

Introdução à História
Marítima Brasileira

Diretoria de Ensino da Marinha
Serviço de Documentação da Marinha

Introdução à História Marítima Brasileira

2006

161 Introdução à história marítima brasileira. — Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.
181 p. : il.

Bibliografia: p.180.
ISBN 85-7047-076-2

I. Brasil. – História naval. I. Serviço de Documentação da Marinha. II. Título.

CDD 22.ed. – 359.00981

COMANDANTE DA MARINHA

Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho

SECRETÁRIO-GERAL DA MARINHA

Almirante-de-Esquadra Kleber Luciano de Assis

DIRETOR DE ENSINO DA MARINHA

Vice-Almirante Lucio Franco de Sá Fernandes

DIRETOR DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DA MARINHA

Vice-Almirante (EN-RM1) Armando de Senna Bittencourt

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Eduardo Alves de Almeida

Departamento de História Marítima e Naval

Capitão-de-Fragata (T) Mônica Hartz Oliveira Moitrel

Departamento de Arquivos da Marinha

Capitão-de-Fragata (T) Maria Rosângela da Cunha

Departamento de Publicações e Divulgação

Capitão-de-Corveta (T) Ivone Maria de Lima Camillo

Colaboradores

Vice-Almirante (EN-RM1) Armando de Senna Bittencourt

Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Eduardo Alves de Almeida

Capitão-de-Fragata (T) Mônica Hartz Oliveira Moitrel

Capitão-Tenente (T) Carlos André Lopes da Silva

Primeiro-Tenente (T) Ricardo dos Santos Guimarães

Professor Paulo Fernando Dias Vianna

Revisão Pedagógica

Capitão-Tenente (T) Andréa Paula Fernandes Delduque

Revisão Bibliográfica

Capitão-de-Fragata (T) Valéria Regina de Almeida Morandi

Revisão Ortográfica

Denise Coutinho Koracakis

Jacir Roberto Guimarães

Manuel Carlos Corgo Ferreira

Revisão Técnica

André Figueiredo Rodrigues

Iconografia

Márcia Prestes Taft

IºSG (MT) Marcelo Guimarães Cruz

Projeto Gráfico e Capa

Edna S. Costa

Acompanhamento Gráfico

Capitão-Tenente (T) Ana Cristina Requeijo

..... S U M Á R I O

APRESENTAÇÃO	9
INTRODUÇÃO	11
CAPÍTULO I	
A História da Navegação	
– Sinopse	16
– Os navios de madeira: construindo embarcações e navios	18
– O desenvolvimento dos navios portugueses	19
– O desenvolvimento da navegação oceânica: os instrumentos e as cartas de marear	20
– A vida a bordo dos navios veleiros	22
CAPÍTULO II	
A Expansão Marítima Européia e o Descobrimento do Brasil	
– Sinopse	24
– Fundamentos da organização do Estado português e a expansão ultramarina	26
– O reconhecimento da costa brasileira	38
– As expedições guarda-costas	39
– A expedição colonizadora de Martim Afonso de Sousa	40
CAPÍTULO III	
Invasões Estrangeiras ao Brasil	
– Sinopse	44
– Invasões francesas no Rio de Janeiro e no Maranhão	47
– Invasores na foz do Amazonas	50
– Invasões holandesas na Bahia e em Pernambuco	50
– Corsários franceses no Rio de Janeiro no século XVIII	58
– Guerras, tratados e limites no Sul do Brasil	58
CAPÍTULO IV	
Formação da Marinha Imperial Brasileira	
– Sinopse	66
– A vinda da Família Real	68
– Política externa de D. João e a atuação da Marinha: a conquista de Caiena e a ocupação da Banda Oriental	68
– Guerra de Independência	73

