOURAÇADO SÃO PAULO |

Durante o conflito, foi posicionado em Recife, junto à face interna do molhe, configurando a principal defesa fixa daquele porto.

Acervo da DPHDM

pedeou os Navios Mercantes *Buarque* e o *Olinda*. Seguiram-se os torpedeamentos do *Arabutã*, do *Cairu*, do *Parnaíba*, do *Gonçalves Dias*, do *Alegrete*, do *Pedrinhas* e do *Tamandaré*, entre março e junho de 1942.

Todos esses ataques ocorreram, ou na costa dos Estados Unidos, ou no Mar das Antilhas. A única exceção foi o NM *Comandante Lira*, torpedeado ao largo do Ceará pelo Submarino italiano *Barbarigo*. Esse foi o único navio a ser salvo devido ao pronto auxílio dado pelo Rebocador *Heitor Perdigão* e por alguns navios norte-americanos.

O NM *Barbacena* e NM *Piave*, torpedeados pelo Submarino alemão *U-155* ao largo da Ilha de Trinidad, em 28 de julho de 1942, foram as últimas perdas ocorridas enquanto o Brasil mantinha formalmente a neutralidade.

As atitudes cada vez mais claras de alinhamento do Brasil com os Aliados levaram o Alto Comando alemão a planejar uma operação contra os principais portos nacionais. Posteriormente, por ordem de Adolf Hitler e limitação operacional e logística da Força de U-Boats, esta ofensiva submarina foi reduzida em número de meios, mas, ainda assim, manteve-se vigorosa. Foram enviados submarinos ao litoral brasileiro com ordens para atacar a navegação de longo curso e de cabotagem.

Na tarde de 15 de agosto de 1942, o *U-507* torpedeou o Paquete *Baependi*, que navegava ao largo da costa de Alagoas com destino a Recife. O velho navio foi ao fundo levando 270 dos seus 306 tripulantes e passageiros, incluindo parte da guarnição do 7º Grupo de Artilharia de Dorso do Exército Brasileiro, transferido para reforçar as defesas no Nordeste.

Algumas horas depois, o *U-507* encontrou o Paquete *Araraquara* navegando sozinho e inteiramente iluminado, constituindo-se alvo fácil. Afundou-o com dois torpedos, vitimando 131 pessoas. Na madrugada do dia seguinte, foi a vez do *Aníbal Benévolo*. No dia 17 de agosto, na altura do Farol do Morro de São Paulo, ao Sul da cidade de Salvador, o mesmo *U-507* torpedeou o *Itagiba*, que tinha entre os seus 121 passageiros o restante do 7º Grupo de Artilharia de Dorso. Nesse mesmo dia, o *Ara-rá* foi torpedeado quando recolhia naufragos do *Itagiba*. A última vítima do *U-507* foi a Barcaça *Jacira*, pequena embarcação que foi posta a pique em 19 de agosto.

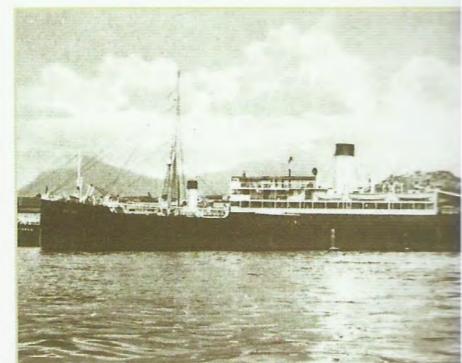
Em cinco dias, um único submarino afundou seis navios dedicados às linhas de cabotagem, vitimando 607 pessoas. Essas perdas causaram forte comoção nacional, reverberada pelas manchetes dos jornais e por manifestações de rua nas maiores capitais, todas clamando pela guerra. Se ao Governo Vargas ainda interessava manter uma posição dúbia em relação a sua participação efetiva na guerra, a violência dos ataques de agosto de 1942 levou à declaração de Estado de Beligerância com a Alemanha e a Itália em 22 daquele mês e, finalmente, ao Estado de Guerra no último dia de agosto.

A primeira ação foi a organização dos comboios nos portos nacionais, prá-



NAVIO MERCANTE CABEDELO |

Acervo da DPHDM



NAVIO MERCANTE BAEPENDI |

Acervo da DPHDM

tica já comum no Atlântico Norte. O comboio constituía a reunião de um grande número de navios mercantes, que navegavam escoltados por navios de guerra com capacidade de detectar e atacar submarinos. Quando navegavam próximos ao litoral, também recebiam cobertura da aviação baseada em terra. Os comboios que partiam e chegavam aos portos brasileiros eram escoltados por navios da Marinha do Brasil e da Marinha norte-americana.

O emprego do sistema de comboios e a intensa patrulha antissubmarino empreendida pelas Forças Aeronavais Aliadas levaram a uma drástica diminuição nas perdas de navios mercantes brasileiros em 1943, com oito torpedeamentos, comparados aos 24 ocorridos ao longo do ano anterior.

A maioria dos navios mercantes brasileiros vitimados por submarinos alemães, em 1943, navegava isolada, fora dos comboios. É o caso do *Brasilóide*, quando foi torpedeado em 18 de fevereiro; e do *Afonso Pena*, que indevidamente abandonou o comboio do qual fazia parte e foi afundado em 2 de março de 1943. Ou mesmo o pequeno pesqueiro *Shangri-lá*, que foi afundado ao largo de Arraial do Cabo, em 22 de junho, provocando a morte de todos os seus dez tripulantes.

Os dois últimos torpedeamentos de navios mercantes brasileiros foram o do *Itapagé*, em 26 de setembro e do *Campos*, em 23 de outubro de 1943, todos navegando isolados.



NAVIO MERCANTE AFONSO PENA |
Acervo da DPHDM



ORGANIZAÇÃO DE COMBOIOS
ENTRE OS PORTOS NACIONAIS |
Acervo da DPHDM

A LEI DE EMPRÉSTIMOS E ARRENDAMENTOS E AS MODERNIZAÇÕES DOS MEIOS NAVAIS

Para a compreensão da efetiva participação da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial, é importante destacar a instituição do *Lend-Lease Act* (Lei de Empréstimos e Arrendamentos), em março de 1941, que permitiu que os Estados Unidos fornecessem os materiais necessários ao esforço de guerra dos países Aliados, sem a necessidade de pagamentos imediatos. Era o fim do freio burocrático financeiro para a indústria bélica norte-americana, liberando todo o seu potencial de produção para mobiliar o esforço de guerra aliado.

No acordo firmado em 1º de outubro de 1941, o Brasil obteve créditos de 200 milhões de dólares, dos quais couberam ao Exército cem milhões, e à Marinha e à Força Aérea, 50 milhões cada. Essa divisão do crédito deixou de fora os navios de guerra da US Navy repassados à Marinha do Brasil, que seriam computados numa linha de crédito em separado.

Os primeiros navios recebidos pelo Brasil depois da declaração de guerra foram os caça-submarinos da Classe G (o *Guaporé* e o *Gurupi*), entregues em Na-

tal, em 24 de setembro de 1942. Em seguida, foram incorporados à Marinha do Brasil, em Miami, oito dos pequenos caça-submarinos da Classe J: *Javari*, *Jutaí*, *Juruá*, *Juruena*, *Jaguarão*, *Jaguaribe*, *Jacuí* e *Jundiaí*.

No ano de 1943, foram entregues mais seis unidades da Classe G: *Guaíba*, *Gurupá*, *Guajará*, *Goiana*, *Grajaú* e *Graúna*. Nos anos de 1944 e 1945, mais oito unidades foram entregues, dessa vez, os muito mais capazes contratorpedeiros de escolta produzidos em larga escala nos estaleiros norte-americanos: *Bertioga*, *Berberibe*, *Bracuí*, *Bauru*, *Baependi*, *Benevente*, *Babitonga* e *Bocaina*.

Após o término da guerra na Europa, a Marinha recebeu dos Estados Unidos, em 16 de julho de 1945, em Tampa, na Flórida, o Navio-Transporte de Tropas *Duque de Caxias*.

Em 15 de abril de 1948, Brasil e Estados Unidos firmaram acordo sobre o pagamento do *Lend-Lease*. O valor do aluguel dos navios incorporados à Marinha brasileira, e que deveria ser restituído ao final da guerra, não foi incluído na dívida brasileira. Mais tarde, a cessão desses navios foi tornada permanente, porém com o compromisso de que não fossem repassados a outros países.

Quanto às construções navais aqui no Brasil, declarada a guerra, foi desenvolvido um trabalho intenso para adaptar os antigos navios existentes contra a nova ameaça que se apresentava: o submarino. Terminava-se a construção dos três contratorpedeiros da Classe *Marcílio Dias* (*Marcílio Dias*, *Mariz e Barros* e *Greenhalgh*) no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, enquanto eram batidas as quilhas dos seis novos contratorpedeiros que constituiriam a Classe *Amazonas*, mas estes só ficariam prontos depois do conflito.

Seis navios de pesca em alto-mar, encomendados no Estaleiro Lage por uma firma inglesa, foram adaptados para a guerra antissubmarino, renomeados corvetas e incorporados à Marinha do Brasil com os seguintes nomes: *Vidal de Negreiros*, *Matias de Albuquerque*, *Felipe Camarão*, *Henrique Dias*, *Fernandes Vieira* e *Barreto de Menezes*.

A maioria dos navios mais抗igos recebeu sonares, calhas na popa para o lançamento de bombas de profundidade – que era a principal arma antissubmarino naquele momento – e outras armas secundárias, como os lançadores de bombas-foguete. Para além das modificações específicas para a guerra antissubmarino, os canhões e metralhadoras dos navios foram incrementados, não somente para se contrapor à improvável ameaça aérea ou de superfície, mas, principalmente, para fustigar submarinos navegando na superfície, quando realimentavam suas baterias.

Em decorrência do esforço de guerra, os navios especializados em outras funções, como os navios mineiros da Classe *Carioca* e os navios hidrográficos (desarmados) *Rio Branco* e *Jaceguai*, foram adaptados e transformados em corvetas antissubmarino.



CERIMÔNIA DE RECEBIMENTO DO CAÇA-SUBMARINO GRAJAÚ, EX-USS PC 1236 | Miami (EUA), no dia 15 de novembro de 1943.

Acervo da DPHDM



CERIMÔNIA DE RECEBIMENTO DO CAÇA-SUBMARINO GURUPÁ |

Ex-USS PC 605, foi incorporado à MB em cerimônia realizada em Miami, em 11 de junho de 1943.

Acervo da DPHDM

**CONTRATORPEDEIRO
DE ESCOLTA BAURU |**

Ex-USS McAnn 179, da Marinha dos EUA, foi incorporado à Marinha do Brasil. Transformado em Navio-Museu, é mantido atracado no Espaço Cultural da Marinha, na cidade do Rio de Janeiro.

Acervo da DPHDM



**CONTRATORPEDEIRO
MARIZ E BARROS (ABAIXO) |**

Construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e incorporado em 29 de novembro de 1943. Na foto, exibe pintura camouflada. Acervo da DPHDM





As aquisições permitidas pelo *Lend-Lease* e os aperfeiçoamentos implantados na Força Naval aumentaram em muito a capacidade de reagir de forma adequada aos novos desafios que aquela guerra impunha à Marinha do Brasil.

Além disso, uma quantidade expressiva de militares foi enviada para os programas de instrução emergencial criados na US Navy, para serem instruídos nas táticas antissubmarino e no uso e manutenção dos novos navios, equipamentos e armas. Esses homens, ainda durante a guerra, implementaram na Marinha do Brasil os cursos que realizaram, dando continuidade ao adestramento de Controle de Avarias e de Guerra Antissubmarino, incrementando em muito a formação do pessoal embarcado.

A FORÇA NAVAL DO NORDESTE

A missão da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial foi patrulhar o Atlântico Sul e proteger os comboios de navios mercantes que trafegavam entre o Mar do Caribe e o litoral sul brasileiro contra a ação dos submarinos e navios corsários germânicos e italianos. Foi uma luta diurna, silenciosa e pouco conhecida pelos brasileiros.

**Iº ESCALÃO DA FEB
EMBARCANDO NO TRANSPORTE NORTE-AMERICANO GENERAL MANN, NO RIO DE JANEIRO |**
Uma das missões mais honrosas durante a guerra foi escoltar os navios que transportaram para os campos europeus a Força Expedicionária Brasileira (FEB). Junto com outros navios americanos, os transportes eram escoltados até Gibraltar, onde eram rendidos por outros que atuavam no Mediterrâneo. O primeiro escalão de FEB foi escoltado pelos Contratorpedeiros Marcílio Dias, Mariz e Barros e Greenhalgh até ao largo de Recife, quando foram rendidos por unidades norte-americanas, que escoltaram o General Mann até Gibraltar.
Acervo da DPHDM



CAÇA-SUBMARINO JURUÁ |

Um dos navios da Classe J, os quais receberam o apelido de "caça pau", devido ao seu casco de madeira.

Acervo da DPHDM



CAÇA-SUBMARINO GUAPORÉ |

Belonave da Classe G, cujos navios, em contraposição aos Classe J, receberam o apelido de "caça ferro."

Acervo da DPHDM



CORVETA CARAVELAS |

Acervo da DPHDM

Ingressaríamos em uma guerra antissubmarino sem equipamentos para detecção e armamento apropriado, porém este obstáculo não impediu que navios e tripulações estivessem patrulhando nossas águas, mesmo antes do envolvimento oficial do Governo brasileiro no conflito, apesar de todos os perigos.

A criação da Força Naval do Nordeste, em 5 de outubro de 1942, foi parte de um rápido e intenso processo de reorganização das Forças Navais para adequar-se à situação de conflito. Sob o comando do Capitão de Mar e Guerra Alfredo Carlos Soares Dutra, a recém-criada Força foi inicialmente composta pelos: Cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, Navios Mineiros *Carioca*, *Caravelas*, *Camaquã* e *Cabedelo* (posteriormente reclassificados como corvetas) e os Caça-Submarinos *Guaporé* e *Gurupi*. Posteriormente, esta Força seria acrescida do Tênder *Belmonte*, caça-submarinos, contratorpedeiros de escolta, contratorpedeiros Classe *M* e submarinos Classe *T*, constituindo a Força-Tarefa 46 do Comando do Atlântico Sul, subordinada ao Comando da 4ª Esquadra da US Navy.

Além de patrulhar o Atlântico Sul e proteger os comboios de navios mercantes, uma das missões mais importantes durante a guerra foi escoltar os navios que transportaram para os campos europeus a Força Expedicionária Brasileira (FEB). Junto com outros navios americanos, os transportes foram escoltados até Gibraltar, onde foram rendidos por outros navios que atuavam no Mar Mediterrâneo.

O primeiro escalão da FEB foi escoltado pelos Contratorpedeiros *Marcílio Dias*, *Mariz* e *Barros* e *Greenhalgh*, até ao largo de Recife, quando foram rendidos por unidades norte-americanas, que escoltaram o transporte de guerra até Gibraltar. Na rendição da escolta brasileira, o então General Mascarenhas de Moraes transmitiu ao seu comandante, o Capitão de Mar e Guerra Antônio Alves Câmara Júnior, a seguinte mensagem: “Em nome dos brasileiros aqui a bordo, que partem para a linha de frente, a fim de continuar o glorioso trabalho de nossa Marinha na defesa de nossa soberania, apresento minhas despedidas, gratíssimo pela vossa excelente proteção antissubmarino”⁵.

O Comandante Câmara respondeu: “Os representantes da Marinha do Brasil tiveram grande honra em comboiar vossas forças e fazem votos de todo o sucesso para maior glória das armas brasileiras”⁶.

A atuação conjunta com os norte-americanos possibilitou a aquisição de novos meios navais e armamentos adequados à guerra antissubmarino, bem como proporcionou o necessário treinamento para o nosso pessoal. Assim, um dos principais pontos do relacionamento entre Brasil e Estados Unidos, no campo militar, foi a integração operacional entre as duas Marinhas. Foram aperfeiçoados procedimentos comuns e táticas eficazes na guerra antissubmarino.

PERDAS DA MARINHA DO BRASIL

Destaca-se, contudo, que os ganhos operacional e material provenientes da participação na Segunda Guerra Mundial parecem ínfimos, quando reconhecemos que aqueles anos de combate custaram muitas vidas. Foram perdidos 31 navios mercantes brasileiros; nos 33 ataques sofridos pela Marinha Mercante, pereceram 982 pessoas. Além disso, três navios de guerra brasileiros foram a pique em consequência de um ataque submarino e das fatigantes operações no mar, quando morreram três civis, quatro marinheiros americanos e 464 homens da Marinha do Brasil.

A primeira perda da Marinha foi a do Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira*, torpedeado por submarino alemão na costa do Rio de Janeiro, ao sul do Cabo de São Tomé, no dia 19 de julho de 1944. Às 23h55, sentiu-se uma forte explosão na popa que rompeu o costado, por onde começou a entrar água em enormes proporções. Segundo algumas testemunhas, o afundamento do navio deu-se em apenas três minutos. A maior parte dos sobreviventes foi resgatada no dia seguinte por um barco pesqueiro e por outros dois navios da Marinha, o *Javari* e o *Mariz e Barros*. Morreram nesse ataque 99 militares.

Quarenta e oito horas após o torpedeamento do *Vital de Oliveira*, a cerca de 12 milhas a nordeste da barra de Recife, a Corveta *Camaquã* afundou, após virar devido a um violento golpe de mar, quando outros 33 militares pereceram.

NAVIO MINEIRO CAMAQUÃ |

Antes de ser rapidamente adaptado para ser empregado como corveta.
Acervo da DPHDM





**NAVIO-AUXILIAR VITAL
DE OLIVEIRA |**
Acervo da DPHDM



CRUZADOR BAHIA |
Acervo da DPHDM

Embora se discuta, até hoje, as condições que levaram ao afundamento do navio, é absolutamente coerente afirmar que as perdas em uma situação de conflito podem ocorrer não somente pela ação do inimigo, mas também pelas condições extremas que são impostas aos combatentes e equipamentos. É possível que as corvetas da Classe *Carioca*, navios mineiros varredores, rapidamente adaptados para outra função, tenham tido o seu centro de gravidade deslocado para além do limitado pelo projeto original, prejudicando sua estabilidade em situações de mar intenso.

Por fim, o pior desastre enfrentado pela Marinha durante a Segunda Guerra Mundial foi o afundamento do Cruzador *Bahia*, no dia 4 de julho de 1945. O acidente, ocorrido já depois do término da guerra na Europa, quando o navio guarnecia um ponto de apoio SAR (Search and Rescue) para a ponte aérea que repatriava tropas e equipamentos norte-americanos, foi causado por um disparo acidental durante um treinamento com metralhadoras em alvos flutuantes que acertou uma das bombas de profundidade, instaladas na popa. O acidente decorrente de uma falha humana causada, em grande monta, pela exaustiva permanência das tripulações no mar e pela necessidade de constante adestramento, consumiu as vidas de 332 marinheiros brasileiros.

Três infortúnios e 464 mortos, sem contar os 22 falecidos em ataques e acidentes em outros navios de guerra e em navios mercantes, elevando o total a 486 militares da Marinha do Brasil mortos na Segunda Guerra Mundial, de modo que na necessária defesa da Nação brasileira, da liberdade e da democracia, o País perdeu mais homens de suas Forças Armadas atuando na Batalha do Atlântico que no Teatro de Operações Europeu.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Força Naval do Nordeste concluiu a sua missão em 7 de novembro de 1945, quando regressou ao Rio de Janeiro em seu último cruzeiro. A sua árdua e intensa vida operativa contribuiu para a livre circulação nas linhas de navegação do Atlântico Sul e, certamente, contribuiu em muito para o esforço de guerra aliado.

Nesse sentido, não se pode analisar a participação da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial sem apontar alguns dados que delimitam todo o seu esforço para manter as linhas de navegação abertas.

Foram comboiados 3.164 navios, entre os quais 1.577 brasileiros e 1.041 norte-americanos, totalizando 575 comboios. Considerando esse número de navios e as perdas em comboios, chega-se à conclusão de que cerca de 99% dos navios protegidos atingiram os seus destinos. Mesmo assim, principalmente pelos afundamentos anteriores à declaração de guerra, 21% da Marinha Mercante brasileira foi perdida por torpedeamentos.

Foram percorridas pelas escoltas, sem contar as manobras em zigue-zagues, realizadas para dificultar a detecção submarina e o tiro torpédico, um total de 600 mil milhas náuticas, ou seja, 30 voltas ao redor da Terra pelo Equador.

Num exercício de comparação, sabemos que a Esquadra americana comboiou no Atlântico cerca de 16 mil navios, o que corresponde a 16 mercantes para cada navio de guerra. A Marinha do Brasil comboiou cerca de três mil navios, correspondendo a 50 mercantes para cada navio de guerra brasileiro.

Assim, o que efetivamente significou para a Marinha do Brasil participar no último conflito mundial?

A primeira conclusão foi que a Marinha adquiriu maior capacidade para controlar áreas marítimas e maior poder dissuasório.

A segunda conclusão aponta para uma mudança de mentalidade na Marinha, com a assimilação de novas técnicas de combate e a incorporação de meios modernos para as Forças Navais. Essa mudança de mentalidade contribuiu para a intensificação da profissionalização do pessoal da Marinha.

A terceira conclusão foi a oportunidade de participar de ações de guerra e adquirir a experiência do combate. Essa experiência foi fundamental para forjar as futuras gerações de homens do mar, familiarizando-os com a vida dura da guerra antissubmarino e dos cruzeiros de guerra.

A quarta conclusão foi a percepção de que a logística ocupa um lugar fundamental na manutenção de uma Força combatente. Esse tipo de percepção refletiu-se na construção de bases, estações navais e outros pontos de apoio logístico no litoral brasileiro.

A quinta conclusão foi a aproximação com a Marinha dos Estados Unidos. Essa associação alinhou o Brasil diretamente com as doutrinas navais norte-americanas, com ênfase na guerra antissubmarino. Resultante do contexto da Guerra Fria, quando a União Soviética investiu fortemente na sua Força de Submarinos, tal situação de alinhamento vigorou até 1977, quando se encerrou o Acordo Militar com os EUA. No período posterior, o Brasil optou por uma postura relativamente autônoma.

A sexta conclusão, e que reúne todas as anteriores, foi a percepção da necessidade de proceder a uma reorganização administrativa da Marinha do Brasil, a qual foi implementada nas décadas posteriores à guerra, a partir das experiências obtidas pela atuação daqueles homens no conflito, além das práticas observadas em outras Marinhas e das novas doutrinas incorporadas.

E, por fim, a guerra no mar mostrou que, no caso do Brasil, em um conflito generalizado, as linhas de comunicação serão os alvos prioritários. Assim aconteceu em 1917 e em 1942. O Brasil é dependente do comércio marítimo, e não pode estar despreparado mais uma vez. Essa constatação é estratégica e histórica. ♦

**TRANSFERÊNCIA DE PESSOAL
COM NAVIO DA MARINHA
NORTE-AMERICANA |**
Acervo da DPHDM





Notas

1. Os navios adquiridos que compunham o que se conhece como "A Esquadra de 1910" foram os grandes Encouraçados (tipo *Dreadnought*) *Minas Gerais* e o *São Paulo*; os Cruzadores *Rio Grande do Sul* e o *Bahia*, e os Contratorpedeiros: *Pará*, *Amazonas*, *Piauá*, *Rio Grande do Norte*, *Paraíba*, *Alagoas*, *Paraná*, *Santa Catarina*, *Mato Grosso* e *Sergipe*, todos incorporados entre 1908 e 1910.
2. BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Chefe do Governo Provisório Dr. Getúlio Dornelles Vargas, pelo Contra-Almirante Protógenes Pereira Guimarães Ministro de Estado dos Negócios das Marinha em junho de 1932*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1932. p. 9.
3. Incluíam-se nesse programa três Submarinos adquiridos na Itália (*Tupi*, *Timbira* e *Tamoio*), dois Navios Hidrográficos (*Jaceguai* e *Rio Branco*), um Navio-Escola (*Almirante Saldanha*), três Contratorpedeiros (*Marcílio Dias*, *Mariz e Barros* e *Greenhalgh*), dois Monitores (*Paraguaçu* e *Parnaíba*) e um Navio-Tanque Fluvial (*Potengi*), entre outros.
4. Linhas de cabotagem são linhas de comunicação marítima ao longo da costa, geralmente ligando portos nacionais.
5. GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Helio Leoncio. A Marinha na Segunda Guerra Mundial. In.: *História Naval Brasileira*. Volume Quinto. Tomo II. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha/ Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985. p. 372.
6. *Ibidem*.



VISITA DO GENERAL ROCA | O Presidente da República Argentina, General Alejo Júlio Argentino Roca Paz, é recebido pelo Presidente Campos Salles, em 8 de agosto de 1899.

Autoria: Benjamin Parlagreco

Acervo do Museu Histórico e Diplomático - Palácio Itamaraty, Rio de Janeiro



Capítulo VI

A MARINHA EM APOIO À POLÍTICA EXTERNA BRASILEIRA

Guilherme Mattos de Abreu

Contra-Almirante (RM1), colaborador do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Marinha (CEPE-MB), membro do Corpo Permanente da Escola Superior de Guerra e do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.

Certa vez, ouvimos de um diplomata chinês: "Militares e diplomatas são parceiros de toda hora! São como se fossem as duas mãos de um mesmo corpo!" No entanto, esta relação nem sempre é percebida, por se conferir ênfase ao discurso "política externa sem segurança ou defesa", onde os formuladores imaginam escudar-se na fórmula "soft power" (poder suave ou brando)¹, ainda que a história e o acompanhamento do noticiário no dia a dia indiquem que, infelizmente, os conflitos façam parte da realidade humana e assim continuarão por muito tempo.

O Barão do Rio Branco assinalava que o diplomata e o militar "são sócios que se prestam mútuo auxílio. Um expõe o direito e argumenta com ele em prol da comunidade, o outro bate-se para vingar o direito agredido, respondendo a violência com violência"². Este argumento, entretanto, não atende plenamente à relação entre os dois segmentos, pois pressupõe o fracasso de um para que o outro possa atuar.

O próprio Barão nos oferece exemplos para tal, pois, na leitura de seus feitos, constata-se que não se limitava a atuar fundamentado no Direito e no poder coercitivo, visto que se escudava em seu profundo conhecimento e capacidade de persuasão, além de recorrer ao poder econômico. De outra forma, não viabilizaria as compensações acordadas nas negociações! Exercia aquilo que se convencionou chamar "*smart power*".

O fato é que o culto ao Direito e o uso do poder coercitivo são temas recurrentes na abordagem do binômio diplomatas & militares. Porém, esta visão é muito restrita, pois a interação entre eles vai muito mais além.

Diplomatas e militares são parceiros de toda hora! A Marinha, em particular, por suas características, historicamente tem atuação relevante no apoio à política externa brasileira.

OS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA EXTERNA

Neste ponto, torna-se oportuno categorizar os instrumentos de que dispõe uma nação³, de modo a facilitar a percepção das possibilidades e amplitude de atuação do setor defesa em proveito da política externa, cabendo destacar que, eventualmente, as atividades descritas poderão atender a mais de uma categoria:

a) Instrumentos Não Militares

- A Diplomacia, que inclui a Diplomacia Tradicional, a Diplomacia Paralela, a Diplomacia Pública⁴ e a atuação em Organizações Internacionais.
- Instrumentos Econômicos

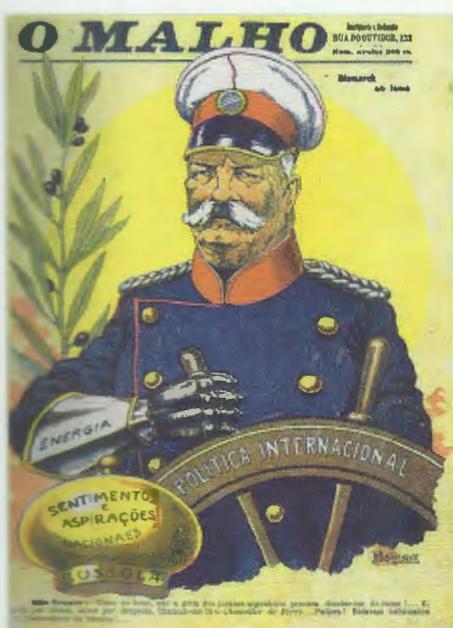
VISITA DO GENERAL ROCA (PÁGINAS ANTERIORES) | A obra, de certo modo, sintetiza o tema. Retrata o Presidente argentino, General Roca (fardado), sendo recebido pelo Presidente Campos Salles, a bordo do Encouraçado Riachuelo, na Baía de Guanabara, Rio de Janeiro, em 1899. Ao fundo, aparecem, em postos de continência, o Encouraçado San Martin, que transportou o Presidente argentino, e seus navios-escorta, o Buenos Aires e o Pátria.

Essa visita representou um marco nas relações entre os dois países, sendo o primeiro evento relacionado à Diplomacia Presidencial de nossa História, o qual, como de praxe, teve suporte em meios militares. Um detalhe simbólico importante é o fato de que o Presidente Campos Salles recebeu o Presidente Roca a bordo de um navio de guerra em vez de esperá-lo em terra. No ano seguinte, embarcado no mesmo Riachuelo, Campos Salles retribuiria a visita.

O apreço que o Presidente Roca demonstrava ao Brasil foi forjado na Campanha da Tríplice Aliança, onde combatera lado a lado com os seus companheiros de nosso Exército.

O San Martin era o navio mais moderno da Armada argentina, na ocasião.

A sua presença exibia uma amostra do desenvolvimento e capacidade de projeção do Poder Militar, bem como, simbolicamente, do Poder da Nação argentina, aspecto que insere a visita no contexto da Diplomacia Naval.



BARÃO DO RIO BRANCO E A POLÍTICA EXTERNA | O Barão do

Rio Branco, conduzindo a política externa brasileira, tendo como orientação os "sentimentos e aspirações nacionais", em caricatura de autoria de Lobão, publicada no periódico O Malho, nº 307, de 1º de agosto de 1908.

b) Instrumentos Político-Militares

- Base Tecnológica e Produtiva
- Controle de Armas
- Atuação do Sistema de Defesa em Período de Paz
- Assistência Militar
- Educação Militar
- Diplomacia Militar [Ações de Presença (Mostrar a Bandeira), Exercícios com Forças Armadas Estrangeiras, Operações de Paz e Operações de Apoio Humanitário].

c) Instrumentos Militares

Exceto no caso dos denominados Instrumentos Militares Emergentes⁵, os Instrumentos Militares são aqueles que implicam uso ou ameaça de uso de força, tanto compelindo quanto em violência declarada.

Detalhar a atuação, instrumento por instrumento, excederia o espaço disponível para este capítulo. Assim, a argumentação a seguir limitar-se-á àqueles aspectos relacionados à Marinha.

A DIPLOMACIA

A atividade diplomática tornou-se cada vez mais complexa, dinâmica e multidisciplinar, envolvendo uma diversidade de órgãos e agentes que podem e devem ser combinados para permitir alcançar os efeitos desejados. Por óbvio, o coração do sistema é o Ministério das Relações Exteriores (MRE).

Em um cenário tão complexo, coordenar e orientar todos os componentes do sistema constituem desafios. Neste ambiente, as Forças Armadas atuam desde a dissuasão à assistência a países em dificuldade (tarefas humanitárias e operações de paz). Contribuem tanto para a execução de ações de apoio, de persuasão ou de coerção quanto para o desenvolvimento de medidas de confiança mútua. Além disso, conduzem atividades de assessoria e de apoio tecnológico, logístico e de segurança aos empreendimentos e missões; e representam o Brasil em órgãos internacionais, como: na Junta Interamericana de Defesa, na Organização Marítima Internacional, na Missão de Assessoria Naval na Namíbia, na Missão Naval em Cabo Verde, como Conselheiro Militar junto à Organização das Nações Unidas, em Nova Iorque e em Genebra, etc.



Aqui, destacam-se, ainda, as relevantes ações da Marinha e do Exército na delimitação de nossas fronteiras terrestres, no passado. No presente, ressalta-se a atuação persistente da Marinha no estabelecimento dos limites da Plataforma Continental, propiciando que, em pleno século XXI, no mar, tracemos a nossa última fronteira – os limites da rica Amazônia Azul – e na condução do Programa Antártico Brasileiro, gerenciado pela Secretaria da Comissão Interministerial para Recursos do Mar (SECIRM), que tem sede no Comando da Marinha.

A Marinha contribui, ainda, para a boa imagem do País, ao exercer com proficiência as tarefas atribuídas ao Brasil por acordos internacionais, como é o caso da responsabilidade pela busca e salvamento em extensa área marítima, equivalente a 1,5 vezes o território nacional.



NAVIO POLAR ALMIRANTE MAXIMIANO (H-41, NO topo) E NAVIO DE APOIO OCEANOGRÁFICO ARY RONGEL (H-44)
Navios da Marinha que apoiam as atividades desenvolvidas pelo Programa Antártico Brasileiro.





APOIO NA BUSCA SAR POR DESTROÇOS DO VOO 447 DA AIR FRANCE |

Acidentes como o que envolveu o voo 447 da Air France, em 2009, demandam pronto atendimento, independentemente das dificuldades envolvidas, cujos resultados expõem a imagem da Nação, da Marinha e da Força Aérea, conforme atesta a cobertura da mídia nacional e internacional da época. No caso do SAR do voo 447, a grande distância implicou um esforço logístico considerável, ao longo de 26 dias. A operação envolveu dez navios da Marinha do Brasil, alguns com helicópteros, navios da Marinha Nacional francesa, navios mercantes (os primeiros a chegar na cena de ação), navios de salvamento contratados e aeronaves da FAB, da França, dos EUA e da Espanha.



COOPERAÇÃO ENTRE NAÇÕES |
O Navio de Assalto Anfíbio Mistral, da Marinha Nacional francesa, sendo abastecido pelo Navio-Tanque Almirante Gastão Motta, da Marinha do Brasil, durante as buscas SAR do voo Air France 447.



A Amazônia Azul: O mar que nos pertence

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) originou-se da Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, realizada em Montego Bay, na Jamaica, em 1982. A Convenção entrou em vigor em 16 de novembro de 1994, após ser depositado o instrumento de ratificação pela Guiana, o sexagésimo país a assiná-la. Nela foram definidos os espaços marítimos: o Mar Territorial, que não deve ultrapassar o limite de 12 milhas náuticas (mn); a Zona Contígua, adjacente ao mar territorial, cujo limite máximo é de 24mn e é medida a partir das linhas de base do mar territorial; a Zona Econômica Exclusiva (ZEE), medida a partir das linhas de base do mar territorial e que não deve exceder a distância de 200mn; e a Plataforma Continental, que compreende o solo e o subsolo das áreas submarinas, além do mar territorial, podendo estender-se além das 200 milhas até o bordo exterior da margem continental. A distância máxima está limitada a 350 milhas, a contar da linha de base a partir da qual se mede a largura do mar territorial.





RIQUEZAS | *A Amazônia Azul é imensamente rica e de grande influência na economia do País, que dela é muito dependente, em função do fluxo de comércio marítimo, tanto exterior quanto doméstico, da extração de hidrocarbonetos, da pesca e do turismo. Apresenta potencialidades econômicas relevantes por explorar. É oportuno lembrar que riqueza atrai cobiça, cabendo ao detentor o ônus da proteção. Protegê-la é missão da Marinha!*

Foram definidos ainda conceitos complementares importantes, como Águas Interiores, que são as situadas no interior das linhas de base do mar territorial; as Águas Arquipelágicas, circunjacentes aos arquipélagos como os de Martim Vaz e Trindade, de Fernando de Noronha e o Atol das Rocas; o Alto-Mar, que corresponde as partes não incluídas na Zona Econômica Exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores, nem nas águas arquipelágicas de um Estado, e é franqueado a todos os Estados, sejam eles costeiros ou não, desde que utilizado para fins pacíficos; e o regime das ilhas; entre outros.

Uma parte importante da Convenção é o artigo 4, onde encontramos que, quando um Estado costeiro tiver a intenção de estabelecer o limite exterior de sua Plataforma Continental (PC) além das 200 milhas marítimas, apresentará à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da ONU as características de tal limite, juntamente com informações científicas e técnicas de apoio. Estabeleceu-se o prazo de até dez anos, após a entrada em vigor da Convenção, para que fosse apresentada a reivindicação à CLPC, posteriormente prorrogado.

Aqui, vislumbrou-se uma oportunidade, que os brasileiros souberam aproveitar. Ao longo de dez anos, desde 1987, a Marinha e a Petrobras, com o auxílio da comunidade científica, desenvolveram um trabalho de levantamento intenso e acurado, denominado Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC), de modo a delimitar o relevo submarino, para que o Brasil pudesse reivindicar essa área excedente à linha de 200 milhas. Além disso, no Arquipélago de São Pedro e São Paulo, construiu-se uma estação científica, permanentemente guarnecida por um pequeno grupo de pesquisadores, desde 1998, o que permitiu configurar uma ZEE de 200 milhas em seu entorno, de área maior que o estado de Mato Grosso do Sul.

O somatório das áreas inseridas no contorno das duzentas milhas em relação ao continente e ilhas oceânicas, acrescido da área adicional reivindicada entre 200 e 350 milhas, perfaz cerca de 4.500.000km², da mesma ordem de grandeza da área da Amazônia Verde. É como se tivéssemos uma outra Amazônia! E esta Amazônia é Azul.

Trata-se de uma região imensamente rica e de grande influência na economia do País, em função do fluxo de comércio marítimo, tanto exterior quanto doméstico, da extração de hidrocarbonetos, da pesca e do turismo. Além disso, apresenta potencialidades econômicas relevantes por explorar, como as relacionadas à geração de energia, a exploração de recursos minerais de vários tipos e a produção de fármacos derivados da biodiversidade marinha.

DIPLOMACIA PARALELA E DIPLOMACIA PÚBLICA

A expressão Diplomacia Paralela está associada ao relacionamento externo exercido por organizações públicas e privadas e indivíduos não vinculados diretamente ao Ministério das Relações Exteriores (MRE). Existe uma ampla variedade de organizações públicas e privadas e indivíduos atuando no relacionamento externo, nos mais variados níveis, em caráter oficial ou informal. Entre eles, obviamente, encontram-se os militares. Em todo o mundo, a atuação do Ministério ou Departamento de Defesa, normalmente, é expressiva neste segmento.

No Brasil, o vulto da atuação do setor Defesa no relacionamento com o exterior é atestado pelo grande número de interações registradas na rubrica “Medidas de Fortalecimento de Confiança Mútua e Segurança de Caráter Militar”, no âmbito do Ministério da Defesa (MD). A Marinha, por sua natural propensão ao relacionamento externo, tem atuação expressiva neste segmento, que compreende reuniões de alto nível, visitas de autoridades e delegações, operações com Forças Armadas estrangeiras, intercâmbios, estágios, cursos, etc.

BASE TECNOLÓGICA E PRODUTIVA

A capacidade de influenciar a agenda internacional depende em larga escala da riqueza da nação. Os países desenvolvidos, em maior ou menor grau, atuam no segmento, controlando o acesso ao mercado e à tecnologia.

A Marinha, ao desenvolver projetos de alta tecnologia, particularmente no que se refere à construção naval, com destaque para a construção de submarinos convencionais e de propulsão nuclear, contribui sobremaneira para o desenvolvimento da base tecnológica e produtiva nacional, ampliando a capacitação da indústria, em decorrência do arraste que proporciona.

CONTROLE DE ARMAS

Envolve cooperação, controle de armas convencionais, construção de medidas de confiança mútua e de segurança, embargos à proliferação de certos tipos de armamento e controles de exportação, inclusive com imposição de restrições de uso, em relação às quais um país do porte do Brasil deve prestar-se. Na crise com a França, denominada Guerra da Lagosta (1963), o Governo dos Estados Unidos tentou demover o emprego de navios de guerra brasileiros de origem norte-americana, baseados em uma cláusula do contrato de cessão, que impedia o seu uso contra aliados dos EUA.

A existência de uma indústria nacional de equipamentos militares contribui para uma maior autonomia do país, tanto em aspectos de ordem logística quanto política.



ASSISTÊNCIA MILITAR E EDUCAÇÃO MILITAR

Eventuais parcerias com as Marinhas de outros países também contribuem para o melhor relacionamento e desenvolvimentos de confiança mútua. Um bom exemplo foi a realização de manutenção de meia-vida do Submarino *Santa Cruz*, da Armada da República Argentina, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro – sinalizando o reconhecimento internacional da capacitação técnica da MB em manter e reparar submarinos –, tendo como contrapartida a manutenção das turbinas a gás das fragatas brasileiras no Arsenal Aeronaval argentino.

Quanto à educação militar, há mais de um século é oferecida a oportunidade de militares de dezenas de países, bem como de civis vinculados à área da Defesa, obterem ou aprimorarem a sua formação profissional no Brasil (inclui a formação de não combatentes, como pessoal da área de saúde e de civis, particularmente para a Marinha Mercante).

O estudo da trajetória dos estagiários e alunos que participaram desses cursos, certamente, indicaria a existência de inúmeros indivíduos que atingiram elevados postos de natureza militar ou civil em seus países – comandantes de Força, ministros, embaixadores, titulares de instituições de relevo, etc. – propiciando relacionamentos importantes para a condução de nossa política externa.

DIPLOMACIA MILITAR

Neste capítulo, adotou-se a expressão Diplomacia Militar para englobar as ações em que se mobilizem meios militares, impliquem ou não emprego de força ou ameaça do uso de força. Esses meios podem ser utilizados de diferentes maneiras, como, por exemplo, aplicando-os em diversas tarefas de apoio ou de representação (estas últimas, tradicionalmente associadas à expressão “mostrar a bandeira”, constituem o exemplo mais tradicional de emprego de Forças Navais, em situação de normalidade); ou posicionando-os de modo a negociar a partir de uma situação de força, por ocasião de uma crise (o que pode ser atendido pela realização de exercícios em áreas de interesse). Assim, a Diplomacia Militar pode estar enquadrada como Instrumento Político-Militar e como Instrumento Militar.

Tanto como Instrumento Político-Militar como Instrumento Militar, historicamente, a Diplomacia Naval é a que tem maior tradição, por seus predicados. Isto porque, ao contrário das limitações que sofrem as outras Forças Armadas, as Forças Navais são os únicos dispositivos militares capazes de atuar com significativa liberdade em tempo de paz, pois os navios de guerra, a despeito de todo armamento que dispõem, podem visitar portos estrangeiros sem provocar comoção. Característica que diversos governos aproveitam para empregar politicamente as suas Marinhas.

A Diplomacia Naval, em síntese, consiste no emprego de navios de guerra em apoio à Diplomacia, persuadindo, coibindo, apoiando ou compelindo outros atores.

Há uma ampla gama de registros históricos a respeito do emprego da Diplomacia Naval, por vezes envolvendo situações marcantes.

a) Mostrando a Bandeira

A atividade denominada “mostrar a bandeira” consiste na visita a portos estrangeiros, com o propósito de ativar ou estimular o relacionamento entre as nações, angariar prestígio, promover intercâmbio e mostrar o nível de desenvolvimento do Poder Militar nacional. Isto porque o navio de guerra retrata o grau de desenvolvimento tecnológico atingido por um país, mostra o Poder Militar existente, a capacidade de projeção desse poder e, simbolicamente, o Poder Nacional, incluindo os aspectos sociais da nação como as características do povo, os costumes, as tradições e os hábitos externados pelas tripulações.

Em qualquer parte do mundo em que se encontram officiaes de marinha de diferentes nacionalidades, estabelece-se logo entre elles um espírito de cordial camaradagem. O destino commun approxima num nobre encanto os homens que vivem na solidão do mar e levam consigo, por todos os hemispherios, o culto incomparável da pátria ausente.

Barão do Rio Branco – Discurso de saudação em jantar em homenagem à oficialidade norte-americana componente da *Great White Fleet*, Palácio Monroe, 20 de janeiro de 1908 (grafia original).⁶

Eventos dessa natureza são comuns na história de nossa Marinha. Alguns merecem destaque, por sua singularidade, como, por exemplo, a visita do Rei dos Belgas, Alberto I, ao Brasil, em 1920, transportado pelo Encouraçado *São Paulo*. Um inusitado evento! Um país latino-americano periférico recebendo a visita de um soberano europeu e ainda lhe fornecendo o transporte! O Rei dos Belgas passaria o mês de outubro em nosso País, retornando no mesmo navio. Já no ano seguinte, os resultados da visita começariam a aparecer, com a criação da Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira.

Neste contexto, são inúmeras as possibilidades de intercâmbio e de aproximação entre países e de fomento à confiança mútua, a partir da interação entre suas Marinhas, como nos exemplos a seguir, que representam marcos históricos importantes, como:

VISITA DO REI DOS BELGAS, ALBERTO I, AO BRASIL (1920) |
O Rei Alberto I (dir.) desembarca na Praça Mauá. A Galeota D. João VI, até hoje preservada no Espaço Cultural da Marinha, o transportou do Encouraçado São Paulo ao cais.
Arquivo da DPHDM





OPERAÇÃO ATLASUR | *Operação com as Marinas da África do Sul, Argentina, Brasil e Uruguai, iniciada em 1993. É realizada em águas sul-americanas e sul-africanas a cada dois anos, cabendo aos países participantes, em rodízio, atuar como anfitrião, organizando a operação em suas águas. Em 2018, foi realizada a sua 11ª edição. Desde 1995 (ATLASUR II), passou a contar com a participação do Brasil.*



NAVIO-ESCOLA BRASIL | *A cada ano, o Navio-Escola Brasil realiza a tradicional Viagem de Instrução de Guardas-Marinha (VIGM), propiciando a oportunidade de interação com outros povos, por ocasião das visitas a diversos países; bem como o desenvolvimento de relacionamento com outras Marinhas. Na foto, o navio cruza a histórica Ponte da Torre, no Rio Tâmisa, Londres, em demanda ao local de atracação.*

- A Operação *Unitas*, que é realizada anualmente por iniciativa da Marinha norte-americana, praticamente sem interrupções desde 1959, constituindo oportunidade continuada de aproximação das Marinhas do continente;
- A Operação *Fraterno*, realizada pela Marinha do Brasil e pela Armada da República Argentina, ora em águas brasileiras, ora em águas austrais, anualmente (com raras interrupções) desde 1978, antecedendo, deste modo, a Declaração de Iguaçu (1985), que levaria a criação do Mercosul;
- A visita da Fragata *Niterói* a Walvis Bay, em 1994, por ocasião da passagem daquela localidade ao controle da Namíbia, assinalando o coroamento do processo de independência do país (iniciado em 1990) e representando um marco no desenvolvimento da importante parceria do Brasil com aquela nação africana. Entre outras iniciativas, o Brasil apoiou a formação e organização da Marinha da Namíbia e mantém assessores permanentes naquele país. A presença da Marinha contribuiu para que fosse ampliado o leque de cooperação, abrindo o caminho para a parceria com outras instituições brasileiras. Além disso, serviu como exemplo para o estreitamento de laços com outros países, como os nossos parceiros da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) e outros.
- A Operação *ATLASUR*, com as Marinas da África do Sul, Argentina, Brasil e Uruguai, iniciada em 1993. É realizada em águas sul-americanas e sul-africanas, a cada dois anos, cabendo a cada um dos países participantes, em rodízio, atuar como anfitrião, organizando a operação em suas águas. Em 2018, foi realizada a sua 11ª edição. Desde 1995 (*ATLASUR II*), passou a contar com a participação do Brasil. A operação configurou um marco na aproximação entre a África do Sul e o Brasil, após o fim do apartheid. A primeira participação brasileira contou com a Fragata *Independência*, a Corveta *Jaceguai* e o Navio-Tanque *Gastão Motta*, e foi realizada em águas sul-africanas. Os navios brasileiros – todos de construção nacional – destacaram-se na operação e foram objeto de atenção da mídia e das autoridades da África do Sul. Nos anos anteriores, a Marinha Sul-Africana (SAN) tinha passado por um período de redução de meios e esforçava-se junto ao parlamento e ao poder executivo em obter recursos para soerguer-se (no que obteria sucesso). A presença do grupo tarefa mostrou-se uma boa oportunidade para demonstração junto às autoridades daquele país. Foi notório o congraçamento entre as tripulações.

A ATLASUR constitui um dos antecedentes do profícuo relacionamento das Forças Armadas brasileiras com as suas congêneres sul-africanas.

- No contexto da materialização dos BRICS, a partir de 2008, passaram a ser realizados exercícios envolvendo as Marinha da África do Sul, do Brasil, e da Índia, a cada dois anos, denominados IBSAMAR⁷, em águas indianas (2016) ou sul-africanas (as demais);
- As tradicionais Viagens de Instrução de Guardas-Marinha (VIGM), propiciando, a cada ano, a oportunidade de interação com outros povos, por ocasião das visitas a diversos países; bem como o desenvolvimento de relacionamento com outras Marinhas, particularmente em função do convívio dos nossos guardas-marinha com os congêneres convidados estrangeiros;
- As também tradicionais viagens do Navio-Veleiro *Cisne Branco*;
- Por vezes, tais exercícios revestem-se de peculiaridades relacionadas à conjuntura regional, como é o caso dos frequentemente realizados na costa ocidental africana com as Marinhas lindeiras, voltados ao controle e proteção do tráfego marítimo, com vistas à capacitação SAR e ao combate a atividades ilícitas, como a pirataria.



NAVIO-VELEIRO CISNE BRANCO |

O Navio-Veleiro Cisne Branco, um veleiro de grande porte, é um elo entre a tradição e a modernidade. Seu projeto é inspirado nos grandes e velozes veleiros mercantes do século XIX, denominados clippers; sendo dotado de modernos equipamentos de navegação e de comunicações; bem como para o tratamento de esfuentes. Contribui para a formação marinheira do pessoal da Marinha e é empregado na difusão da mentalidade marítima junto à sociedade brasileira e em atividades de representação nacionais e internacionais, como na foto ao lado. Nela, é possível avistar o Cisne Branco, à extrema esquerda, represendo o País na etapa brasileira do evento Velas Latinoamérica, no Rio de Janeiro.



b) Intimidando em situação de crise ou como demonstração de interesse

A presença de uma Força Naval em determinada área marítima exerce dissuasão em uma situação de crise ou demonstra sólido interesse em determinada região. Mantida como força potencial, não realiza, em princípio, ações diretas. Por vezes, a simples notícia da existência pode influenciar o processo decisório.

A História do Brasil oferece bons exemplos: em uma época em que a posse da Colônia ainda não estava consolidada, a Amazônia brasileira foi mantida graças ao controle do acesso ao Rio Amazonas, por meio de fortificações nas margens e de uma Força Naval na região da foz e área marítima adjacente. A Marinha portuguesa passou a ter unidades em caráter permanente na região a partir de 1728, quando foi criada a Divisão Naval do Norte, com sede em Belém. Situação mantida pela Marinha Imperial após a Independência. Portanto, a Amazônia continuou brasileira porque se conseguiu controlar o seu acesso a partir do mar, ou seja, por ações continuadas de presença em sua interface com a Amazônia Azul.

Na Guerra da Independência, o Almirante Cochrane chegou a São Luís, Maranhão (capitania então fiel à Coroa portuguesa), com um único navio. Insinuou aos locais que havia uma poderosa Força Naval a caminho, capaz de submeter a cidade. Mesmo sem ver a Força Naval, que ainda estaria além do horizonte, as autoridades locais capitularam sem resistência.

Na crise com a França, denominada Guerra da Lagosta (1963), o envio do Contratorpedeiro *Tartu* para proteger os barcos de pesca franceses foi imediatamente respondido pelo Brasil, que despachou navios de guerra para as proximidades da belonave francesa. Entretanto, a existência de uma poderosa Força-Tarefa da Marinha francesa em exercício na costa africana, a poucos dias de navegação do Nordeste brasileiro, causou preocupação às autoridades navais brasileiras.

c) Operações de Paz

A participação em operações de paz, além de atender aos interesses nacionais, propicia o estreitamento do relacionamento com outros países, a acumulação de conhecimentos, a identificação de oportunidades para negócios e a demonstração de capacitação militar e tecnológica; bem como contribui para a obtenção de prestígio internacional.

A afirmativa remete a aspectos importantes: os objetivos relacionados à Política Externa que são atendidos por operações desta natureza, entre eles, a contribuição para a obtenção de prestígio internacional. Salvo situações específicas, a participação em uma operação de paz é um ato voluntário (inclusive quanto a vulto de atuação), cujos resultados impactam a imagem da nação. Assim, todas as condições para o sucesso devem ser disponibilizadas para os meios envolvidos.



OPERAÇÕES NO EXTERIOR |

Acima: Fuzileiros Navais na Força Interamericana de Paz, organizada pela OEA, que atuou na República Dominicana de 1965 a 1967.

No meio: Grupo de Visita e Inspeção (GVI) de uma fragata em operação no Líbano, procedendo para a abordagem de navio a ser inspecionado. Abaixo: tripulação formada no convés de voo de uma fragata no Líbano.

**FUZILEIROS NAVAIS EM
OPERAÇÃO NO HAITI** | Durante
*a operação, o bom relacionamento
com a população civil foi efetivo.*



Ao longo da história, a Marinha enviou militares para participarem dos contingentes brasileiros ou como observadores nas operações de paz, bem como provedeu apoio logístico a tais operações, usualmente em locais distantes, como a *Força Interamericana de Paz*, sob a égide da OEA, em São Domingos (1965), e as conduzidas por iniciativa da ONU em Moçambique e Angola, nos anos 90, e no Haiti, de 2004 a 2017. Também apoiou logisticamente o Batalhão Suez, do Exército Brasileiro, mantido no Oriente Médio, de 1957 a 1967.

Especificamente no Haiti, a Marinha manteve um Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais, em regime de rodízio, ao longo dos 13 anos da missão, além de regularmente enviar navios-transporte para o reacomodamento de material e substituição de equipamentos.



Desde fevereiro de 2011, a Força-Tarefa Marítima da Missão das Nações Unidas no Líbano (FTM-UNIFIL) é comandada por um contra-almirante da Marinha do Brasil. A FTM conta com navios de seis diferentes países: Alemanha, Bangladesh, Grécia, Indonésia e Turquia, além do Brasil. A Força brasileira, em rodízio, é composta por uma fragata ou corveta, dotada de um helicóptero *Super Lynx* (AH-11A), que conta com um destacamento de mergulhadores de combate (MeC), empregado na reação a ameaças assimétricas e em abordagens. Além disso, um destacamento de fuzileiros navais compõe o Grupo de Proteção ao Comandante da FTM e seu estado-maior, sendo empregado, também, em eventuais escoltas ou deslocamentos terrestres.

A missão da FTM-UNIFIL abrange duas tarefas principais:

- Apoiar a Marinha do Líbano no patrulhamento e no monitoramento do seu mar territorial, por meio de operações de interdição marítima, prevenindo a entrada não autorizada de armas e materiais relacionados, por via marítima, no seu território; e
- Treinar o pessoal da Marinha do Líbano para que, no futuro, seja capaz de assumir o controle de suas águas territoriais.

FRAGATA UNIÃO |

Em missão no Líbano.

d) Operações de Apoio Humanitário

Apoiar outros países em momentos de dificuldade constitui uma boa ocasião para promover a aproximação entre povos e a construção de relações capazes de gerar oportunidades em proveito mútuo, bem como de se obter prestígio internacional.

Para execução desse apoio, os recursos e a capacitação disponíveis nas Forças Armadas são extremamente úteis, circunstância que as tornam atores tradicionais nas tarefas de apoio humanitário. A natureza e qualidade do apoio estão vinculadas ao vulto do incidente e do nível de preparo do país sinistrado em enfrentar a adversidade. Mesmo operações em menor escala podem ter grandes resultados e repercussão.

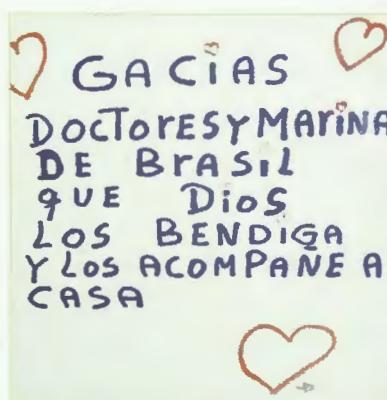
O fato da faixa litorânea, em todo o mundo, abrigar a maior parte das grandes concentrações populacionais faz com que expressiva parcela das ações humanitárias de vulto possam ser apoiadas do mar. Assim, a combinação logística aeronaves & navios mostra-se de emprego adequado: os aviões transportam o auxílio imediato, as equipes precursoras e, quando necessário, o apoio à embaixada e ao corpo diplomático; os navios, com grande capacidade de carga e de alojar pessoal, além de outras facilidades, porém de deslocamento mais lento, realizam o transporte por superfície e apoiam na cena de ação as equipes que conduzem o auxílio efetivo e de longa duração (unidades de engenharia, hospitais, distribuidores de gêneros, etc.).

Tal combinação de meios logísticos de transporte foi utilizada, por exemplo, quando do socorro prestado pelo Brasil à Nicarágua, após o terremoto de 22 de dezembro de 1972⁸; e o proporcionado ao Haiti, após o terremoto de 14 de janeiro de 2010.

Outro evento relevante foi o apoio ao Chile, após o terremoto de 27 de fevereiro de 2010, onde o auxílio de maior visibilidade foi a instalação de um hospital de campanha da Marinha do Brasil, na região metropolitana de Santiago,

OPERAÇÕES DE APOIO HUMANITÁRIO

(DA ESQ. PARA DIR.) | Auxiliar pessoas em dificuldades é uma atividade usual no meio militar, no Brasil e no exterior. Podem ser executadas em operações organizadas especificamente com esta finalidade ou a necessidade pode ocorrer em meio a operações em curso. Abaixo, da esquerda para direita: Fuzileiros Navais socorrem flagelados por ocasião de uma inundação no Haiti; Bilhete deixado por uma criança chilena, em reconhecimento pelo atendimento recebido no Hospital de Campanha da Marinha do Brasil, montado em decorrência do terremoto de 2010; Corveta Barroso, em deslocamento para o Líbano, resgata refugiados no Mediterrâneo, em 2015 (foram recolhidas 220 pessoas, entre os quais 94 mulheres e 41 crianças, sendo quatro bebês).



o qual, após acionamento, em menos de 48 horas começou a ser deslocado para a região do sinistro (ao todo, foram necessários seis voos de aeronaves C-130).

Ações humanitárias relacionadas à assistência a refugiados também se inserem neste contexto. Nos anos 70, em função do agravamento das guerras de libertação na África, inúmeras pessoas aventurem-se a atravessar o Atlântico em embarcações de pesca, tentando alcançar o Brasil, por vezes ficando à deriva no oceano por insuficiência de combustível, o que demandou ações de busca e salvamento por parte da Marinha.

INSTRUMENTOS MILITARES

Enquadram-se nesta categoria os empreendimentos que impliquem uso ou ameaça de uso de força, em vários níveis, até alcançar o extremo, que é a guerra.

Há um significativo arcabouço legal a orientar e regular, no Brasil, o emprego dos instrumentos militares na política externa, começando pela Constituição da República, e abordá-los foge ao escopo desta abordagem.

Também é oportuno destacar que a América Latina e países adjacentes ocupam uma zona periférica que não tem abrigado pontos de conflitos significativos ao longo da história, comparativamente com o vulto dos verificados no hemisfério Norte. Na atualidade, temos a prevalência de relações pacíficas entre Estados. Tais aspectos, em combinação com outros fatores e não levando em conta a extrema diversidade de expressão dos diversos países da região, criaram, em alguns segmentos, a falsa impressão de que estes países, entre eles o Brasil, pudessem prescindir de Forças Armadas.

No entanto, uma análise mais detalhada do tema identifica múltiplos fatores que recomendam, para o Brasil, a existência de Forças Armadas adequadamente aprestadas e dimensionadas para o que se tem a proteger e o que se deseja empreender.

a) Intimidando em situação de crise ou negociação

Consiste na presença de uma Força Militar em determinada área, com o propósito de exercer a dissuasão por ocasião de uma crise. Não realiza, em princípio, ações diretas. A história apresenta inúmeros eventos desta natureza, inclusive envolvendo o Brasil, como a já citada Guerra da Lagosta (1963), ocasião em que a França enviou um navio de guerra para o litoral do Nordeste.

b) Intervenção militar limitada

As operações de apoio (não combatente) a aliados em conflito e operações de evacuação e resgate de cidadãos em zona de risco, entre outras, enquadram-se





neste tópico. A literatura aponta a expectativa de que operações de evacuação e resgate tornem-se cada vez mais frequentes neste início de século, o que as tornam uma hipótese de emprego bastante plausível. Destaca-se que tais operações podem ser relativamente simples, limitando-se à logística de transporte; mas também de grande envergadura, envolvendo a necessidade de proteção armada e coordenação com outros países.

c) *Emprego do Poder Militar em Conflito Externo*

Por fim, chegamos ao extremo do emprego do Poder Militar que é a guerra. E, aqui, nos restringiremos a um breve comentário a respeito da participação do Brasil nas duas guerras mundiais, tendo como foco o emprego do Poder Militar em proveito da política externa, de modo a extrair algumas lições.

O Brasil foi o único país latino-americano a participar, com algum relevo, dos dois conflitos mundiais. Essas participações tiveram como motivação primária os ataques ao tráfego mercante, mais outros considerados estratégicos, como a posição geográfica e a disponibilidade de matérias-primas e de uma frota mercante expressiva (e necessária para o esforço de guerra dos Aliados) influenciaram o processo.

Apesar da participação limitada em ambos os conflitos, as nossas perdas no mar foram sensíveis, bastando assinalar que, no ataque devastador perpetrado pelo Submarino alemão *U-507*, ao afundar seis embarcações, de 15 a 19 de agosto de 1942, morreram 607 pessoas, entre passageiros – homens, mulheres e crianças – e tripulantes. No fim da Segunda Guerra Mundial, contabilizávamos 1.456 mortos, entre militares e civis, no mar.

Uma análise detalhada indicaria que, nessas duas oportunidades em que o Governo brasileiro decidiu empregar em larga escala as Forças Armadas, observou-se:

- Prontidão operacional das Forças Armadas inadequada para o tipo de missão;
- Demora no processo decisório, em decorrência tanto de sua complexidade quanto dos múltiplos atores e fatores envolvidos;
- Não atendimento tempestivo das necessidades apresentadas pelas Forças Armadas, seja por insuficiente percepção ou debilidade conjuntural, decorrente de limitações do próprio país. Forças Armadas, não se improvisam!
- Conhecimentos profissionais militares defasados em relação ao estado da arte;
- Que, a despeito das dificuldades, as Forças Armadas sempre cumpriram as missões que lhes foram atribuídas.

São constatações importantes, que chamam a atenção para a necessidade de atualização e de preparo da Marinha para o enfrentamento de uma conjuntura adversa extrema, que pode materializar-se a qualquer tempo.

CONCLUSÃO

"Diplomacia sem força militar é como música sem instrumentos."

Frederico, o Grande, da Prússia (1712-1786).

Você pode fazer muito com a diplomacia, mas, é claro, você pode fazer muito mais com diplomacia respaldada na determinação e na força.

(Kofi Annan, Secretário-Geral da ONU, de 1997 a 2006).

A afirmativa do monarca prussiano é mais uma das muitas utilizadas para justificar o emprego das Forças Armadas como suporte à atividade diplomática. Mas é inadequada para o nosso tempo. O ex-Secretário-Geral Kofi Annan, de certo modo, assinalou esta evolução em sua declaração.

É fato que militares e diplomatas são parceiros de toda hora. Também é fato que a diplomacia tornou-se muito complexa, seja pelo número de atores envolvidos, seja pela velocidade de nosso tempo. Portanto, mais apropriado seria dizer: diplomacia sem Força Militar é como uma orquestra em que faltam músicos e instrumentos.

O Brasil vem atuando em vários ambientes com o propósito de aumentar a sua inserção no cenário internacional. Mesmo considerando as nossas tradições pacíficas, tal postura aumentará a possibilidade de que ocorram eventos em que seja necessário empregar as Forças Armadas em proveito da política externa, uma vez que, para um país do porte do Brasil, é simplesmente inviável um processo desmilitarizado de inserção internacional.

Assim, no que se refere à componente militar do Poder Nacional, é imprescindível dispor de Forças Armadas modernas, adestradas e com prontidão operacional compatível com o que se tem a proteger; bem como capacitadas a se conformarem adequadamente aos desígnios de nossa política externa. Caso contrário, o insucesso em seu emprego, no mínimo, configurará situações danosas para a imagem do País.

Por fim, faz-se necessário lembrar que, além de outros predicados, Forças Armadas equipadas, adestradas e com credibilidade compõem a boa imagem do país, atributo essencial para o exercício do denominado Poder Suave (*Soft Power*). E a Marinha do Brasil, por suas características, sem dúvida, exerce papel relevante neste contexto.

O nosso Brasil merece que reflitamos sobre tais demandas!

ADENDO

A GUERRA DA LAGOSTA E A DIPLOMACIA NAVAL

Citada como exemplo em várias passagens deste capítulo, torna-se oportunidade ampliar alguns tópicos relacionados à Guerra da Lagosta (1963), ocasião em que o Brasil impediu que barcos franceses continuassem capturando lagostas em nossa plataforma continental. Trata-se de uma crise razoavelmente conhecida, mas que, ainda assim, mereceria um estudo integrado, uma vez que as diversas abordagens encontradas são setoriais. Com isso, não se consegue apreender e harmonizar, em justa medida, todos os aspectos do tema, que envolve desentendimento entre órgãos do Governo e percepções equivocadas¹⁰. Destaca-se que foi um confronto relacionado a um tema ambiental, possivelmente, o primeiro com essa característica em que o Brasil se envolveu.

Afinal, o nosso País dispôs-se ao enfrentamento bélico, não só para preservar um recurso econômico, mas também, à luz dos argumentos empregados, para proteger da destruição a lagosta e a biota de seu habitat, que pescadores franceses já teriam dizimado em outras áreas devido às técnicas de captura que empregavam¹¹.

A crise foi um problema potencialmente grave. O seu desencadeamento pode ser atribuído ao próprio Presidente da República, que a precipitou, ao autorizar a atividade de barcos franceses “em caráter excepcional”, em desacordo com as tratativas em andamento no âmbito ministerial; e, em poucos dias, voltar atrás, provocando indignação do governante francês¹².

Se, por um lado, o Presidente João Goulart aparentava considerar o assunto sem importância¹³ (mais tarde com a crise efervescente, delegaria a presidência da reunião do Conselho de Segurança Nacional ao Chanceler Hermes Lima); o Presidente Charles de Gaulle teve comportamento oposto, sensibilizado com as críticas a ele e à França. De fato, a postura brasileira irreverente, às vésperas do Carnaval, contaminara o tema: publicaram-se caricaturas na imprensa, as máscaras retratando uma lagosta estilizada popularizaram-se, e até um samba de brega, *“A Lagosta é Nossa”*, foi inspirado na crise¹⁴.

A reação do Presidente Charles de Gaulle não ficaria imune a críticas, na França, visto que o país possuía investimentos no Brasil em escala muito mais relevante do que a que poderia ser alcançada com atividade lagosteira em nossas costas. O ex-Premier Paul Reynald, em meio a comentários a respeito da política externa executada por Charles de Gaulle, assinalou que vários ministros e outras autoridades



CONTRATORPEDEIRO PARÁ |

Os quatro contratorpedeiros classe Fletcher, de origem norte-americana, ou classe Pará, como eram conhecidos, eram os melhores navios da Marinha, em 1963. O Pará (D-27), o Paraná (D-29) e o Pernambuco (D-30) foram enviados para o Nordeste em função da crise. O Paraíba (D-28) estava em manutenção.

Acervo da DPHDM

tentaram chamar a atenção do presidente para a progressiva deterioração da situação. “Em vão. De Gaulle considerou que a majestade da França havia sido ultrajada”¹⁵.

A decisão francesa de enviar um dos navios de guerra que participavam de exercício nas costas do Senegal para o Nordeste brasileiro, com o propósito de proteger¹⁶ os barcos franceses, sinalizou a disposição de compelir pela força o Governo brasileiro a se retrair, representando uma escalada na crise. Salienta-se que a força tarefa francesa em adestramento na costa africana (e, portanto, relativamente próxima) era nucleada no Porta-Aviões *Clemenceau* e possuía um poder combatente expressivo, o que causou grande preocupação às autoridades navais brasileiras.

Por outro lado, a reação agressiva – e de certa forma inesperada [afinal, a França era (e é) uma grande potência!] – do Governo brasileiro de enviar navios de guerra e unidades da Força Aérea Brasileira para a cena de ação, sinalizou a disposição para o enfrentamento. Por fim, prevaleceu o bom senso e os países passaram à mesa de negociações.

Como se vê, o presidente francês levara a sério o incidente. Isto fica evidente por suas atitudes à época e por sua visita ao Brasil, em 1964. Evento que, assim como a Guerra da Lagosta, insere em seu contexto o emprego da Diplomacia Naval.

No período de 20 de setembro a 16 de outubro de 1964, o General De Gaulle realizou um péríodo por dez países da América do Sul, por ar e por mar – a mais longa viagem de seu governo. Constituiu uma das muitas iniciativas do presidente na condução de uma política que mirava o engrandecimento da França e que passou a ser conhecida como “política de grandeza” (*politique de grandeur*). A aproximação com a América Latina iniciou-se com uma ida ao México, em março. Em seguida, os seus interesses voltaram-se para o sul. Ao longo da visita ao continente, em seus curtos discursos, o General De Gaulle invocaria, com sucesso,



CONTRATORPEDEIRO TARTU |

O Contratorpedeiro Tartu (D-636) fazia parte de um grupo tarefa da Marinha francesa, então em exercício nas costas da África. Foi deslocado para as costas do Nordeste, com o propósito de proteger os lagosteiros, escalando a crise.

a atração da cultura europeia – francesa em particular – nos países sul-americanos, o que parecia mais evidente no Uruguai, Argentina e Brasil. Buscou oferecer aos sul-americanos novas opções para ajuda técnica e financeira, ainda que em menor escala do que a proporcionada pelos Estados Unidos.

Os deslocamentos do presidente francês foram realizados em um *Caravelle* – aeronave símbolo do soerguimento da indústria aeronáutica francesa¹⁷ –, e a bordo do Cruzador *Colbert*.

O cruzador encontrou a comitiva presidencial nas escadas no Peru, Chile e Uruguai. No navio, legalmente território francês, o General De Gaulle assinava documentos que eram publicados no Diário Oficial com a inscrição: “confeccionado a bordo do *Colbert*”. Em Montevidéu, o presidente embarcou no cruzador, seguindo, em uma travessia de três dias, para o Rio de Janeiro, aspecto que constitui um diferencial nesse péríodo, ainda que tenha havido um breve embarque por ocasião da visita ao Chile¹⁸.

Esta mudança de proceder – uma demonstração de força, em função do meio empregado – evidentemente está vinculada à crise do ano anterior e aparenta ter sido temperada pela irritação do presidente francês em face de outros contenciosos e das matérias desagradáveis veiculadas pela mídia antes da viagem. O Cruzador *Colbert* era um dos navios mais modernos e poderosos da Marinha Nacional Francesa. A sua presença era uma amostra do desenvolvimento e da capacidade de projeção do Poder Militar francês, bem como, simbolicamente, do Poder Nacional, aspecto que remete a visita ao âmbito da Diplomacia Naval¹⁹.

CONTRATORPEDEIRO PARANÁ |

Na manhã de 28 de fevereiro, o Contratorpedeiro Paraná (D-29) teve um encontro com o CT Tartu, que, a esta altura, era acompanhado por aeronaves de FAB e monitorado pelas estações radiogoniométricas da MB. Mesmo na situação tensa em que se encontravam, os navios chegaram à distância de cumprimento e seguiram os procedimentos de continência, previstos no tradicional ceremonial naval. O Contratorpedeiro Pará, a cerca de 7 milhas náuticas (aproximadamente 13 km), acompanhava a evolução dos acontecimentos.



O presidente do Brasil, à época, era o Marechal Castelo Branco. Um homem culto e preparado, que nunca se entregava de improviso aos assuntos governamentais. Assim, orientou o Itamarati, quanto às implicações da viagem, que não teria “apenas o significado de restabelecimento total de antigas e históricas relações, nem de passear, num outro continente, a sua glória”; bem como estudou a coleção de documentos que lhes foram remetidos pelo Ministério das Relações Exteriores e os organizados pela Embaixada da França. Além disso, interferiu pessoalmente nos detalhes da programação. O general De Gaulle, ao contrário, não parece que fora bem orientado sobre Castelo, “a quem possivelmente imaginava um presidente como muitos outros que conhecera”²⁰.

O presidente francês desembarcou no Cais da Bandeira, fronteiro ao Edifício do Ministério da Marinha, no Rio de Janeiro, sendo recebido por Castelo Branco, em 13 de outubro; dali, seguiu pela Avenida Rio Branco, sob aplausos da população, até o Monumento aos Mortos da Segunda Guerra Mundial. Após a cerimônia de aposição floral, os presidentes deslocaram-se para o Aeroporto Santos Dumont, de onde uma aeronave da FAB os transportou à Brasília. Seguiu-se a viagem do presidente francês a São Paulo e o retorno ao Rio de Janeiro, onde foi oferecida uma recepção em retribuição ao Marechal Castelo Branco, a bordo do *Colbert*, atracado no Píer da Praça Mauá, em 15 de outubro. De Gaulle embarcou no “*Caravelle présidentielle*” no dia seguinte, retornando à França.

Os eventos por ocasião da chegada e as conversas travadas no voo e em Brasília aparentam ter mudado a percepção do dignitário francês quanto ao Brasil e seu presidente. O último ato seria a recepção a bordo do *Colbert*, onde era visível a cordialidade entre os dois chefes de Estado, o que contrastava com o tom cerimonioso do primeiro encontro. Mais tarde, já na França, De Gaulle diria a interlocutores que não o haviam preparado para o Marechal Castelo Branco; e que este muito o impressionara, como estadista e por sua cultura²¹.

O Almirante René Besnaut, então ajudante de ordens do presidente francês, apontou que esta viagem pareceu-lhe o marco grandioso de um projeto que se tornaria duradouro. O objetivo francês era o de criar, ampliar ou reforçar a cooperação econômica, científica e política com os países em vias de desenvolvimento e o de assumir um papel crescente no mundo. A América Latina ocupava, a este respeito, um lugar essencial aos olhos do dignitário francês; e a iniciativa de aproximação protagonizada por De Gaulle continuaria a dar frutos desde então²².

É interessante observar como esta visita – um marco da Diplomacia de ambos os países – em sequência a uma crise relevante relacionada a um recurso do mar, pode contar com um meio naval, seja como símbolo de poder intimidante, como cenário ou como apoio à Diplomacia Presidencial. ♣



PRESIDENTE CHARLES DE GAULLE SENDO RECEBIDO PELO PRESIDENTE CASTELO BRANCO |

O Presidente De Gaulle foi recebido no Cais da Bandeira, fronteiro ao Edifício Almirante Tamandaré, então sede do Ministério da Marinha, pelo Presidente Castelo Branco.

Acervo da DPHDM

Notas

1. O *soft power* foi um conceito desenvolvido pelo Dr. Joseph Nye, da Universidade de Harvard, para descrever a habilidade de persuadir pela atração e cooptação, em vez de se utilizar o suborno ou a coerção pela força. Em seus escritos, Nye apontou, claramente, que o soft power não exclui a necessidade dos Poderes Militar e Econômico. Entretanto, permite menor dispêndio para aquele que aplica o poder. A leitura de Nye indica que países econômica e militarmente fracos carecem não apenas dos recursos de hard power (os relacionados à aplicação dos Poderes Militar e Econômico), mas também dos relacionados ao soft power, ou seja, a capacidade de sedução e a de influenciar a agenda internacional.
2. BENTO, Cláudio Moreira. "Barão do Rio Branco – Um diplomata com alma de soldado – Centenário de sua Atuação no MRE". Disponível: http://www.resenet.com.br/barao_riobranco.htm.
3. Conforme definido em ABREU (2010). O autor adaptou a segmentação adotada na publicação *Strategic Assessment 1996: Instruments of U. S. Power* (1996). Institute for National Strategic Studies. National Defense University. Washington, D.C., EUA.
4. Diplomacia Pública: Tem o propósito de alcançar e persuadir públicos-chave e líderes estrangeiros e neutralizar ou desmentir boatos. Utiliza como instrumentos declarações públicas, visitas de alto nível, intercâmbio cultural, eventos culturais, artísticos e esportivos, programas de visitas e de intercâmbio voltados para indivíduos com boas perspectivas de carreira em áreas de interesse, apoio a organizações privadas, etc.
5. Os Instrumentos Militares Emergentes não se caracterizam pelo uso da força, mas são de emprego cada vez mais relevante. O emprego militar da tecnologia da informação, que permite, entre outros aspectos, ao país agir remotamente, sem nem mesmo deixar vestígios de sua atuação, está enquadrado nesta categoria.
6. Um dos mais impressionantes eventos enquadrados em "mostrar bandeira" foi a viagem de circum-navegação realizada por 16 encouraçados norte-americanos e navios menores, por ordem do Presidente Theodore Roosevelt (16 de dezembro de 1907 a 22 de fevereiro de 1909). Representou uma demonstração de força e teve reflexos positivos na política externa dos EUA. Esses navios eram pintados de branco, como era usual, na época, fato que fez com que a Força naval passasse a história com a denominação de "The Great White Fleet".
7. IBSAMAR é abreviatura de India-Brazil-South Africa Maritime.
8. Na ocasião, fuzileiros navais foram enviados para Manágua, de imediato, em aeronave da Força Aérea Brasileira. Em paralelo, o Navio Transporte de Tropas *Barroso Pereira* transportou material doado pelo Governo brasileiro à Nicarágua, inclusive alguns veículos. O navio levou a bordo embarcações de desembarque, como opção para o desembarque da carga, caso houvesse indisponibilidade de local de atracação em decorrência do terremoto.
9. Adaptação de ABREU (2013).
10. Carlos Alves de Souza, embaixador do Brasil na França à época, em postura ácida, apontou existir desentrosamento do Itamaraty com a embaixada e falta de seriedade dos governantes. Curiosamente, o embaixador manifestou que achava que "a França estava coberta de razões e o incidente tinha sido envenenado pela imprensa brasileira" (SOUZA, 1979, p. 314 e 316). Na literatura, também se percebe a falta de habilidade no gerenciamento de crises – conceito então pouco difundido –, por parte das autoridades envolvidas.
11. A lagosta é um ser que rasteja no fundo do mar, e, portanto, um recurso da plataforma continental que pertence ao país lindinho. Os franceses alegavam que operavam em águas internacionais. Utilizavam redes de arrasto para a captura, sistema que não é seletivo, pois pega tudo o que encontra no fundo do mar: lagostas ovadas ou muito pequenas e outros espécimes, tanto da flora quanto da fauna marinha. Em suma: um desastre ecológico.
12. Indica a literatura que o Presidente João Goulart aparenta não ter percebido a sensibilidade com que se deve evoluir nas relações internacionais. O tema "captura de lagosta pelos franceses na plataforma continental brasileira", no âmbito ministerial, estava em discussão com autoridades daquele país. Entretanto, em audiência com o embaixador francês, o presidente autorizou a operação de barcos franceses por um período limitado (em 8 de fevereiro de 1963); em poucos dias, em função das reações dos setores nacionais envolvidos, voltou atrás (18 de fevereiro) – o que provocaria irritação do Presidente Charles de Gaulle. Os primeiros navios da Esquadra suspenderiam para o Nordeste na madrugada de 24, domingo de Carnaval. O deslocamento de aeronaves da FAB começou na manhã desse mesmo dia. (BRAGA, 2004, página 67 a 70 e 82; DABUL, 1994).
13. Conforme assinalado pelo Embaixador Carlos Alves de Souza: "Jango considerava o assunto sem importância". (SOUZA, 1979, pág. 315).
14. Autores: Moreira da Silva e Kyabo. Além disso, músicas populares foram sarcasticamente adaptadas ao tema.
15. (REYNALD, 1964. p. 120).
16. O Presidente De Gaulle determinara à Marinha "que desse toda a garantia necessária para que os lagosteiros bretões (região costeira da França) fizessem uso de seu legítimo direito de pescar, como e onde vinham fazendo" (CORREA, 2000).
17. A preocupação em se utilizar um meio aéreo de fabricação francesa esteve presente no planejamento desta e de outras viagens presidenciais. Na viagem ao México, em função da autonomia da aeronave, o presidente atravessou o Atlântico a bordo de um Boeing 707, mas trocou de avião em uma escala, de modo a chegar à cidade do México a bordo do *Caravelle*, "sob os olhos das câmeras e jornalistas de todo o mundo".
18. O Presidente De Gaulle, após visitar a Bolívia, deslocou-se para Arica (Chile), onde embarcou no Cruzador *Colbert* (29 de setembro), seguindo para Valparaíso, onde foi recebido pelo presidente do Chile, em 1º de outubro.
19. O *Colbert* também transportaria o presidente em sua visita ao Canadá (1967), ocasião em que aquele chefe de Estado provocou um incidente diplomático ao bradar em um discurso, para surpresa dos canadenses (24 de julho de 1967): "Vive le Québec libre! Vive le Canada français! Et vive la France!"
20. VIANA FILHO, 1975, p. 173.
21. *Idem*, p. 176, 178.
22. BESNAULT, 1998.

Capítulo XIII

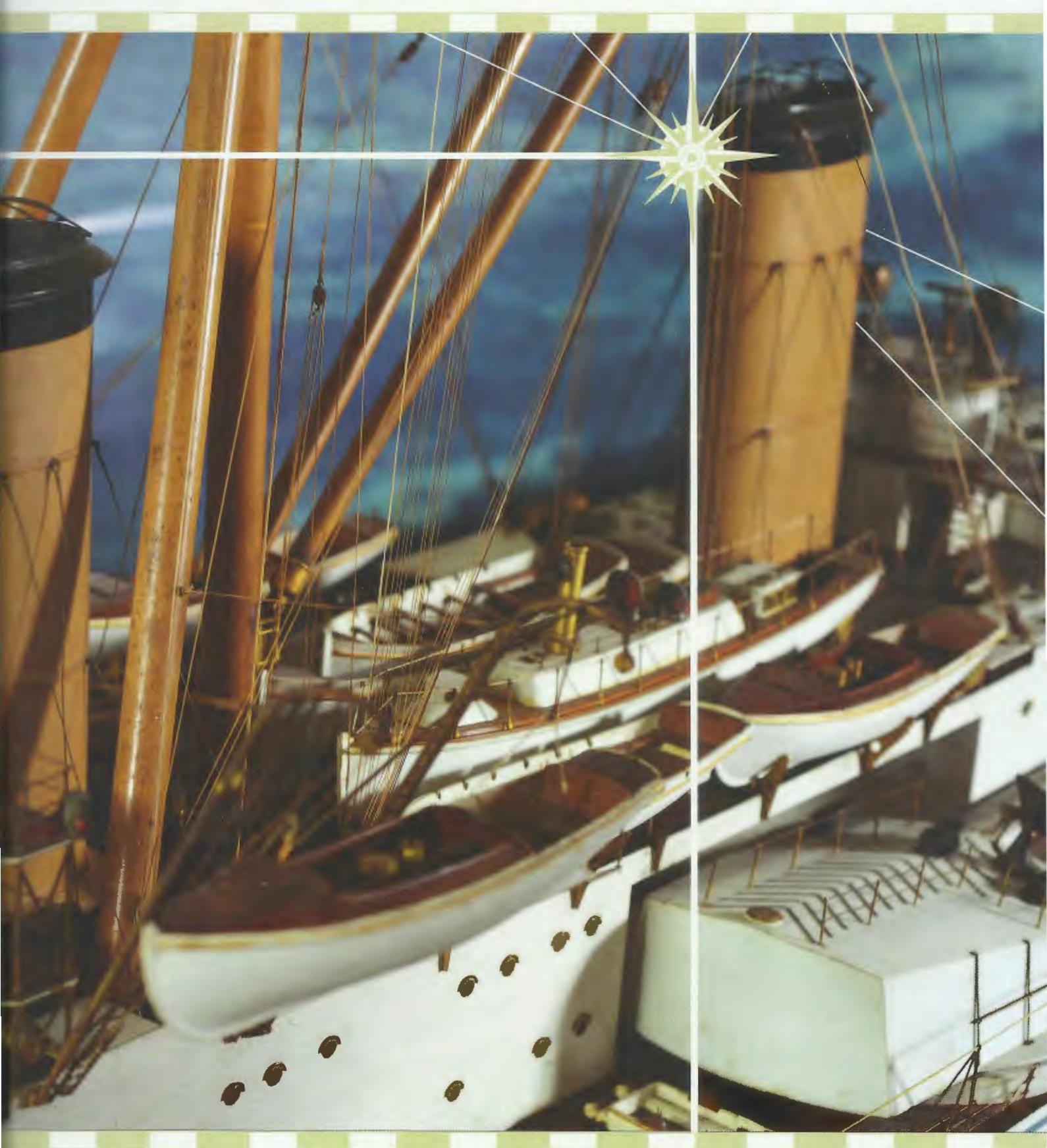
DO CARVÃO AO PETRÓLEO E À ENERGIA NUCLEAR: A MARINHA SE TRANSFORMA

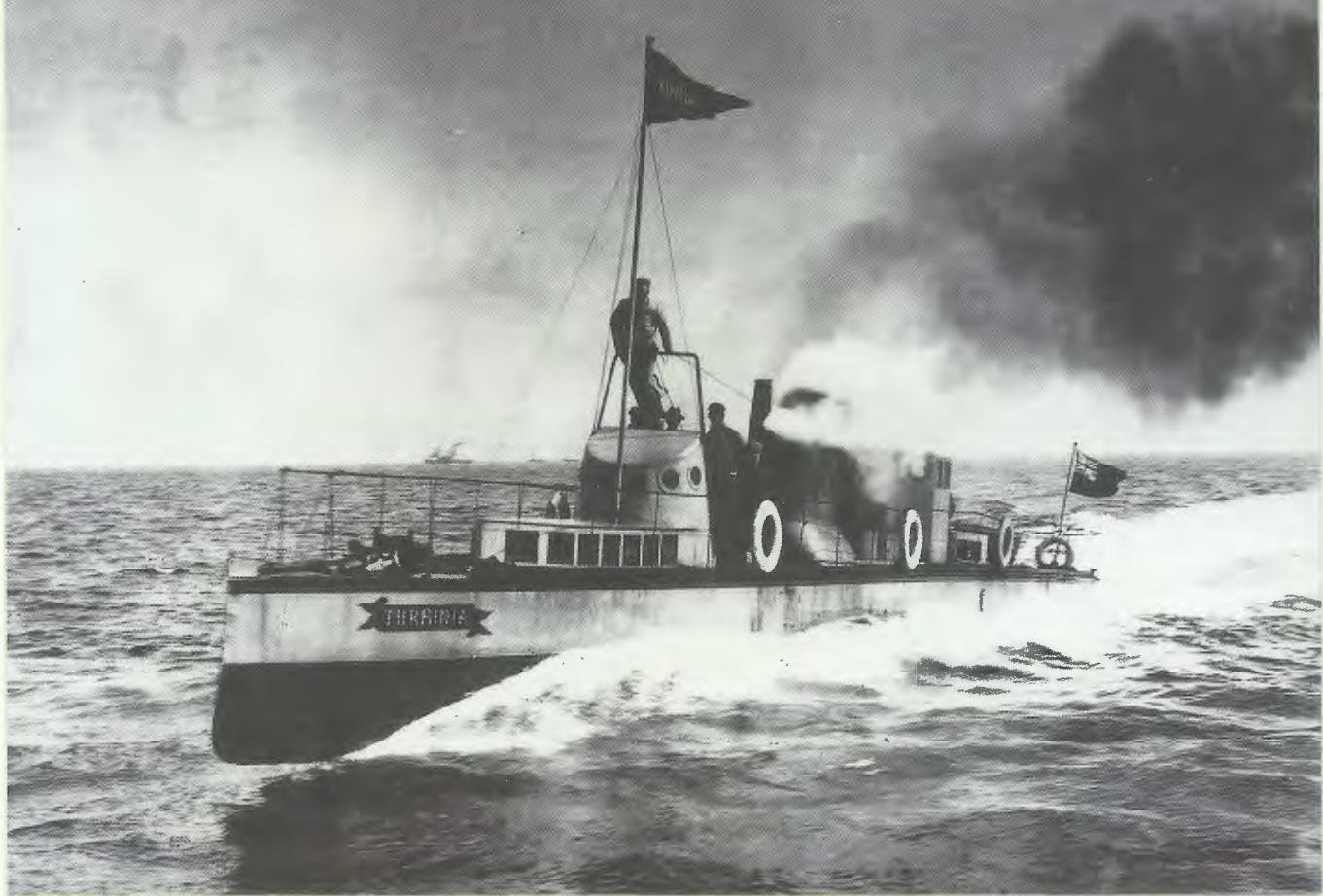
William de Sousa Moreira

Capitão de Mar e Guerra (RM1), professor do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval. Doutor em Ciência Política pela Universidade Federal Fluminense.