CAPÍTULO V

A Atuação da Marinha nos Conflitos da Regência e do Início do Segundo Reinado

– Sinopse	82
– Conflitos internos	86
– Conflitos externos	89

CAPÍTULO VI

A Atuação da Marinha na Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai

– Sinopse	104
– O bloqueio do Rio Paraná e a Batalha Naval do Riachuelo	108
– Navios encouraçados e a invasão do Paraguai	113
– Curuzu e Curupaiti	115
– Caxias e Inhaúma	116
– Passagem de Curupaiti	116
– Passagem de Humaitá	117
– O recuo das forças paraguaias	118
– O avanço aliado e a Dezembrada	118
– A ocupação de Assunção e a fase final da guerra	119

CAPÍTULO VII

A Marinha na República

– Sinopse	124
– Primeira Guerra Mundial	128
– Segunda Guerra Mundial	141

CAPÍTULO VIII

O Emprego Permanente do Poder Naval

– O Poder Naval na guerra e na paz	162
------------------------------------	-----

GLOSSÁRIO	173
-----------	-----

BIBLIOGRAFIA	180
--------------	-----

Apresentação

Este livro foi produzido em resposta à necessidade de uma introdução à História Marítima brasileira para os alunos das escolas de aprendizes-marinheiros da Marinha do Brasil.

Demonstra-se aqui o quanto o Brasil dependeu do mar. Uma simples análise disto permite concluir o quanto seu futuro também dependerá da defesa de seus interesses referentes aos recursos marinhos. O desenvolvimento da consciência marítima no País é, portanto, de enorme importância e espera-se que a edição deste livro contribua para tal. Ele resultou do trabalho de uma equipe constituída por pessoas do Departamento de História do Serviço de Documentação da Marinha (SDM), com formação universitária em História, e pelos diretores deste Serviço e da Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha (DPHCM).

Das decisões tomadas na elaboração do livro, destaca-se a de não abordar os assuntos de maneira superficial, porque a História se torna interessante e atraente quando se aprofunda a descrição dos fatos e suas análises. Disponibilizar para o leitor um texto mais detalhado do que se poderia esperar, em face do tempo previsto para a duração das aulas desta matéria e além do que poderia ser exigido nos testes, foi, portanto, proposital. Tornou-se, porém, conseqüentemente necessário preceder cada capítulo por uma sinopse, com a finalidade didática de ressaltar o que é importante e facilitar a leitura e o estudo. Essas sinopses contêm tudo que deve ser exigido do aluno principiante. O texto desenvolvido no capítulo lhe permite aprofundar seu conhecimento, aprimorar sua cultura e desenvolver sua consciência marítima, o gosto pela História e pela leitura. Talvez, futuramente, também ele possa empregar este livro como seu primeiro livro de referência.

Esta configuração, com as sinopses no início do texto dos capítulos e não um resumo ao final de cada um deles, pode parecer inusitada para um livro didático, mas é usual em jornalismo. As pessoas estão habituadas a ela nos meios de comunicação e a equipe a considerou adequada.

É desejável que, ao se educar, o aluno estude História e aprenda. É esse conhecimento que permitirá a ele se situar, durante sua vida, com racionalidade no instante presente, consciente da existência de um passado, que criou aquele momento, e de um futuro, que depende dos erros e acertos de decisões a serem tomadas. A História não se repete, mas é insensatez não levar em conta as experiências do passado, registradas por ela, diante de situações semelhantes, ao se decidir racionalmente como agir.

ARMANDO DE SENNA BITTENCOURT
Vice-Almirante (EN-RMI)
Diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha

INTRODUÇÃO

O mar sempre teve uma importância fundamental na história do Brasil. Do mar, de Portugal, veio Pedro Álvares Cabral, em 1500, para encontrar o nosso País. Do mar, vieram as invasões francesas, holandesas e as incursões inglesas nos séculos XVI e XVII. O mar também foi o principal meio em que se transportaram colonos e funcionários administrativos portugueses para o Brasil durante o período colonial.