MODELO NAVAL DO ENCOURAÇADO MINAS GERAIS (DETALHE) |

Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), Rio de Janeiro





A CORRIDA PELA CONQUISTA DO MAR

O século XX irrompeu navegando a 32 nós (59,2km/h). Essa fora a velocidade desenvolvida por um pequeno navio, o Turbinia, na parada naval britânica de 1897, por ocasião do Jubileu de Diamante da Rainha Vitória. O impacto sobre o público que testemunhava aquela efeméride prenunciava uma era de desenvolvimentos que impulsionaria as aventuras humanas no mar.

A herança científica e tecnológica da modernidade, notadamente ao longo do século XIX, dera origem a sucessivos avanços na indústria marítima. A máquina a vapor, símbolo da Revolução Industrial, embarcara para transformar a propulsão naval. A energia do combustível da época, o carvão, era transformada nas caldeiras, que geravam o vapor necessário para mover grandes máquinas alternativas e, posteriormente, turbinas. As rodas laterais de pás, inicialmente adotadas para impulsionar os navios, foram substituídas pela hélice propulsora, o que liberava espaço nas praças de máquinas, melhorava a manobrabilidade e reduzia vulnerabilidades. O resultado foi, por um lado, a paulatina independência das velas e dos ventos e, por outro, a possibilidade de navios maiores, mais velozes e de maior confiabilidade. Aos poucos, as calmarias deixaram de ser uma preocupação para os navegantes.

Paralelamente, a evolução da siderurgia e da metalurgia fazia com que as ligas metálicas ferrosas passassem a ser a matéria-prima por excelência da construção naval. Couraças foram incorporadas às laterais do navio, na tentativa de fazer frente ao surgimento das munições explosivas que destroçavam os cascos de madeira. O engenheiro britânico Robert Whitehead havia desenvolvido uma arma submarina que

O TURBINIA |

Autoria: Alfred John West

se tornaria o pesadelo dos grandes navios: o torpedo autopropulsado. Se em 1866 o alcance dessa arma era de aproximadamente 220 jardas (201 metros), no início do século XX já era de 2.190 jardas. (2.002 metros) e, em 1913, às vésperas da Grande Guerra, chegava a 18.500 jardas (16,9km) (MCNEIL, 1982, p. 284).

As comunicações deram um salto com a passagem dos primeiros cabos submarinos transatlânticos nos anos 1850/60, de modo que, no limiar do século XX, já configuravam uma malha mundial a revolucionar o modo de se comunicar e, consequentemente, a capacidade de comando e controle sobre Forças operando a grandes distâncias. A primeira transmissão de telégrafo, em 1858, reduzira o tempo de envio de uma mensagem entre usuários na Europa e nos EUA de dez dias – tempo da travessia do Atlântico por navio – para algumas horas.

Na construção naval, as embarcações aumentaram sucessivamente de tamanho, capacidade e raio de ação, de modo a dar resposta às demandas da expansão de mercados e da busca por fontes de matérias-primas. A economia estava a requerer meios de transporte transoceânicos que, por sua vez, ampliavam as demandas logísticas e as de infraestruturas portuárias. A ciência clamava por pesquisa e exploração de novos espaços e regiões. Navios cada vez maiores passaram a cortar os oceanos, conectando mundos distantes e, em última análise, reduzindo distâncias.

Ampliava-se, desse modo, a produção de conhecimento sobre o ambiente marinho, fosse para a exploração e exploração de riquezas, fosse para as disputas de poder em nível global; fosse para a preservação da ordem no mar ou para sua violação; fosse para fomentar o transporte marítimo e, com isso, o processo de globalização. Não seria um exagero dizer que a tecnologia expandiu e acelerou a complexa dinâmica das relações internacionais.

Naquele contexto, parecia que o desenvolvimento tinha pressa e a velocidade no mar tornava-se cada vez mais relevante, a ponto de as grandes companhias de navegação criarem o Prêmio Blue Riband para distinguir o navio que fizesse a travessia mais rápida do Atlântico Norte. Há registros de vencedores entre 1838 e 1952. Em 1838, o *Sirius*, da companhia British & American, com deslocamento de 1.995 toneladas e capacidade de 40 passageiros, com propulsão a vapor e com rodas de pás laterais, fez a travessia em uma rota de 3.583 milhas náuticas (mn) de extensão em 18,6 dias, a 8,03 nós (14,8km/h). Em 1909, o RMS *Mauretania*, da Cunard Line, com 32.000t. e 2.165 passageiros, com propulsão de turbinas a vapor e hélices, percorreu 2.784mn em 4,4 dias, na velocidade de 26 nós (48,3km/h). Em 1956, o *United States*, da United States Lines (USL), de 44.500t. de deslocamento e com 1.928 passageiros, também com turbinas, navegou 2.906mn em apenas 3,5 dias, alcançando 34,5 nós (63,9km/h) (NEWAL, 2018). Em apenas uma década, a turbina a vapor transformara a propulsão naval, tanto no uso civil quanto militar!

CIÊNCIA, ENERGIA E MATERIAIS PARA NOVAS AVENTURAS

No que tange aos navios de guerra com propulsão a vapor, um fator de importância estratégica era a fonte de energia para a propulsão, ou seja, o combustível. Após a energia eólica ter predominado pelos séculos da Marinha a vela, a propulsão mecânica pela máquina a vapor, no início do século XIX, fez ascender o carvão mineral como fonte de energia por excelência para a utilização em caldeiras geradoras de vapor. Essa nova fonte era encontrada em abundância e qualidade na Grã-Bretanha, berço da maior potência naval da época. Esse tipo de combustível representava, contudo, desafios logísticos consideráveis, entre os quais sua disponibilização em portos pelo mundo, as extenuantes fainas de carregamento do navio e a inevitável poluição que causava a bordo.

Assim, os primeiros esforços de mudança para o óleo combustível se deram ao início do século XX, não sem hesitação do Almirantado britânico pelo fato de trocar o carvão, um material abundante no Reino Unido, por outro de menor disponibilidade, o petróleo e seus derivados. Contudo, a realidade se impôs, pelas enormes vantagens do óleo combustível, que possuía maior teor energético e permitia o abastecimento e o transporte com maior facilidade (DAHL, 2001). A paulatina mudança foi sendo implementada nos navios, tendo o óleo se tornado o combustível prioritário, já na primeira metade do século XX.

Essa sequência de avanços não era sem estímulos. Com sua obra *A influência do Poder Marítimo na história, 1660-1783*, (1890), Alfred Thayer Mahan havia lançado as bases da teoria do domínio do mar, alertando para a importância de as potências mundiais possuírem grandes Marinhas. As décadas que se seguiram ao lançamento daquela obra testemunharam um “desfile de novas capacitações”, que instrumentalizavam o uso da força no mar. Uma classe de navio considerada revolucionária, que bem representa esse período, foi o HMS *Dreadnought*, extraordinária plataforma naval, com deslocamento de 18.120t, propulsão com quatro eixos e hélices movidos por turbinas 23.000hp e 18 caldeiras, era capaz de desenvolver 21 nós (39km/h), com raio de ação de 6.620mn. Tinha como armamento dez canhões de 12pol., 24 de 3pol. e quatro tubos de torpedos de 5 x 18 polegadas. Usava como combustível o carvão, pulverizado com óleo.

Tamanho poder tornou-se o novo paradigma em termos de navio de guerra, tornando obsoletos os seus precursores, que passaram a compor o grupo pré-*Dreadnought*. O governo da então recente República acompanhava com interesse os desenvolvimentos científicos e tecnológicos da época, que se refletiam nos programas de modernização da Marinha do Brasil. Assim, em 1910, foram recebidos os novos navios *dreadnoughts Minas Gerais* e *São Paulo*, de 19.280 toneladas, com canhões de 12 polegadas.

ENCOURAÇADO MINAS GERAIS |

Após modernização, em antigo cartão postal da Cassa Marítima.
Acervo da DPHDM

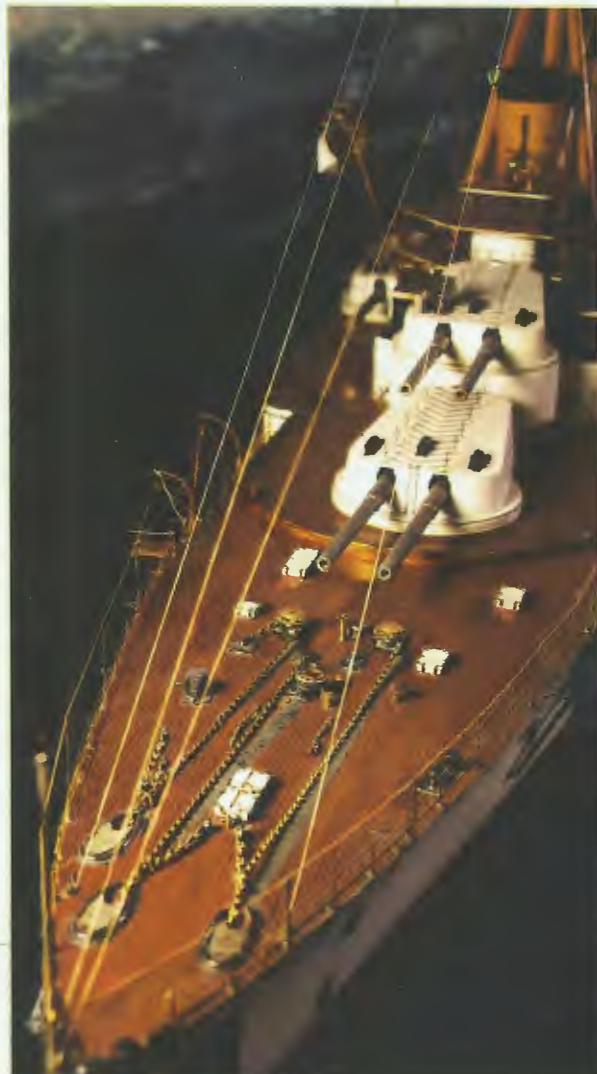
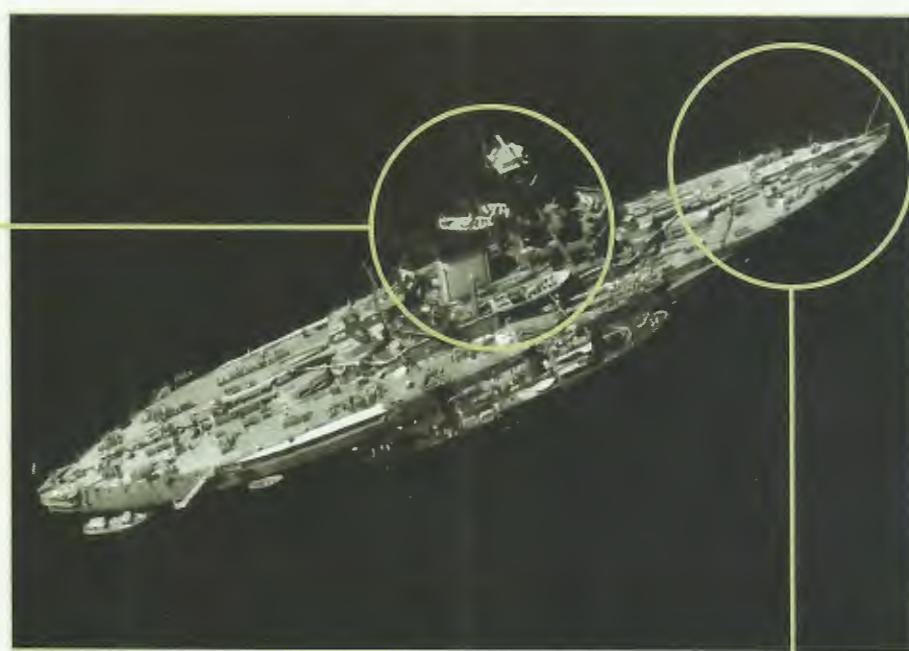


DETALHES | As imagens abaixo exibem detalhes da superestrutura e da proa do Encouraçado Minas Gerais, mostrando parte do armamento principal, tomados de maquete existente no Museu Naval.

A Esquadra de 1910, da qual este Encouraçado foi parte, representou um avanço tecnológico substancial, que a Marinha teve dificuldades para absorver.

Note-se que a maquete é pintada de branco. Era comum, antes da Primeira Guerra Mundial, que navios de guerra fossem assim pintados. Tal prática foi abolida, sendo adotadas variações da cor cinza, visto que esta tornava mais difícil a identificação visual de contatos no mar.

Acervo da DPHDM





**CORVETA BARROSO (V-34), FRAGATA GREENHALGH (F-46) (AO LADO);
FRAGATA NITERÓI (F40) E
INDEPENDÊNCIA (F-44) (ABAIXO)**

Fotos: CCSM



Ainda com relação aos avanços da tecnologia naval, convém destacar o advento dos motores diesel, que ocupariam local de destaque na propulsão naval a partir da primeira metade do século XX, já na era do óleo combustível, inicialmente, nos navios de menor porte. Passaram a ser utilizados, dependendo do tipo de motor, acoplados ao eixo, diretamente ou através de uma engrenagem redutora; ou a um gerador que, por sua vez, aciona um motor elétrico acoplado ao eixo, nos sistemas denominados diesel-elétricos, como os adotados nos Contratorpedeiros de Escolta Classe *Bertioga*, empregado pela Marinha do Brasil a partir da Segunda Guerra Mundial, dos quais um remanescente é conservado como navio-museu, o *Bauru*.

Posteriormente, as turbinas a gás também tornar-se-iam opção para a propulsão em navios de guerra, principalmente a partir dos anos 1960. São empregadas em várias combinações, existindo navios com propulsão exclusivamente com turbinas a gás de tipos diferentes combinadas (COGOG), como é o caso das Fragatas Classe *Greenhalgh*; com uma combinação de motores diesel-turbinas a gás (CODOG), como ocorre nas Fragatas Classe *Niterói* e nas Corvetas Classe *Inhaúma* e *Barroso*; ou ainda uma associação do sistema diesel-elétrico com turbinas (CODLAG), as quais são empregadas para altas velocidades, adotada nas



Fragatas britânicas *MK-23*. Nos modernos contratorpedeiros britânicos Tipo 45 adotou-se um sistema integrado de propulsão elétrica, onde uma combinação de geradores acionados por motores diesel e turbinas a gás produzem a quantidade necessária de energia elétrica para a propulsão e para os diversos sistemas, conforme a demanda. A utilização de motores elétricos para a propulsão destes navios apresenta vantagens significativas, por reduzir a assinatura acústica (nível de ruído), característica relevante na guerra antissubmarino. Outra combinação de sistema de propulsão adota hélices, acionadas por motores diesel, para velocidades de cruzeiro, cujo efeito pode ser reforçado, quando se necessita de altas velocidades, pela propulsão a jato d'água (*hidrojet*) acionada por turbina a gás. É empregado nas Fragatas *Meko A-200SAN*, da Marinha sul-africana, construídas na Alemanha¹.

A AVIAÇÃO

Na sequência dos memoráveis feitos dos pioneiros como Santos Dumont², com o voo do *14 Bis*, em 1906, os aviões foram continuamente aprimorados, tanto as perspectivas que tal invenção proporcionava, seja para o uso civil, seja para o uso militar. O impacto desse novo meio despertou intensos debates e o desenvolvimento de teorias sobre o Poder Aéreo. Em apenas uma década os aviões já demonstravam seu valor estratégico e tático na Grande Guerra (1914-1918).

Acompanhando essa evolução, a Marinha do Brasil criou, em 1916, a sua Escola de Aviação Naval, na Ilha das Enxadas (Rio de Janeiro). Era o ponto de partida de um longo processo de reestruturação para acolher e desenvolver a aviação naval no Brasil.

Nos países que lideravam a corrida tecnológica, logo surgiria a ideia de combinar Poder Aéreo e Poder Naval, no sentido de criar uma base aérea móvel, em outras palavras, embarcando os aviões em navios especialmente desenhados para esse fim. A engenharia naval, já bastante desenvolvida na primeira metade do século XX, iria produzir soluções engenhosas sob a forma dos primeiros porta-aviões, navios de grandes proporções, dotados de uma pista de pouso e decolagem – o convés de voo. Novos materiais, projetos e estruturas, novos recursos eletrônicos, de comunicações, de propulsão e de geração de energia criavam as condições para o desenvolvimento de grandes e potentes sistemas embarcados.

Inicialmente, para viabilizar o embarque de aeronaves, diversas tentativas de adaptação ou conversão de meios previamente existentes foram realizadas, com britânicos, japoneses e norte-americanos participando com destaque desse esforço. Na Grande Guerra, navios de passageiros foram adaptados para conduzir hidroplanos e caças, estes últimos operando de um curto convés na proa; enquanto encouraçados e cruzadores transportavam até dois aviões: um *biplane* de reconhecimento e um monoplano de caça³.

AEROBOTE CURTISS

MODELO 1914 | Adquiridas em 1916 em número de três, estas foram as primeiras aeronaves da Escola de Aviação Naval, primeira unidade militar de aviação do país, criada em 23 de agosto de 1916. Antes mesmo que a instrução começasse, o aerobote C-2 realizou um "reide" até Angra dos Reis, RJ, onde se localizava a então Escola Naval, entre 12 e 13 de outubro.
Acervo da DPHDM





**NAVIO-AERÓDROMO SÃO PAULO
(ACIMA) E NAVIO-AERÓDROMO
LIGEIRO MINAS GERAIS |**
Acervo da DPHDM

AF-1A SKYHAWK |
*Estacionados no convoo do
Navio-Aeródromo São Paulo.*



A motivação e as experiências operacionais adquiridas no conflito contribuíram para a solução de diversos problemas técnicos relativos à operação de aeronaves embarcadas. Em 1917, surgiu o primeiro porta-aviões capaz de realizar decolagem e pouso de aviões – foi o HMS *Argus*, um navio mercante convertido, de modo a possuir um convés corrido em toda a sua extensão.⁴ A partir de então, os projetos de engenharia naval sofisticaram-se até o estágio atual, em que grandes e poderosos porta-aviões nucleiam Forças Navais, com amplo espectro de emprego.

Não foi à toa que o porta-aviões logo se tornou o navio capital das grandes potências capazes de construir ou possuir esse tipo de meio, que consistia em verdadeira base aérea móvel, com elevado potencial de contribuir para as tarefas básicas do Poder Naval, notadamente o controle de área marítima e a projeção de poder a longas distâncias. Combates na Segunda Guerra Mundial, especialmente no Teatro de Operações do Pacífico, forneceram evidências de que aquelas bases aéreas móveis seriam determinantes na estratégia naval, gerando continuamente novas doutrinas e dando origem a outros desenvolvimentos tecnológicos.

Contudo, tal meio era altamente custoso, intensivo em tecnologias e exigia enorme capacidade de apoio logístico, haja vista a ampla gama de sofisticados sistemas e equipamentos, incluindo os ligados ao lançamento e pouso de aeronaves, como catapultas e aparelhos de parada. Demandava, igualmente, contingentes expressivos de pessoal muito qualificado, além dos que tradicionalmente eram necessários aos navios de superfície, como os envolvidos na operação e na manutenção das aeronaves embarcadas, incluindo os próprios pilotos e técnicos dos Esquadrões de aviação naval. Essa tecnicidade limitou o número de países capazes de operar um navio complexo como o porta-aviões.

Nos anos 40, o surgimento da aeronave de asa rotativa – o helicóptero – conferiu maior flexibilidade à aviação embarcada, visto que o novo meio podia operar a partir de navios menores, não mais necessitando extensos convéses corridos, ou, como no caso dos hidroaviões esclarecedores embarcados em encouraçados e cruzadores, catapultas para o lançamento e o posterior recolhimento por guindaste, usualmente em condições difíceis e com risco de danos à aeronave. Suplementar e, mais tarde, substituir aqueles aviões esclarecedores e o emprego como aeronave guarda de aeronaves nos porta-aviões (para eventualmente recolher pilotos caídos n'água) estão entre os primeiros usos práticos dos helicópteros nas Marinhas norte-americana e britânica. Ainda nessa época, vislumbrou-se o emprego e realizaram-se testes relacionados à guerra antissubmarino e à busca e salvamento⁵.

A ampliação e a versatilidade do helicóptero trouxeram a necessidade de novos tipos de navio: o porta-helicópteros e sua variante, o navio de assalto anfíbio. O primeiro dispõe de um convés corrido em toda a sua extensão, como os porta-aviões; o segundo possui um espaçoso convés de voo para o pouso de helicópteros, usualmente à ré, além da capacidade de desembarcar tropas em terra, por meio de suas embarcações de desembarque. Ambos possuem amplos hangares⁶.

O primeiro pouso de um helicóptero em navio da Marinha do Brasil ocorreu no Navio Hidrográfico *Sirius*, em Kobe, Japão, em 1957, quando de seu recebimento. O NHG *Sirius* foi o primeiro navio da MB a ser dotado de aeronave orgânica⁷. No ano seguinte, alguns dias após a sua chegada ao Brasil, o Presidente da República, Juscelino Kubitschek, embarcaria em um helicóptero pela primeira vez, decolando do convés do *Sirius*, quando visitou o navio acompanhado pelo Ministro da Marinha (6 de junho de 1958)⁸.

A História da Aviação Naval

A história da Aviação Naval Brasileira inicia-se em 23 de agosto de 1916, com o decreto de criação da Escola de Aviação Naval – a primeira escola militar de aviação do País. Foi instalada, provisoriamente, no antigo Arsenal de Marinha, ao pé do Morro de São Bento, e na Ilha do Rijo; passando à Ilha das Enxadas (1917); e, a partir de 1924, para a Ponta do Galeão, Ilha do Governador, onde disporia de pista de pouso e amplas instalações.

Ao longo de mais de um século, a sua história pode ser dividida em quatro fases, interrompidas por um período em que deixou de existir, entre 1941 e 1952.

A fase pioneira registrou eventos marcantes, como os primeiros *raids* aéreos, a partir do Rio de Janeiro, para Angra dos Reis (1916), para Campos (1917), para Santos (1919), Aracaju (1923) e Belo Horizonte (1926) – distâncias significativas para a época; o transporte das primeiras malas postais, pelo então denominado Correio da Esquadra (depois Correio Aéreo Naval); um voo histórico com Santos Dumont como passageiro (25 de janeiro de 1917); o primeiro voo noturno (9 de março de 1917); o primeiro voo de um presidente da República em uma aeronave militar brasileira (Wenceslau Brás, em 2 de abril de 1917); a participação de aviadores navais brasileiros em operações de patrulha, na Europa, durante a Primeira Guerra Mundial; a criação de bases aéreas navais em inúmeras localidades, núcleos de diversos aeroportos e bases ainda existentes; imagens valiosas da então Capital Federal e arredores nas primeiras décadas do século XX, visto que o Rio de Janeiro era usado como área de exercício para o reconhecimento aéreo; a realização de levantamentos fotográficos em apoio à confecção de cartas náuticas e mapas e projetos do governo; a fabricação dos primeiros aviões no Brasil; o emprego em combate contra os movimentos revoltosos nessa fase conturbada da República⁹; ações de patrulha no Alto Solimões (região de Tabatinga), por ocasião do conflito entre ➤

PORTE-AVIÕES E

PORTE-HELICÓPTEROS

BRASILEIROS | Na sequência de fotos temos: o Navio-Aeródromo Ligeiro Minas Gerais (A-11), incorporado à Marinha em 1960 e desativado em 2001; o Navio-Aeródromo São Paulo, adquirido da França em 2001 e desativado em 2017; e o PHM Atlântico (A-140), transferido da Marinha Real Britânica para a Marinha do Brasil em 2018.



HELICÓPTERO

AH-1A SUPER LYNX |

Foto: Diretoria de Aeronáutica da Marinha (D AerM)





Colômbia e o Peru (Questão de Letícia, 1933), o estabelecimento dos primeiros procedimentos relacionados à medicina de aviação, entre outros¹⁰.

Com a ativação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, foi extinta, assim como a Aviação do Exército.

Uma nova fase iniciou-se com a criação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM), em 1952, visto que a Marinha identificara a necessidade de dispor de aviação orgânica. Nesta fase, a Marinha passou a operar com helicópteros embarcados e adquiriu o Porta-Aviões *Minas Gerais*, capacitando a Força a operar aeronaves de asa fixa. Entretanto, após divergências entre a Marinha e a Aeronáutica quanto à operação de aviões, um decreto presidencial (1965) determinou que os aviões embarcados seriam operados pela Força Aérea Brasileira, ficando a Marinha com os helicópteros.

Nesta terceira fase, foram criados o Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN – 1955¹¹), diversos Esquadrões de helicópteros [a partir de 1961, ano de criação do Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-1)¹²], a Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia (1966) e destacamentos aéreos em Ladário, Manaus e Rio Grande. No período, a Marinha do Brasil desenvolveu a capacidade de operações noturnas com aeronaves embarcadas, inclusive de helicópteros em navios relativamente pequenos, como as corvetas.

Em 8 de abril de 1998, com a assinatura do Decreto Presidencial nº 2.538, desencadeou-se a quarta fase da Aviação Naval, quando a Marinha passou, novamente, a poder operar aeronaves de asa fixa.

É nesta fase que se dá a aquisição de aviões A-4KU *Skyhawk* e a substituição do Porta-Aviões *Minas Gerais* pelo *São Paulo*.

A Marinha do Brasil já cogitava dispor de um porta-aviões há longa data, fruto dos ensinamentos da Grande Guerra. Entretanto, só o teve operacional em 1960, com a incorporação do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* (A-11). Construído pelo Reino Unido entre 1942 e 1945, o ex-HMS *Vengeance* foi adquirido pelo Brasil ao final de 1956 e passou por um período de modernização nos Países Baixos. Incorporado à Armada brasileira, prestou mais de quadro décadas de relevantes serviços, tendo contribuído sobremaneira para desenvolver a capacitação do Poder Naval, notadamente no que tange ao controle de área marítima. A chegada do *Minas Gerais* gerou transformações significativas, reorganizando a aviação embarcada de asa fixa, com a criação do Grupo Aéreo Embarcado.

Posteriormente, com a aquisição de aeronaves modelo *Skyhawk*, foi criado o 1º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque (VF-1), com sede na Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia, no Estado do Rio de Janeiro. O *Minas*, como era comumente chamado nos meios navais, foi desativado em 2001, com a chegada do seu sucessor, o Porta-Aviões *São Paulo* (A-12), ex-*Foch*, adquirido da Marinha Nacional da França.

O *São Paulo*, por suas maiores dimensões, trouxe novas perspectivas e condições para o desenvolvimento de operações aéreas, particularmente com as aeronaves a reação. A operação e a manutenção de porta-aviões proporcionaram ao Poder Naval brasileiro capacitação tecnológica, industrial e experiência operacional, tendo sido considerado um meio naval de elevado valor estratégico-militar e de grande importância para o apoio à política externa nacional. O *São Paulo* foi desativado em 2017.

Mais recentemente, em 2018, foi adquirido junto ao Reino Unido um navio porta-helicópteros multipropósito, o PHM *Atlântico*, ex-HMS *Ocean*, que atenderá às demandas da Esquadra brasileira em curto e médio prazo.

NOVAS OPÇÕES PARA O USO DA FORÇA NO AMBIENTE MARINHO

Além dos porta-aviões e dos navios escoltas, uma variedade de soluções tecnológicas para os problemas de projeção de força a partir do mar foram surgindo. As inovações concebidas, em geral, implicavam o desenvolvimento e adaptação a novas doutrinas e táticas, nem sempre de fácil implementação. A História registrou alguns insucessos na aplicação de novas ideias, como no caso das operações anfíbias. É o caso, por exemplo, da Campanha de Galípoli na Primeira Guerra Mundial, em que um desembarque anfíbio foi tentado com resultados adversos para britânicos, franceses, neozelandeses e australianos que dela participaram. O estudo dessa campanha permitiu o repensar os desafios das projeções de poder vindas do mar. Assim, surgiram inovações voltadas aos problemas do movimento navio–terra, que seriam aplicadas nas guerras do século XX em que esse tipo de operação foi empregada. Navios anfíbios, como os de desembarque de carros de combate, posteriormente, os navios de desembarque doca, com suas embarcações de desembarque orgânicas, foram ampliando a capacidade de projeção de força.

Com a evolução do contexto político estratégico, ganharam importância os navios com maior flexibilidade de emprego, podendo ser usado em diferentes missões e com diferentes propósitos. São meios que podem atuar em cumprimento às tarefas básicas do Poder Naval ou em apoio, por exemplo, no caso de assistência humanitária ou por ocasião de catástrofes.

HELICÓPTERO UH-15 SUPER COUGAR | Em operação no Navio de Desembarque de Carros de Combate Almirante Saboia





NDCC GARCIA D'ÁVILA E CLANF | *Navio de Desembarque de Carros de Combate Garcia D'Ávila abicado. Ao lado, em primeiro plano, uma vaga de Carros Lagarta-Anfíbio (CLAnf) realizando o movimento navio para a terra.*



TECNOLOGIA ABAIXO D'ÁGUA

Convém lembrar que as inovações tecnológicas “de ruptura” no ambiente marítimo não se limitaram a novos recursos para atuação na superfície do mar ou no espaço aéreo sobrejacente. A Grande Guerra também viu evoluir e se afirmar outra poderosa arma para a guerra no mar: o submarino que, juntamente com o torpedo autopropulsado, alargou ainda mais as fronteiras tecnológicas, agregando mais uma dimensão à guerra naval e levando o homem e o material aos limites de um ambiente ainda mais agressivo e perigoso, o mundo submerso dos oceanos.

Tendo como característica principal a capacidade de ocultação, esse novo tipo de navio tinha um poder de destruição até então inédito, com capacidade de impactar severamente o comércio internacional e, consequentemente, os esforços de guerra dos países. O uso militar do submarino produzia forte efeito psicológico sobre os oponentes, obrigando-os a grandes esforços de controle e proteção do tráfego marítimo. Os resultados alcançados pela campanha submarina na Primeira Guerra Mundial consolidaram essa arma como um componente fundamental para o Poder Naval dos países que possuíam as condições de operar meios tão complexos. A ação da arma submarina alemã foi entendida como violência contra alvos civis e o seu potencial se expressou em diversas ocasiões. Uma das mais célebres e talvez mais dramáticas foi o afundamento do RMS *Lusitania*, na costa da Irlanda, em 7 de maio de 1915, atacado por torpedo pelo Submarino alemão *U-20*. Em menos de 20 minutos, um navio de 44 mil toneladas de deslocamento foi ao fundo do mar, sendo que, das 1.959 pessoas a bordo, apenas 761 sobreviveram.



SUBMARINO CLASSE F “FOCA” |

Construídos em La Spezia, Itália, três foram incorporados à Marinha do Brasil em 1913 e 1914, sendo os primeiros submarinos brasileiros. Características: deslocamento - 250 toneladas; comprimento - 45,15 metros; propulsão diesel-elétrica; velocidade máxima - 14,8 nós (superfície) e 9 nós (imersão). Atingiam a profundidade de mergulho de 40 metros e contavam com dois tubos de torpedos de 450 milímetros e capacidade para quatro torpedos Whitehead.

Acervo da DPHDM



SUBMARINO TIKUNA |

Aperfeiçoamento dos submarinos da Classe Tupi, construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Tem como características deslocamento de 1.500 toneladas, 62,05 metros de comprimento e propulsão diesel-elétrica.



SUBMARINO DA CLASSE TUPI |

Submarino Timbira, em manutenção, sendo transladado para oficina do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, AMRJ (abaixo).

Entendendo o potencial dessa arma, a Marinha do Brasil incluiu, já no seu plano de equipamento de 1904, a necessidade de três submersíveis. Em 1913, recebeu três da classe *F* (Foca), construídos na Itália. Era o ponto de partida de uma tradição de operar submarinos que perdura até hoje e que se projeta para uma nova era, com a tecnologia de propulsão nuclear.

Nesse processo, pode-se destacar o salto de capacitação tecnológica e industrial representado pela construção no Brasil, pela primeira vez, de submarinos, a partir de uma parceria firmada com a Alemanha nos anos 1980, para a obtenção de submarinos do tipo *IKL-209 1400*. O primeiro, o Submarino *Tupi* (S-30), que deu nome à classe, foi construído no estaleiro da HDW, em Kiel. Os três seguintes, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, o *Tamoio* (S-31), o *Timbira* (S-32), o *Tapajó* (S-33). Posteriormente, lançou-se o Submarino *Tikuna* (S-34), com aperfeiçoamentos de projeto.

O sucesso desses empreendimentos foi uma vitória para a engenharia brasileira e um importante passo na direção do projeto próprio para um submarino com propulsão nuclear.

A ERA NUCLEAR

O desenvolvimento exponencial da ciência e de suas aplicações tecnológicas ao longo do século XX, principalmente a partir da Primeira Guerra Mundial, foi aposentando tecnologias até então tidas como no estado da arte, como foi o caso dos *dreadnoughts*, o navio revolucionário da corrida armamentista naval que antecedeu a Grande Guerra, mas que se tornaria obsoleto com o advento do porta-aviões.

Foi ao final da Segunda Guerra Mundial que a comunidade internacional tomou conhecimento do poder da energia nuclear, com a explosão das bombas atômicas nas cidades de Hiroshima e Nagasaki, no Japão, em 1945, desencadeando uma corrida pelo controle do conhecimento capaz de causar tamanho grau de destruição.



COMPLEXO NAVAL DE ITAGUAÍ (RJ) |

Composto por um estaleiro, onde estão sendo construídos submarinos, e uma base naval com a finalidade de apoiá-los.

*Vaso do reator*

- 1. Bocais de entrada
- 2. Bocais de saída
- 3. Mecanismo de acionamento de barras
- 4. Núcleo do reator
- 5. Barreira térmica (barril)
- 6. Corpo do vaso do reator
- 7. Tampo do vaso do reator

**ESQUEMA DO REATOR
DE UM SUBMARINO
NUCLEAR |** Em exposição na
Ilha Fiscal, Rio de Janeiro.



Estudos e pesquisas possibilitaram explorar essa forma de energia para outras aplicações, entre elas a geração de energia elétrica e a propulsão naval. No caso, instalações a vapor que passaram a ter como fonte de energia para as caldeiras a energia nuclear e não mais a queima de combustível.

O projeto do Submarino norte-americano *Nautilus* mostrou ao mundo o potencial de aplicação da propulsão nuclear naval. O salto alcançado no raio de ação e autonomia, o aprimoramento das características de ocultação e o fato de não ser mais necessário vir à superfície operar esnórquel para recarregar baterias, entre outras características, alavancaram o potencial do submarino a um novo patamar de importância. Plantas nucleares também foram adotadas com sucesso para a propulsão de porta-aviões (EUA e França) e navios quebra-gelo de grande porte (Rússia).

Cônscio da relevância da nova forma de energia, o Almirante Álvaro Alberto da Motta e Silva empenhou-se em defender os interesses brasileiros para o desenvolvimento nacional dessa tecnologia no País, tendo contribuído para a institucionalização da ciência e tecnologia (C&T) no Brasil, como, por exemplo, com a criação, em 1951, do Conselho Nacional de Pesquisas (CNPq), hoje Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, que se tornou um órgão de grande importância para a formulação e condução das políticas de CT&I.

Em 1979, a Marinha iniciou um programa para o desenvolvimento de um submarino com propulsão nuclear. Para tal, foram mobilizados meios e recursos que levariam ao domínio da fabricação do combustível nuclear, incluindo o ciclo completo de enriquecimento isotópico de urâno.

Trata-se de um projeto de longo prazo, de dimensão geracional, estratégico para o Brasil, com variados efeitos de arrasto em diferentes campos da atividade humana, como medicina, indústria, agricultura, entre outros. A construção do primeiro submarino com propulsão nuclear transcende a Marinha e representa um desafio para a sociedade brasileira.

O Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) engloba a construção de quatro submarinos convencionais da Classe *Scorpène*, a partir de uma parceria estratégica firmada com a França. Um novo estaleiro e uma base naval foram incluídos no programa, tendo sido construídos no município de Itaguaí, Rio de Janeiro.

À medida que o projeto avança, as instalações do Laboratório de Geração de Energia Nucleoelétrica (LABGENE) em terra vão sendo preparadas para os testes preliminares do que virá a ser a planta propulsora do Submarino *Álvaro Alberto*, o primeiro submarino de propulsão nuclear do Brasil.

No século XXI, os países, em geral, e as comunidades científicas, em particular, buscam ampliar os conhecimentos sobre os espaços oceânicos. Várias são as motivações, entre elas: a importância que esses espaços têm para o clima, o meio ambiente e a saúde do planeta; as riquezas que ocultam e a necessidade de explorá-las e explotá-las de modo sustentável; e o valor que tais conhecimentos representam para as Marinhas e para as operações navais.

Nesse sentido, um grande passo para o desenvolvimento da capacidade de pesquisa brasileira foi obtenção do Navio Hidroceanográfico *Vital de Oliveira* (H39), fruto da cooperação entre os Ministérios da Defesa (MD) e da Ciência, Tecnologia e Inovação, a Marinha do Brasil e as empresas Petrobras e Vale. Colocado a serviço da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), o navio é um dos mais avançados meios de pesquisa do hemisfério sul, equipado com modernos laboratórios, sensores e equipamentos, sendo capaz de embarcar equipes de cientistas, pesquisadores e técnicos que atuam nos diversos domínios das ciências do mar. Entre os recursos do navio, destaca-se um veículo remotamente operado, capaz de ser empregado em pesquisa em profundidades da ordem de quatro mil metros.

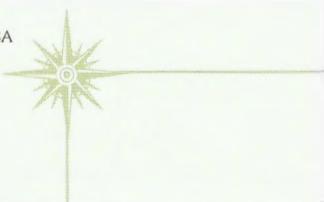
Tantos avanços e meios requerem da Marinha continuado desenvolvimento organizacional, notadamente na estrutura logística, administrativa e de pessoal.

A ESTRUTURA LOGÍSTICA, ADMINISTRATIVA E DE PESSOAL

Novas tecnologias exigem aprimoramento continuado da infraestrutura de apoio para os sofisticados sistemas de defesa, equipamentos e plataformas, que demandam pessoal altamente qualificado, não somente para a operação, mas também para a manutenção. A gestão da Força requer, igualmente, estrutura administrativa apropriada, que evolui com o tempo, em função de fatores variados, entre eles, novas necessidades derivadas das transformações inerentes à Era do Conhecimento e aos avanços das tecnologias da informação e comunicações (TIC).

Ao longo do século XX, a Marinha do Brasil veio desenvolvendo um conjunto de bases e organizações militares de apoio, distribuídas pelo território nacional conforme a necessidade. Em geral, situam-se próximas às sedes dos respectivos Distritos Navais, de modo a atender às Forças Navais distritais. As bases estão capacitadas para prover manutenção e reparos, podendo ser complementada por empresas e instituições componentes da Base Industrial de Defesa (BID), nas respectivas localidades ou mesmo fora delas. Alguns exemplos são: Base Naval de Val de Cães (4º DN, Belém – PA), Base Naval de Natal (3º DN, Natal – RN), Base Naval de Aratu (2º DN, próxima a Salvador – BA). Também nas grandes bacias hidrográficas, a Base Fluvial de Ladário (6º DN, Ladário – MS) e a Estação Naval do Rio Negro (9º DN, Manaus – AM).

No Rio de Janeiro, área do Primeiro Distrito Naval (1º DN) e onde estão as sedes da Esquadra e da Força de Fuzileiros da Esquadra, concentra-se a maior parte dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais de alta tecnologia. O histórico Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro presta serviços importantes na área de construção naval, incluindo navios e submarinos, bem como para a manutenção de meios, sendo um pilar importante do aprestamento do Poder Naval brasileiro.





Os Distritos Navais e suas sedes



Sua origem remonta ao Período Colonial, quando, em 1763, o governador-geral do Brasil, com sede no Rio de Janeiro, decidiu criar um estaleiro, nomeado Arsenal Real da Marinha, localizado ao sopé do Mosteiro de São Bento, na cidade que abrigava o que seria o mais importante porto da Colônia.

A construção recente do estaleiro e base naval em Itaguaí, voltados primordialmente a apoiar a construção e abrigar submarinos convencionais e de propulsão nuclear, representa mais um salto no desenvolvimento de infraestrutura logística e na capacitação industrial e tecnológica nacional.

A avançada indústria naval e de defesa, particularmente na Região Sudeste, contribui sobremaneira para o suporte logístico, notadamente aos meios da Esquadra. Cabe destacar, contudo, a importância da Base Industrial de Defesa (BID) nacional como um todo, a qual abarca empresas e instituições, públicas e privadas, altamente qualificadas em reparos em diversos campos tecnológicos, como eletrônica, comunicações, sistemas digitais e de armas, sensores, motores, estruturas navais, propulsão entre tantos outros. Assim, a existência e a presença de

Forças Navais são indutoras do desenvolvimento e contribuem para a economia, à medida que geram demandas por produtos e serviços e estimulam a formação de *clusters*¹⁴ marítimos de avançada tecnologia.

Na dimensão logística, ressalta-se a importância do sistema de abastecimento, capaz de lidar com demandas complexas de produtos e serviços necessários à manutenção do aprestamento dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais. Nesse sentido, o Corpo de Intendentes da Marinha desenvolveu importantes conceitos e ferramentas de administração e de abastecimento. Gerir o sistema de aquisições de modo a prover tempestivamente materiais, sobressalentes, serviços e todos os insumos necessários à operação regular da Marinha é uma tarefa de alta complexidade e um diuturno desafio.

No plano da gestão, modernas ferramentas de TI combinadas com recursos de comunicação instrumentalizam o trabalho administrativo das organizações militares, conectadas em redes com flexibilidade para atender às diversas demandas da Forças, com foco no Setor Operativo. Um Centro de Comando do Teatro de Operações Marítimo (CCTOM) combinado com diferentes recursos de monitoramento e acompanhamento do tráfego marítimo instrumentalizam o desenvolvimento da *consciência situacional marítima* e melhor informam o processo decisório voltado à segurança marítima no Atlântico Sul e áreas de interesse.

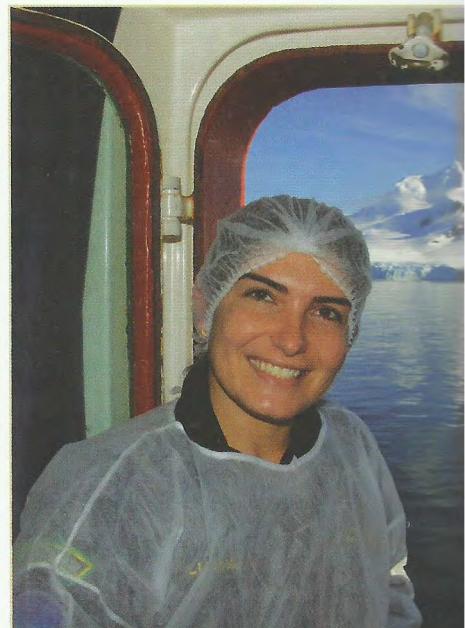
Tudo isso só se viabiliza pelo componente humano, que necessita ser educado, formado e qualificado com diferentes capacitações para as diferentes tarefas. O Sistema de Ensino Naval se volta à formação de pessoal para compor as tripulações de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais — homens e mulheres. Instituições de ensino como a Escola Naval, o Colégio Naval, as escolas de aprendizes-marinheiros e os centros de formação de soldados fuzileiros navais estão empenhadas em prover ensino e formação profissional de qualidade, acompanhando as transformações tecnológicas relevantes para a Marinha. Centros de instrução e de adestramento complementam as qualificações específicas necessárias aos diferentes meios. Outros profissionais de origem e formações diversas compõem o contingente de funcionários civis e os demais corpos e quadros de oficiais e praças da Marinha.

O preparo do pessoal se estende à higidez e bem-estar físico, social e mental. Nesse sentido, sistemas dedicados à saúde e à assistência social foram sendo desenvolvidos, com hospitais, policlínicas, odontoclínica e postos de atendimento, com profissionais qualificados e equipamentos de alta tecnologia, acompanhando os avanços da medicina.

Por fim, cabe destacar a contribuição das mulheres à Marinha, hoje presentes em todos os campos de atividade. O ingresso da mulher na Força foi decorrente de uma iniciativa pioneira do Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, Ministro da Marinha, com a criação do então Corpo Auxiliar

A PARTICIPAÇÃO DAS MULHERES NA MARINHA |

Oficial cirurgiã-dentista em missão na Antártica.





**CONTRA-ALMIRANTE
(MD) DALVA MARIA
CARVALHO MENDES |**

A primeira mulher a tornar-se oficial-general no Brasil entrega a espada à primeira colocada, Guarda-Marinha (IM) Naraiane Machado Feitosa.

Feminino da Reserva da Marinha (CAFRM), a partir da promulgação da Lei nº 6.807, de 7 de julho de 1980. Assim, a Marinha alinhava-se aos anseios da sociedade brasileira para a maior participação da mulher no mercado de trabalho e, ao mesmo tempo, dava um grande passo para o aprimoramento das práticas profissionais em diversos setores da Força.

Percebe-se que os avanços tecnológicos perpassam todos os diferentes setores da Marinha, que necessitam coevoluir de forma equilibrada, de modo a alcançar a sinergia necessária à otimização dos recursos humanos e materiais aplicados no preparo e emprego do Poder Naval brasileiro.

A TECNOLOGIA NAVAL EM TRANSFORMAÇÃO: UM OLHAR PARA O FUTURO

A importância da C&T ao longo dos últimos dois séculos só cresceu, gerando aplicações que instrumentalizaram a aventura humana no mar, transformando em arena de competição por espaços, mercados, riquezas e poder. Se considerarmos a escala longa da História, em pouco tempo a tecnologia naval possibilitou a passagem da propulsão a vela para a propulsão mecânica, inicialmente a partir da máquina e da turbina a vapor, posteriormente, do motor diesel, do motor elétrico e das turbinas a gás. Recorreu-se, para tal, à energia dos ventos, do carvão, do petróleo e, no caso da propulsão nuclear, ao átomo. Em busca da eficiência, foram feitas algumas combinações desses recursos.

Nessa dinâmica de avanços, surgiram novos meios navais, como encouraçados, submarinos, navios-escolta, navios anfíbios, porta-aviões e suas alas aéreas, todos com sistemas de combate crescentemente sofisticados, que ampliaram em

muito o raio de ação e a letalidade do Poder Naval. Tais avanços demandaram adaptações e mudanças organizacionais das Marinha, deram origem a novas doutrinas, novas linguagens, numa busca continuada por capacidades ofensivas e defensivas, com medidas e contramedidas. As corridas armamentistas navais observadas desde o início do século XX bem refletem esse processo, que parece prosseguir na atualidade.

Na Era do Conhecimento, abrem-se perspectivas de uso combinado de domínios do conhecimento, como a neurociência, a biologia sintética, a nanociência, a ciência dos materiais, a computação quântica, com amplo leque de aplicações. Novos desafios derivam da chamada Quarta Revolução Industrial, com métodos inovadores de produção que incluem a robótica e a manufatura aditiva, aliados à crescente conectividade em rede de pessoas, sistemas complexos e produtos, como a “Internet das coisas”, e, ainda, com ampliação da capacidade de processamento e análise de grandes massas de dados (*big data*), entre outros fatores.

Esse contexto permite antever inovações tecnológicas de ruptura, com aplicação militar ou dual, que poderão alterar formas conhecidas de combater. Inteligência artificial em sistemas robóticos e plataformas crescentemente autônomas, incluindo navios e aeronaves não tripulados, *ciberarmas*, *nanoarmas*, armas de energia direta, hipervelocidade, eis algumas das possibilidades que já deixaram o plano da ficção ou que despontam no horizonte.

Cabe notar que, ao longo da História, o fator humano permaneceu central e determinante para os resultados dos combates. Na Era do Conhecimento, contudo, essas novas perspectivas estão a desafiar o pensamento estratégico e o planejamento de forças, colocando em discussão o futuro das guerras e as guerras do futuro, bem como a centralidade humana no campo de batalha.

Acompanhar a evolução das tecnologias navais é um desafio crescente, especialmente para países emergentes, que nem sempre podem ter acesso ao estado da arte. Não obstante, no século XXI, a relevância das Marinha tende a crescer, juntamente com a importância dos oceanos e do comércio internacional no mundo globalizado.

Assim, convém lembrar que o Poder Naval ganha concretude em sua base humana e material, normalmente composta por meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais intensivos em tecnologias, essas sujeitas à evolução ou à obsolescência. O futuro de uma Marinha depende, pois, de vários fatores, em especial, da Base Industrial de Defesa e da capacidade científico-tecnológica nativas que lhe servem de alicerce. Esse conjunto depende, por sua vez, do pensamento político-estratégico predominante, da valorização e dos estímulos que recebe, da infraestrutura de pesquisa e desenvolvimento, do grau de independência tecnológica conquistado, da formação e qualificação do pessoal e, sobretudo, da *mentalidade marítima* da nação e da determinação em superar óbices e buscar soluções inovadoras. ♦





Notas

1. COGOG: Abreviatura para *Combined Gas or Gas*. Trata-se de um sistema de propulsão em que uma turbina de elevada eficiência, mas de baixa potência, utilizada para as velocidades de cruzeiro; e uma turbina de maior potência é utilizada para altas velocidades. Necessita de engrenagens redutoras para compatibilizar a elevada rotação da turbina com as do eixo propulsor.
2. Santos Dumont, em notável antevisão, previu inúmeras possibilidades de emprego do avião, inclusive na guerra naval. Em seu livro *Dans l'air*, de 1904, apontou o seu potencial no combate aos submarinos: "Quero referir-me à facilidade que possui o navegador aéreo de perceber os corpos em movimento sob a superfície das águas. (...) A aeronave do século XX pode tornar-se, na sua estreia, o grande inimigo dessa outra maravilha do século XX, que é o submarino." (Conforme citado por LAVENÈRE-WANDERLEY, 1967, p. 58). Santos Dumont havia, na prática, observado as manobras de um submarino submerso, em um sobrevoô sobre a Baía de Mônaco (LINHARES, 2001. p. 3).
3. LINHARES, 2001. Pág. 2.
4. TILL, 1998.
5. Naval Helicopter Association Historical Society. *Naval Helicopter History Timeline 400BC till 1940*. Disponível: <http://www.nnahistoricalsociety.org/index.php/naval-helicopter-history-timeline-new/>
6. Eventualmente, tais navios podem operar aviões capazes de decolar em pistas curtas, sem auxílio de catapultas, e de decolarem e pousarem verticalmente (STOVL: *Short Take-Off and Vertical Landing*), como o *Sea Harrier* ou o *F35*.
7. BRASIL. 2018.
8. MELLO FILHO, MEDEIROS, 2018.
9. Na Revolução Constitucionalista de 1932, os aviões da Marinha e do Exército atuaram em toda a gama de empregos previstos para aviões militares, inclusive em combates aéreos contra a aviação dos revolucionários, realizando 1.300 missões e cumprindo 2.500 horas de voo. Pela primeira vez, na América Latina, um avião (do Exército) foi abatido em decorrência de combate aéreo; e um avião (rebelde) foi derrubado pela artilharia de um navio de guerra – o Cruzador *Rio Grande do Sul*. (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1967, p. 168)
10. LINHARES, 2001.
11. As primeiras instalações operacionais do CIAAN estavam localizadas na Avenida Brasil, Penha, Rio de Janeiro (onde, atualmente, encontra-se a Casa do Marinheiro), que dispunha de heliponto, área para estacionamento de aeronaves e torre de controle (até hoje preservada). Em 1961, foi transferido para São Pedro da Aldeia.
12. O HU-1 ocupou, inicialmente, as antigas instalações do CIAAN, na Avenida Brasil, onde se construiria uma pista de pouso para a uso dos aviões *T-28 Pilatus*, adquiridos para operação no NAeL Minas Gerais.
13. LINHARES, 1971, p. 32.
14. Cluster: O mesmo que aglomerado, concentração.



Capítulo XIII

A MARINHA DO BRASIL NO SÉCULO XXI

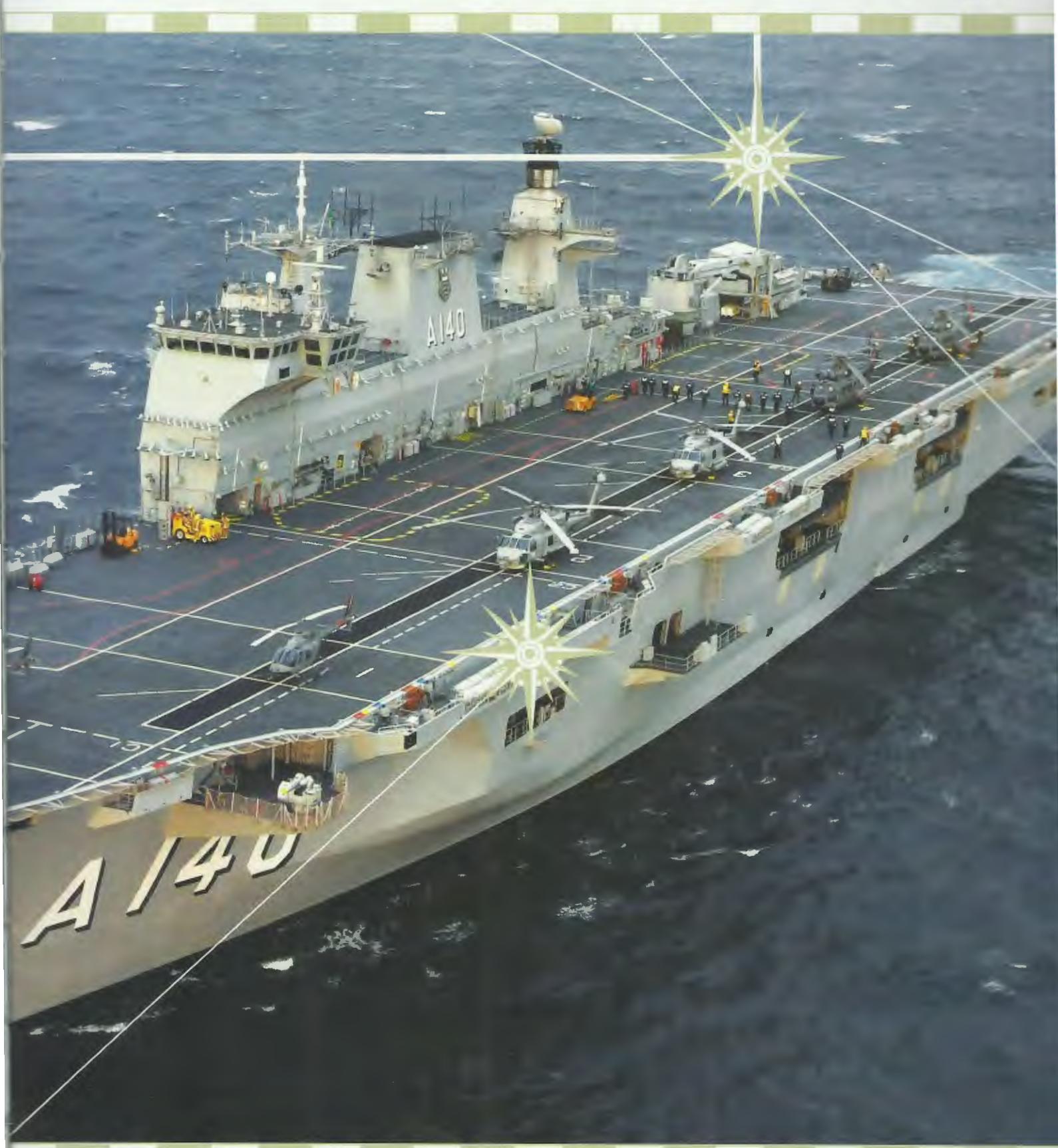
Ilques Barbosa Junior

*Almirante de Esquadra,
Chefe do Estado-Maior da Armada.*

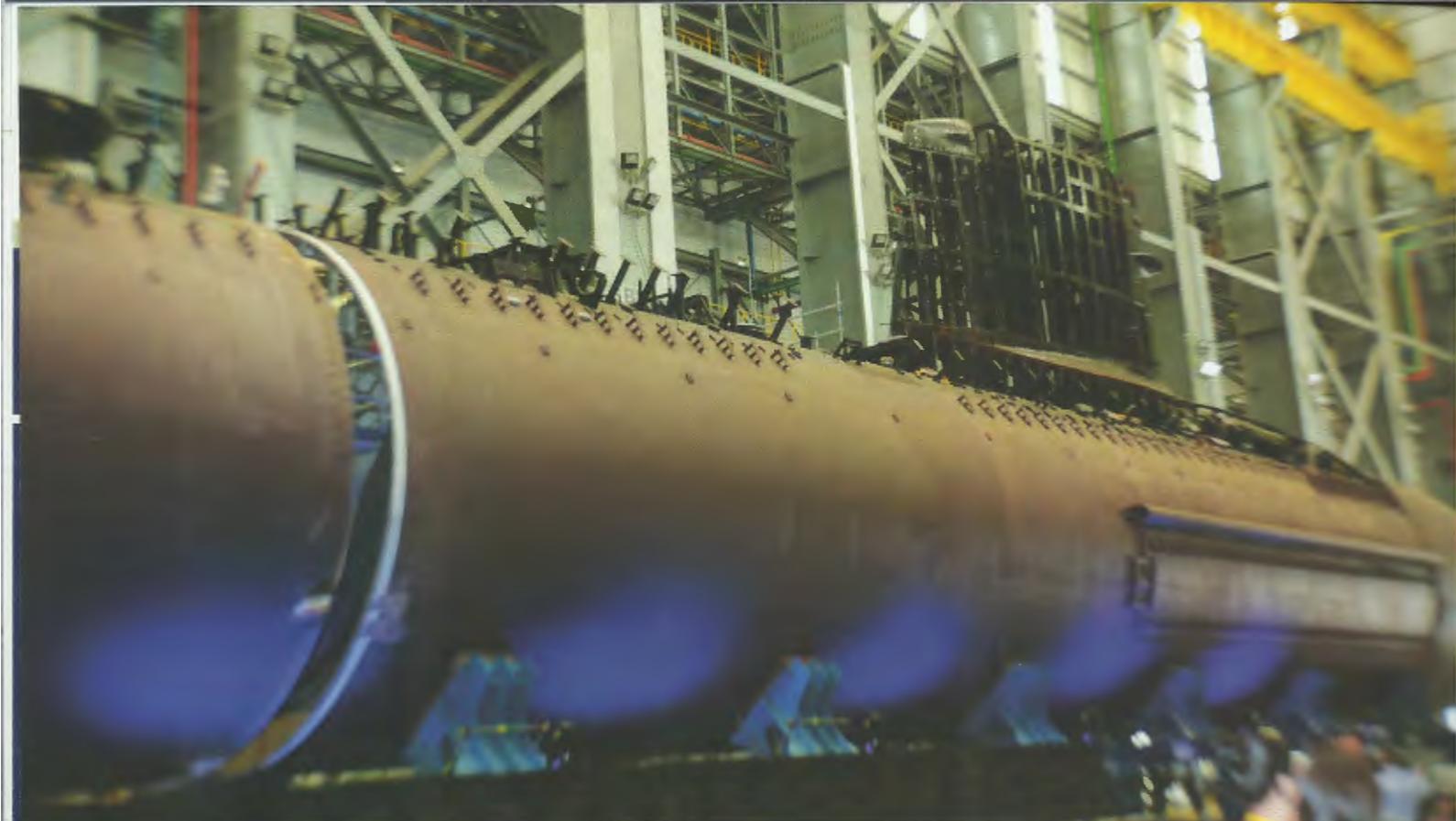


PORTA-HELICÓPTEROS MULTIPROPÓSITO ATLÂNTICO |

Foto: Centro de Comunicação Social da Marinha (CCSM)



MARINHA DO BRASIL: UMA SÍNTSE HISTÓRICA



Na atualidade, a evolução do Poder Naval impõe, mais do que em outros períodos da história, a existência, em diversos níveis, de líderes efetivos e assessores experientes. Tal característica decorre da dinâmica e complexidade das relações internacionais e, sobretudo, de uma crescente influência da tecnologia da informação nas atividades da civilização humana, o que inclui as situações de conflito.

A dinâmica e a complexidade das relações internacionais e do ambiente interno indicam que na Era do Conhecimento os desafios serão permanentes e alcançarão magnitude crescente. Assim, para a identificação das capacidades previstas em uma Marinha equivalente à estatura político-estratégica do Brasil, analisaremos os múltiplos desafios que se apresentam na atual navegação da nossa Marinha. De início, o desafio mais importante será aquele voltado para a identificação e capacitação de líderes e assessores. Na época do Google, como mencionado, devemos identificar e capacitar líderes em todos os níveis hierárquicos, considerando, além dos conhecimentos científicos, tecnológicos e da área das ciências sociais e humanas, o estudo aprofundado da Ética e da Rosa das Virtudes.

Para os demais, como “auxílios à navegação” da análise que efetuaremos, vamos segmentar os desafios, considerando aspectos culturais, estratégicos, estruturais, Ciência/Tecnologia/Inovação e Engenharia e os orçamentários. Ao término do capítulo, faremos as Considerações Finais.

Por oportuno, destacamos que os desafios apresentam interações; devendo ser admitida alguma dificuldade em delimitar, com exatidão, a causa ou efeito ou, em outras palavras, as consequências do equacionamento, ou não, de um determinado aspecto de um dos desafios nas capacidades pretendidas pela Marinha do Brasil.

SUBMARINO RIACHUELO |

Em fase final de construção, no Complexo Naval de Itaguaí (RJ).



DESAFIOS A SEREM ENFRENTADOS |

Os desafios, segmentados em aspectos Estruturais, Culturais, Orçamentários, Estratégicos e os de Ciência & Tecnologia & Informação e de Engenharia, são interdependentes.



DESAFIOS CULTURAIS

Como as relações internacionais vêm passando por um período elevado de incertezas, temos adicionais dificuldades, no Brasil, para claramente identificar os desafios culturais e avaliar as correspondentes magnitudes e desdobramentos.

Sem dúvida, a percepção da sociedade brasileira, ainda, nos remete para entendimento de um tipo de “pacifismo unilateral”, que não contempla a possibilidade de ameaças ao Brasil. Pacifismo que não possui sustentação nas disputas, de diversas formas e níveis de letalidade, que ocorreram e ocorrem ao longo da história da civilização humana. É imprudente imaginar que um país com o potencial do Brasil não enfrente antagonismos ao buscar a consecução dos seus legítimos interesses.

No complexo cenário internacional, existe um amplo leque de ameaças nem sempre percebidas. Podem ser consequência de diversos fatores, isolados ou combinados, tais como:

- Desastres naturais
- Refugiados
- Conflitos estatais
- Crimes transnacionais
- Alterações climáticas
- Disputas por recursos naturais
- Pirataria
- Terrorismo
- Ciberterrorismo
- Imigração ilegal
- Proliferação das armas de destruição em massa

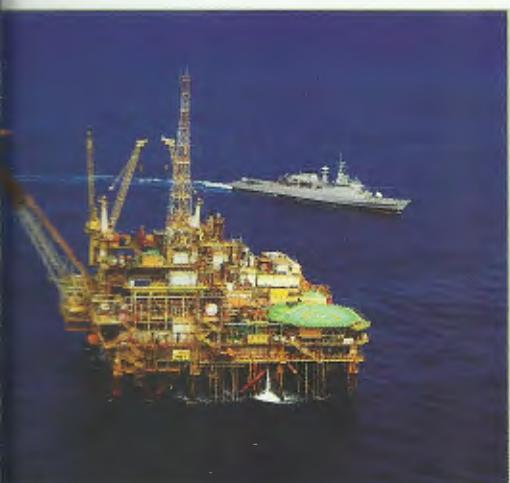
Na atual dinâmica e amplitude de emprego do Poder Naval, constatamos a distância existente entre o “pacifismo unilateral” e a realidade das ameaças que, além de atuantes, exigem crescentes níveis de amplitude de prontidão.

Na verdade, é fundamental identificar as ameaças ao Brasil e o desenvolvimento de uma mentalidade de defesa na sociedade brasileira, de modo a sensibilizá-la acerca da importância das questões que envolvem ameaças aos interesses nacionais, em todas as suas vertentes, especialmente letalidade e temporalidade. Nesse contexto, é decisivo abordar posicionamentos pautados por uma ampla análise e identificação de situações de conflitos político-estratégicos e, ainda, aquelas decorrentes de fenômenos da natureza, que exigem o emprego das Forças Armadas. Ainda temos as disputas por recursos naturais, como a água e minérios, alterações climáticas, ciberterrorismo, entre outros.

Outro desafio cultural está relacionado com a Mentalidade Marítima. Pelo



PODER MARÍTIMO | Produtos e serviços vitais para o Brasil, como o transporte, o turismo, a exploração e exploração de petróleo e as atividades pesqueiras, dependem de vias marítimas seguras. A sobrevivência e a prosperidade de nosso País estão ligadas ao oceano e às hidrovias.



mar fomos descobertos e nos fizemos Estado, pois a partir do mar e dos rios consolidamos nossa Independência e fixamos nossas fronteiras, o que garante, até os dias atuais, a integridade do nosso território. Também nos defendemos das mais graves agressões à soberania nacional. Em suma, nosso País continental guarda relação inseparável com os espaços oceânicos e ribeirinhos, tanto por sua origem como por disporem de imensas riquezas que, seguramente, serão cada vez mais importantes para nossa sobrevivência e prosperidade.

Cada vez mais constatamos que foi, é e será pela via marítima e por hidrovias que vêm trafegando e trafegarão os produtos e serviços vitais para o Brasil. Nos oceanos e nas hidrovias temos a sobrevivência e a prosperidade do nosso País.

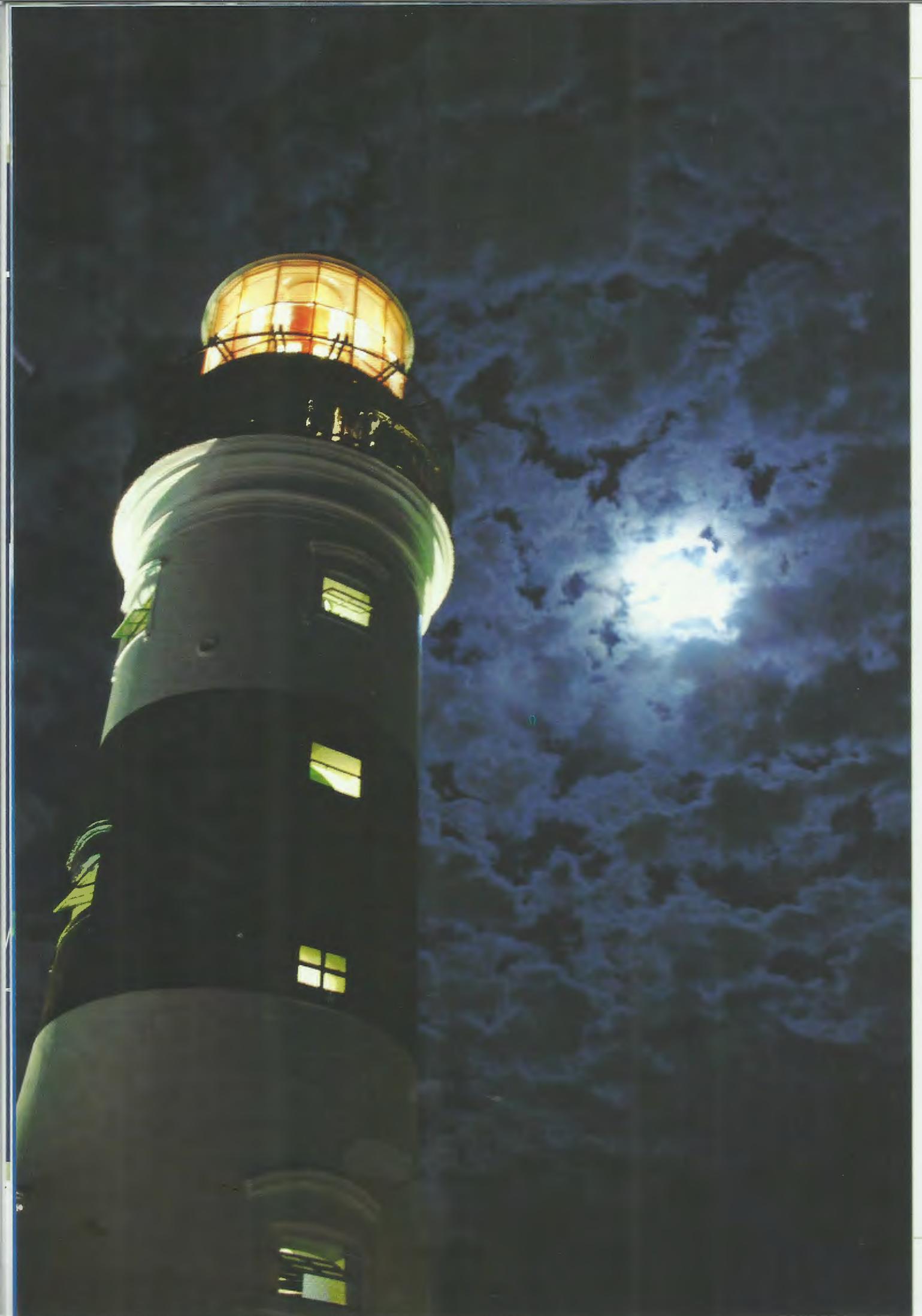
Dessa forma, torna-se necessário aprimorar continuamente a integração das atividades da Marinha do Brasil relacionadas à proteção marítima (Poder Naval) com as relacionadas à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à preservação ambiental (Poder Marítimo). Quando assim procedermos, estaremos fortalecendo junto à sociedade brasileira a necessidade de investir e manter uma estrutura capaz de atender às mais relevantes demandas do Desenvolvimento Nacional.

O desafio é convencer a sociedade acerca da importância do Sistema de Proteção e Segurança Marítima; pois, como também constatamos ao longo da história, países marítimos sempre lideraram e lideram as relações internacionais.

Para sustentar as nossas argumentações junto à sociedade brasileira, além dos exemplos históricos de Sagres e das Grandes Navegações e do citado predomínio dos países marítimos nas relações internacionais, temos diversos fatos que corroboram a importância da influência da Mentalidade Marítima em amplo espectro de segmentos das relações internacionais, tais como: a majoritária participação dos portos e terminais no comércio exterior brasileiro e mundial, dos oceanos, por onde passam as comunicações globais e, quanto à preservação do ambiente, como pulmão do mundo, e condicionador da continuidade da vida humana, pelo fato do planeta ter 75% de sua superfície coberta pela água.

Nos *clusters* marítimos podemos encontrar as múltiplas atividades que sustentam as economias dos países desenvolvidos. Estimular a criação e a consolidação desses *clusters* caracterizam um significativo desafio para a Marinha do Brasil. Nos dados atuais, em nossa economia, encontramos informações que também contribuem para fortalecer o entendimento de que as atividades nos oceanos têm elevado protagonismo em nosso bem-estar.

Nesse contexto, o Brasil tem no mar: 95% do comércio exterior brasileiro; 94% da produção de petróleo; atividades de pesca e associadas; esporte e recreio; exploração de energia e minérios no leito do mar, onde estão situadas as maiores





SEGURANÇA AQUAVIÁRIA |

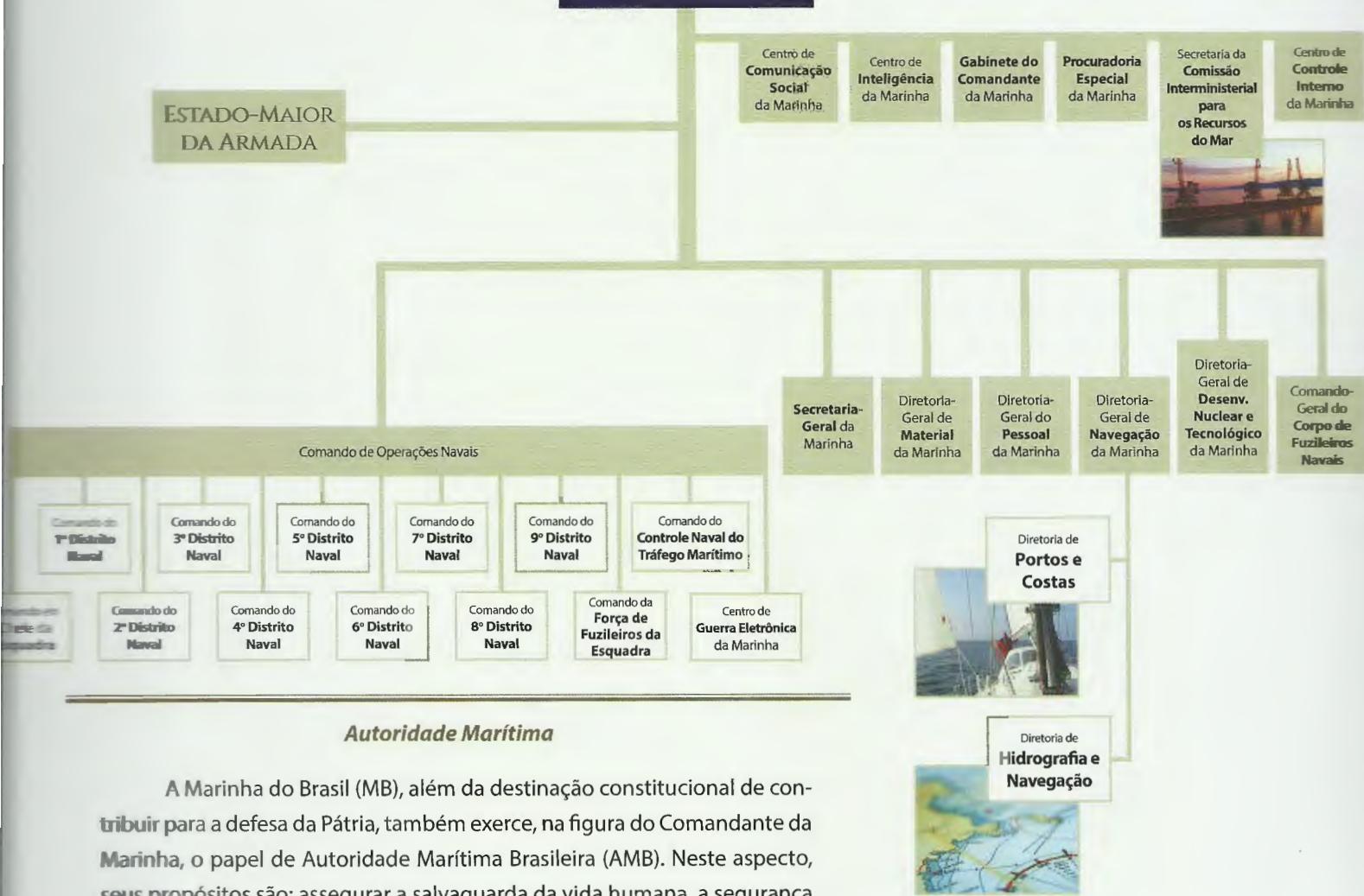
Embarcações, como o Aviso Hidroceanográfico Fluvial Caravelas (acima), ocupam-se das tarefas de levantamento hidrográfico, manutenção e instalação de sinalização náutica em águas interiores. A mesma atenção à segurança da navegação é dedicada à costa brasileira por meio dos Serviços de Sinalização Náutica, nucleados no Centro de Auxílios à Navegação Almirante Moraes Rego (CAMR) e contando com ampla rede de auxílios à navegação, navios balizadores e lanchas balizadoras distribuídos pelo país.

jazidas de gás natural. Temos ainda biodiversidade rica e inexplorada.

O intenso emprego de hidrovias, com suas importantes vantagens competitivas, também caracteriza mais uma das atividades existentes em países com adequada mentalidade marítima. Estimular o fortalecimento das hidrovias no Brasil, sem dúvida, é um desafio cultural. As vantagens são evidentes, sob quaisquer dos parâmetros que possam ser empregados.

A segurança desse importante patrimônio, existente no ambiente marítimo e fluvial, caracteriza as atribuições constitucionais da Marinha do Brasil, envolvendo ampla gama de atividades econômicas, as infraestruturas estratégicas, meio ambiente, recursos minerais e, principalmente, a preservação desses recursos para as gerações futuras de brasileiros.

COMANDO DA MARINHA



Autoridade Marítima

A Marinha do Brasil (MB), além da destinação constitucional de contribuir para a defesa da Pátria, também exerce, na figura do Comandante da Marinha, o papel de Autoridade Marítima Brasileira (AMB). Neste aspecto, seus propósitos são: assegurar a salvaguarda da vida humana, a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, bem como a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio. Em tempos de paz, essas são atividades bastante visíveis da MB para a sociedade.

A AMB, para executar tais atribuições, possui diversos órgãos, como o Estado-Maior da Armada (EMA), o Comando de Operações Navais (ComOpNav), a Diretoria-Geral de Navegação (DGN), a Diretoria de Portos e Costas (DPC), a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), a Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM), os Distritos Navais e a rede de Capitanias dos Portos, Delegacias e Agências espalhadas pelo Brasil. ▶



Esses órgãos orientam e controlam a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional; proveem a segurança da navegação aquaviária, por meio da normatização, regulamentação, conscientização e pelo estabelecimento de requisitos de segurança das atividades marítimas que ocorrem nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB); e fiscalizam o cumprimento das leis e regulamentos, no mar e águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, Federal ou Estadual.

As Capitanias dos Portos, Delegacias e Agências, espalhadas pelo território nacional, são as organizações de maior visibilidade no âmbito da AMB. Além de divulgarem as regras e cuidarem da segurança do tráfego aquaviário em nossas águas, elas realizam inspeção naval e operações de busca e salvamento, bem como oferecem mais de 170 serviços à comunidade marítima e náutica, incluindo provas para obter Carteira de Habilitação de Amadores, cursos para a formação de aquaviários, registro de embarcações, entre outros.

A partir da complexidade das ameaças, anteriormente mencionadas, e considerando a magnitude do patrimônio a preservar, podemos identificar mais um desafio que contempla o constante fortalecimento das operações interagências, entre outros, temos o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade, Polícia Federal e a Receita Federal.

Apesar da relevância dos aspectos abordados, quanto à Mentalidade Marítima, ainda é imprescindível mencionarmos dois temas: a denominada “Territorialização do Mar” e considerações a respeito da “Economia Azul”, aquela que envolve todas as atividades relacionadas direta ou indiretamente com o mar.

A Territorialização do Mar é uma nova vertente das relações internacionais que vem demonstrando o interesse de Estados por áreas do Alto-Mar, onde, sob diversos pretextos, pode ocorrer indevida alteração de deveres e/ou direitos em benefício de alguns Estados e em detrimento de outros, os costeiros ou da própria comunidade internacional.

A Economia Azul é um modelo que propõe mudanças estruturais baseado no funcionamento dos ecossistemas marítimos. É calcado no uso inteligente e no aproveitamento total dos recursos naturais e no funcionamento dos ecossistemas, sem prejudicá-los.

Em um cenário de elevada dinâmica e incertezas nas relações internacionais, passa a ser ainda mais relevante aceitar e implementar “Alterações no *Status Quo*”. Assim, devemos neutralizar “pacifismos unilaterais”, próprios de países imaturos, e aceitar naturalmente a existência de ameaças ao Brasil a partir de análises político-estratégicas que considerem, com adequada profundidade e amplitude, as interações e desdobramentos dos interesses nacionais no presente, no amanhã e no futuro do nosso País. A convicção do papel decisivo do Poder Marítimo, junto à sociedade brasileira, caracteriza outra alteração essencial no *Status Quo*.

Para levar a termo esta alteração, precisamos nos preparar. No setor do pessoal, temos diversas iniciativas que estão atuando fortemente no aprimoramento da capacitação de oficiais e praças. Algumas dessas iniciativas exigem significativas alterações no planejamento e execução de programas e projetos da Marinha. Como exemplo, temos: no emprego de recursos humanos e financeiros, a necessidade de elaborar Estudos de Viabilidade Orçamentária (EVO) em conjunto com os Estudos de Viabilidade de Pessoal (EVP); tendo em mente que pessoal capacitado sempre será mais caro e difícil que recursos financeiros.

O processo de capacitação dos recursos humanos (Força de Trabalho) demanda a valorização das atividades acadêmicas e o aprimoramento do desempenho profissional de oficiais, praças e servidores civis, em especial nas áreas operativa e de ensino.

No atual contexto da Era do Conhecimento, torna-se fundamental cumprir um itinerário formativo que mescle, sucessivamente, períodos de embarque em meios operativos com outros, em órgãos de terra, para aprimoramento da qualificação individual e atividades de instrutoria, necessários à disseminação do conhecimento.

A gestão por competências deve estar focada na determinação de necessidades de pessoal, com a identificação de pessoas qualificadas para exercer funções específicas.

A Gestão Estratégica da Marinha permite um amplo acompanhamento da execução do Planejamento Estratégico, identificando se a navegação selecionada está levando ao futuro desejado. Temos uma nova forma de pensar em um mundo permeado pela turbulência e incerteza, onde asseguramos à Instituição adequado senso de direção e continuidade em médio e longo prazos, sem prejuízo a sua flexibilidade e agilidade nas ações cotidianas.

É importante ressaltar que a Gestão Estratégica da MB comprehende, além da Gestão do Conhecimento, também, a Gestão de Riscos, que engloba, entre outros, os seguintes benefícios:

- Aumentar a probabilidade de atingir os objetivos;
- Melhorar a identificação de oportunidades e ameaças; e





ROSA DAS VIRTUDES |

Dezesseis traços de caráter que um militar da Marinha deve possuir listados em um diagrama no formato de rosa dos ventos.

- Estabelecer uma base confiável para a tomada de decisão e para o planejamento.

Temos um planejamento contínuo que aprimora o alinhamento estratégico da Marinha em todos os seus níveis, contribuindo para o alcance da Visão de Futuro da Força, com o uso racional dos recursos.

Finalizando os desafios culturais, a disseminação dos valores éticos é fundamental em todos os níveis da formação militar, sendo a Rosa das Virtudes a fonte primeira para essa disseminação. A liderança e a ética militar precisam andar juntas, orientando a formação do nosso pessoal. Em cenários com elevada dinâmica de alterações nas situações de conflito e; onde, adicionalmente, ainda temos a ocorrência da redução das distâncias hierárquicas e a disseminação constante de valores diferentes daqueles que cultuamos, sempre será relevante fortalecer o estudo das virtudes e da ética. Essa é a melhor orientação que podemos dar para os futuros Chefes Navais.

DESAFIOS ESTRATÉGICOS

Visando a aprofundar seu conhecimento estratégico, a Marinha do Brasil (MB) interage com várias instituições que valorizam a obtenção e a aplicação do conhecimento, sendo uma forma de se aprimorar e buscar a excelência. Nesse sentido, estabelece programas conjuntos de estudos técnicos e de engenharia alusivos a programas e projetos de interesse.

Tais interações têm como vantagem o acesso à infraestrutura de instalações e ao potencial humano existentes nessas universidades, sem incorrer em custos de investimento elevado para obtenção de soluções tecnológicas, em projetos de Ciência, Tecnologia e Inovação (CT&I) da Marinha.

As interações da MB, com esses centros de excelência, refletem o nosso interesse em estabelecer Matrizes Estratégicas com significativa capacidade de dar continuidade e aprimorar os programas e projetos estratégicos da Marinha.

Um dos principais desafios estratégicos refere-se à manutenção dos recursos humanos (oficiais, praças e servidores civis) motivados e capacitados nas lides das mais modernas tecnologias e ferramentas de gestão. Em ambiente em que as soluções tecnológicas evoluem em alta velocidade e entram rapidamente em obsolescência, e considerando as diferenças existentes entre as gerações (X, Y e Millennium), teremos um possível cenário adverso em que o nível salarial da Força esteja em desvantagem em relação às demais categorias profissionais do Estado.



Dessa maneira, é importante continuar implementando iniciativas que valorizem o capital humano, com foco na capacitação, oportunidades de crescimento profissional, autorrealização e um ambiente de trabalho favorável à manutenção da motivação em níveis elevados.

Outro importante desafio estratégico a enfrentar é como cumprir a missão das Organizações Militares (OM) em um ambiente em que a redução do efetivo caracteriza uma tendência de difícil reversão. Para não comprometer a qualidade dos serviços ou a segurança (do material e do pessoal), reiteramos a relevância da capacitação do pessoal e do emprego de modernos processos, e equipamentos e tecnologia.

A existência de Base Industrial de Defesa forte é importante para a capacidade logística e de mobilização de um país, além de ser um fator dissuasório. Nesse sentido, o desafio será como contribuir para o seu fortalecimento, capaz de reduzir o alto grau de dependência externa em um contexto orçamentário desfavorável.

A tendência é o surgimento/desaparecimento cada vez mais rápido de produtos/tecnologias. Visando a evitar a obsolescência da Força, temos que aprimorar a cadeia logística da Marinha do Brasil, de modo a contar com itens de suprimento no estado da arte e, ainda, um planejamento que considere a disponibilidade de recursos orçamentários para o desenvolvimento e obtenção desse material, com tecnologias sensíveis incorporadas.



TECNOLOGIA DE DOMÍNIO

BRASILEIRO | Buscando autonomia em tecnologias estratégicas, a Marinha faz um contínuo esforço orçamentário direcionado aos seus projetos de defesa. A esquerda, translado do Submarino Riachuelo da Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (UFEM) para a montagem final na Base Naval (janeiro de 2018). Acima, seções de submarino sendo preparadas para serem unidas. Abaixo, concepção artística dos navios-escola Classe Tamandaré.



Como fazer isso é um desafio considerável! Adequar a disponibilidade de recursos orçamentários às necessidades das atividades de pesquisa e desenvolvimento demanda muita capacidade de gestão e criatividade.

O Planejamento Estratégico da Marinha do Brasil visa a orientar os esforços, otimizar o orçamento e atingir os objetivos estratégicos, chamados de Objetivos Navais. Nesse momento, em que existem diversos programas e projetos em andamento, a chave é estabelecer critérios de prioridade, considerando as possibilidades de atuação do Poder Naval para as Marinhas do Presente, do Amanhã e do Futuro.

Decorrente de decisão do Almirantado e ratificada pelo Comandante da Marinha, os seguintes programas/projetos são prioritários:

- Programa Nuclear da Marinha (PNM);
- Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB); e
- Construção dos Navios da Classe Tamandaré (NCT).

O PNM e o PROSUB promovem um imenso arrasto tecnológico para o Brasil. A autorização para a construção dos NCT abre uma importante oportunidade para que se incluam no projeto modernas tecnologias críticas. Isso demonstra o grande desafio que é o desenvolvimento desses programas.

No que se refere às Atribuições Subsidiárias, as quais, ressalto, são subsidiárias apenas devido à denominação legal, a Marinha do Brasil coopera com o desenvolvimento nacional e, também, com a defesa civil por meio de participação

em campanhas institucionais de utilidade pública ou de interesse social, e atua, por meio de ações preventivas e repressivas, na faixa de fronteira terrestre, no mar e nas águas interiores, contra delitos transfronteiriços e ambientais, isoladamente ou em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo.