Durante a Guerra da Independência do Brasil, a então recém-criada Esquadra brasileira teve papel primordial nas mãos do Primeiro Almirante Lorde Thomas Cochrane, bloqueando os portos conflagrados e combatendo os lusitanos. As tropas de Dom Pedro I, que lutaram contra as juntas governativas da Bahia, Maranhão, Pará e Banda Oriental – aliadas das Cortes (parlamento) portuguesas – foram transportadas pelo mar.

No período regencial¹, o mar novamente foi o caminho natural para o transporte de tropas para as províncias insurgentes que ameaçavam se separar do Império. Naquela ocasião, as estradas que ligavam as principais cidades do Brasil eram muito rudimentares, daí a enorme importância estratégica que o mar adquiriu mais uma vez.

Com a Proclamação da República e o aumento da tecnologia náutica, a importância do mar ficou ainda mais evidente. Do mar aumentaram as nossas importações e escoaram os nossos produtos para o exterior. Também do mar vieram nossos inimigos: os submarinos alemães que atacaram os navios mercantes que transportavam nossas mercadorias, tanto na Primeira como na Segunda Guerra Mundiais. Naquela oportunidade houve a necessidade premente de se proteger as **comunicações marítimas**.

Aparece aqui o primeiro conceito importante. Procure escrever em um papel à parte essa nova definição. Entende-se por **comunicações marítimas** os caminhos existentes no mar para o comércio exterior ou interno, isto é, as rotas por onde trafegam os navios, desde seus portos de origem até os de destino. Elas não são vias físicas, somente se materializando quando existirem navios, tanto de transporte ou de guerra, navegando com suas cargas.

Cada nação atribui determinada importância às

¹ De 7 de abril de 1831, quando D. Pedro I abdicou do trono, até 23 de junho de 1840, quando a Assembléia votou a maioria de D. Pedro II, aclamando-o Imperador do Brasil.

•
•
•
•
•
•
•
•
•
•
•
•
•
•
•

comunicações marítimas segundo o seu grau de dependência. Sua importância econômica e militar determinará o esforço a ser realizado para a manutenção dessas rotas abertas e livres de ataque do inimigo. Para o País a proteção dessas comunicações tem sido fundamental.

Hoje em dia o mar assume uma importância cada vez maior para o Brasil. Nosso comércio é transportado quase que exclusivamente por ele. Do mar extraímos o petróleo, tão importante para o desenvolvimento do País, e os peixes, que servem de alimento aos brasileiros e proporcionam melhores condições de vida aos nossos pescadores.

Enfim, o mar é fundamental para a sobrevivência do País. Devemos cada vez mais desenvolver o nosso **Poder Marítimo** para nos projetarmos no cenário internacional. Surge o segundo conceito de nossa discussão: o que vem a ser o **Poder Marítimo** de uma nação? Anote aí mais uma vez.

Poder Marítimo é a capacidade que resulta da integração dos recursos que dispõe o Brasil para a utilização do mar e também das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando a conquistar e a manter os objetivos nacionais.

Esse conceito pode parecer teórico demais, mas não é. Vejamos agora quais os elementos constitutivos desse **Poder Marítimo**.

Esses elementos, que constituem o nosso **Poder Marítimo**, são componentes das expressões do poder da Nação, relacionados com a capacidade de utilização do mar e hidrovias interiores. Há situações em que um certo recurso ou organização é componente do **Poder Marítimo** quando vinculado ao uso do mar e deixa de sê-lo fora dessa situação. Assim, tudo ou quase tudo que se relaciona com o mar faz parte do **Poder Marítimo**.

Quais os elementos que constituem o nosso **Poder Marítimo**?

– A Marinha Mercante, com suas facilidades, serviços e organizações relacionadas com os transportes marítimo e fluvial. Dessa maneira, o navio mercante, a companhia de navegação e os representantes marítimos fazem parte desse Poder.



– A infra-estrutura hidroviária, incluindo-se os portos, os terminais, os meios e as instalações de apoio e controle. Assim, todos os portos brasileiros fazem parte desse Poder.