Visando à Segurança do Tráfego Marítimo no Atlântico Sul, no caso específico do Brasil, o Comando Local de Controle Operativo é exercido pelo Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM).

Para a realização de suas tarefas, o COMCONTRAM recebe informações de fontes diversas, como navios de guerra e mercantes, aeronaves e de outros sistemas. Todas essas informações são integradas no Sistema de Tráfego Marítimo. Dentre os sistemas de monitoramento marítimo (internacionais e nacionais) que contribuem com as tarefas do COMCONTRAM, destacam-se o *Long-Range Identification and Tracking* (LRIT); *Automatic Identification System* (AIS) de estações costeiras e por satélite; e o Programa Nacional de Rastreamento de Embarações Pesqueiras por Satélite (PREPS).

O COMCONTRAM emprega ainda o *Computer-Assisted Maritime Threat Evaluation System* (CAMTES), que é uma ferramenta do Sistema de Inteligência Marítimo utilizada pela Organização do Tratado do Atlântico Norte. Sua finalidade é a análise inteligente do comportamento de navios, realizando a integração de diversos bancos de dados das principais instituições ligadas à Marinha Mercante e do AIS. O desafio é a interação com outras instituições e a consequente integração de informações. Esses sistemas, entre outros, fazem parte do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz).

Um desafio estratégico, também relevante, é a associação da Inteligência Operacional (que exige elevada velocidade de informações trafegadas por sistemas informatizados e banco de dados) com a Inteligência Tecnológica (que enfatiza a análise de informações e avaliação dos resultados, identificando tecnologias emergentes e as declinantes, e ainda os processos de Pesquisa e Desenvolvimento). Indica que devemos buscar o aprimoramento da Inteligência Operacional, de modo a, juntamente com sistemas de Inteligência Artificial, executarmos funções consideradas inteligentes, tais como: termos disponíveis sistemas com capacidade de raciocínio, aprendizagem, reconhecimento de padrões e de inferências. Sempre é oportuno destacar que a Inteligência Artificial é uma ferramenta útil tanto para apoio à decisão quanto para a execução de operações.

A Marinha do Brasil, constatando essa necessidade, vem desenvolvendo o Sistema de Inteligência Operacional Web (SIOp-Web), por meio do Centro de Análises de Sistemas Navais. Trata-se de um sistema informatizado, com um banco de dados associado. Esse sistema poderá ser acessado pelas OM, via Rede



CENTRO TECNOLÓGICO DA MARINHA DE SÃO PAULO (CTMSP) | Organização

Militar executora do Programa Nuclear da Marinha do Brasil. Tem o objetivo de capacitar o País no domínio dos processos tecnológicos, industriais e operacionais de instalações nucleares aplicáveis à propulsão naval.



UNIDADE PRODUTORA DE HEXAFLUORETO DE URÂNIO (USEXA) | Unidade piloto onde se obtém hexafluoreto de urânio

nuclearmente puro por meio da conversão do concentrado de urânio natural. Apresenta um índice de nacionalização de cerca de 80%, gerando empregos de nível médio e superior, na sua maioria, na região de São Paulo e Sorocaba.





de Comunicações Integradas da Marinha, para inserção e obtenção de dados para planejamento e execução de operações. Ademais, recentemente, estabeleceu, no Estado-Maior da Armada, o Núcleo de Inteligência Tecnológica da Marinha.

O delineamento da Força de Trabalho (FT), composta por militares de carreira, prestadores de tarefa por tempo certo, temporários, servidores civis e contratados, demandada para guarnecer cada OM, constitui a determinação de necessidades que serve de base para o planejamento da gestão de pessoal, desde a obtenção até a distribuição, visando a colocar a pessoa certa, no lugar certo, no momento certo, bem como para o estabelecimento do fluxo de carreira e dos itinerários formativos.

A missão de reorganizar a FT da Marinha não se limita à distribuição dos recursos humanos, deve, também, equilibrar os interesses da MB e dos integrantes da FT, repensar a relação das pessoas com o trabalho, a determinação de necessidades de pessoal e as competências, criar ou ajustar serviços, otimizar o nível de participação, redistribuir as tarefas, aglutinar pessoal em trabalhos de equipe, racionalizar a utilização de espaços físicos e equipamentos, definir critérios de alocação de pessoal, melhorar as condições de trabalho, bem como o tempo certo para as promoções e alocação de pessoal.

DESAFIOS ESTRUTURAIS

O fortalecimento da mentalidade marítima, entre outros motivos, acarretou alterações no Organograma da Marinha do Brasil. Nesse contexto, ocorreu a desvinculação do Comando de Operações Navais da Diretoria-Geral de Navegação

(DGN), que passou a ser uma organização militar com autonomia administrativa, contando com um almirante de esquadra dedicado integralmente ao cargo e tendo a Diretoria de Portos e Costas (DPC) e a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) como organizações subordinadas.

Como mencionado, a reestruturação da DGN decorreu, entre outros aspectos, da necessidade de fortalecer a mentalidade marítima e atender, em melhor forma, às crescentes demandas referentes à Autoridade Marítima (AM), como aquelas relacionadas ao desenvolvimento nacional, como o aumento da movimentação de navios nos portos, da navegação nas hidrovias, dos pedidos de pesquisas científicas em Águas Jurisdicionais Brasileiras, da navegação de cabotagem e dos levantamentos hidrográficos pós-dragagens, que são validados pela AM.

As transformações que levaram à reformulação do Sistema de CT&I e Engenharia da Marinha foram motivadas pela necessidade premente de se racionalizar a alocação de recursos humanos, financeiros e materiais, de modo geral, em toda a Marinha e, em particular, no Setor de CT&I.

A incorporação do PROSUB e do PNM ao Setor de CT&I, representada pela transferência de subordinação da Coordenadoria-Geral do Programa de Desenvolvimento de Submarino com Propulsão Nuclear e do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP), da Diretoria-Geral do Material da Marinha (DGMM) para a Diretoria-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha (DGDNTM), possibilitou uma distribuição mais homogênea das atribuições de cada Órgão de Direção Setorial (ODS). Por outro lado, o Setor de responsabilidade da DGDNTM teve sua abrangência ampliada, absorvendo os principais programas e projetos estratégicos da Marinha, aqueles que envolvem o desenvolvimento do submarino com propulsão nuclear, com forte arrasto científico, tecnológico e industrial. Desde então, a DGDNTM passou a ser a interlocutora da Marinha para todos os assuntos afetos à pesquisa e desenvolvimento com os demais setores e organizações, estatais e privados, que tratam do assunto.

Desde o início de suas atividades, o PNM defronta-se com óbices e oportunidades para um processo sistemático de absorção, aprimoramento e ampla disseminação de tecnologias de ponta, inclusive aquelas ainda indisponíveis no País. Emprega um conjunto considerável de recursos humanos, que necessita de continuidade e aprimoramento da capacitação.

Diversas ações estão sendo implementadas visando à necessidade de adaptarmos a estrutura da Marinha do Brasil aos novos ordenamentos jurídicos e ao avanço da tecnologia. Podemos citar algumas:

- Aperfeiçoamento da Gestão dos Recursos Humanos necessário ao desenvolvimento de CT&I;



- Ativação da Agência Naval de Segurança Nuclear e Qualidade (AgNSNQ), órgão regulador e fiscalizador das atividades afetas à segurança e ao licenciamento nuclear, na Marinha, de meios navais e instalações terrestres, bem como supervisionar as atividades da área de qualidade da MB;
- Continuidade aos projetos de pesquisa que contribuam para aumentar o conhecimento das características ambientais fundamentais ao emprego do Poder Naval, com ênfase na biotecnologia marinha, acústica e comunicações submarinas;
- Fomento da Base Industrial de Defesa, ligada à construção de submarinos e à área nuclear, por meio da Amazônia Azul Tecnologias de Defesa S.A (AMAZUL), complementando as tarefas previstas em seu estatuto; e
- Desenvolvimento, por meio da AMAZUL e supervisão da DGMM, da Gestão do Conhecimento nas áreas de projeto, desenvolvimento e engenharia de submarinos e utilização da energia nuclear.

É oportuno ressaltar que a prioridade de emprego de equipamentos desenvolvidos no País, sempre que possível, é vital para o crescimento do Sistema de CT&I da MB, contribuindo para a otimização na gestão e consequentemente para melhor aplicação dos recursos.

Dessa maneira, considerando que os custos totais de obtenção desses tipos de meios somam centenas de milhões de reais, a Marinha do Brasil tem um grande desafio, além da demanda de recursos para a continuidade dos grandes projetos de obtenção. Assim, são necessários recursos para operação e apoio (manutenção, sobressalentes, etc.) desses meios, durante a vida útil (normalmente de 30 a 40 anos). É fundamental o apoio do Poder Político para a sustentação do preparo e emprego do Poder Naval.

Os custos para um navio de superfície em relação ao custo total do Ciclo de Vida estão assim distribuídos:

- Obtenção – cerca de 38%;
- Operação e Apoio – cerca de 60%; e
- Desfazimento – cerca de 2%.

Outro desafio estrutural é a disponibilidade de áreas de adestramento, que permitam a realização de tiro real com meios navais, aeronavais e orgânicos de fuzileiros navais, ao mesmo tempo com dimensões, que permitam a condução das

ações em terra, no mar e hidrovias. Atualmente, o Corpo de Fuzileiros Navais emprega o Campo de Instrução de Formosa, que permite executar tiro real, com meios aéreos e de fuzileiros navais, além de possuir uma extensa área para o desdobramento da tropa. Entretanto, essa área não é litorânea, o que não permite a realização do Movimento Navio para Terra. A Força de Fuzileiros da Esquadra dispõe, no momento, apenas da Ilha da Marambaia para realizar ao mesmo tempo tiro real e o desembarque de meios e pessoal.

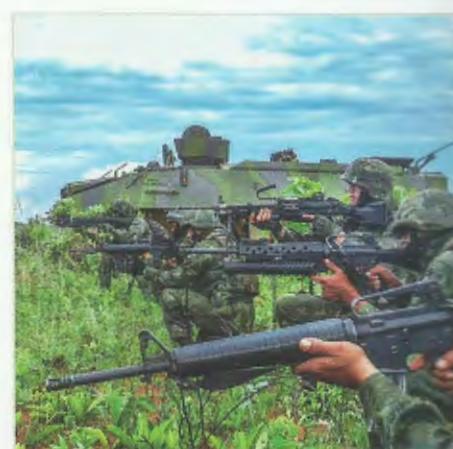
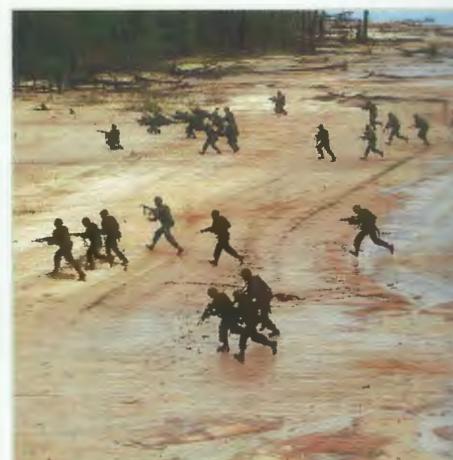
De modo a buscar a superação desses desafios estruturais, a Marinha do Brasil possui, operando ou desenvolvendo, diversos simuladores. Entre outros, podemos citar:

- Sistema de Simulação Tática e Treinamento para o CAAML (SSTT3)
 - operacional;
- Simulador de COC para o CAAML (SimCOC) – em desenvolvimento;
- Simulador de Periscópio para o CIAMA (SimPer) – operacional;
- Sistema de Jogos Didáticos do CIASC – operacional;
- Simulador de Navegação Eletrônica (SimNav); Simulador de Máquinas (SimMaq) e Simulador de Passadiço para o CIAGA – operacionais; e
- Sistema Simulador de Guerra Naval para a EGN – operacional.

Adicionalmente, no que se refere ao adestramento dos meios de superfície, o Centro de Apoio a Sistemas Navais está desenvolvendo a raia de tiro virtual, importante recurso de simulação da Ilha de Alcatrazes.

A inserção do Conselho de Estudos Político-Estratégicos (CEPE), nas atividades da MB, caracteriza outro segmento dos desafios estruturais. O CEPE foi criado em 1976 e pertencia à estrutura da Escola de Guerra Naval. Em abril de 2017, foi reorganizado e passou à subordinação do Estado-Maior da Armada e a se chamar Centro de Estudos Político-Estratégicos da Marinha, sob a sigla “CEPE-MB”, a fim de se tornar o *Think Tank* da Marinha.

O CEPE-MB contribui com os demais setores da MB na realização de estudos complexos, multifacetados, com implicações a longo prazo, difíceis de serem realizados pelo pessoal da ativa, sujeito a imposições de carreira e naturais limitações de seu dia a dia. Para isso, o CEPE-MB conta com a colaboração de especialistas em diversas áreas, voluntários, originários da reserva naval, das universidades, da base industrial de defesa e de academias e associações especializadas, por meio de parcerias nacionais e internacionais.



**FUZILEIROS NAVALS EM
ADESTRAMENTO NA ILHA DE
MARAMBAIA (RJ)** | Foto: Comando
da Força de Fuzileiros da Esquadra



O desafio para o CEPE-MB é consolidar, ampliar e disseminar os estudos desenvolvidos pela Marinha.

Ainda como desafio estrutural, no setor de pessoal, é contínuo o aprimoramento da prestação da Assistência Médica Hospitalar, no Sistema de Saúde da Marinha (SSM). Como sabemos, conforme previsão legal, temos o enfrentamento das limitações orçamentárias, agravadas pelo crescimento e envelhecimento populacional, e pelo aumento dos custos em saúde decorrente da inflação do setor saúde, cujo índice é muito superior ao oficial.

Por outro lado, o SSM deve estar em condições de incorporar novas tecnologias e de capacitar adequadamente os profissionais de saúde, a fim de continuar provendo aos usuários uma assistência de excelência.

Dentre outras iniciativas, foi criado o Saúde Naval que, à semelhança dos mais modernos sistemas de saúde, visa a implementar medidas destinadas a melhoria, constante, da qualidade de vida dos usuários do SSM. O Saúde Naval visa a aprimorar a prevenção de enfermidades.

DESAFIOS DE CIÊNCIA, TECNOLOGIA, INOVAÇÃO E ENGENHARIA

Ao longo da história, a evolução da ciência, da tecnologia e da engenharia militar impactaram muitos aspectos dos conflitos. Atualmente, esses impactos permanecem, com a diferença no escopo e na velocidade de tal evolução. Os desdobramentos dessa evolução tecnológica são imprevisíveis e representam uma revolução no modo de condução das guerras.

Em um mundo que valoriza cada vez mais os dados digitais, a diversidade das questões se multiplica. Qual será o papel da Inteligência Artificial aplicada à tomada de decisão? Como as Forças Militares empregarão veículos cada vez mais autônomos? Como será a proliferação dessas novas tecnologias? Perante o Direito Internacional dos Conflitos Armados, quem seria o responsável por uma ilegalidade causada pela decisão de um robô? Novos materiais, impressão 3D, biotecnologia, nano satélites, baterias e diversos outros fatores também são variáveis importantes.

Para lidar com esses desafios, a MB necessita estudar as mudanças de forma rigorosa e ao mesmo tempo criativa, escapando das armadilhas de paradigmas que nos ancoram. Ao mesmo tempo em que precisamos seguir com os planejamentos da nossa Força Naval fundamentados nos conhecimentos disponíveis, temos que criar um fórum onde as análises e discussões sejam o mais livre possível e considerem todas as possibilidades das perspectivas navais.

Temos que nos atualizar quanto às possibilidades e tendências dos avanços exponenciais da tecnologia e da engenharia militar-naval. Ainda, realizar exercícios sobre a Guerra Naval do Futuro, gerando *insights* que poderão ser do interesse da MB e de outras instituições relacionadas à defesa.

A Escola de Guerra Naval (EGN) deve aprimorar os estudos sobre os conflitos, não somente aqueles do passado e da atualidade, mas as possibilidades de conflitos no futuro.

Como parte desse processo de reduzir as incertezas do futuro, a EGN por meio do Centro de Jogos de Guerra pode testar e exercitar as possibilidades de atuação do Poder Naval e obter as melhores formas para o seu emprego.

A ocorrência do “navio mercante autônomo” poderá implicar novas necessidades de aplicação do Poder Naval e impactar o tráfego marítimo comercial. Em uma rápida visão, temos as demandas sobre navegação (*e-Navigation*, satélites, sensoriamento remoto e comunicações). Especificamente sobre o *e-Navigation* – que tem como propósito a redução de erros, tornando a navegação nas áreas marítimas e nas vias navegáveis interiores mais confiáveis e mais simples – observamos que não é um tipo de equipamento, mas sim um “conceito”, contemplando uma ampla gama de sistemas e serviços integrados de informação relacionados à navegação. Centrados na harmonização dos sistemas de navegação e dos serviços de apoio em terra, para atender as necessidades de usuários conhecidos e identificados. É necessário, portanto, que os usuários de bordo e de terra, responsáveis pela segurança da navegação, sejam equipados com ferramentas atuais, assim como otimizados para a tomada de decisão.

Esse contexto remete aos combates da Guerra Naval, posto que o sucesso de uma Operação Naval depende fundamentalmente da troca de informações de forma robusta e segura.

Os navios interligados por redes que utilizam o Protocolo de Internet (IP) necessitam de alta capacidade de transferência de dados utilizando comunicação por satélite para troca de informações entre navios e centros de comando e controle. Assim, considerando a guerra da informação, são exigidos marinheiros e fuzileiros altamente qualificados e motivados.

As tecnologias e a engenharia militar modernas mudaram o Ambiente Operacional. Nesse novo ambiente, as imagens de satélites dificultam a ocultação de Forças Navais e a Guerra Cibernética é uma realidade. Estamos sofrendo ataques, tanto em setores do governo como na iniciativa privada.

Os satélites e a Internet conectaram o planeta, tornamo-nos dependentes dessa tecnologia e de sua engenharia, o que nos oferece novas oportunidades a serem exploradas e novas vulnerabilidades a serem protegidas. Os cabos submarinos





de fibra óptica são fundamentais para a comunicação. Eles interligam seis dos sete continentes da Terra. Apenas a Antártica ainda não conta com uma ligação do tipo. Esses cabos atravessam os oceanos e fazem com que a troca de informações entre os países seja rápida e eficiente. São milhares de quilômetros de fibra óptica que respondem por cerca de 99% das conexões do nosso planeta. Até 2019, oito novos cabos submarinos vão entrar em operação no Brasil, mais do que dobrando a capacidade de tráfego dos seis que existem atualmente.

A informação, seja por meio de imagem, texto ou vídeo, circula, em alta velocidade, livremente pela Internet, permitindo que cada indivíduo funcione como um vetor de propaganda no conflito pelas mídias sociais, propiciando a influência de novos atores no desenrolar das ações militares, como as Organizações Não Governamentais, Organizações Internacionais, etc.

Para nos adaptarmos a essa nova realidade, surgem novos desafios para a proteção cibernética de nossas Forças e para o recrutamento e capacitação de pessoal capaz de operar nos novos domínios do Ambiente Operacional: o espacial e o cibernético.

Abordando, ainda, as evoluções tecnológicas no Ambiente Operacional, vemos uma presença cada vez maior dos *drones* no campo de batalha, passando de poucas dezenas, no início do século, para milhares atualmente, conforme mencionado por Peter Singer em seu livro *Wired for War*, e ocupam os três ambientes: terra, mar e ar.

As armas a laser e eletromagnéticas e as hipersônicas são uma nova alternativa para sistemas de armas. No entanto, apesar de há pouco inseridas como ficção científica, estão equipando navios e tendo como alvos todos aqueles que estiverem dentro do alcance desses sistemas de armas.

Em que pese a importância dos desafios estratégicos apresentados, temos que considerar que a capacidade das Marinhas cumprirem os objetivos pretendidos está relacionada com o desenvolvimento científico, tecnológico e da engenharia dos respectivos países. Dessa maneira, posicionar a MB entre as Marinhas de maior destaque no cenário mundial é o maior desafio, que só poderá ser alcançado se houver avanços significativos nas áreas prioritárias indicadas na Estratégia de CT&I, elaborada no âmbito da nossa Marinha.

A definição de estratégias para colocá-las no mesmo nível com as Marinhas mais desenvolvidas depende da capacidade da MB em identificar fatos portadores de futuro e propor ferramentas que contribuam para a tomada de decisão sobre os investimentos a realizar. É necessário aumentar o dispêndio em pesquisa e desenvolvimento (P&D), incluindo parcerias com as academias e a base industrial de defesa, e ser capaz de atrair e manter os recursos humanos necessários.

A inovação tecnológica acrescenta valor aos produtos e ganho nos processos produtivos de uso dual. O desafio de promover a capacidade de converter ideias

em valor é preponderante para o sucesso das nossas atividades. Gradualmente, é necessário transferir parcela de investimentos em importação de tecnologia e serviços especializados (com a transferência de tecnologia) para os setores de pesquisa e desenvolvimento.

A consolidação do Sistema de CT&I da Marinha resulta da garantia de continuidade das ações, a fim de que não sejam interrompidos programas e projetos fundamentais para o desenvolvimento da CT&I, no âmbito da MB.

Devemos buscar financiamento nos fundos e programas governamentais e também na iniciativa privada; formar, atrair e fixar profissionais qualificados e comprometidos com o avanço do conhecimento científico e participar dos programas de inovação tecnológica.

Para atender às Marinhas do Amanhã e do Futuro, às necessidades do Poder Naval na Amazônia Azul, o Sistema de CT&I da MB enfrenta grandes desafios, além da obtenção continuada de recursos financeiros, de modo a dar prosseguimento aos projetos em desenvolvimento; e, o que reitero como mais importante, termos recursos humanos da carreira de engenharia para o amplo conhecimento sobre os diferentes ambientes operacionais de interesse da Marinha do Brasil.

Outro importante desafio é a redução do *gap* tecnológico e a obtenção da independência tecnológica da Marinha e do Brasil em produtos de defesa.

O investimento em meios navais atualizados representa buscar a capacidade técnica e gerencial para usar e operar tecnologias existentes. Daí, a necessidade de uma maior participação do setor de ciência, tecnologia e engenharia nos contratos de *offset*, de modo a:

- Manter a capacitação de recursos humanos na área de Propriedade Intelectual (PI);
- Desenvolver tecnologias, notadamente as “Tecnologias-Chave”, que possam contribuir para a soberania tecnológica do País;
- Domínio da Inteligência Tecnológica; e
- Contribuição para a tomada de decisão do Conselho de Ciência e Tecnologia da Marinha.

DESAFIOS ORÇAMENTÁRIOS

A abrupta mudança da conjuntura econômica do País, em 2014, foi determinante para a decisão de aprimorar a atribuição de prioridades dos programas e projetos da MB.



A Emenda Constitucional (EC) nº 95/2016 instituiu o Novo Regime Fiscal (NRF) no âmbito do Orçamento Fiscal e da Seguridade Social da União, com o objetivo de conter a expansão da despesa pública primária que, no período 2008-2015, cresceu anualmente, em média, 6% acima da inflação. O controle da expansão da despesa primária é considerado fundamental para reduzir a ascendente trajetória da dívida pública.

O NRF vigorará por vinte exercícios financeiros, com limites individualizados para as despesas primárias de cada um dos três Poderes, do Ministério Público da União e da Defensoria Pública da União, sendo que cada um dos limites equivalerá, para 2018 e exercícios posteriores, ao valor do limite referente ao exercício imediatamente anterior, corrigido pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA (julho a junho). Dessa forma, o orçamento do Executivo Federal sofrerá uma variação entorno de 3%.

Nesse novo regime fiscal é ampliada, ainda mais, a importância do aperfeiçoamento da Gestão Orçamentária e de Pessoal da Marinha do Brasil.

A Alta Administração Naval, por meio da Gestão Estratégica, analisa e avalia continuamente a estrutura administrativa da Marinha, visando a sua adequação para a melhoria dos processos e o alcance dos Objetivos Navais.

O Controle Interno está sendo aprimorado de forma a permitir o gerenciamento dos Riscos Estratégicos da Marinha e garantir o compliance, ou seja, a conformidade com as leis e regulamentos externos e internos à Força.

A concentração logística, por meio da reestruturação e reformulação da capacidade gerencial das funções logísticas, visa a otimizar a utilização dos recursos humanos, materiais e financeiros, de forma a incrementar a eficácia do apoio logístico ao Poder Naval.

Considerados o NRF e a nova metodologia prevista para o Sistema de Planejamento Estratégico da Marinha, a Alta Administração Naval aprovou a criação do Plano de Metas YANKEE, que concentra todas as Metas Prioritárias da Marinha e propicia um novo mecanismo, no Sistema do Plano Diretor, para a prioridade e alocação dos recursos disponibilizados à MB.

A EC nº 95/2016 estabeleceu o teto para as despesas do Orçamento Público, limitando, em última análise, a inclusão de novos projetos ao Orçamento da MB. Ocorre que a mesma EC permite que o aumento de capital de empresas estatais, não dependentes, esteja fora da base de cálculo e limites para o teto.

Assim, foi idealizado o modelo de negócio, incluindo a Empresa Gerencial de Projetos Navais, como empresa pública não dependente, para viabilizar financeiramente o projeto dos Navios da Classe *Tamandaré*.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Analisamos alguns dos desafios para o Poder Naval. Tenho absoluta convicção que a tripulação da MB está à altura desses desafios; para tal, será necessário perseverar na capacitação, sair da zona de conforto e, continuamente, atribuir a devida importância aos valores de nossa Marinha, tão bem representados na Rosa das Virtudes e na Ética. Essa é a navegação dos Chefes Navais de todo o sempre.

Atualmente, as inovações tecnológicas são diárias e resultam no aprofundamento do conhecimento de poucos. Para evitar agravamentos de vulnerabilidades, a Marinha do Brasil está investindo em tecnologias que permitem a autonomia tecnológica do País e perenidade ao ciclo evolutivo tecnológico. Para evoluirmos, ainda mais, precisamos de excelência no profissionalismo, talento, preparo intelectual e abnegação. Os desafios de obter e capacitar profissionais destinados ao gerenciamento e no desenvolvimento das ações na área em questão são relevantes e exigem recursos financeiros significativos.

As pesquisas relacionadas aos veículos autônomos (meios não tripulados), para emprego aéreo, terrestre ou marítimo (na superfície ou submerso), estão no caminho principal dos investimentos para os próximos anos. A filosofia é a redução de custos e riscos para os combatentes, permitindo, também, uma maior autonomia de emprego de meios nas cenas de ação.

Temos a robotização da guerra. A primeira fase desse processo ocorreu com o emprego de Veículo Aéreo Não Tripulado, como vetor de atuação para realizar incursões perigosas ao território dominado pelo inimigo.

As situações de emprego do Poder Naval do presente, amanhã e futuro ocorrem, cada vez mais, em menores distâncias temporais, sendo de difícil previsão quais ambientes serão afetados ou quais não serão. A tendência é ocorrer uma ampliação das opções tecnológicas nas situações de conflitos. Estão em desenvolvimento, e a poucos passos do uso operacional, tecnologias surpreendentes como as de aumento do desempenho humano em combate, de construção de redes e sistemas resistentes às invasões cibernéticas, de controle do espectro eletromagnético e uso generalizado de agilidade de frequência, de navegação precisa em ambientes onde a utilização de sistemas tipo *Global Positioning System* seja impossível, de sensores inteligentes, de mísseis de cruzeiro de altíssima velocidade, de armas de alta energia, de satélites e aeronaves fracionadas e configuráveis, e de veículos aéreos, terrestres, navais, submarinos e anfíbios remotamente controlados e de alto desempenho.

Os desafios são permanentes. Como vimos, os desafios interagem, sendo difícil, muitas vezes, identificar onde estão as causas e seus desdobramentos.





No entanto, avalio que a identificação das ameaças ao Brasil, com a superação do “pacifismo unilateral”, que pode acarretar tibieza em posicionamentos, permitirá evitar as consequências dos dizeres de Lawrence Freedman: “agir como se a força não tivesse utilidade, cria a utilidade para nossos potenciais inimigos”. No contínuo fortalecimento da Mentalidade Marítima, temos os alicerces de um Brasil próspero, que viabiliza capacidades político-estratégicas equivalentes às suas potencialidades.

A Marinha do Brasil por meio de sua Rosa das Virtudes apresenta valores organizacionais que representam os princípios que devem nortear as ações e a conduta do seu pessoal. Tais valores se traduzem por meio do conjunto dos princípios, costumes, tradições, normas estatutárias e regulamentos que regem o juízo de conduta do militar da Marinha e é entendido como Ética Militar Naval.

A Rosa das Virtudes da Marinha do Brasil permite ter a esperança de que todos os desafios serão equacionados. Essa é a nossa crença!

A história da civilização humana respalda o entendimento de que o Poder Marítimo prepondera nas relações internacionais; assim, podemos afirmar que a Amazônia Azul representa o presente, o amanhã e o futuro do Brasil. ♦

PHM ATLÂNTICO |
Foto do CCSM





ALMIRANTE TAMANDARÉ (DETALHE) |

[†]Autoria: Miranda Júnior

Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), Rio de Janeiro



Capítulo XIV

VULTOS DA HISTÓRIA NAVAL

Pedro Gomes dos Santos Filho

*Capitão de Mar e Guerra (Refº), professor de
Operações Navais da Escola Naval.*

Portugal, particularmente considerando a sua diminuta população, é um interessante caso de sucesso empreendedor, pois construiu o seu Império Ultramarino fundamentado, em boa parte, na visão de futuro, na ousadia, na superioridade em pesquisa e na acumulação e aplicação de conhecimentos; bem como na capacidade de manter os agentes do governo trilbando os caminhos do que hoje poderíamos chamar de Objetivos Nacionais Permanentes – tais indivíduos, no instante preciso, souberam dar ordens apropriadas no interesse de Portugal.

Tendo sido o empreendimento português desenvolvido predominante em área marítima, é evidente que o mar (e, por extensão, os rios que penetravam a extensa massa continental) tornar-se-ia cenário de grandes feitos na história do Brasil, desde o Período Colonial, sendo que muitas dessas proezas foram realizadas por heróis anônimos “que (...) mais tratam pelo mar que outros, de onde adquirem muito proveito e honra, e também correm ventura de perderem tudo isso”, pois as batalhas no mar oferecem “a morte sem nenhum refúgio, ante muitas confusões e angústias”, como registrou Fernando de Oliveira, em *Arte da Guerra do Mar*, em 1555. A relevância deste cenário e os grandes feitos dos homens que nele atuaram prosseguiram ao longo do Império e da República, consolidando o nosso território e defendendo os interesses da Nação.

Após o Descobrimento, aproveitando-se da pouca atenção que Portugal fazia da nova terra, tendo em vista os lusos estarem envolvidos com as lucrativas Índias, começaram as incursões de navios estrangeiros nas costas do Brasil, explorando as riquezas locais. Buscando coibi-las, Portugal enviou duas expedições militares, denominadas expedições guarda-costas, ambas comandadas pelo fidalgo português Cristóvão Jacques, respectivamente em 1516 e 1526, as quais se mostraram insuficientes para reprimir a ação estrangeira.

A situação melhorou com a ocupação da terra, a partir de 1530, após a vinda da expedição colonizadora de Martim Afonso de Souza. Entretanto, os ataques de piratas e corsários franceses, ingleses e holandeses às cidades brasileiras litorâneas persistiram por todo o Período Colonial.

Os êxitos comerciais dessas incursões acabaram por despertar o interesse estrangeiro por uma ocupação permanente das terras brasileiras. Surgem, então, as invasões francesas no Rio de Janeiro (França Antártica) e no Maranhão (França Equinocial), e as holandesas, na Bahia e em Pernambuco.

Na defesa dos interesses da Colônia despontam as primeiras figuras de importância para a História Naval do Brasil: Cristóvão Jacques, Martim Afonso de Souza, Estácio de Sá, Salvador Correia de Sá e Benevides, Jerônimo de Albuquerque e tantos outros protagonistas de feitos heroicos, e que, não raro, sacrificaram a própria vida pela causa que defendiam.



A galeria dos vultos notáveis de nossa História Naval ganha novos personagens com o nascimento do Brasil independente, quando se constituiu a Marinha Imperial, representada pela Esquadra da Independência.

Ao longo do tempo, emblemáticos exemplos de heroísmo, coragem, visão estratégica, competência administrativa, fibra, inteligência e dedicação foram oferecidos às gerações futuras por Tamandaré, Barroso, Inhaúma, Custódio de Mello, Wandenkolk, Alexandrino, Júlio de Noronha, Frontin, Álvaro Alberto, o Imperial-Marinheiro Marcílio Dias, os jovens Guarda-Marinha Greenhalgh, Aspirante Nascimento e outros nomes de grande valor.

Os textos a seguir apresentam breves biografias* de alguns desses vultos notáveis. Ilustres marinheiros que se destacaram em nossa Marinha, contribuindo para fazer do Brasil uma Pátria livre e soberana.

**ALMIRANTE JOAQUIM MARQUES LISBOA (1807-1897)
MARQUÊS DE TAMANDARÉ – PATRÔNO DA MARINHA**

O Almirante Joaquim Marques Lisboa era natural do Rio Grande do Sul. Em 1823, ingressou na Marinha como voluntário da Academia Imperial, por ocasião da consolidação da Independência.

Durante toda a sua existência, Tamandaré foi apenas, e exclusivamente, marinheiro. Dedicou-se à Marinha e ao Brasil com todo o amor e devoção. De voluntário da Academia Imperial, classe de aspirante que não tinha foro de nobreza – uma das exigências da época – chegou às glórias do Almirantado, sempre digno, sempre admirado. Oficial brilhante, extremamente dedicado à profissão, “sua fé de ofício é a própria história da Marinha brasileira”, como escreveu o historiador Garcez Palha.

Tamandaré foi a própria história viva da Marinha brasileira em seu tempo. Lutou bravamente na Guerra da Independência. Embarcado na Fragata *Niterói*, participou do combate contra a Esquadra portuguesa de 4 de maio de 1823 e do célebre cruzeiro transoceânico deste navio em perseguição aos lusitanos que deixaram a Bahia, em 2 de julho de 1823.

Combatteu em todas as nossas lutas internas, na Guerra Cisplatina (1825-1828), na Campanha Oriental (1864-1865), na Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai (1865-1870), nesta exercendo o alto cargo de Comandante em Chefe das Forças Navais do Brasil.

Marques Lisboa também foi protagonista de ações humanitárias de grande repercussão. Como Capitão de Mar e Guerra, foi designado, em 1847, o primei-



**ALMIRANTE TAMANDARÉ |
Acervo da DPHDM**

*As biografias, na sua maioria, foram baseadas no tradicional folheto Vultos da História Naval, de autoria do Almirante João do Prado Maia, sem data, publicado pelo Serviço de Relações Públicas da Marinha.

ro Comandante do Vapor *Dom Afonso*, construído na Inglaterra. No comando desse navio, realizou o salvamento dos tripulantes e passageiros da Galera *Ocean Monarch*, incendiada nas imediações de Liverpool, em 24 de agosto de 1848. Em reconhecimento, o Governo britânico ofereceu-lhe um relógio de ouro com a inscrição: "In commemoration of his galant exertion on this melancholy occasion".

Dois anos depois, teve a oportunidade de novamente demonstrar sua liderança e habilidades marinheiras, quando socorreu a Nau portuguesa *Vasco da Gama*, desmastreada por um fortíssimo vento sudoeste, nas proximidades da Baía de Guanabara. Após uma faina complicada devido ao mau tempo, o *Dom Afonso* conseguiu rebocá-la com segurança para o interior da baía. O agradecimento da Colônia portuguesa pela proeza foi materializado presenteando o grande marinheiro com uma espada de ouro.

Recebeu o título de Barão em 1860; Visconde, em 1865; Conde, em 1887 e Marquês de Tamandaré, em 1888. O nome *Tamandaré*, escolhido para o título com que foi agraciado, originou-se da homenagem que o Imperador D. Pedro II lhe concedera, aludindo ao episódio ocorrido no pequeno porto de Tamandaré, localizado no Estado de Pernambuco, onde o Major Manuel Marques Lisboa, seu irmão, perecerá na Revolução de 1824.

Símbolo de virtudes cívicas, o grande marinheiro foi, por isso mesmo, elevado às honras e à culminância de Patrono da Marinha brasileira, pela Lei nº 461, de 29 de outubro de 1948.

A data 13 de dezembro, aniversário de seu nascimento, foi instituída como *Dia do Marinheiro*. Tamandaré faleceu na cidade do Rio de Janeiro no dia 20 de março de 1897.

JERÔNIMO DE ALBUQUERQUE MARANHÃO

Jerônimo de Albuquerque nasceu em Olinda em 1648. Era filho do português Jerônimo de Albuquerque, fundador do primeiro engenho de cana-de-açúcar de Pernambuco, com a filha de um chefe indígena local.

Na luta contra os franceses que se instalaram no Maranhão nas primeiras décadas do século XVII (França Equinocial), foi a primeira pessoa nascida no Brasil a ser designada comandante de uma Força Naval em missão militar na América portuguesa.

Jerônimo de Albuquerque era mestiço, fluente na língua geral e nos dialetos indígenas, experimentado nas lutas na Colônia e hábil no contato amistoso com

os povos indígenas. Compreendendo claramente as duas culturas, indígena e europeia, distinguiu-se tanto pela sua capacidade de articular interesses portugueses com os índios quanto pelas suas boas qualidades de líder guerreiro.

Como comandante da expedição que combateria os franceses no Norte do Brasil, partiu para Recife em junho de 1613. Navegando em caravelões e tendo a bordo cerca de uma centena de tropas indígenas, executou o reconhecimento dos pontos da costa ocupados pelo inimigo.

A batalha decisiva contra as tropas francesas ocorreu em 19 de novembro de 1614, na atual cidade de Icatu, no Estado do Maranhão. A denominada Batalha de Guaxenduba foi travada entre portugueses e tabajaras, de um lado, e franceses e tupinambás, de outro. A vitória definiu a soberania portuguesa e a expulsão dos franceses da região. Além disso, possibilitou que grande parte da Amazônia passasse para o domínio português e, posteriormente, brasileiro.

Jerônimo de Albuquerque, que após a expressiva vitória agregou Maranhão ao seu nome, contribuiu sobremaneira para que os portugueses dominassem o Norte do Brasil, com o uso do Poder Naval.

PEDRO TEIXEIRA



PEDRO TEIXEIRA | Retratado na obra “Posse da Amazônia”, sobre a expedição do militar na Região Amazônica.
Autoria: Fernandes Machado
Acervo do Museu Paulista da USP, São Paulo

Pedro Teixeira (cerca de 1575-1641) foi um militar português que, em 1637, tornou-se o primeiro europeu a percorrer o Rio Amazonas em toda a sua extensão.

Em 1636, alguns padres e soldados espanhóis chegaram a Belém, vindos do Equador, de onde, atacados pelos índios Encabelados, fugiram descendo o Rio Amazonas. Pediram auxílio ao Governador do Grão-Pará Jacomé Raimundo de Noronha, que decidiu enviar uma expedição rio acima. Confiou o comando da empreitada a Pedro Teixeira que, desde a campanha do Maranhão (1616), destacara-se no combate a invasores holandeses, franceses, irlandeses e ingleses na região da foz do Amazonas.

O governador era um homem de visão e vislumbrara no episódio uma oportunidade para alargar o domínio português, ainda que, na época, Portugal e Espanha fossem governados pelo mesmo rei. Por iniciativa própria, deu ordens a Pedro Teixeira para colocar marcos em nome da Coroa portuguesa na região a ser explorada.

São feitos como esses que, mais tarde, delinearão as fronteiras do Brasil. No século seguinte, o diplomata Alexandre de Gusmão, um brasileiro a serviço da Corte portuguesa, lideraria as negociações que levariam à assinatura do Tratado de

Madri (1750), o qual teria como base o princípio do *uti possidetis* que, em síntese, estabelece que a terra deve pertencer a quem de fato a ocupa. Foram as estações de apoio e fortificações implantadas pelos exploradores portugueses e os pontos assinalados por marcos como os deixados por Pedro Teixeira ao longo de sua expedição fluvial pelo rio-mar, que serviriam como referência para a aplicação deste princípio no Continente. O Tratado de Madri teve vida curta, mas constituiu o precedente que serviria como referência para as negociações subsequentes entre Portugal e Espanha.

ALMIRANTE ALEXANDER THOMAS COCHRANE (1775-1860) – LORDE COCHRANE – MARQUÊS DO MARANHÃO

Lorde Cochrane nasceu a 14 de dezembro de 1775, na Escócia. Em 1823, foi contratado para o serviço do Brasil com a patente de Primeiro Almirante da Armada Nacional e Imperial. Neste mesmo ano, apresenta-se no Rio de Janeiro e organiza, com outros oficiais ingleses igualmente contratados, a Marinha do Brasil, constituída de navios deixados pelos portugueses e outros que foram adquiridos. Sua contratação pelo Governo brasileiro foi sugerida pelo plenipotenciário em Londres Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta, o Marquês de Barbacena, que, consciente das habilidades marinheiras de Cochrane, o indicara a José Bonifácio de Andrade e Silva, então na chefia do Primeiro Gabinete do Brasil independente.

Comandou a Esquadra da Independência, entrando em combate com a Esquadra portuguesa, que se encontrava na Bahia.

Destacou-se na integração das províncias do Norte do Império, notadamente das províncias da Bahia, do Maranhão e do Pará.

Foi o consolidador da nossa independência política, o que fez com o maior devotamento, assegurando a integridade do nosso território, o que lhe valeu o título de Marquês do Maranhão.

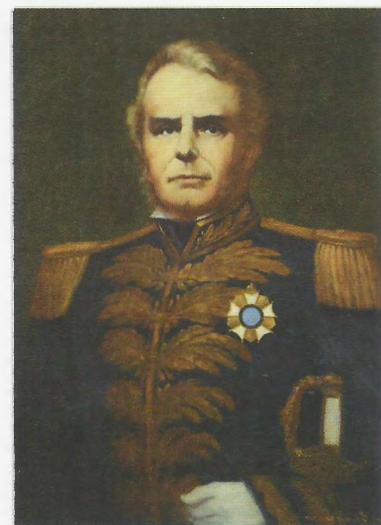
Cochrane veio a falecer em Londres, em 31 de outubro de 1860. Foi sepultado na Abadia de Westminster, tendo no túmulo os escudos do Chile, da Grécia e do Brasil, países pelos quais combateu.

ALMIRANTE JOHN PASCOE GRENFELL (1800-1869)

John Pascoe Grenfell nasceu na Inglaterra, em 30 de setembro de 1800. Veio do Chile, acompanhando o Almirante Cochrane, em 1823, ingressando na Marinha do Brasil.



ALMIRANTE ALEXANDER
THOMAS COCHRANE |
Acervo da DPHDM



ALMIRANTE JOHN
PASCOE GRENFELL |
Acervo da DPHDM



Destacou-se na Guerra da Independência, especialmente na adesão do Pará à Independência e ao Império. No comando do Brigue *Caboclo*, durante a Guerra Cisplatina, perdeu o braço em decorrência de ferimento em combate.

Promovido a Capitão de Mar e Guerra, recebeu o comando da Fragata *Isabel* e foi designado para a importante missão de assegurar o trono de Portugal à D. Maria, filha de D. Pedro I.

Comandou as Forças Navais do Império contra os rebeldes da Revolução Farroupilha e na Guerra contra Oribe e Rosas. Era o Comandante em Chefe da Esquadra quando do notável feito da Passagem do Tonelero, a 17 de dezembro de 1851, naquela campanha.

Foi o oficial inglês que mais combateu pelo Brasil. Faleceu em Liverpool, em 20 de março de 1869.

ALMIRANTE JOHN TAYLOR (1789-1855)

O Almirante John Taylor nasceu na Inglaterra, em 22 de dezembro de 1789. Era primeiro-tenente na Marinha Real britânica quando foi contratado, em 1823, no posto de capitão de fragata.

No comando da Fragata *Niterói*, participou do combate contra os portugueses, em 4 de maio de 1823 e, de modo brilhante, do famoso cruzeiro realizado por aquele navio em perseguição à Esquadra lusitana até o Tejo, aprisionando vários navios portugueses.

Era casado com uma brasileira, Maria Thereza da Fonseca e Costa.

Por pressão da Inglaterra, Taylor foi exonerado do serviço da Armada Imperial brasileira. Entretanto, decreto do Imperador de 1825 reconduziu-o à Marinha, no posto de chefe de divisão e o colocou na situação de súdito naturalizado.

Como oficial-general comandou as Forças Navais brasileiras em várias lutas internas. Chefiou a Divisão Naval incumbida de dar combate à Revolta dos Cabanos, no Pará. Combateu a Confederação do Equador e, durante o período da Regência, como comandante dos navios estacionados no Rio de Janeiro e ajudante do Quartel-General, atuou nos diversos movimentos que agitavam a capital do País.

No posto de vice-almirante, exerceu o cargo de chefe do Estado-Maior da Armada.

Dos oficiais estrangeiros que ingressaram na Marinha brasileira por ocasião da Independência, Taylor foi um dos que mais se destacaram. Faleceu em 26 de novembro de 1855. Foi sepultado no Cemitério dos Ingleses, no bairro da Gamboa, na cidade do Rio de Janeiro.



ALMIRANTE JOHN TAYLOR |
Acervo da DPHDM

ALMIRANTE JOÃO FRANCISCO DE OLIVEIRA BOTAS –
JOÃO DAS BOTAS (1776-1833)

O Almirante João Francisco de Oliveira Botas nasceu em Portugal em 24 de junho de 1776. Foi um dos pioneiros da consolidação da Independência, tendo papel relevante junto aos patriotas baianos do Recôncavo e da Ilha de Itaparica, na reação contra o General Inácio Luís Madeira de Melo, assim contribuindo para a expulsão das tropas portuguesas da Bahia. Para tal, contou com uma pequena Esquadra composta por canhoneiras, uma escuna e baleeiras, guarnevidas por cerca de 700 homens.

Participou ainda, com o mesmo ardor patriótico, da Guerra Cisplatina, tomando parte nos combates de Santiago, Lara Quilmes e Arregui.

Atingiu o posto de chefe de divisão da Armada Nacional e Imperial.

João das Botas veio a falecer na Bahia no dia 18 de dezembro de 1833.



JOÃO DAS BOTAS |
Acervo da DPHDM

ALMIRANTE FRANCISCO MANUEL BARROSO DA SILVA (1804-1882) –
BARÃO DO AMAZONAS

O Almirante Francisco Manuel Barroso da Silva, nascido em Lisboa, ingressou na Academia Real dos Guardas-Marinha, já então com sede no Brasil, em 1821.

Embarcou em vários navios da Esquadra e realizou longas viagens de instrução com turmas de guardas-marinha. Enquanto esteve no serviço ativo da Marinha, combateu nos vários conflitos internos e externos em que se envolveu o Império.

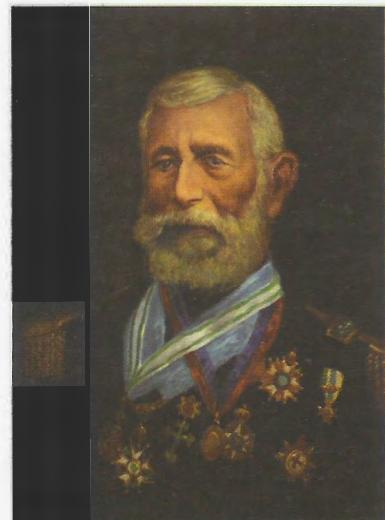
Em 1865, foi nomeado Chefe do Estado-Maior da Divisão comandada pelo Almirante Tamandaré e comandante da Segunda Divisão Naval.

Herói da Guerra da Tríplice Aliança, foi o vencedor da Batalha Naval do Riachuelo, travada em 11 de junho de 1865, quando, investindo com a proa de sua capitânia – a Fragata *Amazonas* – contra os navios inimigos que lhe estavam mais próximos, e pondo-os a pique, assim decidiu a sorte da luta.

Duas frases de Barroso naquela batalha deixaram claros sua fibra, sua capacidade de decisão e o seu patriotismo: “Atacar e destruir o inimigo o mais perto que puder” e “O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever”.

A importância de sua atuação na Batalha Naval do Riachuelo foi reconhecida pelo Governo Imperial que lhe concedeu a Ordem Imperial do Cruzeiro e o título honorífico de Barão do Amazonas.

Barroso faleceu em Montevidéu, em 8 de agosto de 1882.



ALMIRANTE BARROSO |
Acervo da DPHDM



VISCONDE DE INHAÚMA |
Acervo da DPHDM



MANUEL VITAL DE OLIVEIRA |
Acervo da DPHDM

ALMIRANTE JOAQUIM JOSÉ IGNÁCIO (1808-1869) – VISCONDE DE INHAÚMA

O Almirante Joaquim José Ignácio nasceu em Lisboa a 30 de julho de 1808. Chegou ao Brasil com seus pais em 1810, aos dois anos de idade.

Matriculou-se na Academia Imperial dos Guardas-Marinha, tendo praça de aspirante a guarda-marinha no dia 20 de novembro de 1822, na primeira turma após o Brasil tornar-se independente.

Tomou parte na Guerra da Independência, na Guerra Cisplatina e em quase todas as lutas internas da Regência e do Primeiro Reinado: Cabanada, Sabinda, Revolução Farroupilha e na Revolta Praieira de Pernambuco. Atingiu os mais altos postos e cargos da hierarquia naval, com destaque para os cargos de Chefe do Estado-Maior da Armada e Ministro da Marinha.

Comandante em Chefe das Forças Navais brasileiras na Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, a ele se devem os feitos gloriosos da Passagem de Curupaiti e Humaitá e os forçamentos das baterias do Tebicuari, Timbó e Angostura. Em 1869, deixou o comando gravemente enfermo, mas, como declarou em ordem do dia: “Por não ter a Esquadra mais inimigos a combater, nem fortificações nas margens do Rio Paraguai a destruir”.

O Visconde de Inhaúma, título com que foi agraciado em 1868, era pai do herói brasileiro, Primeiro-Tenente Antônio Carlos de Mariz e Barros, comandante do Encouraçado *Tamandaré*, morto em decorrência de ferimentos recebidos no combate do Passo da Pátria (16 de abril de 1866), durante a Guerra da Tríplice Aliança.

O Almirante Joaquim José Ignácio faleceu a 8 de março de 1869, poucos dias após retornar ao Rio de Janeiro.

CAPITÃO DE FRAGATA MANUEL VITAL DE OLIVEIRA (1825-1867)

O Capitão de Fragata Manuel Vital de Oliveira era natural de Recife, onde nasceu a 28 de setembro de 1825.

Ingressou na Academia de Marinha em 1843.

Navegador apaixonado, em 1845, começou o levantamento hidrográfico de Pitimbu, na Paraíba, a São Bento, na costa de Pernambuco, sendo logo após recomendado pelo futuro Barão do Amazonas para executar o levantamento das Rocas e seus baixios, situados a 120 milhas da costa brasileira.

Fez explorações hidrográficas na Província de Alagoas, levantando várias cartas. Considerado por muitos o “Hidrógrafo padrão brasileiro”, executou tra-

lhos que possibilitaram a hidrografia no Brasil avanços relevantes, antecipando o notável desenvolvimento da ciência cartográfica brasileira, considerada, nos tempos atuais, uma das mais avançadas do mundo.

Faleceu em 2 de fevereiro de 1867, em consequência de ferimentos recebidos em combate contra a fortaleza paraguaia de Curupaiti.

ALMIRANTE ARTHUR SILVEIRA DA MOTTA (1843-1914) –
BARÃO DE JACEGUAI

O Almirante Arthur Silveira da Motta nasceu a 26 de maio de 1843 em São Paulo. Oficial preparado técnica e intelectualmente, foi cedo investido das funções de professor de Hidrografia e História Naval na Escola de Marinha, como então era denominada a atual Escola Naval.

Herói da Guerra da Tríplice Aliança, comandou o Encouraçado *Barroso*, primeiro navio brasileiro a vencer as defesas da poderosa Fortaleza de Humaitá, em 19 de fevereiro de 1868. Destacou-se em vários outros combates. A atuação de Jaceguai no conflito com o Paraguai ficou registrada nas palavras de um de seus biógrafos: “O seu papel na Guerra do Paraguai foi o de um grande herói e toda a sua carreira de marinheiro constitui uma longa série de serviços meritórios prestados com a maior dedicação e proficiência”.

Em notáveis viagens de instrução de longo curso, comandou a Fragata *Amazonas* e as Corvetas *Niterói* e *Vital de Oliveira*.

Promovido sucessivamente por serviços de guerra, atingiu o posto de capitão de mar e guerra aos 26 anos de idade, caso único na Marinha do Brasil. Aos 35, era oficial-general.

Foi Comandante em Chefe da Esquadra de Evoluções, ministro plenipotenciário em missão especial na China, Diretor da Escola Naval e da Repartição da Carta Marítima.

Recebeu o título de Barão de Jaceguai, em 1882, por ocasião da sua promoção ao posto de chefe de Esquadra.

Oficial de grande cultura, notável escritor, foi o único representante da Marinha, até hoje, a ter seu nome inscrito na Academia Brasileira de Letras.

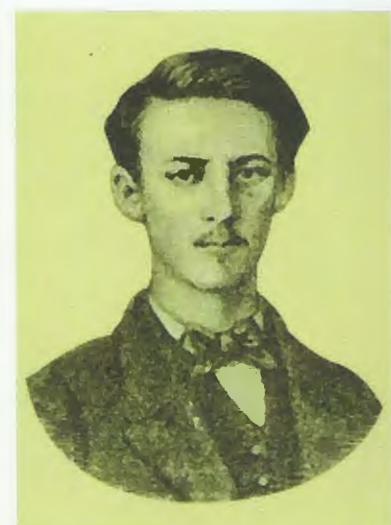
O Barão de Jaceguai faleceu em 6 de junho de 1914, no Rio de Janeiro.

GUARDA-MARINHA JOÃO GUILHERME GREENHALGH – (1845-1865)

O Guarda-Marinha João Guilherme Greenhalgh era natural do Rio de Janeiro, onde nasceu a 28 de junho de 1845.



BARÃO DE JACEGUAI |
Acervo da DPHDM



JOÃO GUILHERME GREENHALGH |
Fonte: Wikimedia Commons



MARCÍLIO DIAS |
Acervo da DPHDM

IMPERIAL MARINHEIRO MARCÍLIO DIAS (1838-1865)

Marcílio Dias nasceu na Cidade de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, em 1838. Ingressou na Marinha como grumete, aos 17 anos de idade, tendo praça no Corpo de Imperiais Marinheiros em 5 de agosto de 1855.

Destacou-se no assalto à praça forte de Paissandu, durante a Campanha Oriental, sendo condecorado por sua bravura.

Sagrou-se herói na Batalha Naval do Riachuelo, no início da Guerra da Tríplice Aliança. Chefe do rodízio raiado de ré da Corveta Parnaíba, ao ser este navio abordado por navios paraguaios, travou, armado de sabre, luta corpo a corpo contra quatro inimigos, abatendo dois deles, mas tombando ferido, vindo a falecer no dia seguinte.

Com as honras do Cerimonial Marítimo, foi sepultado nas águas do Rio Paraná.

Sua passagem pela Marinha foi a de um marinheiro excelente, disciplinado, cumpridor dos seus deveres. A carreira de Marcílio Dias foi encerrada com a graduação de Primeira Classe, a que foi promovido no dia 20 de julho de 1864.



JOAQUIM CÂNDIDO DO NASCIMENTO |
Acervo da DPHDM

ASPIRANTE JOAQUIM CÂNDIDO DO NASCIMENTO (1849-1865)

O Aspirante Joaquim Cândido do Nascimento, caçula dos heróis de nossa Pátria, foi adotado como símbolo para os jovens marinheiros, por ter encarnado a bravura e o entusiasmo apesar da pouca experiência profissional e tempo de serviço.

ordem judicial (entretanto, a cidade foi bombardeada por disparos oriundos das fortalezas). Na carta enviada ao presidente da República (11 de janeiro de 1912) – denominada “Carta de Ouro”, devido ao reconhecimento que teve a sua atitude pelo povo baiano – Marques de Leão assinala os motivos que o levaram a decisão:

O bombardeio da Capital do Estado da Bahia pelas fortalezas guardadas por forças federais é uma iniquidade que atenta menos contra a Constituição brasileira que contra a Civilização e a dignidade humana. (...)

Julgava-me já tranquilo a esse respeito, pois que repetidas vezes me asseverastes, não intervireis nos Estados e quando ontem recebi a requisição de Força para execução do mandado de “habeas corpus” do juiz federal da Seção da Bahia, não poderia pensar que algumas horas depois, um telegrama do Capitão do Porto daquele Estado noticiar-me-ia um bombardeio da capital executado por fortalezas federais. Não posso ser conivente no ato que acaba de ser praticado, sujeitando-me a ordenar a partida de Forças Navais para o Porto da Bahia, porque reconheço a iniquidade que se pretende cobrir a vossos olhos sob um pretexto de legalidade. Foi por isso que na manhã de hoje vos declarei que quanto o Cruzador Tiradentes estivesse pronto para partir à primeira ordem vossa e o Scout Bahia o pudesse fazer com pouca demora, esta ordem só seria transmitida pelo meu sucessor na pasta da Marinha. (...).

Faleceu em Paris no dia 4 de dezembro de 1913.

ALMIRANTE JÚLIO CESAR DE NORONHA (1845-1923)

O Almirante Júlio César de Noronha nasceu no Rio de Janeiro em 25 de janeiro de 1845. Filho e neto de tradicionais famílias brasileiras, foi um dos mais brilhantes chefes da Marinha no passado.

Foi o Almirante Júlio de Noronha, no justo conceito de seus contemporâneos, um dos homens da Armada do Brasil que, pelo seu valor, sua competência e seu prestígio, conseguiu, em decorrência de seu preparo profissional e de sua sólida cultura, a liderança que o projetou para a posteridade.

O seu heroísmo na guerra mereceu citação especial, por se haver empenhado com valor nas ações de Riachuelo, Cuevas e Mercedes. Foi também citado por Inhaúma por sua bravura nos combates da Lagoa Vera, ao lado de Saldanha da Gama.



ALMIRANTE JÚLIO
CESAR DE NORONHA |
Acervo do Clube Naval



ALMIRANTE ALEXANDRINO
FARIA DE ALENCAR |
Acervo da DPHDM

Em 1879, como comandante da Corveta *Vital de Oliveira*, realizou a primeira viagem de circum-navegação da Marinha Imperial brasileira com guarda-marinha, ocasião em que também transportou, da Europa para a China, a Comissão Diplomática chefiada pelo Almirante Barão de Jaceguai que estabeleceu as primeiras relações do Brasil com aquele país.

Como ministro da Marinha no Governo de Rodrigues Alves, Noronha voltou as atenções governamentais e parlamentares para a Armada. A 14 de novembro de 1904, era sancionada lei autorizando a construção de novas unidades do Programa Naval Júlio de Noronha, que compreendia vasta renovação do material flutuante da Marinha, bem como a implantação de uma estrutura de manutenção adequada. O programa não chegou a ser implementado nos moldes que propunha. Entretanto, reformulado, tornou-se realidade na gestão de seu sucessor, Alexandrino de Alencar.

O Almirante Júlio de Noronha faleceu no Rio de Janeiro em 11 de setembro de 1923.

ALMIRANTE ALEXANDRINO FARIA DE ALENCAR (1848-1926)

O Almirante Alexandrino Faria de Alencar era natural do Rio Grande do Sul, onde nasceu em 12 de outubro de 1848.

O jovem Alexandrino cedo entra para a Marinha. Aprovado nos preparatórios da então Escola de Marinha, é matriculado no primeiro ano e tem praça de aspirante a guarda-marinha em fevereiro de 1865.

Tranca matrícula na Escola de Marinha e obtém licença para servir na Esquadra em operações no Rio da Prata, participando da recém-iniciada Guerra da Tríplice Aliança. Cerca de três quartos de sua longa existência foram de atividade contínua na prestação de serviços relevantes aos altos interesses da Pátria.

Foi ministro da Marinha de cinco presidentes da República.

Foi o reorganizador das nossas Forças Navais quando à nova Esquadra incorporaram-se os mais poderosos navios da época, os Encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*, os Cruzadores *Rio Grande do Sul*, *Bahia* e dez contratorpedeiros.

Foi o criador e inspirador de vários institutos de ensino, como a Escola de Aviação Naval, em 1916, e de reformas administrativas tendentes a colocar a Marinha ao nível dos conhecimentos bélicos da época.

Em 1925, completou 60 anos de bons serviços à Marinha e à Pátria.

O Almirante Alexandrino faleceu em 18 de abril de 1926 no Rio de Janeiro.

ALMIRANTE PEDRO MAX FERNANDO DE FRONTIN (1867-1939)

O Almirante Pedro Max Fernando de Frontin nasceu em Petrópolis no dia 8 de fevereiro de 1867.

Oficial, comandante e chefe extremamente dedicado à profissão, deu destaque e brilho a todas as comissões que lhe couberam.

Foi Comandante em Chefe da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), constituída pelos Cruzadores *Rio Grande do Sul* e *Bahia*, Contratorpedeiros *Piauí*, *Santa Catarina*, *Rio Grande do Norte* e *Paraíba*, Tênder *Belmonte* e Rebocador *Laurindo Pitta*, que atuou na Primeira Guerra Mundial.

Foi Chefe do Estado-Maior da Armada e ministro do então denominado Supremo Tribunal Militar.

Comandante de navios da Esquadra, destacando-se o Encouraçado *São Paulo*; oficial de Estado-Maior e da Presidência da República; diretor da Escola de Guerra Naval, comandante do Corpo de Marinheiros Nacionais, da Segunda Divisão Naval e da Divisão de Encouraçados.

Seu lema era: "Quando não se pode fazer tudo o que se deve, deve-se fazer tudo o que se pode".

O Almirante Frontin faleceu no Rio de Janeiro a 7 de abril de 1939.



ALMIRANTE PEDRO MAX
FERNANDO DE FRONTIN |
Acervo da DPHDM

ALMIRANTE ALFREDO CARLOS SOARES DUTRA (1883-1954)

O Almirante Alfredo Carlos Soares Dutra nasceu em Manaus a 4 de novembro de 1883. Ingressou na Escola Naval a 12 de abril de 1900.

Foi promovido a guarda-marinha no dia 6 de janeiro de 1903.

Durante a brilhante carreira naval, comandou ou dirigiu por 16 vezes, cinco das quais até capitão-tenente.

Participou das duas Grandes Guerras Mundiais: na Primeira, a bordo do Cruzador *Rio Grande do Sul*, capitânia da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), quando retornou condecorado com a Medalha da Vitória; na Segunda, como comandante em chefe da Força Naval do Nordeste que, integrada à Quarta Esquadra dos Estados Unidos, atuou na Batalha do Atlântico, no Mar do Caribe e no Atlântico Sul.

Pela sua atuação durante a Segunda Guerra Mundial, foi condecorado com a Legião do Mérito pelo Congresso norte-americano.

O Almirante Soares Dutra faleceu no Rio de Janeiro em 30 de agosto de 1954.



ALMIRANTE ALFREDO CARLOS
SOARES DUTRA |
Acervo da DPHDM



ALMIRANTE
ARY PARREIRAS |
Acervo da DPHDM

ALMIRANTE ARY PARREIRAS (1890-1945)

O Vice-Almirante Ary Parreiras nasceu em 17 de outubro de 1890, em Niterói, Estado do Rio de Janeiro.

Participou das duas Grandes Guerras Mundiais. Na Primeira, seguiu para a Europa na Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), embarcado no Contratorpedeiro *Piauí*, regressando com a Medalha da Vitória. Na Segunda, ao longo de quase três anos, dirigiu com empenho a construção e comandou a Base Naval de Natal, no Rio Grande do Norte, que apoiou, com grande esforço, os navios brasileiros e aliados que operavam no Atlântico Sul.

Serviu em diversos navios da Esquadra e, entre as comissões que desempenhou, destacam-se as de chefe do Departamento de Máquinas do Encouraçado *Minas Gerais*; oficial de Gabinete do ministro da Marinha; chefe da Comissão de Instalação da Base Naval de Natal e seu diretor-geral; e, ainda, presidente da Comissão de Abastecimento de Sobressalentes dos contratorpedeiros e caça-submarinos.

O seu exemplo, digno de ser seguido, tornaram-no o Patrono dos Maquinistas da Marinha, sendo a data do seu nascimento, 17 de outubro, celebrada como o “Dia do Maquinista”.

Ary Parreiras faleceu em Niterói, em 9 de julho de 1945.



ALMIRANTE ÁLVARO ALBERTO DA MOTTA E SILVA |
Acervo da DPHDM

ALMIRANTE ÁLVARO ALBERTO DA MOTTA E SILVA (1889-1976)

O Almirante Álvaro Alberto da Motta e Silva era natural do Rio de Janeiro, onde nasceu em 22 de abril de 1889.

Ao final do curso da Escola Naval classificou-se em primeiro lugar de sua turma de guardas-marinha, recebendo o Prêmio Greenhalgh decorrente de uma excepcional média alcançada, prenunciando uma brilhante carreira.

Segundo-tenente, enfrentou a Revolta dos Marinheiros a bordo do Encouraçado *Minas Gerais*, em 1910, sendo ferido a baioneta por um dos amotinados.

Em 1916, indicado para a Escola Naval, permaneceu como membro do corpo docente até 1946. No ano seguinte, atuou na Diretoria de Armamento, onde ficou encarregado de prosseguir os estudos dos explosivos derivados dos sais e granidina, descoberta de seu pai, Dr. Álvaro Alberto da Silva. Tais estudos visavam às aplicações militares do explosivo denominado "rupturita", de sua invenção.

Logo cedo, o seu nome extrapolou o âmbito naval. Foi eleito membro titular da Academia Brasileira de Ciências, onde viria a exercer os cargos de secretário,

secretário-geral, vice-presidente e, por dois períodos, presidente. Em 1926, capitão-tenente, foi um dos fundadores da Sociedade Brasileira de Química e seu primeiro presidente.

Em 1937, já no posto de capitão de fragata, presidiu o III Congresso Sul-Americano de Química, no Rio de Janeiro, evento realizado no País por seu empenho pessoal.

Conquistou, em 1939, o Prêmio Einstein da Academia Brasileira de Ciências. Nesse ano, incluiu no programa de ensino da Escola Naval o estudo da energia atômica.

Em 1942, passou para a Reserva Remunerada como capitão de mar e guerra.

Ao final da Segunda Guerra Mundial, em 1946, com o mundo ainda atônito com o potencial destruidor das bombas atômicas lançadas pelos EUA sobre o Japão no ano anterior, Álvaro Alberto foi designado representante do Brasil na Comissão de Energia Atômica da ONU, que acabara de ser criada. Foram dois anos de exercício de difícil e delicada missão, conseguindo, em ação brilhante, tornar vencedoras algumas teses importantes para o interesse nacional.

De volta ao Brasil, teve a sua tese aprovada pelo Conselho de Segurança Nacional, passando a orientar a política nacional de exportações de minerais atômicos, mas, por força de pressões externas, mais tarde, a qual não foi respeitada.

Pela sua atuação como presidente da Comissão de Energia Atômica da ONU, foi promovido, por lei especial de 1948, a contra-almirante honorário.

Vendo a necessidade de o Estado coordenar e estimular a pesquisa científica no Brasil, chefiou a comissão designada pelo presidente da República para elaborar o anteprojeto de criação do Conselho Nacional de Pesquisas (CNPq), transformado em lei pelo Congresso em 1951, do qual seria o primeiro presidente. Em sua gestão, além de iniciativas em prol da ciência, Álvaro Alberto realizaria a obra que coroaria toda uma vida dedicada à Marinha e à Pátria: o preparo de uma Política Nacional de Energia Atômica, pela qual foi decidido que o Brasil buscara chegar ao enriquecimento de urânio pelo processo da ultracentrifugação, tecnologia hoje dominada, conforme comprova a Usina de Enriquecimento Isotópico que leva o seu nome, localizada no Centro Experimental Aramar.

Em 1955, foi promovido a vice-almirante e reformado. No ano seguinte, em meio a grandes pressões e não desejando assinar acordos que considerava lesivos aos interesses nacionais, pediu demissão da presidência do CNPq.

Faleceu no Rio de Janeiro, em 31 de janeiro de 1976, aos 86 anos.

ALMIRANTE PAULO DE CASTRO MOREIRA DA SILVA (1919-1983)

O Almirante Paulo de Castro Moreira da Silva nasceu no Rio de Janeiro, em 18 de outubro de 1919. Guarda-Marinha em 1940, na Segunda Guerra Mundial, embarcou em navios da Esquadra e no Contratorpedeiro *Davies*, da Marinha norte-americana.



ALMIRANTE PAULO DE
CASTRO MOREIRA DA SILVA |
Acervo da DPHDM

Após a guerra, em 1947, foi designado instrutor da Escola Naval. No ano seguinte, organizou o primeiro curso de especialização de oficiais hidrógrafos e participou de um cruzeiro ao Sul do Brasil a bordo do Caça-Submarino *Javari*, realizando as primeiras estações oceanográficas, coletando informações meteorológicas e sobre a pesca, junto a um grande número de colônias.

Desde essa época, empunhou-se o Almirante Paulo Moreira da Silva em descobrir tudo quanto o mar pode oferecer para o benefício humano, especialmente no campo vital da alimentação. Via o mar como uma fonte primária de alimentos. Um dos seus projetos mais importantes, em âmbito nacional, foi o desenvolvimento e produção da farinha de peixe, com o propósito de proteína animal a baixo custo.

A necessidade de se aperfeiçoar o levou a pedir permissão à Marinha para realizar os cursos de hidrografia, meteorologia, biologia marinha, geologia marinha, magnetismo, sismologia e gravimetria na França. Recebendo resposta negativa, pediu licença do serviço ativo e seguiu para aquele país, onde permaneceu um ano estudando. Reconhecendo a sua dedicação, a Marinha o pôs em comissão por mais um ano, proporcionando-lhe cursar, ainda, a Escola de Meteorologia da Marinha britânica, no País de Gales. Durante seus estudos no exterior (1949/51), escreveu um Manual de Meteorologia, publicado pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), em 1953. Mais tarde, viu concretizado o seu projeto de criação de um Departamento de Geofísica na DHN. Formulou a participação da Marinha do Brasil no Ano Geofísico Internacional (1957/58). Em 1964, liderou a transformação do Navio-Escola *Almirante Saldanha* em navio oceanográfico, o primeiro do País.

Idealizou e dirigiu o Projeto Cabo Frio, com o objetivo de aproveitar o fenômeno da ressurgência (subida das águas profundas, ricas em nutrientes, que ocorre na região), para o cultivo de animais marinhos e algas. Do projeto, originou-se o Instituto Nacional de Estudos do Mar (INEM), que em março de 1985, em homenagem ao seu idealizador, passou a denominar-se Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira. Presidiu a Fundação de Estudos do Mar – FEMAR, criada sob sua inspiração, por cerca de 15 anos, cumulativamente com as direções do Instituto de Pesquisas da Marinha (IPQM) e do Projeto Cabo Frio.

Em paralelo às suas atividades na Marinha, o Almirante exerceu diversos cargos na Administração Pública.

O Almirante Paulo Moreira faleceu em 2 de maio de 1983. De acordo com o seu desejo, registrado em carta deixada quando comandava o *Saldanha*, suas cinzas foram lançadas ao mar, nas proximidades da Ilha Rasa, em 11 de junho de 1988. ♫



CÓDIGO INTERNACIONAL DE SINAIS (CIS) |

Conjunto de sinais visuais, sonoros e elétricos, com nomenclatura e pronúncia padronizadas internacionalmente, utilizados para facilitar a comunicação entre estações móveis ou fixas, navais, terrestres, aéreas, tanto civis como militares. As letras e números são representadas por bandeiras ou pela sucessão de traços e pontos para comunicações visuais por lampejos ou áudio (estes traços e pontos configuram o Código Morse). As letras e números, individualmente ou combinados, formam mensagens também padronizadas.



A

ABALROAMENTO – Diz-se também *abalroação* (termo jurídico); significa a colisão entre navios.

AGUADA – Provisão de água doce de uma embarcação. “Fazer aguada” significa completar o estoque de água.

AGULHA – O mesmo que bússola. Agulha magnética.

ALÍSIOS – Ou aliseos. VENTOS REGULARES que, no hemisfério norte, sopram no sentido nordeste para sudoeste; enquanto, no hemisfério sul, sopra do sudeste para o noroeste.

ALMA – Interior do tubo de arma de fogo que vai da face anterior da câmara de carga até a boca da arma.

ALMA LISA – As almas das antigas armas de fogo eram lisas, daí a denominação. Tais armas disparavam projéteis (projetis) esféricos.

ALMA RAIADA – Assim se denomina a alma, quando a superfície interna do tubo apresenta raiamento – uma série de sulcos paralelos, em espiral, com o propósito de imprimir ao projétil movimento de rotação, que lhe dá maior estabilidade na trajetória e, portanto, maior precisão. Criado pelo inglês Joseph Whitworth (1803-1887).

ARMAÇÃO – Mastreação e velame de um navio a vela. Ato ou efeito de aprestar um navio mercante ou de pesca para atuar. Preparo, aparelhamento, conjunto de operações de equipagem e aprovisionamento de um navio.

ARMADA – Totalidade de navios, meios aéreos e de fuzileiros navais, destinados ao serviço naval, pertencentes ao Estado e incorporados à Marinha.

AVISO – Navio auxiliar de pequeno porte, dotado de pouco ou nenhum armamento, empregado em tarefas de



Glossário

apoio como transporte de pessoal, remoção de feridos etc. Receberam esse nome porque, antigamente, eram utilizados na transmissão de ordens, despachos e mensagens



B

BARCA – *Embarcação pequena para transporte de carga e passageiros.*

BATEL – *Barco pequeno. O nome também é associado à porta do dique seco que flutua, para remoção ou colocação, denominada porta-batel.*

BATERIA FLUTUANTE – *Embarcação retangular (chata), com casco de madeira, protegida por placas de ferro, com ou sem propulsão.*

BATIMENTO DA QUILHA – *Os navios são, em linhas gerais, construídos da quilha para cima e de meia-nau para os extremos. A cerimônia denominada de Batimento da Quilha ocorre quando da colocação, na carreira ou dique, da primeira peça estrutural que integrará o navio.*

BERGANTIM – *Do italiano brigantino, embarcação pirata do Mediterrâneo, do inglês brigantine, do francês, brigantin. Antiga embarcação a vela e remo, esguia e veloz, de convés corrido, com um ou dois mastros de galé e oito a dez bancos para remadores. Posteriormente, navio a vela de dois mastros, cada um espigando dois mastaréus (mastro suplementar preso ao mastro real) e envergando pano redondo, com velas no entremastro e gurupés, armado com 10 a 20 peças de artilharia.*

BLOQUEIO NAVAL – *Ação ou efeito de impedir a entrada ou saída de navios de um porto, base ou área confinada, em função da ameaça de atacá-los com forças navais superiores, caso tentem fazer-se ao mar; bem como pelo impedimento de que recebam reforços ou apoio de qualquer natureza.*

BIOTA – *Conjunto de seres vivos, flora e fauna, que habitam um determinado ambiente, como, por exemplo, biota marinha, biota terrestre, biota lagunar, biota estuarina, biota bentônica etc.*

BOMBARDEIRA – *Antigo navio de guerra, de aparelho e mastreação variável, armado com um morteiro, para lançamento de bombas. O mesmo que canhoneira.*

BRIGUE – *Do inglês brigantine, do francês brick: navio a vela de pequena tonelagem, com dois mastros espigando mastaréus e envergando pano redondo, com velas de entremastro e gurupés e um latino quadrangular no mastro da mezena. Como navio de guerra era artilhado com 12 a 20 peças.*

BRULOTE – *Embarcação sem tripulação, contendo material inflamável e explosivos, a qual se ateava fogo e se direcionava para abalar o navios inimigos, de modo a incendiá-los. Essa tática foi empregada do final do século XVI até o século XVIII.*



C

CABO – *Feixe comprido de fios (de fibra, arame, nylon etc.) obtido pelo enrolamento de outros feixes menores. O mesmo que corda, no vocabulário usual. Entretanto, a bordo, a palavra corda não é usada com este sentido. É costume dizer, na Marinha, “que a bordo somente existem duas cordas: a do relógio e a do sino”.*

CABOTAGEM – *Navegação mercante realizada em águas costeiras de um só país, ou em águas marítimas limitadas.*

CALADO – *Distância vertical entre a superfície da água e a parte mais baixa imersa do navio naquele ponto.*

CALDEIRA – *É um gerador de vapor. Um aparelho de troca de calor, no qual a água que circula em tubos em uma câmara se transforma em vapor, ao receber ca-*

lor dos gases quentes provenientes de uma fonte térmica (decorrente da queima de combustível em uma fornalha ou de energia nuclear).

CALIBRE – Diâmetro do corpo do projétil ou diâmetro interno do tubo ou do cano de uma arma de fogo.

CANHÃO RAIADO Whitworth – ver Alma Raiada.

CANHONEIRA – Navios de pequeno porte, calado e borda-livre, dotados de armamento leve, empregados no ataque e na defesa de portos e rios.

CAPITÂNIA – Navio que sedia o comando de uma força naval. O mesmo que Navio Capitânia.

CARAVELA – De caravo, do inglês caravel, do francês caravelle. Navio de casco alto na popa e baixo na proa, de proa aberta ou coberta, arvorando de um a quatro mastros de velas bastardas (latinas e triangulares) e armado com até dez peças de artilharia. Sua tonelagem variava de 60 a 160t. Algumas caravelas tinham velas redondas no mastro do traquete. Foram os navios mais utilizados pelos portugueses nos descobrimentos marítimos dos séculos XV e XVI. Tinham pouco calado e eram de fácil manobra, além de conseguirem navegar bem a bolina [com o vento entrando pela bochecha (parte da embarcação entre a proa e través) de proa].

CARAVO – Embarcação a vela, de porte variável, muito utilizado pelos mouros no Mediterrâneo.

CARTA DE CORSO (OU PATENTE DE CORSO) – Documento por intermédio do qual um país em conflito autorizava 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.

CARTA NÁUTICA – Documento cartográfico que resulta de levantamentos de áreas oceânicas, mares, rios, canais, lagos, lagoas ou qualquer massa d'água navegável e que se destina a servir de base à navegação.

CASAMATA – Parapeito encouraçado, fixo na estrutura do navio, servindo de proteção a um canhão de pedestal e a guarnição dele.

CASTELO DE PROA E DE POPA – Superestrutura na parte externa da proa ou popa de um navio. Superestrutura do navio acompanhada de elevação da borda.

CAVERNA – Peça curva transversal, componente do esqueleto de uma embarcação, que conforma a curvatura do costado e onde são fixadas as chapas ou o madeirame do casco.

CAVERNAME – Conjunto das cavernas que dão forma ao casco de uma embarcação.

CHATA – Embarcação de estrutura resistente, com proa e popa iguais, fundo chato e pequeno calado, em geral sem propulsão própria, para o transporte de carga.

COBERTA – Convés abaixo do principal, que é considerado o primeiro. Convés é a denominação dada aos pavimentos dos navios.

CONDENSADOR – Equipamento em que se realiza a condensação de vapor, constituído de um conjunto de tubos por onde passa o vapor, em contato por onde circula um líquido refrigerante (em uma embarcação, a própria água em que esta flutua, a qual é aspirada por bombas), em uma planta propulsora ou estacionária a vapor.

CONTRABORDO – “A contrabordo de”: Posição localizada ao lado de uma embarcação. Atração a contrabordo é quando uma embarcação está com um bordo encostado no bordo de outra embarcação.

CONTRATORPEDEIRO – Navio de combate originalmente destinado a combater as torpedeiras. Posteriormente, passou a denominar um navio de escolta de grande versatilidade.

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.

CONTRATORPEDEIRO LÍDER – Contratorpedeiro maior do que o comum, com acomodações para um comandante de força e seu estado-maior, utilizado como líder de flotilha; contratorpedeiro de Esquadra.

CONVÉS PRINCIPAL – Primeiro pavimento contínuo de proa a popa, contando de cima para baixo, que é descoberto em todo ou em parte.

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.

CORVETA – Do francês *corvette*: navio de guerra semelhante à nau, menor e mais armado que ela, com três mastros, sem acastelamentos, armado apenas com uma bateria de canhões, coberta ou descoberta, porém mais veloz. 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 dá ao navio de escolta de porte inferior a uma fragata ou contratorpedeiro.

COSTADO – Invólucro do casco acima da linha d'água.

COURAÇA – A couraça constituía a principal proteção contra tiros de canhão. A espessura da couraça variava nas diferentes partes do casco, devendo a espessura máxima ser aproximadamente igual ao calibre dos canhões dos navios semelhantes de outras nações. Atualmente, tem o seu uso muito limitado, em função do maior poder destruidor do armamento e do elevado acréscimo de peso decorrente de sua adoção.

CRUZADOR – Navio de combate, de tamanho médio, grande velocidade, proteção moderada, grande raio de ação, boa mobilidade, e armamento de calibre médio e tiro rápido, destinado a efetuar explorações, coberturas, escoltas de comboios (contra-ataque) de superfície, guerra de corso, bombardeios de costa, etc.

CRUZADOR DE BATALHA – Navio de combate armado de canhões do mesmo calibre dos encouraçados, porém menos protegido e muito mais veloz do que estes.

CRUZEIRO – Viagem redonda de um navio, com muitas escalas.

CSS – Confederate State Ship. Sigla relacionada aos

navios de guerra dos estados confederados, durante a Guerra Civil norte-americana.

CULATRA – Parte posterior do canhão, dotada de dispositivos que permitem acesso à câmara, por onde entram o projétil e a carga de projeção.

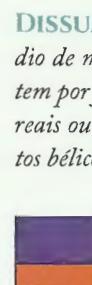


D

DECLINAÇÃO – Declinação magnética é o ângulo formado entre a direção do norte magnético e a direção do norte geográfico.

DERROTA – Caminho percorrido por uma embarcação em uma viagem por mar.

DESLOCAMENTO – É o peso da água deslocada por um navio flutuando em águas tranquilas. De acordo com o Princípio de Arquimedes, o deslocamento é igual ao peso do navio e tudo o que ele contém na condição atual de flutuação.



E

ENCOURAÇADO – Navio de combate armado de canhões de grosso calibre, fortemente protegido por couraça.

ENCOURAÇADO DE BOLSO – Designação atribuída aos três Cruzadores de batalha “Almirante Graf Spee”, “Almirante Scher” e “Deutschland” (este rebatizado “Lützow”, em 1940), construídos pela Alemanha antes da Segunda Guerra Mundial.

ESCOTEIRO (NAVIO ESCOTEIRO) – Navio que navega isoladamente sem estar incorporado a uma Força Naval.

ESPORÃO – O mesmo que aríete. (aríete – peça pontiaguda em forma de esporão, feita de material resistente, projetada em relação à proa dos navios, que servia, durante os combates navais, para furar o casco dos inimigos. A tática consistia em utilizar a força viva propiciada pelo navio em movimento para danificar o adversário, sendo muito utilizada nos combates da época dos navios a remo e, no século XIX, a partir do advento do vapor).

ESQUADRILHA – Força Naval constituída de navios de pequeno porte como submarinos, lanchas torpedeiras, corvetas e contratorpedeiros.

ESTIMA – Relaciona-se à navegação estimada. Na navegação estimada, conhecendo-se a posição anterior, a direção do movimento (rumo), velocidade e diferença de tempo, conclui-se pela posição atual. Está sujeita a erros decorrentes de fatores externos, como vento e corrente.

ESTRATÉGIA – Elemento fundamental da guerra. É a arte de preparar e aplicar o poder para conquistar e preservar objetivos, superando os óbices de toda ordem.



F

FAINA – Atividade ou trabalho a que concorre ponderável parcela da tripulação de um navio. Todo e qualquer trabalho a bordo.

FERRO – Sinônimo de âncora.

FLOTilha – Grupamento de esquadrões ou esquadrilhas de navios de combate de tipo abaixo de cruzador leve, podendo ter um navio de maior porte para capitânia.

FOQUISTA – Tripulante da seção de máquinas, encarregado de conduzir a queima nas fornalhas e de manter a pressão nas caldeiras.

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 de 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 consideradas navios de linha, porque não entravam na linha de batalha com as naus e para rebocar navios avariados. Serviam para fazer fogo nos intervalos entre as naus de combate, para perseguir o inimigo em retirada. Atualmente, navio de escolta, maior que uma corveta.

FUNDEAR / FUNDEADO – Prender a embarcação ao fundo do mar por meio de uma âncora. O mesmo que ancorar.

GALÉ – (Do inglês galley), do francês galée – Embarcação de guerra da Antiguidade greco-romana e bizantina, comprida e estreita, impelida basicamente por grandes remos (15 a 30 por bordo, manejado cada um por três a cinco remadores sentenciados a trabalhos forçados) e, eventualmente, por duas velas içadas em mastros próximos à proa. Era dotada de esporão, que constituía o seu principal instrumento de ataque contra navios inimigos.



G

GALERA – Navio Mercante a vela, com gurupés, usualmente com três mastros (algumas chegaram a ter até cinco mastros), cada um com dois mastaréus, cruzando vergas (velas redondas) e, eventualmente, com velas latinas quadrangulares.

GALEÃO – (Do inglês galeno, do francês galion) – Embarcação de alto bordo, com dois ou três mastros, envergando velas redondas e gurupés com velas de proa; empregada por Espanha e Portugal no transporte de ouro e prata e outras mercadorias da América para a Europa, nos séculos XVI, XVII e XVIII. Era armado com numerosos canhões.

GUERRILHA – Luta armada realizada por meio de pequenos grupos constituídos por combatentes irregulares.

GUIA – Navio designado em relação ao qual os demais mantêm seus postos em formaturas ou dispositivos, em operações navais.



GURUPÉS – Mastro que aponta para vante, colocado no bico de proa dos veleiros.



H

HMS – *Her Majesty's Ship* (*Navio de Sua Majestade*), sigla que precede o nome dos navios da Marinha Real Britânica.



L

LANÇAMENTO AO MAR – Cerimônia de colocação do navio a flutuar, ocasião em que se faz o seu “batismo”. Fechado o casco, colocam-se acessórios como leme, eixos, embarcam-se as máquinas; e o navio é preparado para ser lançado ao mar. A data de construção de um navio é, usualmente, a data do seu lançamento. Depois de lançado, o casco é amarrado à doca de acabamento, onde os trabalhos de montagem são terminados.

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.

LINHA DE FILA – Termo antigo que se referia à coluna, formatura na qual os navios navegam na estirada do navio da testa. Coluna de navios navegando em formatura.

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.

LINHA-D'ÁGUA – É uma faixa pintada no casco dos navios, de proa a popa; sua aresta inferior é a linha de flutuação leve. Normalmente só é usada nos navios de guerra.

LINHAS DE COMUNICAÇÃO – Qualquer rota (por terra, água ou ar) que liga uma força militar a sua base de operações.

LOGÍSTICA – Elemento fundamental da guerra responsável pelo provimento de todos os recursos necessários às forças militares.



M

MANOBREIRO – Navio com boas qualidades marinheiras, que o permitem se movimentar adequadamente na execução de atracções, amarrações à boia, fundeios e mudança de posição em uma formatura ou dispositivo.

MAR GROSSO – Mar tempestuoso, com grandes vagas.

MEIA-NAU – Parte do casco compreendida entre a proa e a popa. As palavras proa, popa e meia-nau não definem uma parte determinada do casco, e sim uma região cujo tamanho é indefinido.

MILHA NÁUTICA – Ou milha marítima, é uma unidade de medida de comprimento ou de distância, equivalente a 1.852 metros, utilizada na navegação marítima e aérea. Equivale ao valor médio de um minuto de arco medido sobre um meridiano terrestre, portanto, em latitude.