– A indústria naval com seus estaleiros de construção e reparos e setor de navieças.

– A indústria bélica de interesse do aprestamento naval.

– A indústria de pesca com suas embarcações, terminais e indústrias de processamento de pescado.

– As organizações e os meios de pesquisa e desenvolvimento tecnológico de interesse para o uso do mar e águas interiores e de seus recursos, aí se incluindo as universidades e os centros de pesquisa voltados para o mar.

– As organizações e os meios de exploração (sondagem, pesquisa, estudo) e exploração (retirada de recursos para fins de utilização) dos recursos do mar, seu leito e subsolo, inclusive as que operam embarcações de apoio *offshore* (movimento terra para o mar).

– O pessoal que desempenha atividades relacionadas com o mar e hidrovias interiores e os estabelecimentos destinados à formação e ao treinamento.

– **O Poder Naval.**

O que seria esse elemento? Anote mais um conceito no seu caderno de estudos.

Você deve ter notado que mostramos os elementos constitutivos sem apresentar o nosso elemento militar.

Dessa maneira, o **Poder Naval** é o componente militar do **Poder Marítimo**, capaz de atuar no mar e nas águas interiores na conquista e manutenção dos objetivos estabelecidos pelo Estado brasileiro. Pronto, parece que conseguimos fechar todos os elementos, correto? Que tal discutirmos um pouco mais o **Poder Naval**?

O **Poder Naval** compreende os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, as bases e posições de apoio, suas estruturas de comando e controle, logística² e administração, bem como as forças e os meios de apoio não constitutivos da Marinha do Brasil, quando vinculados ao cumprimento da missão da Marinha e submetidos a algum tipo de orientação, comando ou controle de autoridade naval.

Podemos, assim, observar que um **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 aproveitamento de suas

² Parte da arte da guerra que trata do planejamento e da realização de: a) projeto e desenvolvimento, obtenção, armazenamento, transporte, distribuição, reparação, manutenção e evacuação de material (para fins operativos ou administrativos); b) recrutamento, incorporação, instrução e adestramento, designação, transporte, bem-estar, evacuação, hospitalização e desligamento de pessoal; c) aquisição ou construção, reparação, manutenção e operação de instalações e acessórios destinados a ajudar o desempenho de qualquer função militar; d) contrato ou prestação de serviços.



características de mobilidade, permanência, versatilidade e flexibilidade.

Vejamos o que significa cada uma dessas características.

A mobilidade representa a capacidade de deslocar-se prontamente e a grandes distâncias, mantendo elevado nível de prontidão em condições de emprego. Assim, quando uma força naval se desloca rapidamente para uma área conflagrada a característica por ela utilizada é a mobilidade.

A permanência indica a possibilidade de operar continuamente por longos períodos em áreas distantes e de grandes dimensões com independência.

A versatilidade permite regular o poder de destruição e alterar a postura militar, mantendo a aptidão para executar uma grande gama de tarefas. Um exemplo dessa característica é a utilização de uma força naval como instrumento de combate, ao mesmo tempo em que ela pode transformar-se em instrumento da paz por meio de apoio a populações atingidas por sinistros naturais, como furacões e tsunamis.

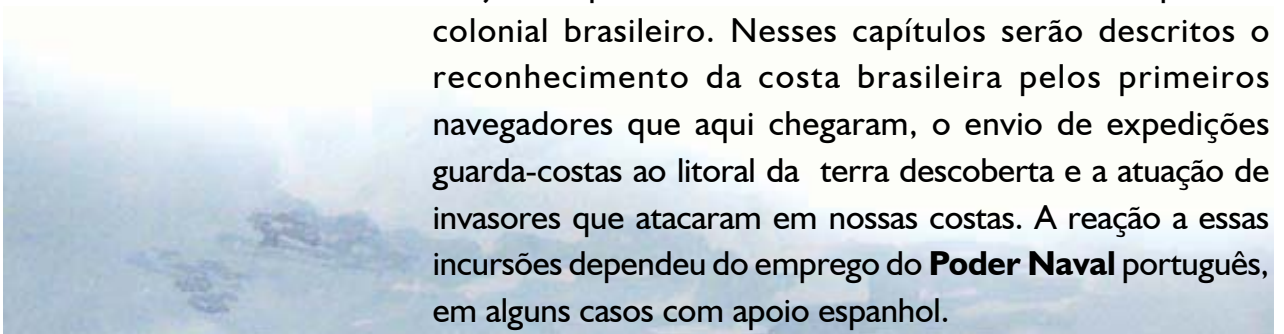
A última característica importante para um **Poder Naval** com credibilidade é a flexibilidade, que pode ser sintetizada pela capacidade de organizar grupamentos operativos de diferentes valores, em função da missão recebida. Por exemplo, um grupo de navios varredores pode limpar as minas de um campo marítimo, assim como pode, devido ao seu armamento, realizar uma patrulha no mar territorial reprimindo a pesca ilegal.

Agora você já sabe o que é **Poder Naval**.

Com esses conceitos bem estabelecidos, a partir desse momento você irá passear pela História Marítima Brasileira.

Inicialmente vamos investigar a História da Navegação, abordando a evolução dos navios, dos instrumentos náuticos e das chamadas cartas de marear.

Nos capítulos dois e três, discutiremos a expansão marítima européia e o descobrimento do Brasil, abordando a conjuntura político-social ibérica durante o chamado período colonial brasileiro. Nesses capítulos serão descritos o reconhecimento da costa brasileira pelos primeiros navegadores que aqui chegaram, o envio de expedições guarda-costas ao litoral da terra descoberta e a atuação de invasores que atacaram em nossas costas. A reação a essas incursões dependeu do emprego do **Poder Naval** português, em alguns casos com apoio espanhol.





No capítulo quatro, iremos analisar a formação da Marinha Imperial e sua importância para o Brasil. Nesse ponto discutiremos a transmigração da Família Real portuguesa para o Brasil, devido à invasão dos exércitos de Napoleão Bonaparte na Península Ibérica, com a conseqüente abertura dos portos e a discussão das questões de fronteira nas áreas das Guianas e da Banda Oriental. Em seguida, será apresentada a Guerra da Independência, sob o ponto de vista naval e suas repercussões para a história do País.

O capítulo cinco discutirá a atuação da Marinha nos conflitos internos e externos, abordando a Guerra Cisplatina, as revoltas regenciais e a guerra contra Oribe e Rosas. No capítulo seguinte, será apresentada a Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai, conflito importante na história da Marinha do Brasil. Nessa parte serão discutidas questões logísticas e estratégicas da guerra e suas conseqüências para o **Poder Naval** brasileiro.

No capítulo sete, serão analisados o panorama político que levou à República e a situação da Marinha durante aquele episódio e, em seguida, discutidas questões relativas à Marinha no final do século XIX e meados do XX – incluindo nessa parte a atuação na Primeira Guerra Mundial, a Marinha entre guerras e, por fim, a participação na Segunda Guerra Mundial.

No capítulo oito, serão apresentadas considerações sobre o emprego permanente do **Poder Naval** a partir da Segunda Guerra Mundial e as principais tendências seguidas pela Marinha até o final do século XX. Por fim, serão discutidas as possibilidades de atuação do **Poder Naval** e os desafios que se apresentam para o desenvolvimento de nosso **Poder Marítimo**.

Começemos a passear pela História Marítima com os olhos da Marinha.



CAPÍTULO I

Sinopse

¹ A canoa construída de diversas tábuas é um bom exemplo. Ela não depende do tamanho de um único tronco, pode ser construída com a borda mais alta para enfrentar as ondas e até pode ser reforçada internamente com elementos estruturais para ser mais resistente.



Aquarela de Robson Carvajal
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

Os rios, lagos, mares e oceanos eram obstáculos que os seres humanos do passado muitas vezes precisavam ultrapassar. Primeiro, eles se agarravam a qualquer coisa que flutuasse. Depois, sentiram a necessidade de transformar materiais, para que estes, flutuando, pudessem sustentar melhor sobre a água. Assim, ao longo do tempo, em cada lugar surgiu uma solução, que dependeu do material disponível: a canoa feita de um só tronco cavado; a canoa feita da casca de uma única árvore; a jangada de vários troncos amarrados; o bote de feixes de juncos ou de papiro (plantas que nascem junto a rios e lagos); o bote de couro de animais; e outros.

Canoa feita de um só tronco
Modelo de embarcação da Coleção Alves Câmara
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



Todas essas soluções simples, no entanto, não permitiam transportar muita coisa, ou eram difíceis de manejar, ou mesmo perigosas em águas agitadas. Era necessário desenvolver embarcações construídas de diversas partes, para que elas fossem maiores e melhores.¹

Durante o século XV, os portugueses decidiram que deveriam prosperar negociando diretamente com o Oriente através do mar. Até então, as mercadorias do Oriente, inclusive as

especiarias (pimenta, cravo, canela e gengibre, que eram necessárias para conservar os alimentos), eram trazidas por caravanas de camelos guiados pelos árabes até portos do Mar Mediterrâneo, onde eram compradas pelos italianos, que revendiam na Europa. Para alcançar um bom êxito, nesse ambicioso projeto de interesse nacional de Portugal, foi necessário explorar a costa da África no Oceano Atlântico e encontrar a passagem, ao sul do

Bote de couro de animais
Aquarela de Robson Carvajal
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha





continente africano, para o Oceano Índico; chegar à Índia e lá negociar diretamente as mercadorias; trazê-las para Portugal em navios capazes de transportar quantidades relativamente grandes de carga; e defender esse comércio. Isso exigiu desenvolvimentos científicos e tecnológicos para os navios e para a navegação.

Os portugueses desenvolveram e utilizaram caravelas para explorações; naus como navios mercantes para o comércio; e galeões como navios de guerra. Mas isso só não bastava para chegar com sucesso ao porto de destino.

A navegação, quando se mantém terra à vista, é feita observando pontos geográficos de terra para saber a posição do navio em relação à costa. Quando não se avista mais a terra, o mar e o céu se encontram no horizonte a toda volta, é necessário saber em que direção o navio segue e a posição em que se está em relação à superfície do globo terrestre.

Foi necessário, portanto, desenvolver instrumentos capazes de indicar a direção (bússola) do navio, a latitude (astrolábio) e a longitude (cronômetro).

Veremos neste capítulo o desenvolvimento dos navios na época das Grandes Navegações e os instrumentos utilizados para as singraduras realizadas.

Sigamos, portanto, nessa derrota...



Os navios de madeira: construindo embarcações e navios

O primeiro método de construção de embarcações, utilizado desde a canoa de tábuas, é chamado de “costado rígido”. Construía-se primeiro o costado da embarcação, juntando as tábuas pelas bordas e, depois, acrescentavam-se, os reforços estruturais internos e externos. O costado podia ser liso ou trincado, conforme se juntavam as tábuas, topo a topo ou sobrepondo suas bordas. O resultado deste método é um casco resistente, com ênfase estrutural no costado, bom para resistir a colisões e para encalhar, se necessário, nas praias. Ainda hoje se constroem pequenas embarcações assim e, na Antiguidade, era como se construíam as galés.

As galés eram embarcações movidas principalmente por remos, algumas com muitos remadores, embora pudessem também ter velas. Foram muito utilizadas por povos navegadores do passado, como os cretenses, os gregos, os romanos, os bizantinos e os nórdicos.



Modelo de galé trirreme grega
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

Chama-se de navio uma embarcação grande. Há mais de dois mil anos, já se construíam navios. Empregava-se a madeira, pois ela foi o primeiro material que se mostrou mais adequado para a construção naval.² Somente após o desenvolvimento industrial alcançado no século XIX, há cerca de 150 anos, é que o ferro e, depois, o aço, passaram a ser matérias-primas importantes para a construção naval.

Chegou-se ao método de “esqueleto rígido”³ após uma longa evolução que durou mais de mil anos, passando por métodos chamados de híbridos, em que algumas cavernas eram montadas antes do costado, para possibilitar algum controle da forma final do casco.

Embora o método de esqueleto rígido tivesse se desenvolvido no litoral do

² A tecnologia da utilização da madeira é complicada. É preciso conhecer que qualidade de madeira usar, obedecer à época e à hora certa para cortar as árvores; armazenar as toras corretamente, secas ou submersas, e trabalhá-las conforme suas características físicas. O construtor naval passeava pelas florestas escolhendo as árvores que tinham as curvas adequadas para fazer os elementos estruturais e eram necessárias centenas delas para construir um navio.

Além disto, cada parte da embarcação precisava de uma espécie vegetal diferente e estas espécies não eram as mesmas em cada região.



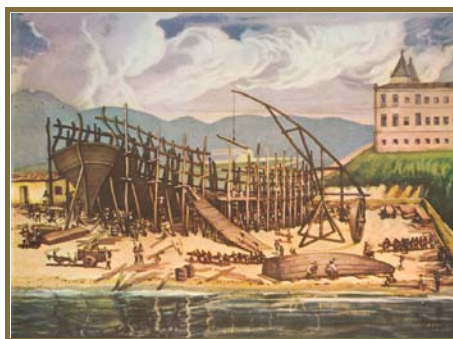
Adequação da madeira
Fonte: *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História (1783-1822)* de Juvenal Greenhalg

A que servia para mastros não podia ser utilizada em costado, a que era boa para a parte submersa do casco nem sempre servia para conveses, por exemplo.

As galés, que eram construídas pelo método de “costado rígido”, tinham as formas do casco muito semelhantes. Isto resultava do método empregado, de construir o costado primeiro, que até nem precisava de um projeto. O problema do método de “costado rígido” é que ele não permite construir um navio exatamente com a forma do casco desejada por um projetista, para que ele possa ter maior capacidade de carga e suportar melhor a navegação no oceano.

³ Foi preciso desenvolver um método que permitisse controlar a forma do casco durante a construção, para que ele pudesse enfrentar melhor as grandes ondas do oceano. Isso se resolveu construindo primeiro a estrutura. A quilha e as cavernas do navio são montadas em primeiro lugar, formando o que parece ser o “esqueleto” do navio. Depois é que se montam as tábuas do costado, fixando-as aos elementos estruturais. Este método é chamado de “esqueleto rígido”.

Nau São Sebastião em construção no Arsenal de Marinha da Corte em 1764
Desenho de Armando Pacheco
Fonte: *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História (1783-1822)* de Juvenal Greenhalg



Mar Mediterrâneo (fora de Portugal), ele foi empregado pelos portugueses para construir os navios que iniciaram, no século XV, a aventura das Grandes Navegações, que não somente levou ao Descobrimento do Brasil, mas também transformou o mundo. Os oceanos, que antes eram obstáculos entre os povos da Terra, tornaram-se vias de comunicação entre eles.



O desenvolvimento dos navios portugueses

As caravelas provavelmente tiveram sua origem em embarcações de pesca, que já existiam na Península Ibérica⁴ desde o século XIII. Tinham, em geral, velas latinas⁵. As velas latinas são próprias para navegar com qualquer vento e, por isso, adequadas às explorações da costa da África. Principalmente foi com as caravelas que os portugueses exploraram o litoral africano durante o século XV. Devido ao desenvolvimento dos navios e de técnicas e instrumentos náuticos foi possível chegar