MONITOR – Navio de combate de propulsão a vapor, de calado reduzido, borda-livre pequena, armado com canhões de médio ou de grosso calibre, em geral instalados em uma torre giratória na parte de vante e na mediana, para emprego em operações fluviais ou de bombardeio de costa. O casco do monitor era de ferro, bastante baixo, com uma borda-livre de cerca de 40cm apenas; as únicas estruturas acima da borda eram a torre, uma pequena estação de governo e as chaminés.



N

NAVIO-AUXILIAR – Navio de guerra destinado a executar missões de apoio logístico.

NAVIO DE LINHA – Navio de guerra dotado de canhões de grosso calibre que fazia parte da linha de batalha (em desuso).

NAVIO MINEIRO – Navio de combate destinado a semear campos de minas, quer ofensivamente em águas dominadas pelo inimigo, quer defensivamente em águas próprias.

NAVIO-TANQUE – Navio destinado a carga líquida que pode ser petróleo bruto, óleo combustível, gasolina, suco de laranja etc.

NAVIO VARREDOR – Navio de combate destinado a limpar os portos e outras áreas de minas que aí tenham sido lançadas.

NÓ (UNIDADE) – Unidade de velocidade equivalente a uma milha marítima por hora.



O

OBRAIS MORTAS – Parte do casco que fica acima do plano de flutuação em plena carga e que está sempre emersa.

OBRAIS VIVAS – Parte do casco abaixo do plano de flutuação em plena carga, isto é, a parte que fica imersa.

OPERAÇÃO NAVAL – Operação realizada em ambiente marítimo, na qual o poder combatente a ser aplicado encontra-se preponderantemente nas unidades navais empregadas.

OPERAÇÃO RIBEIRINHA – Operação realizada em área interior, fluvial ou lacustre. Caracteriza-se por linhas de comunicações terrestres limitadas e pela existência de extensa superfície hídrica ou rede de hidrovias interiores, que servem como via de penetração estratégica ou rotas essenciais ou principais para o transporte de superfície. Tem como efeitos desejados a obtenção e a manutenção do controle de parte ou de toda a Área Ribeirinha (ARib) ou a negação da ARib ao inimigo.



P

PAIOL – Compartimentos onde são armazenados ou guardados materiais específicos.

POPA – É a extremidade posterior do navio.

POSTOS DOS OFICIAIS DE MARINHA (NOMENCLATURA) – A denominação dos postos dos oficiais de Marinha sofreu diversas alterações, ao longo dos séculos. Neste livro, os autores, por vezes, utilizaram a nomenclatura da época, outras vezes, a atualizaram para a nomenclatura atual. A evolução dos postos na Marinha, a partir de 1789, consta na tabela no final desse glossário.

PRESIGANGA – Navio ou casco de embarcação desarmada, que servia de prisão ou que recolhia presos provisórios.

PROA – É a extremidade anterior do navio no sentido de sua marcha normal.

PROJETIL, PROJÉTIL OU GRANADA – Artefato lançado por arma de fogo, como granada, obus etc.

Até meados do século XIX, existiam quatro tipos de projéteis:

- **Tiro sólido:** consistia de uma esfera de ferro fundido, compatível com o calibre do canhão, que apresentava duas variantes: o tiro com corrente (duas esferas eram ligadas por uma corrente) e o tiro-barra (duas semiesferas eram unidas com uma barra de ferro);

- **Tiro de estilhaços:** várias camadas de pequenas esferas sólidas de ferro colocadas em um saco de lona grossa, até atingir a forma de um cilindro de diâmetro compatível com o calibre do canhão ou, de outra maneira, colocava-se grande número de tiros de mosquete no interior de uma caixa cilíndrica metálica;

- **Tiro incendiário:** aquecia-se a esfera de ferro antes de colocá-la no canhão, ou se preenchia uma estrutura de ferro com material combustível; e

- **Tiro explosivo:** preenchimento do espaço vazio da esfera de ferro fundido com pólvora, fixava-se um pavio que, uma vez aceso, fazia a pólvora explodir (o projétil moderno é uma evolução dessa granada explosiva).



Q

QUILHA – Peça disposta em todo o comprimento do casco no plano diametral e na parte mais baixa do navio. Constitui a “espinha dorsal” da embarcação.



R

REGIME DOS VENTOS – Características gerais do comportamento dos ventos em uma determinada região.

RODA DE PROA – Peça robusta que, em prolongamento da quilha, na direção vertical ou quase vertical, forma o extremo do navio a vante.

RODAS DE PÁS LATERAIS – Dispositivos situado a meio navio, nos dois bordos, destinados a prover propulsão ao navio. Foram utilizados em navios a vapor antes da viabilização do uso da hélice.



S

SOMBREAR – Jargão militar, significando rastrear, seguir, vigiar, perseguir, manter a vista.

SURTO – Diz-se da embarcação ancorada (fundeadas), amarrada à boia ou ao cais. Navios surtos no porto, ou seja, navios que estão no porto.

SUSPENDER – Manobra de içar a âncora para que a embarcação possa navegar.



T

TANOEIROS – construtor de barricas ou tonéis.

TÁTICA – Arte de dispor, movimentar e empregar as forças militares em presença do inimigo ou durante o combate. Cuida do emprego imediato do poder para

alcançar os objetivos fixados pela estratégia, compreendendo o emprego de forças, incluindo seu armamento e técnicas específicas.

TEATRO DE OPERAÇÕES – Parte do teatro de guerra necessária à condução de operações militares de grande vulto, para o cumprimento de determinada missão e para o consequente apoio logístico.

TÊNDER (NAVIO-TÊNDER) – Navio auxiliar destinado a apoiar navios de combate, proporcionando-lhe meios de reparos, aprovigionamento etc.

TERRA – (Baixar terra; baixar a terra). Sair de bordo por um período prolongado. O verbo baixar, neste caso, tem o significado de “ir para”.

TOLDA – Parte do convés principal situada próxima à popa. Local onde fica, usualmente, o oficial de serviço.

TONELAGEM DE DESLOCAMENTO – Peso do volume de água deslocada pela carena (parte submersa do casco) que equivale ao peso total do navio, expresso em toneladas inglesas (2.240 libras) ou métricas (1.000 quilogramas).

TORRE GIRATÓRIA – As torres eram onde se instalavam os canhões de calibre acima de 5 polegadas (127 milímetros) e constituem um recinto encouraçado protegendo o mecanismo e a guarnição dos canhões. A torre é móvel em relação à base e assentada sobre esta, tendo um jogo de rodetes de permeio. Canhões menores são instalados em torretas.

TREM DA ESQUADRA – Grupamento de navios auxiliares destinados ao apoio logístico (reparos, abastecimento etc) de uma esquadra.



U

USS – United States Ship, sigla que precede o nome dos navios da Marinha dos EUA.



V

VELA (PANO) – Peça de tecido natural ou sintético

destinada a receber o sopro do vento e, com isso, movimentar a embarcação.

VELA (OU PANO) LATINA – Nome genérico dado a qualquer vela triangular ou quadrangular, envergada no sentido longitudinal da embarcação.

VELA (OU PANO) REDONDO – Vela quadrangular que é exposta ao vento por meio de verga, cruzando o mastro.

VOLTA DO MAR – “Volta do mar”, “volta do mar largo” ou “volta do largo” ou “volta da mina” foram os nomes

pelo qual ficou conhecido o procedimento de se contornar a zona de calmarias e aproveitar os efeitos da circulação das correntes e ventos na navegação à vela oceânica. Foi desenvolvida pelos navegadores portugueses, a partir da constatação das dificuldades em se prosseguir para o sul, margeando a costa africana. Consiste em navegar sobre um traçado configurando um largo arco, aproveitando os ventos e correntes regulares favoráveis, que, no hemisfério sul, giram no sentido anti-horário (o oposto ocorre no hemisfério norte). Deste modo, na carreira da Índia, os navios aproximavam-se da costa do Brasil na ida e navegavam próximos à costa africana no retorno.

Evolução dos postos dos oficiais de Marinha

1789 ¹	1797 ²	1889 ³	1906 ⁴	1946 ⁵
Almirante	Almirante	Almirante	Almirante	Almirante
Vice-Almirante	Vice-Almirante	Vice-Almirante	Vice-Almirante	Vice-Almirante
Tenente-General da Armada				
Chefe de Esquadra	Chefe de Esquadra	Contra-Almirante	Contra-Almirante	Contra-Almirante
Chefe de Divisão	Chefe de Divisão			
Capitão de Mar e Guerra	Capitão de Mar e Guerra	Capitão de Mar e Guerra	Capitão de Mar e Guerra	Capitão de Mar e Guerra
Capitão de Fragata	Capitão de Fragata	Capitão de Fragata	Capitão de Fragata	Capitão de Fragata
			Capitão de Corveta	Capitão de Corveta
Capitão-Tenente	Capitão-Tenente	Capitão-Tenente	Capitão-Tenente	Capitão-Tenente
Tenente de Mar	Primeiro-Tenente	Primeiro-Tenente	Primeiro-Tenente	Primeiro-Tenente
Segundo-Tenente	Segundo-Tenente	Segundo-Tenente	Segundo-Tenente	Segundo-Tenente

(1) Postos do Corpo de Oficiais de Marinha instituído em Portugal (Decreto de 16/12/1789);

(2) Extinto o posto Tenente-General da Armada; rebatizado o nome do posto Tenente de Mar para Primeiro-Tenente. Em 1822, foi organizado o Corpo da Armada Nacional e Imperial, mantendo os postos em vigor na Marinha Portuguesa;

(3) Extinto, na MB, o posto de Chefe de Divisão, por falta de correspondência com postos de outras Marinhas; rebatizado o posto de Chefe de Esquadra para Contra-Almirante (Decreto 108 A de 31/12/1889);

(4) Criado o posto de Capitão de Corveta entre Capitão de Fragata e Capitão-Tenente. Em 1918, foi criado o Corpo de Oficiais da Armada (Lei 1.473 de 07/01/1906);

(5) Criado na MB o posto de Almirante de Esquadra entre o de Almirante e de Vice-Almirante (Decreto 9.736 de 14/09/1946).

Referências: CAMINHA, 1996 e CHERQUES, 1999.



Índice Remissivo

#

4 de Maio, combate de: 90, 95, 337, 341
14 Bis: 292

A

Abordagem: 110, 112, 113, 117, 151, 162, 164, 172, 260, 273, 276, 346
Academia Real dos Guardas-Marinha: 52, 76, 81, 92, 342
Acarí, navio mercante: 225
Afonso de Albuquerque, corveta: 204
Afonso de Albuquerque, nau: 77
Afonso V: 24
Afonso, Dom, navio: 137, 146, 147, 185, 338
Agamemnon, navio: 183
Águia, barca a vapor: 135, 150
Aguilha de marear: 26, 28, 117
Aguilha magnética: 117, 354
Alagoas, contratorpedeiro: 257
Alagoas, encouraçado: 171, 227
Alagoas, monitor: 172, 175, 189
Alagoas, monitor encouraçado: 188
Albuquerque, Jerônimo de: 54, 336, 338, 339
Albuquerque, Jerônimo de, colonizador: 123
Albuquerque, Matias de: 59
Alcácer-Quibir, batalha de: 53
Alcáçovas, tratado de: 30, 45
Alcântara, escuna: 149
Alcântara, Pedro de: 76, 86, 87, 88

Alegrete, navio mercante: 248

Alencar, Alexandrino de: 208, 216, 349

Alexandre VI, papa: 30

Aliança, Tríplice, guerra: 154, 156, 170, 176, 177, 187, 189, 190, 191, 203, 224, 337, 343, 344, 345, 349

Aljubarrota, batalha de: 22, 44

Almirante Barroso, cruzador: 190, 196, 347

Almirante Saldanha, navio-escola: 257, 245, 353

Almirante Saldanha, navio oceanográfico: 353

Álvaro Alberto, almirante: 15, 210, 301, 337, 351, 352

Álvaro Alberto, submarino nuclear: 301

Alves, Rodrigues, presidente: 224, 349

Amapá, aviso: 245

Amazonas, barão de, almirante, vulto notável: 342, 343

Amazonas, contratorpedeiro: 227, 250, 257

Amazonas, fragata: 159, 160, 162, 163, 164, 165, 167, 185, 186, 187, 342, 344

Amazonas, navio a vapor: 161

Andrade e Silva, José Bonifácio de: 14, 87, 89, 91, 340

Andrade, Francisco José de Souza Soares de: 132

Angostura, passagem de: 174, 175

Aníbal Benévolo, navio mercante: 248

Aníbal de Mendonça, rebocador: 245

Annan, Kofi, secretário-geral: 278

Antero José Ferreira de Brito: 136

Antigo Regime: 101, 152

Aquidabã, encouraçado: 199, 200, 202, 203, 205, 207, 210, 216, 224

Arabutã, navio mercante: 248

Araguari, navio a vapor: 160, 161, 163, 166

Aranha, Germano Máximo de Souza: 150

Arará, navio mercante: 248

Arariboia: 52

Armada de Socorro do Brasil: 63, 64

Armada Espanhola: 112

Armada, revolta da: 197, 201, 202, 206, 207, 208, 347

Arregui, combate: 342

Arsenal de Marinha da Bahia: 79, 80, 96

Arsenal de Marinha da Corte: 80, 92, 96, 185, 189

Arsenal de Marinha de Lisboa: 75

Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro: 80, 139, 166, 190, 229, 244, 250, 251, 267, 299, 300, 302

Artigas, José Gervásio: 84

Astrolábio: 26, 28, 117

Atlântico (PHM *Atlântico*): 294, 296, 304, 333

Avaí, batalha de: 175

Avaí, corveta: 159

B

Babitonga, contratorpedeiro de escolta: 250

Baependi, contratorpedeiro de escolta: 250

<i>Bahia</i> , cruzador: 209, 212, 213, 217, 218, 227, 228, 229, 235, 236, 237, 253, 255, 257, 349, 350	Base Naval de Val de Cães: 302	Blalme, James: 202
<i>Bahia</i> , encouraçado: 171, 172, 175, 189	Batalha de Monte Caseros: 186	Blaise Ollivier: 112
<i>Bahia</i> , monitor: 177, 187	Batalha de Sinope: 183	Bloqueio continental: 75
<i>Bahiana</i> , corveta: 139, 147	Batalha de Trafalgar: 114, 115, 122	Blue Riband, prêmio: 287
Balaíada: 129, 131, 133, 134	Batalha do Atlântico: 242, 246, 255, 350	<i>Bocaina</i> , contratorpedeiro de escolta: 250
Baldaia, Afonso Gonçalves: 23	Batalha Naval de Lissa: 184	Bocaíva, Quintino: 197
Balestilha: 26, 29, 117	Batalha Naval do Riachuelo: 05, 154, 159, 162, 163, 167, 187, 342, 345	Bois-le-Comte: 52
Banckert, Almirante: 63	<i>Bauru</i> , contratorpedeiro de escolta: 250, 251	Bojador: 23, 104
Banda Oriental: 83, 84, 85, 87, 89, 91, 143, 145, 146, 156	<i>Bauru</i> , navio-museu: 291	Bolívar, Simon: 84
Baptista, Henrique Antônio: 189	Beaurepaire, Theodoro: 133	Botas, João Francisco Oliveira, vulto notável: 96, 342
Barão de Inhaúma: 170	Beaurepaire, Theodoro de: 94	Bourbon, Pedro Carlos de (Infante de Espanha): 80
Barão de Ladário: 197, 207	<i>Beberibe</i> , contratorpedeiro de escolta: 250	Braconnot, Carlos: 187, 188, 189
Barbacena, marquês de: 340	<i>Beberibe</i> , navio a vapor: 160, 161, 166, 177	<i>Bracuí</i> , contratorpedeiro de escolta: 250
<i>Barbacena</i> , navio mercante: 248	<i>Bedford</i> , nau britânica: 77	Bragança, Catarina de: 66
<i>Barbarigo</i> , submarino: 248	<i>Belmonte</i> , navio a vapor: 160, 161, 163, 164, 165, 166, 177	Branco, Castelo, presidente: 282
Barbosa, Rui: 199, 209, 216	<i>Belmonte</i> , tênder: 229, 233, 234, 235, 236, 237, 245, 253, 350	<i>Branco</i> , <i>Cisne</i> , navio-veleiro: 270
Barcas-canhoneiras nº 1, 2 e 3: 82	<i>Benevente</i> , contratorpedeiro de escolta: 250	Branco, Rio, barão de: 208, 214, 260, 261, 268
<i>Barreto de Menezes</i> , corveta: 250	Benevides, Salvador Correia de Sá e, colonizador: 62, 63, 64, 336	Brant, Felisberto Caldeira: 91, 340
Barreto, Francisco Pais: 130	Bento, Cosme: 134	<i>Brasil</i> , corveta: 187
Barros, Antônio Carlos de Mariz e, oficial e vulto notável: 343	<i>Berenice</i> , brigue-barca: 147	<i>Brasil</i> , encouraçado: 174, 188
Barroso da Silva, Francisco Manuel, barão do Amazonas: 15, 342, 343	<i>Bérrio</i> , navio: 31	Brasil, João Cândido, almirante: 224
<i>Barroso</i> , corveta: 275, 291	<i>Bertioga</i> , contratorpedeiro de escolta: 250	<i>Brasília</i> , escuna: 150
<i>Barroso</i> , cruzador: 224, 227, 190	<i>Bertioga</i> , contratorpedeiros escolta Classe: 291	<i>Brasilóide</i> , navio mercante: 249
<i>Barroso</i> , encouraçado: 166, 171, 172, 188, 189, 344, 347	<i>Bertioga</i> , corveta: 147	Brás, Venceslau, presidente: 223, 229, 230
Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia: 295, 296	Besnaut, René, almirante: 282	Brigada Real da Marinha: 80, 101
Base Fluvial de Ladário: 302		<i>Britannia</i> , encouraçado: 234, 237
Base Naval de Aratu: 302		Brito, Diogo Jorge de: 139
Base Naval de Natal: 302, 351		Brito, João de Saldanha da Gama Melo Torres Guedes, governador: 79, 346

Brown, Guillermo: 81

Bruges, coronel: 177

Brulote: 94, 355

Buarque, navio mercante: 248

Burton, Richard: 158, 171

Bússola: 117, 354, 357

C

Cabanagem: 129, 130, 131, 132, 133, 149

Cabanos, revolta: 341

Cabedelo, navio mercante: 247, 248

Cabedelo, navio mineiro: 253

Caboclo, brigue: 99, 150, 341

Caboclo, escuna: 150

Cabral, Álvaro Gil: 44

Cabral, encouraçado: 171

Cabral, Pedro Álvares: 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 104, 105, 106

Cabrália, baía: 39

Cadamosto, Luís: 23

Caiena: 81, 82, 83, 92, 149

Cairu, navio mercante: 248

Calicute: 25, 32, 36, 37, 41, 42, 43

Caliope, brigue: 147

Calvinistas: 52

Camaquã, corveta: 254

Camaquã, navio mineiro: 253, 254

Câmara Júnior, Antônio Alves: 253

Caminha, Pero Vaz de: 36, 37, 39, 41, 42, 43

Campina do Taborda, combates de: 65

Campista, fragata: 149

Campos, Felix Pereira de, chefe de divisão: 94

Campos, navio mercante: 249

Canabarro, Davi: 137

Canal da Mancha: 109, 112, 221, 229

Cândido, João: 213, 217

Canhão: 109, 110, 112, 120, 184, 189, 201, 202, 356, 357, 360,

Cão, Diogo: 24, 25, 45

Cara de Cão: 52

Caravela: 29, 31, 36, 38, 45, 63, 64, 104, 105, 106, 118, 122, 123

Caravelão: 54, 122

Caravelas, navio mineiro: 253

Caravo: 105, 356

Caridade, transporte: 149

Carioca, corveta: 100, 149, 255

Carioca, navio mineiro: 245, 250, 253

Carlota Joaquina: 80

Carreira da Índia: 32, 33, 362

Carta de Caminha: 42, 43

Carta náutica: 356

Casa Real de Avis: 74

Casa Real de Bragança: 86

Caseros, batalha de: 148, 186

Castela, Isabel de: 30

Castilho, Augusto de: 203, 204, 205, 216

Castro, Francisco Bibiano de: 94

Castro, Isabel de: 44

Castro, Justiniano Xavier de: 94

Catarina, brulote: 94

Cavendish, Thomas: 54

Ceará, encouraçado: 171

Ceará, monitor encouraçado: 188

Ceará, tender: 245

Centro de Comando do Teatro de Operações Marítimo: 304

Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval: 295

Ceuta: 23, 24, 45, 114

Charles II: 66

Cipolla, Carlo: 119

Cisne Branco, navio-veleiro: 270

Cisplatina, guerra: 141, 145, 337, 341, 342

Clemenceau, porta-aviões: 280

Clermont: 180, 181, 184

Cochrane, Alexander Thomas, Lorde, almirante, vulto notável: 340

Coelho, Nicolau: 31, 39, 41, 45

Coga: 109

Coimbra, Henrique Soares de, frei: 36

Cointá, Jean de: 52

Colbert, cruzador: 281, 282, 283

Colégio Naval: 212, 304

Coligny, Gaspar de: 50

Colombo, Cristóvão: 30, 45, 106

Colombo, encouraçado: 171

Colônia de Sacramento: 85, 153

Comandante Lira, navio mercante: 248

Companhia das Índias Ocidentais: 55, 58, 60, 65

Companhia das Índias Orientais: 55, 60, 92

Companhia de Jesus: 58

Companhia Geral de Comércio do Brasil: 65

Conde D. Henrique, nau: 81

Conde da Torre: 61

Conde de Anadia: 80

Conde de Vila Pouca de Aguiar: 63, 64
Confederação do Equador: 126, 129, 130, 149, 341
Confidence, corveta: 82, 83
Congresso de Viena: 85, 101
Conselho Ultramarino: 63
Conselhos Superiores da Monarquia: 63
Constant, Benjamim: 196
Constituição, fragata: 147
Correia, Altino Flávio: 205
Correia, Ângelo Custódio: 131
Correio Brasileiro, barca a vapor: 136
Corrente do Brasil: 37
Cossaca, barca: 85
Costa, Maria Thereza da Fonseca, esposa: 341
Couto, Antônio Joaquim do: 94
Covilhã, Pero da: 25, 31
Crosbie, Thomas Sackville: 94
Cruz, Santa, submarino: 267
CSS *Virginia* (ex-USS *Merrimack*): 183
Cuevas, passagem: 346
Cunha Moreira, Luís da, capitão de mar e guerra: 91, 92
Cunha, Pedro: 131
Cuniberti, Vittorio, projetista: 225
Curupaiti: 168, 169, 170, 172, 187
Curupaiti, passagem: 169, 343
Curuzu: 168, 170, 187

D

D. Afonso, fragata a vapor: 137, 146, 147,

D. Afonso, vapor: 137, 146, 147
D. Francisca, corveta: 147
D. Januária, corveta: 147
D. João VI, nau: 88
D. Pedro I, navio capitânia: 99, 149
D. Pedro II, vapor: 147
D. Pedro, vapor: 147
Da Gama, Saldanha: 201, 202, 206, 346, 347, 348
Da Ponte, conde: 79, 346
De Gaulle, presidente: 279, 280, 281, 282, 283
Delfim Carlos de Carvalho, almirante e Barão da Passagem: 171
Deodoro, encouraçado guarda-costas: 209
Deodoro, encouraçado: 225, 227, 230
Descharges: 110
Dévastation, navio: 183, 184
Dezenove de Outubro, escuna: 150
Deseszeis de Março, corveta: 133
Dia do Fico: 87
Dias, Bartolomeu: 24, 25, 26, 31, 45, 105
Dias, Dinis: 23
Dias, Marcílio, imperial marinheiro, vulto notável: 345
Diretoria de Hidrografia e Navegação: 245, 302, 316, 324, 353
Diu, batalha de: 119
Divisão de Voluntários Reais: 84
Divisão Naval: 84, 139, 145, 146, 218, 225, 227, 229, 230, 233, 234, 237, 238, 246, 272, 341, 350, 351
DNOG, rebocador: 245
Dom Afonso, fragata: 185

Downs, Batalha Naval de: 61
Drake: 102, 103, 108, 118
Dreadnought, encouraçado: 214, 217, 225, 244, 257, 288
Duguay-Trouin, François: 66, 69
Duque de Bragança: 62
Duque de Caxias, navio-transporte de tropas: 250
Duque de Guise: 50
Duque de York: 114
Dutra, Alfredo Carlos Soares, almirante e vulto notável: 350

E

Eanes, Gil: 23, 104
Eber, canhoneira: 221
Elizabeth I de Inglaterra: 54
Eolo, brigue-escuna: 147
Equador, Confederação do, revolta: 126, 129, 130, 149, 341
Ericsson, John: 171, 181, 183
Escola de Aviação Naval: 292, 294, 349
Escola Naval: 36, 50, 52, 69, 123, 151, 202, 292, 304, 305, 344, 347, 349, 350, 351, 352, 353
Escolar, Pero: 36
Escorbuto: 32, 33, 118
Espadarte, brigue: 150
Espadarte, brigue-escuna: 133
Esperança, cruzador auxiliar: 202
Esporão: 112, 165, 183, 184, 358
Estação Naval do Rio Negro: 302
Estrela Polar: 26
Eu, Conde D' (Luís Filipe Fernando Gastão de Orléans): 176
Euterpe, corveta: 147

F

Família Real: 14, 52, 69, 72, 73, 76, 77, 78, 81, 92, 96, 101, 346
 Faras, João: 36, 43
 Farinha, Manoel Antônio, chefe de Esquadra: 86
 Farroupilha, revolução: 129, 134, 150, 341, 343
 Federalista, revolução: 198, 199, 202, 206, 216, 347
 Feitor, Aires Correia: 36
Felipe Camarão, corveta: 250
 Felipe II de Espanha: 52
 Felipe IV de Espanha: 55
 Fenton, Edward: 54
 Ferdinando, Francisco, arquiduque: 220
Fernandes Vieira, corveta: 250
 Fernandes, Álvaro: 23
 Ferreira, Joaquim Leal: 133
 Ferreira, Manuel Francisco dos Anjos: 134
 Fisher, Lorde, almirante: 225
 Flint, Charles: 202
Floriano, encouraçado: 225
 Flotilha Itaparicana: 96
 Foch, porta-aviões: 296
 Fonseca, Hermes da: 211, 243
 Fonseca, Manuel Deodoro da: 194
 Fontainebleu, Tratado de: 76
 Formalista, escola tática: 114, 115
 Fortaleza de São José: 81, 82, 211, 214
Forte de Coimbra, bombardeira: 188
 Forte de Degras des Cannes: 83
 Forte de Diamant: 83

Forte do Presépio: 55

França Equinocial: 14, 54, 336, 338
 Frederico, rei: 278
 Freedman, Lawrence, estrategista: 333
 Freire Garção, Antônio Salema: 94
 Frontin, Pedro Max Fernando de, almirante: 227, 230
 Frontin, Pedro Max Fernando de, almirante, vulto notável: 350
 Fulton, Robert: 180, 181, 184
 Furtado, Afonso: 36
 Furtado, Diogo de Mendonça: 56

G

Galeão: 29, 103, 106, 108, 358
 Galípoli, campanha de: 296
 Gama, Francisco Rebelo da: 94
 Gama, Gaspar da: 36
 Gama, Luiz Phillippe de Saldanha, almirante, vulto notável: 346, 347, 348
 Gama, Paulo da: 31, 32
Gama, Vasco da, nau: 84, 99, 338
Garcia D'Ávila, Navio de Desembarque de Carros de Combate: 297
 Garibaldi, José: 135, 136, 151
General Magalhães, escuna: 82
General Rivera, corsário (navio): 85
 Gil, Gonçalo: 36
 Gioia, Flavio: 117
 Glete, Jan: 119
Gloire, fragata: 183
Goiana, caça-submarino: 250
Golfinho, vapor: 147
 Gomensoro, Segundino de: 158

Gomensoro, Tancredo: 236

Gomes, Diogo: 23, 28
 Gonçalves da Silva, Bento: 135, 136
Gonçalves Dias, navio mercante: 248
 Gonçalves, Jerônimo: 203
 Goulart, João, presidente: 279, 283
 Graça, Francisco Calheiros da, almirante: 224
Grajaú, caça-submarino: 250
 Grande Guerra: 220, 233, 237, 239, 246, 287, 292, 295, 298, 300
 Grant, Heathcoat, almirante: 237
 Grão-Pará: 82, 83, 130, 149, 150, 339
Graúna, caça-submarino: 250
Great Britain, navio: 181
Greenhalgh, contratorpedeiro: 250, 252, 253, 257
Greenhalgh, fragatas classe: 291
 Greenhalgh, João Guilherme, guarda-marinha, vulto notável: 337, 344, 345
 Grenfell, John Pascoe: 98, 135, 136, 146, 185
 Grenfell, John Pascoe, almirante, vulto notável: 340
Guaíba, caça-submarino: 250
Guaíba, navio mercante: 225
Guajará, caça-submarino: 250
Guaporé, caça-submarino: 249, 253, 254
Guarani, brigue: 94, 95, 99
 Guararapes, batalha dos: 64
 Guaxenduba, batalha de: 339
 Guedes, Max Justo: 38, 43, 44, 45
 Guerra Anglo-Holandesa: 114, 115

Guerra Cisplatina: 126, 141, 337, 341, 342, 343
Guerra da Crimeia: 183
Guerra da Restauração: 62
Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai: 154, 156, 170, 176, 177, 187, 189, 190, 191, 203, 224, 337, 343, 344, 345, 349
Guerra de Canudos: 208
Guerra da Independência: 90, 272, 337, 341, 343
Guerra de Sucessão Espanhola: 66
Guerra dos Cabanos: 149
Guerra dos Cem Anos: 20, 74, 112
Guerra dos Farrapos: 131, 132, 134, 136, 145, 151
Guerra dos Sete Anos: 66, 71, 76
Guerra dos Trinta Anos: 55, 60, 61
Guerra Greco-Pérsica: 112
Guerra Peninsular: 80, 82
Guerra, José Moreira: 133
Guerras Anglo-Holandesas: 65, 113, 119
Guerras de Religião: 50, 52
Guerrilha: 56, 131, 143, 144, 149, 176, 358
Guilherme James Inglis: 131
Gurupá, caça-submarino: 250
Gurupi, caça-submarino: 249, 253
Gusmão, Alexandre de, diplomata: 339

H

Habsburgos: 55
Harmonia, transporte: 100, 149
Haro, Cristóvão: 49

Harrison, John: 118
Heitor Perdigão, rebocador: 245, 248
Henri de Navarra: 54
Henri II: 50
Henrique Dias, corveta: 250
Henrique, D.: 13, 23, 24, 31, 104, 118
Henriques, Afonso: 22
Henriville: 50
Henry Grace a Dieu, navio: 120
Herval, encouraçado: 171, 174, 188
Herval, encouraçado tipo casamata: 187
Heyn, Piet: 58
Hibernia, barca a vapor (denominada “Correio Imperial”): 185
HMS Agincourt: 217
HMS Argus: 293
HMS Devastation: 184
HMS Dreadnought: 214, 217, 225, 244, 257, 288
HMS Ocean: 296
HMS Vengeance: 295
HMS Victoria: 184
Hoonholtz, Antônio Luís von: 163
Horta, Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira, ministro: 340
Hughes, Victor: 83
Huguenotes: 50
Humaitá: 159, 166, 168, 169, 170, 172, 187, 344
Humaitá, passagem de: 170, 171, 173, 188, 343
Humaitá, submarino: 245

I
Iberá, navio: 162
Inácio, Joaquim José, visconde de Inhaúma: 137, 169
Iguatemi, navio a vapor: 160, 161
Iigurei, navio: 161, 166
Imperador Alexandre, navio-transporte: 77
Império Ultramarino: 20, 336
Inácio, Joaquim José, almirante, vulto notável: 342
Independência, barca canhoneira: 149
Independência, brigue-escuna: 100, 150
Independência, fragata: 269, 291
Independência, guerra da: 88, 90, 94, 272, 337, 341, 343
Independente, lanchão: 151
Infante D. Pedro, brigue: 82, 83
Inhaúma, corvetas classe: 291
Inhaúma, visconde de, almirante, vulto notável: 343
Instruções de Batalha: 113
Invencível Armada: 61
Ipiranga: 88
Ipiranga, navio a vapor: 160, 161, 166
Iporá, navio: 161, 166
Isambard Kingdom Brumel: 181
Itagiba, navio mercante: 248
Itapagé, navio mercante: 249
Itororó: 175
Izabel, fragata: 341

J

Jaceguai, Barão, almirante, vulto notável: 344, 349

- | | | |
|---|--|--|
| <p><i>Jaceguai</i>, corveta: 269</p> <p><i>Jaceguai</i>, navio hidrográfico: 250, 257</p> <p><i>Jacira</i>, barcaça: 248</p> <p>Jacques, Cristóvão, navegador: 336</p> <p><i>Jacuí</i>, caça-submarino: 250</p> <p><i>Jaguarão</i>, caça-submarino: 250</p> <p><i>Jaguaribe</i>, caça-submarino: 250</p> <p><i>Javari</i>, caça-submarino: 250, 253</p> <p><i>Javari</i>, navio-auxiliar: 254</p> <p><i>Jejuí</i>, navio: 161, 166</p> <p><i>Jequitinhonha</i>, navio a vapor: 160, 161, 163, 165, 166</p> <p>Jewett, David: 91, 94, 99, 149</p> <p>João Cândido Felisberto: 213, 217</p> <p>João das Botas: 96</p> <p>João I: 22, 23</p> <p>João II: 24, 25, 30, 32, 105</p> <p>João II, D.: 24, 25, 26, 30, 31, 32, 44, 106</p> <p>João III, D.: 25, 32, 122</p> <p>Joaquim José Inácio, visconde de Inhaúma: 137, 169, 343</p> <p>John Ericsson.: 171, 181, 183</p> <p>Jornada dos Vassalos: 56, 57, 123</p> <p><i>José Bonifácio</i>, iate: 227</p> <p>José da Costa Azevedo, barão de Ladário: 197</p> <p>José, Francisco, imperador: 220</p> <p><i>Jundiaí</i>, caça-submarino: 250</p> <p><i>Juruá</i>, caça-submarino: 250</p> <p><i>Juruena</i>, caça-submarino: 250</p> <p><i>Jutaí</i>, caça-submarino: 250</p> <p style="color: #00AEEF; font-weight: bold;">L</p> <p>La Ravardiére: 54</p> | <p>La Touche, Daniel de: 54</p> <p>Labatut, general: 95, 100</p> <p>Labatut, Pierre: 88</p> <p>Laboratório de Geração de Energia Nucleoelétrica: 301</p> <p>Lagosta, guerra da: 266, 272, 276, 279, 280</p> <p>Lamare, Rodrigo de, chefe de divisão: 88</p> <p>Lancaster, James: 54</p> <p><i>Lapa</i>, navio mercante: 222</p> <p>Lara Quilmes, combate de: 342</p> <p>Lavalleja, Juan Antonio: 143</p> <p><i>Lave</i>, navio: 183</p> <p>Leão e Castela: 22</p> <p>Leão, Joaquim Marques Batista, almirante, vulto notável: 213, 347</p> <p>Lecor, Carlos Frederico: 84, 85, 89, 92, 100</p> <p>Lencastre, Filipa de: 23</p> <p><i>Leopoldina</i>, brigue-escuna: 94, 99</p> <p>Leopoldo, Augusto, dom: 196</p> <p>Lepanto, batalha naval de: 52, 53</p> <p>Level, Napoleão João Baptista: 186</p> <p><i>Liberal</i>, barca a vapor: 135, 136, 150</p> <p><i>Liberal</i>, corveta: 88, 94, 95, 99</p> <p>Liga Hanseática: 109</p> <p>Liga Santa: 52, 53</p> <p><i>Lima Barros</i>, encouraçado: 170, 171, 172, 174</p> <p><i>Lima Barros</i>, monitor: 177, 187</p> <p>Lima e Silva, Luiz Alves de, Duque de Caxias: 146</p> <p>Lima, Hermes, chanceler: 279</p> | <p>Lisboa, Augusto Venceslau da Silva: 94</p> <p>Lisboa, Joaquim Marques, marquês de Tamandaré, almirante, vulto notável: 337, 338</p> <p>Lisboa, Manuel Marques, major: 338</p> <p>Lobo, Rodrigo: 84</p> <p>Lobo, Rodrigo Ferreira, vice-almirante: 91, 153</p> <p>Lomas Valentinas: 175, 176, 177</p> <p>Lopes, Afonso: 36, 39</p> <p>López, Francisco Solano: 156, 187</p> <p>Lord Cochrane: 130</p> <p><i>Luisa</i>, brulote: 94</p> <p style="color: #00AEEF; font-weight: bold;">M</p> <p><i>Macau</i>, navio mercante: 222</p> <p>Macedo, Álvaro da Costa de Souza: 89</p> <p>Madeira de Melo, Inácio Luís, Brigadeiro: 96, 342</p> <p>Madeira, Gonçalo: 36</p> <p>Magalhães, Fernão de: 106, 118</p> <p>Magalhães, Olinto de, ministro: 229</p> <p>Magalhães, Pedro Jaques de: 65</p> <p>Mahan, Alfred Thayer: 101, 224, 288</p> <p>Maia, João do Prado, almirante: 224, 337</p> <p><i>Maipu</i>, brigue mercante: 91, 99</p> <p>Majid, Ibn: 118</p> <p>Malabar: 56, 119</p> <p>Malaca: 54, 62, 66</p> <p>Malcher, Félix Antônio Clemente: 131, 150</p> <p><i>Mameluca</i>, barca: 85</p> <p>Mansilla: 147</p> |
|---|--|--|

- Mantua*, cruzador auxiliar: 236
- Manuel I: 67
- Manuel, Bento: 136
- Manuel, Nuno: 49
- Marajó*, navio-tanque: 245
- Maranhão*, brigue: 98, 149
- Maranhão*, contratorpedeiro: 244
- Maranhão, Jerônimo de Albuquerque, vulto notável: 338
- Marcílio Dias*, contratorpedeiro: 250, 252, 253, 257
- Marcilio Dias*, torpedeira: 216
- Maria da Glória*, corveta: 85, 88, 94, 99
- Maria I: 74, 76
- Mariath, Frederico: 132, 135, 136, 137
- Mário Alves*, rebocador: 245
- Mariz e Barros, Antônio Carlos de: 343, 169
- Mariz e Barros*, contratorpedeiro: 250, 251, 252, 253, 254, 257
- Mariz e Barros*, encouraçado: 174, 188
- Mariz e Barros*, encouraçado tipo casamata: 187
- Marquês de Olinda*, navio: 156, 161, 164, 165, 166, 177
- Marques Lisboa, Joaquim: 90, 122, 133, 134, 137, 138, 147, 158, 186, 337
- Marques, Manuel, tenente-coronel: 82, 83
- Martin de Freitas*, nau: 91
- Martinho Neto: 36
- Martins, Adelino, almirante: 229
- Martins, Helio Leoncio: 201, 211, 212, 216, 239
- Martins, Silveira: 202, 206, 216
- Mary Rose*, navio: 109, 120
- Mata Redonda, Combate de: 59
- Matias de Albuquerque*, corveta: 250
- Mato Grosso*, contratorpedeiro: 244, 257
- Matos, Francisco de, almirante: 227
- Maximiano de Sousa, chefe de divisão: 88
- Mearim*, canhoneira: 346
- Mearim*, navio a vapor: 160, 161, 162, 163, 164
- Medée*, fragata: 112
- Medusa*, nau: 77
- Meleista, escola de tática: 115
- Melinde: 32, 37, 41
- Mello, Custódio de: 196, 197, 198, 199, 201, 202, 205, 337, 347
- Mello, Custódio de, almirante: 196, 197, 198, 199, 201, 202, 205, 337, 346
- Melo e Castro, Martinho de: 75
- Melo, Inacio Luis Madeira de, general: 96, 342
- Mem de Sá: 123
- Men killer*, canhão: 110
- Mendonça, Salvador: 202
- Mendoza, Pedro de: 50
- Meneses, José Narciso Magalhães de, tenente-coronel: 82
- Menezes, Antônio Teles de: 63
- Merrimack* (USS *Merrimack*), navio: 183
- Meteoro*, navio mercante: 216
- Methuen, Tratado de: 66
- Mezza, Pedro Inácio: 161, 162, 166
- Milícia dos descalços: 56
- Minas Gerais*, encouraçado: 208, 209, 210, 211, 212, 213, 217, 246, 257, 284, 288, 289, 351
- Minas Gerais*, porta-aviões: 240, 295, 307
- Mindelo*, corveta: 204
- Minuano*, cúter: 136
- Mitre, Bartolomé: 157
- Molucas: 66
- Monitor* (USS *Monitor*), navio: 183
- Mombaça: 32, 37, 58
- Monarch*, *Ocean*, galera: 338
- Monitor*, navio: 170, 171
- Montalvão, marquês de: 62
- Monte Pascoal: 38, 43
- Monteiro, Joaquim José, vice-almirante: 86
- Morais, Prudente de: 207, 216
- Moreira, Delfim, presidente: 238
- Motta e Silva, Álvaro Alberto da: 210, 217, 301, 351
- Motta, Arthur Silveira da, almirante, vulto notável: 344
- Motta, Gastão*, navio-tanque: 263, 269
- Moura, Alexandre de: 55
- Muniz Freire*, rebocador: 245
- N**
- Napoléon*, navio: 183
- Nascimento, Joaquim Cândido, aspirante, vulto notável: 345
- Nassau, Maurício de: 60





ÍNDICE REMISSIVO

Nau: 99, 104, 106, 107, 108, 109, 359
Nautilus, submarino norte-americano: 301
Navegador, O: 23
Navio de linha: 121, 122, 182, 183, 359
Nelson, Horacio: 115
Neves, João Batista das: 210, 211, 217
Nilo Peçanha, ministro: 223, 230
Ninfa, sumaca: 82
Niterói: 87, 200, 351
Niterói, corveta: 186, 187, 344
Niterói, fragata: 90, 91, 94, 95, 99, 112, 120, 122, 269, 291, 337, 341
Niterói, Fragatas classe: 291
Nogueira, Eduardo Francisco: 132
Noli, Antônio de: 23
Noronha, Jacome Raimundo de, governador: 339
Noronha, Julio Cesar de, almirante, ministro, vulto notável: 348, 349
Noronha, Luis Henrique de, oficial: 224
Novais de Abreu, navio-tanque: 245
Nunes, Gonçalo: 31
Nunes, Pedro Antônio, capitão de mar e guerra: 92
Nunô Silva: 118

O

Oceano, iate: 136
Oiapoque, aviso: 245
Oiapoque, rio: 82, 83
Olinda, navio mercante: 248
Oliveira, Fernando de, padre: 336

Oliveira, Manuel Vital de, comandante e vulto notável: 343
Oliveira, Pedro Ferreira de: 132
Oliveira, Vital de, corveta: 186, 187, 344, 349
Oquendo, António de: 58, 59
Ordem de Malta: 49
Ordem de São Luís: 66
Oribe y Viana, Manuel Ceferino: 145
Oriental, Campanha: 337, 345
Oriental, escuna: 85
Ormuz: 55, 56
Osório, Fadrique de Toledo: 56

P

Paço Imperial: 101
Pacto Colonial: 87, 91, 101
Paes de Andrade, Manuel de Carvalho: 130
Paiva, Afonso de: 25
Paiva, Jerônimo Serrão de: 62
Palas, transporte: 216
Palhaço, presiganga: 98
Paquete *Araraquara*, navio mercante: 248
Paquete *Baependi*, navio mercante: 248
Paquete *Brasília*: 133
Pará, contratorpedeiro: 227, 257, 280, 281
Pará, monitor: 171, 172, 189
Pará, monitor encouraçado: 188
Paraense, vapor: 147
Paraguaçu, monitor: 245, 257

Paraguarí, navio: 161, 164, 166, 177
Paraíba, contratorpedeiro, 227, 229, 230, 257, 350
Paraná, contratorpedeiro: 227, 257, 280, 281
Paraná, navio mercante: 222
Paranhos Jr, José Maria da Silva, barão do Rio Branco: 208
Parnaíba, corveta: 159, 164, 345
Parnaíba, monitor: 244, 245, 248, 257
Parnaíba, navio a vapor: 160, 161, 164, 177
Passagem de Curupaiti: 169, 343
Passagem de Tonelero: 124, 144, 148, 185
Passagem do Passo de Tonelero: 185
Pater, Adriaen Janser: 58
Pátria, passo da, combate do: 343
Patriarca da Independência: 89
Paulino José Soares de Souza: 145, 146, 152
Paunero, general: 158
Paz da Basileia: 74
Pedrinhas, navio mercante: 248
Pedro, nau: 94, 95, 96, 112, 121, 122
Pedro Afonso, bombardeira: 188
Pedro de Alcântara: 76, 86, 87, 88
Pedro II, D.: 195
Pedro II, imperador: 338
Peixoto, Floriano: 197, 198, 216
Pelotas, escuna: 150
Pena, Afonso, presidente: 223, 243
Pereda y Salgado, Antonio: 61
Pereira, Gomes, ministro: 238

<i>Pernambuco</i> , monitor: 245	R
<i>Pescareza</i> (barca): 104, 105	
<i>PHM Atlântico</i> : 194, 196, 294, 296, 308, 333	
<i>Piauí</i> , contratorpedeiro: 225, 227, 229, 230, 233, 244, 257, 350, 351	
<i>Piauí</i> , encouraçado: 171	
<i>Piauí</i> , monitor encouraçado: 188	
<i>Piave</i> , navio mercante: 248	
Pinto Guedes, Rodrigo: 142, 143, 144, 153	
Pinto, Arthur Serra, oficial: 224	
<i>Pirabebe</i> , navio: 161, 166	
<i>Piranga</i> , fragata: 94, 99	
<i>Pitta, Laurindo</i> , rebocador: 229, 230, 233, 234, 235, 237, 350	
Ponta de Pedras, combate da: 123	
Porto Alegre, barão de: 153	
<i>Porto Alegre</i> , escuna: 150	
Porto Seguro: 37, 38, 42	
Porto, João Augusto dos Santos, oficial: 224	
Portsmouth, docas históricas de: 120, 122	
Portulano: 26, 27	
<i>Potengi</i> , navio-tanque: 245, 257	
Potosí: 55	
Praieira, revolta: 131, 343	
Preste João: 25	
Príncipe da Beira: 70, 76, 77	
<i>Príncipe Real</i> , nau: 77, 99, 100	
Q	
Quadrante: 26, 28, 43, 117	
Queiróz, Euzébio de: 139, 140, 152	
Queiroz, Inocêncio Galvão de: 207	

<i>Real Carolina</i> , fragata: 88, 99	205, 208, 214, 217, 227, 229, 230, 233, 238, 244, 250, 251, 252, 254, 255, 256, 260, 267, 281, 282, 292, 294, 296, 299, 300, 301, 302, 303, 307, 336, 338, 340, 341, 343, 344, 347, 348, 349, 350, 351, 352
<i>Real Pedro</i> , brigue-escuna: 94, 95, 100	
<i>Recife</i> , vapor: 147	
<i>Regeneração</i> , barca canhoneira: 149	
Regis, João Francisco: 133	
Rendição de Breda: 57	
<i>República</i> , cruzador: 203, 216, 225	
Revolta da Armada: 197, 201, 202, 206, 207, 208, 210, 224, 347	
Revolução dos Marinheiros: 197, 208, 212, 214, 351	
Revolução de Avis: 22	
Revolução de Pernambuco: 149	
Revolução Farroupilha: 129, 134, 150, 341, 343	
Revolução Federalista: 198, 199, 202, 206, 216, 347	
Revolução Liberal do Porto: 86	
Revolução Praieira: 137, 149	
Revoluções do Atlântico: 83	
<i>Riachuelo</i> , encouraçado: 178, 260, 347	
Richelieu: 60	
<i>Rio Branco</i> , navio hidrográfico: 250, 257	
Rio da Prata: 49, 83, 84, 91, 96, 99, 139, 143, 144, 145, 146, 148, 158, 176, 194, 349	
<i>Rio de Janeiro</i> , encouraçado: 166, 168, 171, 188, 217	
Rio de Janeiro: 52, 54, 56, 60, 64, 66, 69, 70, 72, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 94, 96, 99, 100, 101, 123, 130, 131, 133, 138, 139, 140, 166, 176, 177, 185, 188, 190, 198, 199, 200, 201, 202, 203,	
Rodrigues, Afonso de Fonseca, almirante: 227	
Rodrigues, Manuel Jorge: 85, 132, 150	
Rodrigues, Manuel Jorge, tenente-coronel: 85	
Rodrigues, Marcelino: 210	
Rosas, Juan Manuel: 144, 145, 146, 186	
Rossilhão, campanha do: 74	
Rubens, Peter Paul: 55	
Ruyter, De: 114, 121	

S

S. Miguel, navio: 31
 Sá e Benevides, Salvador Correia de: 62, 63, 64, 65, 336
 Sá e Meneses, João Rodrigues de: 80
 Sá, Estácio de, colonizador: 336
 Sabinada: 129, 131, 132, 343
 Sagres, escola de: 13, 14, 24, 313
 Sagres, promontório de: 24
 Salamina, batalha de: 112
Salto Oriental, navio: 161
 San Martin: 84
Santa Catarina, contratorpedeiro: 225, 229, 230, 244, 257, 350
Santa Catarina, encouraçado: 171
Santa Catarina, monitor encouraçado: 188
 Santiago, Combate de: 342
 Santiago, Joaquim José da Silva: 131
Santo Antônio, iate: 82
 Santo Ildefonso, tratado de: 101
 Santos Dumont: 292, 294, 307
 Santos, João Carlos Mourão dos, almirante: 227
São Gabriel, nau: 31
 São Jorge da Mina: 24, 25, 31, 59, 60
São Narciso, lancha: 82
São Paulo, encouraçado: 208, 212, 217, 227, 230, 244, 247, 257, 268, 288, 349, 350
São Paulo, porta-aviões: 294, 295, 296
São Rafael, nau: 31, 32
Scorpène, submarino convencional da classe: 301
 Sebastião, Infante D., barca: 85

Segunda Guerra Mundial: 240, 242, 246, 249, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 277, 282, 287, 291, 293, 300, 350, 352, 356, 357
Seival, lanchão: 151
 Senna Pereira, Jacinto Roque, capitão-tenente: 85
Sergipe, contratorpedeiro: 227, 244, 257
Sete de Abril, corveta: 133
Sete de Novembro, corveta: 150
Shangri-lá, navio mercante: 249
 Sheppard, almirante: 234
Ship killer, canhão: 110
 Silva, Álvaro Alberto da Mota e, almirante, vulto notável: 351, 352
 Silva, Antônio Teles da: 62
 Silva, Francisco Manuel Barroso da, almirante e vulto notável: 05, 342
 Silva, José Bonifácio de Andrade e, político: 87, 89, 91, 101, 340
 Silva, Paulo de Castro Moreira da, almirante e vulto notável: 352, 353
Silvado, encouraçado: 171, 174
Silvado, monitor: 177
 Silveira Martins, Gaspar da: 202, 206, 216
 Silves, Diogo de: 23
 Simeão, José: 197
 Simões da Silva, Mamede: 174
 Singer, Peter, autor: 329
 Sintra, Pedro: 23
Sirius, navio hidrográfico: 287, 294
 Sluys, batalha de: 112
 Smith, Sidney: 76, 77
 Smith, Sir Francis Pettit: 181

Soares Dutra, Alfredo Carlos: 253
 Soares Dutra, Alfredo Carlos, almirante e vulto notável: 350
 Sofia, condessa: 220
 Sousa, Irineu Evangelista de, barão de Mauá: 188
 Sousa, Pero Lopes de: 50
 Souza Neto, Antônio de: 136
 Souza, Bernardo Lobo de: 131
 Souza, Martin Afonso de, colonizador: 50, 51, 336
 Souza, Waldemar de: 210
Sovereign of the Seas, navio: 121
T
 Tamandaré: 90, 122, 132, 158, 159, 164, 166, 168, 169, 177, 186, 337
 Tamandaré, baía de: 62
Tamandaré, cruzador: 190
Tamandaré, encouraçado: 169, 171, 172, 175, 188, 189, 343
 Tamanadaré, marquês de, almirante, vulto notável: 334, 337, 338, 342
Tamoio, submarino: 225, 257, 300
Tapajó, submarino: 300
Taquare, navio: 161, 163, 164, 166
Tartu, contratorpedeiro: 272, 280, 281
Taubaté, navio mercante: 247
 Tavares, Jorge de Avilez de Sousa: 87
 Taylor, John: 90, 94, 95, 122, 130, 132, 150
 Taylor, John, oficial e vulto notável: 341
 Tebicuari, forçamento: 343
 Teixeira, Marcos: 56
 Teixeira, Pedro: 55, 339, 340

Teixeira, Pedro, navegador: 55, 339, 340

Telles, Pedro Carlos da Silva: 185

Temiminós: 52

Terra de Vera Cruz: 20, 39, 41

Tétilis, barca a vapor: 185

Thétis, fragata: 91

Tikuna, submarino: 299, 300

Timbira, submarino: 245, 257, 300

Timbó, forçamento: 172, 343

Tiradentes, cruzador: 224, 225, 348

Tonelero, passagem de: 124, 144, 148, 185

Tonnante, navio: 183

Tordesilhas, tratado de: 30, 31

Tormentas, cabo das: 26, 45, 105

Toscanelli: 30

Tovar, Sancho de: 36, 41, 45

Trafalgar, batalha de: 114, 115, 122

Três Corações, bergantim: 77

Três de Maio, brigue: 132, 133, 149

Tristão, Nuno: 23

Triunfantes, navio mercante: 85

Trovão, brigue: 133, 150

Tupi, submarino: 245, 257, 299, 300

Tupinambás: 50, 52, 339

Turbinia, navio: 286

Turner, J. M. William: 182

U

U-155, submarino: 248

U-432, submarino: 247

U-507, submarino: 248

Ulisses, navio mercante: 85, 100

União Ibérica: 31, 53

União, corveta: 147

União, fragata: 87, 88, 99

Uranus, navio mercante: 216

Urquiza, Justo José de: 146, 153

Usodimare, Antoniotto: 23

USS *Merrimack*, navio: 183

USS *Monitor*, navio: 183

Utrecht, tratado de: 82

V

Vasa: 121

Vasco da Gama, nau: 84, 99, 338

Velásquez, Diego: 57

Vera Cruz: 38, 39, 41

Verna, Perucho: 85

Vespúcio, Américo: 41

Vice-Reinado do Prata: 83, 145, 194

Victory, navio: 122, 182

Vidal de Negreiros, corveta: 250

Vieira, Antônio: 61, 62, 63

Vilas Boas, coronel: 151

Villanueva de Valdueza, marquês de: 56

Villegagnon, ilha de: 50, 69, 123, 200, 201, 347

Villegagnon, Nicolau Durand de: 49, 50, 52

Vinagre, Francisco Pedro: 131

Virginia (CSS *Virginia*, ex-USS *Merrimack*): 183

Vingança, cúter: 82

Vital de Oliveira: 343

Vital de Oliveira, navio hidrooceano-gráfico: 302

Vital de Oliveira, navio-auxiliar: 254, 255

Voador, brigue: 82, 83

Volta do mar: 37, 362

Voluntários, aviso: 245

W

Wandenkolk, Eduardo, almirante: 196, 197, 198, 199, 216

Warrior, navio: 183

Watt, James: 180

Whitehead, Robert: 286

Willem Loos: 61

With, Witte Corneliszoon de: 64

Withworth, canhão raiado: 189, 356

Y

Yeo, James Lucas, capitão de mar e guerra: 83

Z

Zeven Provinciën, navio: 121





Bibliografia

- A AÇÃO da Marinha nas Guerras da Independência. In: *Marinha do Brasil. História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002. v.3, t. I.
- ABREU, G. A Amazônia Azul: o mar que nos pertence In: *Cadernos de Estudos Estratégicos*. Rio de Janeiro: Centro de Estudos Estratégicos da Escola Superior de Guerra, n. 6, 2007.
- . “Defesa e Diplomacia”. In: *Anais do VII Congresso Acadêmico sobre Defesa Nacional*, suplemento da Revista de Villegagnon, 2010. Rio de Janeiro: Escola Naval, 2010.
- ACZEL, Air D. *The riddle of the compass*. Florida, USA, Harvest Book Harcourt Inc., 2002, p.75.
- ALBUQUERQUE, Antônio L. Porto. Impressões sobre a construção naval no Brasil durante a monarquia (1882-1889). In: *Revista Navigator*. Rio de Janeiro: n 3, pp. 9-25, jun. 1971.
- ALBUQUERQUE, Luís Mendonça de. A arte de navegar na época dos grandes descobrimentos. In: Guedes, Max Justo (Coord). *História Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1975. p. 23-52.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos Viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul: Séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. A Grande Guerra e o Atlântico. In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira; LEÃO, Karl Schurster de Sousa; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. *Atlântico, a história de um oceano*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013, p. 337-369.
- ALSINA Júnior, João. *Rio-Branco: grande estratégia e o poder naval*. Rio de Janeiro: FGV, 2015.
- AMARAL, Sonia, (Org.). *O Período Regencial*. O Brasil como Império. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2009. p. 134-161.
- AMARANTE, José Carlos. *O Voo da Humanidade: 101 Tenologias que Mudaram a Face da Terra*. Rio de Janeiro: Bibliex, 2009.
- ANDRADE, Amadeu de Carvalho. *Os navios que descobriram o mundo*. Lisboa: Museu da Marinha, 1975.
- ANTUNES, Euzebio José. *Memórias das Campanhas Contra o Estado Oriental do Uruguai e a República do Paraguai*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2007.
- AUBERT, Pedro Gustavo. *Fazermos-nos fortes, importantes e conhecidos: o Visconde do Uruguai e o Direito das Gentes na América (1849-1865)*. 272 f. (Tese de Doutorado em História). São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2016.
- A AVIAÇÃO Naval Brasileira: 1916-1941. Rio de Janeiro: SENAI, 2001.
- BARATA, João da Gama Pimentel. Os Navios. In: Guedes, Max Justo (Coord). *História Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1975. p. 55-101.
- BARRETO, Adriana de. *O Exército na consolidação do Império: um estudo histórico sobre a política militar conservadora*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1999.
- BASILE, Marcello Otávio N. d. O Império Brasileiro: Panorama Político. In: LINHARES, Maria Yedda (Org.). *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Elsevier, 1990, pp. 188-245.
- . Consolidação e crise do Império. In: LINHARES, Maria Yedda Linhares (Org.). *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Elsevier, 1990, pp. 189-299.
- . O laboratório da Nação: a era regencial (1831-1840). In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo (Org.). *O Brasil Imperial (1831-1870)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, pp. 51-120.
- BETHELL, Leslie (org). *História da América Latina*. São Paulo: Edusp, 2004.
- BICALHO, Maria Fernanda. *A Cidade e o Império*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- BITTENCOURT, Armando de Senna. O pensamento militar de Rio Branco e o emprego do Poder Militar na paz. In: *Revista Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: v.13, junho, p. 124-132.
- ; et al. *Introdução à História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.
- BOITEUX, Lucas Alexandre. *A Marinha Imperial na revolução farroupilha*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1935.
- BOXER, Charles. *Salvador Correia de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*. São Paulo: Editora Nacional, 1973.

- BRAGA, C. *A guerra da lagosta*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2004.
- BRASIL. Diretoria de Hidrografia e Navegação. *Derrota dos grandes navegadores*. Rio de Janeiro: Diretoria de Hidrografia e Navegação, 1963.
- BRASIL. Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975. v.1, t.I
_____. _____. _____. 1985. v. 5, t.II.
_____. _____. _____. 1997. v. 1b, t.II.
_____. _____. _____. 1997.v.5, t.Ib.
_____. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002. v. 3, t. I.
- BUENO, Eduardo. *A viagem do Descobrimento: A verdadeira história da expedição de Cabral*. Rio de Janeiro: Objetiva, 1998.
- BURTON, Richard Francis. *Cartas dos Campos de Batalha da Guerra do Paraguai*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1997.
- CABANAGEM, a Marinha na Estruturação Nacional: Fatos e Documentos (1835-1840). Rio de Janeiro: UNIRIO, 2001. p. 58. (Trabalho de conclusão de curso em Especialização em História Militar).
- CAMINHA, Herick Marques. *História Administrativa do Brasil: organização e Administração do Ministério da Marinha na República*. Rio de Janeiro: Fundação Centro de Formação do Servidor Público: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1988. v. 36.
_____. *Dicionário Marítimo Brasileiro*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996.
- CAMINHA, João Carlos. *História Marítima*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1980.
- CARNEIRO, David. *História da Guerra Cisplatina*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1946.
- CARVALHO, José M. *A construção da ordem: a elite política imperial*. Teatro das Sombras: a política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.
- CASTRO, Adler Homero Fonseca de; BITTENCOURT, José Neves. *Armas: ferramentas da paz e da guerra*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1991. (Coleção General Benício; v. 281).
- CONTENTE, Francisco Domingues (Coord.) *Navios, marinheiros e a arte de navegar 1500-1668*. Lisboa: Academia de Marinha, 2012.
- 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.
- CHALINE, Eric. *50 Máquinas que Mudaram o Rumo da História*. Rio de Janeiro: Sextante, 2014.
- CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.
- CHARLES de Gaulle: a Guerra da Lagosta e a Diplomacia Naval. In: *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, v. 133 n. 10/12, p. 33-38, out./dez. 2013.
- CHAUDHURI, Kirti. A Concorrência Holandesa e Inglesa. In: BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti. *História da Expansão Portuguesa: do Índico ao Atlântico (1570-1697)*, Lisboa: Círculo de Leitores, 1998. v.2, p. 82-112.
- CHERQUES, Sergio. *Dicionário do mar*. São Paulo: Globo, 1999
- CIPOLLA, Carlo M. *Canhões e velas na primeira fase da expansão européia (1400-1700)*. Lisboa: Gradiva, 1989. p.79.
- COMISSÃO BRASILEIRA DOS CENTENÁRIOS DE PORTUGAL. *Os portugueses na Marinha de Guerra do Brasil: contribuição comemorativa dos centenários de Portugal (1139-1640)*. Rio de Janeiro: [s.n.], 1940.
- CORRÊA, Paulo. *A crise franco-brasileira de 1963 (Guerra da Lagosta)*. Leitura Selecionada LS511-00. Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro: 2000. p. 12.
- COSTA, Carlos Augusto. *Fuzileiros navais: da praia de Caiena às ruas do Haiti*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2005.
- COSTA, Dídio Iratim Afonso da. O Sossôbro do Cruzador Bahia. In: *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: [s.n.], 1948. v. 6, p. 1-49.
- COSTA, Leonor Freire. *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2002. 2 v.
- COSTA, Wilma Peres; OLIVEIRA, Cecília Helena de Salles (Org.). *De um império a outro. Formação do Brasil, séculos XVIII e XIX*. São Paulo, Aderaldo & Rothschild/ Fapesp, 2007.
- CROWLEY, Roger. *Conquistadores: como Portugal forjou o Primeiro Império Global*. Lisboa: Crítica, 2016.

- A CRIAÇÃO da Marinha Imperial. In: BRASIL. Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002. v.3, t. I.
- CUNHA, Marco A. *A chama da nacionalidade: ecos da Guerra do Paraguai*. Rio de Janeiro: Bibliex, 2000.
- CUNHA, Pierre Paulo da Cunha (Coord.). *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.
- DABUL, A. Guerra da lagosta: a busca à verdade histórica. In: *Revista do Clube Naval*. Rio de Janeiro: Clube Naval, n. 294, 1994.
- DAHL, Erik J. *Naval Innovation. From Coal to Oil*. Winter 2000–01 / Joint Force Quarterly – JFQ, National Defense University Press, 2001, pp. 50-87.
- DARÓZ, Carlos. *O Brasil na Primeira Guerra Mundial*. São Paulo: Contexto, 2016.
- O DESCOBRIMENTO do Brasil. In: Guedes, Max Justo (Coord). *História Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1975. p. 141-175.
- DNOG, uma página esquecida da história da Marinha brasileira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1961.
- DECRETO no 310, de 21 de outubro de 1895.
- DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra: nova história da Guerra do Paraguai*. São Paulo, Companhia das Letras, 2002.
- . *O Brasil no Rio da Prata (1822-1994)*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2014.
- . Poder Naval e política externa do Império do Brasil no Rio da Prata (1822-1852). In: *Revista Navigator*. Rio de Janeiro: v. 6, n.12, pp. 8-20, 2010.
- DORES, Manoel Moreira da Paixão e, sacerdote. *Diário do capelão da Esquadra Imperial comandada por Lord Cochrane, Frei Manoel Moreira da Paixão e Dores*: (1 de abril a 9 de novembro de 1823). Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Ministério da Educação e Saúde, 1940.
- DUNDONALD, Almirante Conde de (Thomas Alexander Cochrane). *Narrativa de serviços no libertar-se o Brazil da dominação portuguesa*. London: James Ridgway, 1859.
- DICIONÁRIO Ilustrado de Marinha. Lisboa: Clássica, 2001.
- DIPLOMACIA Naval. In: *Caderno de Estudos Estratégicos*. Rio de Janeiro: Centro de Estudos Estratégicos da Escola Superior de Guerra, n. 6, p. 161-178, 2007.
- ESPARTEIRO, Antônio Marques. A Viagem. In: BRASIL. Ministério da Marinha. História Naval Brasileira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1979. v. 2, t. II.
- A EVOLUÇÃO tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil. In: *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, vol. n. 120, 10/12 out/dez. 2000.
- FAUSTO, Boris. *História concisa do Brasil*. São Paulo: EDUSP, 2001.
- FERREIRA, Gabriela Nunes. *O Rio da Prata e a consolidação do Estado imperial*. São Paulo: Hucitec, 2006.
- FONSECA, Henrique Quirino. *A caravela portuguesa e a prioridade técnica das navegações henriquinas*. Lisboa: Ministério da Marinha, 1978. vol. 1.
- FORÇAS Armadas e política no Brasil. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.
- FRAGOSO, Augusto Tasso. *História da guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*. Rio de Janeiro: Bibliex, 2012.
- FRAGOSO, João. Fidalgos da Terra e o Atlântico Sul. Rio de Janeiro na Primeira Metade do Século XVII. In: SCHWARTZ, Stuart; MYRUP, Erik Lars (Orgs.). *O Brasil no Império Marítimo Português*. Bauru, EDUSC, 2009, pp. 75-112.
- GABAGLIA, A. C. Raja. *Poder Marítimo nas duas guerras mundiais (1914-1918/1939-1945)*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1953.
- GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Capemi, 1982.
- GAMA, Edina L. N. *A Marinha do Brasil e sua ação contra Rosas e Oribe (1850-1852)*. 2001. Folhas 123. Trabalho de Conclusão de Curso Rio de Janeiro: UNIRIO, 2001 (Especialização em História Militar).
- GARDINER, Robert. *Cogs. Caravels and Galleons: the sailing ship 1000-1650*. New Jersey: Chartwell Books, 2000. p. 50.
- GLETE, Jan. Warfare at sea, 1500-1650. In: *Maritime conflicts and the transformation of Europe*. New York: Routledge, 2000. p. 21.
- GUEDES, Max Justo. O Descobrimento do Brasil. Rio de Janeiro: DPHCM, 1998.
- GOUVÉA, Maria de Fátima (Org.). *O Antigo Regime nos trópicos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

- GUEDES, Max Justo. *O Descobrimento do Brasil*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, 1998.
- HASTINGS, Max. *Catastrophe: Europe goes to war 1914*. London: William Collins, 2013.
- HUBERMAN, Leo. *História da riqueza do homem*. 21.ed. Rio de Janeiro: Guanabara, 1986.
- HUMBLE, Richard. *Naval Warfare: an illustrated history*. London: Silverdale Books, 2004. p. 56.
- LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson. *História da Força Aérea Brasileira*. Rio de Janeiro: Departamento da Imprensa Nacional, 1967.
- LAVERY, Brian. *Ship: 5,000 years of maritime adventure*. 3a ed. London, Penguin Randon House, 2017.
- LEIVAS, Luís Claudio Pereira; GOYCOCHEA, Luís Felipe de Castilhos. A Conquista de Caiena. In: BRASIL. Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1979. v. 2, t. II.
- LINHARES, Antônio. *A Aviação Brasileira: 1916-1940*. Rio de janeiro: [s.n], 1971.
- A LOGÍSTICA Naval na Marinha Imperial Durante a Guerra da Tríplice Aliança Contra o Governo do Paraguai. Rio de Janeiro: Bibliex, 2015.
- LOPES, J. Vicente; LEITÃO, Humberto. *Dicionário da linguagem de Marinha antiga e actual*. Lisboa: Ed. Culturais da Marinha, 1990.
- LOUREIRO, Marcello José Gomes. *Iustitiam Dare: a gestão da Monarquia Pluricontinental: Conselhos Superiores, Pactos, Articulações e o Governo da Monarquia Pluricontinental Portuguesa (1640-1668)*. Rio de Janeiro: Programa de Pós-Graduação em História Social (UFRJ). Paris, França. École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS), 2014. (Tese de Doutorado em História).
- MAC MILLAN, Margaret. *A Primeira Guerra Mundial*. São Paulo: Globo Livros, 2014.
- MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra no Brasil na colônia e no império* (tentativa de reconstituição histórica). Rio de Janeiro: J. Olympio, 1965.
- _____, 1975.
- MALERBA, Jurandir. *A Corte no exílio: civilização e poder no Brasil às vésperas da Independência (1808-1821)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- MARINHA DO BRASIL. *Introdução à História Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.
- MARTINS, Hélio. *A Revolta da Armada*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1997.
- _____. O corso nas costas do Brasil (1826-1828). In: *Revista Marítima Brasileira*. Rio de janeiro: v. 137, suplemento, pp. 166-186, 2017.
- _____. (Coord.). *História Naval Brasileira*. Rio de janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985, v. 5, Tomo II.
- MASSIE, Robert. *Castle of Steel: Britain, Germany and the winning of the great war at sea*. New York: Random House, 2003.
- MATTOS, Ilmar Robloff de. *O Tempo Saquarema: A formação do Estado Imperial*. São Paulo: Hucitec, 1990.
- MCNEIL, William H. *The Pursuit of Power Technology, Armed Force, and Society since A.D. 1000*. Chicago: The University of Chicago Press, 1983.
- MELO, Wilverson Rodrigo Silva de. Tempo de revoltas no Brasil Oitocentista. In: *Ressignificação da Cabanagem no Baixo: Tapajós (1831-1840)*. Curitiba: CRV, 2017.
- MELLO, Evaldo Cabral de. *O Negócio do Brasil: Portugal, os Países Baixos e o Nordeste 1641-1669*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1978.
- MELLO FILHO, Paschoal; MEDEIROS, Lucas. Navio Hidrográfico Sirius, 60 anos de História e Tradição. In: *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e de Documentação da Marinha, v. 138, p 145-153, jan/mar. 2018.
- MENDONÇA, Henrique Lopes. *Estudos sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI*. Lisboa: Tipografia da Academia Real de Ciências, 1892.
- MENDONÇA, Mário F.; VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*. 3.ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1958.
- MILLETT, Allan R. *Military Innovation in the Interwar Period*. New York: Cambridge University Press, 1998.
- MOITREL, Mônica Hartz Oliveira. *A Guerra da Tríplice Aliança: Reflexões e Abordagens*, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2015. v.1, p. 37-42.
- MOMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.
- MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino. *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*. Lisboa: Sá da Costa, 1996. v. 6 e 7.
- MOURA, Carlos Francisco. In: *Navigator*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação-Geral da Marinha, jun. 1974.
- MUNIZ, Jonei Coelho. *Mobilização do Estado e esforço de guerra da Marinha Imperial no conflito contra os Farrapos (1836-1840)* Folhas 86. Rio de Janeiro: UNIRIO, 2012 (Trabalho de conclusão de curso em Especialização em História Militar).

- NABUCO, Joaquim. *Balmaceda: a Intervenção estrangeira durante a Revolta de 1893*. São Paulo: Instituto Progresso, 1949.
- O EXÉRCITO na História do Brasil – República, Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército: Ed. Salvador: Odebrecht, 1998. 3v.
- NEWALL, Peter. *Ocean Liners: an illustrated history*. Barnsley: Seaforth Publishing, 2018.
- OLIVEIRA, F. *A arte da guerra do mar*. 4.ed. Lisboa: Marinha Portuguesa, 1983.
- OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. Divisão Naval do Leste: a Marinha Imperial na Costa da África. In: *Revista Navigator*. Rio de Janeiro: v. 6, n 11, dez. 2010.
- ORGANIZAÇÃO e administração do Ministério da Marinha no Império. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha; Brasília: Fundação Centro de Formação do Servidor Público, 1986. (História Administrativa do Brasil, 15).
- A PARTICIPAÇÃO da Marinha Brasileira na primeira grande guerra. In: BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1997. v.5, t1b.
- PEDREIRA, Jorge; COSTA, Fernando Dores. *D. João: um príncipe entre dois continentes*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- PEREIRA, José António Rodrigues. *Marinha portuguesa: nove séculos de história*. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, 2010.
- PINTO, Paulo Lafayette. *O emprego do Poder Naval em tempo de paz*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989.
- PINTO, Paulo Jorge de Sousa. *Os portugueses descobriram a Austrália?* Lisboa: A Esfera dos Livros, 2013. p. 338.
- PIRES, Janote. *O Descobrimento do Brasil*. Recife: UFRPE, 2000.
- POTTER, E. B. E NIMITZ, Chester W. *Sea Power a Naval History*. New Jersey: Prentice-Hall: Englewood Cliffs, 1960.
- PRADO, Maia. *Vultos da História Naval*. [Rio de Janeiro]: Serviço de Relações Públicas da Marinha, [19--].
- RELATÓRIO apresentado ao Exmo. Sr. Chefe do Governo Provisório Dr. Getúlio Dornelles Vargas, pelo Contra-Almirante Protógenes Pereira Guimarães Ministro de Estado dos Negócios das Marinha em junho de 1932. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1932.
- RELÍQUIAS Navais Brasileiras. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1983.
- RENOLDS, Clark G. *Navies in History*. Annapolis: Naval Institute, 1998.
- A REVOLTA dos Marinheiros, 1910. São Paulo: Editora Nacional; Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1988.
- REYNAUD, P. *The foreign policy of Charles de Gaulle: a critical assessment by Paul Reynaud, former Premier of France*. (trad.). New York, The Odyssey Press. 1964. (título original: *La Politique Etrangère du Gaullisme*, 1964).
- SALLES, Cecilia Helena de (Org.). *De um império a outro: formação do Brasil, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Aderaldo & Rothschild: Fapesp, 2007.
- SARAIVA, José Hermano Saraiva. *História de Portugal*. 8. ed. Lisboa: Europa-América, 2011.
- SARTHOU, Carlos. *Relíquias da cidade do Rio de Janeiro*. 2. ed. Rio de Janeiro: Ateneu, 1965.
- SCAVARDA, Levy. "O Galeão D. João VT" In: *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro: v. LXXXVIII, n. 4-6, abr.-jun. 1968, pp. 4-34.
- SCHWAB, Klaus. *The Fourth Industrial Revolution*. New York: The Crown Publishing Group, 2016.
- SCHAUB, Jean-Frédéric. *Le Portugal au Temps du Comte-Duc Olivares (1621-1640)*. Madrid: Casa de Velázquez, 2001.
- SCHEINA, Robert. *Latin America: A Naval History: 1810-1987*. Annapolis, Maryland, MD: Naval Institute.
- _____. *Latin America's War: The Age of the Caudillo, 1791-1899*. Vol. 1. Dulles, Virginia, Brassey's Inc. 2003.
- _____. *Latin America's War: The Age of the Professional Soldier, 1900-2001*. Vol. 2. Dulles, Virginia, Brassey's Inc. 2003.
- SCHNEIDER, L. *A Guerra da Tríplice Aliança Contra o Governo da Repúblia do Paraguai*. São Paulo: Cultura, 1945. t.I.
- SCHWARCZ, Lilia Moritz. *História do Brasil Nação: a construção nacional 1830-1889*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012.
- _____. *A longa viagem da biblioteca dos reis: do terremoto de Lisboa à Independência do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- SILVA, Carlos André Lopes da. *Ação da Marinha Imperial Brasileira na supressão da Revolução Praeira*: província de Pernambuco entre 1848 e 1849. Rio de Janeiro: Universidade do Rio de Janeiro, 2011, p.104 (Monografia de Conclusão de Curso de Especialização em História Militar).
- _____. Projeções das campanhas navais napoleônicas na formação da Marinha brasileira através dos estrangeiros contratados. In: *Actas do XXXV Congresso Internacional de História Militar – A guerra no tempo de Napoleão, antecedentes, campanhas militares e impactos de longa duração*. Lisboa: Comissão Portuguesa de História Militar, 2009. p. 931-943.
- _____. A Real Companhia e Academia dos Guardas-Marinha: aspectos de uma instituição militar de ensino na alvorada da profissionalização.

- lização do oficialato militar, 1808-1839. Rio de Janeiro: UFRJ/PPGHIS, 2012, (Dissertação de Mestrado).
- SILVA, Jéssica de Freitas e Gonzaga da. Na paz, cumpre-se preparar a guerra. In: *A Armada Imperial e a defesa da fronteira da província de Mato Grosso contra a República do Paraguai (1852-1865)*. 213f. Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos. (Dissertação de Mestrado). Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2017.
- SILVA, Léo Fonseca. *Fatos da História Naval*. 2.ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.
- SILVA, Theotonio Meirelles da. *1808-1822. Subsídios para a História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro: v. VII, p. 191-198, [s/ed], 1949.
- . *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: B.L.Garnier, 1884, pp. 9-22.
- SOUZA, Gustavo Pinto de. "Os conflitos do ilícito comércio e a Marinha brasileira". In: *Revista Navigator*, Rio de Janeiro: v. 6, n. 12, pp. 46-55, dez. 2010.
- SOUZA, C. *Um embaixador em tempos de crise*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.
- SOUZA, José Antônio Soares de. Ocupação da Banda Oriental. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1979. v. 2, t. II.
- TELLES, Pedro C. da Silva. *História da Construção Naval no Brasil*. Rio de Janeiro: LAMN, FEMAR, 2001.
- THOMAZ, Luís Felipe. *De Ceuta a Timor*. Lisboa: Difel, 1994.
- VALE, Brian, A Ação da Marinha na Confederação do Equador In: BRASIL. Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação-Geral da Marinha, 2002. v. 3, t. I, p. 129-159.
- VALE, Brian. Estratégia, Poder Marítimo e a criação da Marinha do Brasil. In: *Revista Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, n. 4, 1971.
- VALLADARES, Eduardo Montechi. "O Período Regencial". In: AMARAL, Sonia, (org.). *O Brasil como Império*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 2009, pp. 134-161.
- VALLADARES, Rafael. *A Independência de Portugal: guerra e restauração, 1640-1680*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2006.
- VIANNA, Hélio. *História do Brasil*: período colonial, monarquia e república. 14a ed. São Paulo: E D. Melhoramentos, 1980.
- VIANA FILHO, L. *O governo Castelo Branco*. 2.ed. Rio de Janeiro: J. Olímpio, 1975.
- VIDIGAL, Armando A. Ferreira. *A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro*. 3. ed. Rio de Janeiro: Bibliex, 1985.
- VINHOSA, Francisco Luiz Teixeira. *O Brasil e a Primeira Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Bibliex, 2015.
- WEHLING, Arno; WEHLING, Maria José. Exército, milícias e ordenanças na Corte Joanina: permanência se modificações. In: *Revista da Cultura*, Rio de Janeiro: ano VIII, n. 14, pp. 26-32, 2008.

SÍTIOS

- ABREU, ABREU, G. *Padre Fernando de Oliveira: um estrategista português*. 2018. Disponível: <www.ighmb.org.br>. Acesso em 15 de abril de 2018.
- BESNAULT, R (Amiral René Besnault). *Périple de l'Amérique du Sud d'un*, Edecan, Espoir n. 114, 1998. Disponível: <<http://www.charles-de-gaulle.org/pages/l-homme/dossiers-thematiques/de-gaulle-et-le-monde/de-gaulle-et-l-amerique-latine/temoignages/rene-besnault-periple-de-lsquoamerique-du-sud-drsquooun-edecan.php>>. Acesso em maio de 2018.
- BRASIL. Comando da Marinha. *Navio Hidrográfico Sirius completa 60 anos de incorporação à Armada* (22/01/2018). Disponível: <<https://www.marinha.mil.br/noticias/navio-hidrografico-sirius-completa-60-anos-de-incorporacao-armada>>. Sem data de acesso.
- BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa (1827-1887). In: *Center For Research Libraries. Ministerial Reports (1821-1960)*: Marinha. Disponível: <<http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>>. Acesso em 02 de agosto de 2015.
- PIEDTENU, L; CARRIVE, L. *Petite histoire des avions présidentiels*: Caravelle, Concorde, Air Sarko One. Disponível: <<https://www.franceculture.fr/politique/petite-histoire-des-avions-presidentiels-caravelle-concorde-air-sarko-one>>. Acesso em maio de 2018.



Créditos das imagens

Marinha do Brasil

Fotos de arquivo: págs. 275 e 281

Estado-Maior da Armada (EMA)

Foto de divulgação: pág. 16

Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CGCFN)

Foto de arquivo: pág. 83

Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra (ComFFE)

Foto de divulgação: pág. 326

Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN)

Carta náutica: pág. 264

Gabinete do Comandante da Marinha (GCM)

Foto de divulgação: pág. 12

Escola Naval

Fotos do CCSM-Rio: págs. 36, 38 e 69

Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM)

Fotos de Alexander Landau: págs. 07, 24, 26, 32, 46/47, 54, 59, 72/73, 93, 94, 97, 102/103, 105, 107, 108, 110/111, 120, 121, 124/125, 162, 189 (“Monitor Alagoas”), 218/219, 228, 284/285, 289, 298, 334/335, 337 e 340 | Fotos de arquivo: págs. 17, 27, 66, 78, 79, 96, 132, 135, 137, 139, 142, 146, 147, 148, 163, 186, 190, 191, 189, 191, 195, 196 (“Custódio de Melo”), 197, 199 (“Encouraçado Arquidába”), 200, 201 (“Villegagnon” e “Ponta da Armação”), 202, 203, 205, 206, 209 (“Encouraçado Minas Gerais”), 210, 211, 214/215, 223, 224, 226, 227, 229, 230, 231, 232, 234, 239, 240/241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 268, 282, 288, 289, 292, 293 (“Navio-Aeródromo”), 340, 341, 342, 343, 344 (“Barão de Jaceguai”), 345, 349 (“Almirante Alexandrino”), 350, 351, 353 e 384 | Fotos do CCSM-Rio: págs. 28, 29, 36, 38, 42/43, 44, 50, 56, 69, 81, 154/155, 166/167, 169, 170, 175, 177, 178/179, 188 (“Encouraçado Herval”), 192/193, 195 (“O Último Baile do Império”), 201 (“Projétil” e “Nossa Senhora”), 280 (“Contratorpedeiro Pará”) e 301 (“Esquema do reator nuclear”).

Diretoria de Aeronáutica da Marinha

Foto de divulgação: pág. 294 e 296

Centro de Comunicação Social da Marinha (CCSM)

Fotos de arquivo: págs. 10, 52, 262 (“H-44”), 263, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275 (“Corveta Barroso”), 290, 291, 295, 297, 298/299, 300, 301, 305 (“Formatura na Escola Naval”), 308/309, 310, 312 (foto de Luiz Fernando Cassino), 314, 315, 320, 321 e 322

Clube Naval

Fotos do CCSM-Rio: págs. 18/19, 38 e 50/51 | Fotos de arquivo - clubenaval.org.br: 347 (“Almirante Joaquim Marques Batista de Leão”) e 349 (“Almirante Júlio Cesar de Noronha”)

Arquivo Histórico do Exército:

Foto de arquivo: pág. 82 (mapa)

Arquivo pessoal dos autores

Guilherme Mattos de Abreu: págs. 200 (“Canhão Whitworth”), 206

(“Révolver de Conrado Heck”: foto de Luísa Abreu), 212, 262 “Geleira”: foto de Luísa Abreu), 263 (capas de jornal: newseum.org) e 305 (“Oficial cirurgião-dentista na Antártida”: foto de Luísa Abreu) | Armando de Senna Bittencourt: pág 157 (Imperial Instituto Artístico), 163 (“Barrancas”) e 164

Stock.xchng

Págs.: 265, 312, 313 e 316

Museu de Marinha de Portugal

Foto de arquivo: pág. 44 (“Pedro Álvares Cabral”)

Museu Histórico e Diplomático - Palácio Itamaraty

Foto de arquivo: pág. 44 (“Adoração dos Reis Magos”), 258/259 e 260 (“Barão de Rio Branco”)

Naval.com.br:

Reprodução: pág. 280

Revista O Malho:

Reprodução: págs. 261

Senado Federal

Atlas do Império do Brasil: pág. 128

Sr. Kenneth H. Light

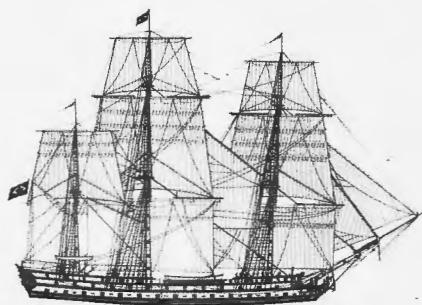
Foto de Alexander Landau: págs. 72/73

Wikimedia Commons (domínio público):

Pág. 22: Paul Hermans | págs. 40 e 136: Tetrakty | pág. 42: Tonyjeff | págs. 48/49: Paulo Sande | pág. 53: Arquivo do Museu do Vaticano | pág. 55: The Yorck Project (2002) *10.000 Meisterwerke der Malerei* (DVD-Rom), distributed by Directmedia Publishing GmbH | pág. 57: Arquivo do Museu do Prado | pág. 60: Google Cultural Institute | pág. 76: Arquivo do Estado-Maior da Marinha de Portugal | pág. 89: novomilenio.inf.br | pág. 115: Arquivo do National Maritime Museum | pág. 136: Funarj | pág. 138: Obra do próprio | pág. 176: RIBEIRO, Marcus Venício. *De Volta a Luz: fotografias nunca vistas do Imperador*. São Paulo: Banco Santos; Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional, 2003 | pág. 181: Biblioteca do Congresso dos Estados Unidos (“Robert Fulton”) e Jan Arkesteijn (“John Ericsson”) | pág. 182: Arquivo da National Gallery of Art | pág. 183: Biblioteca do Congresso dos Estados Unidos | pág. 184: Arquivo do Heeresgeschichtliches Museum (“Batalha de Lissa”) | pág. 184: CLOWES, William Laird. *The Royal Navy: a history from the earliest times to the present* de. Disponível em archive.org | pág. 188: SALLES, Ricardo. *Guerra do Paraguai: memórias & imagens*. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 2003 | pág. 194: educar.sc.usp.br | pág. 196: LAGO, Pedro Correa do. *Coleção Princesa Isabel*: Fotografia do século XIX. Capivara, 2008 | pág. 199: Revista Ilustrada, nº 666, 1893 (“Revolta de 13 de Setembro”) | pág. 204: Arquivo do Jornal Don Quixote (“Gravura Augusto de Castilho”) | pág. 213: Arquivo da Gazeta de Notícias | pág. 286: Our Navy | pág. 339: José Rosal e Hélio Nobre (Museu Paulista da USP) | pág. 344: OLIVEIRA, Virgílio Cardoso de. *A Patria Brazileira: Leitura escolar ilustrada com 240 gravuras*. Bruxelas: Constant Gouweloos & Cia, 1903 | pág. 347: *Le Monde Illustré: journal hebdomadaire*, nº 2.000, 27/07/1895 (“Almirante Saldanha da Gama”).







Este livro foi composto em Adobe Caslon Pro,
Cinzel e Myriad Pro e impresso em couchê fosco
150g/m² pelo Laboratório de Ideias
na cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro.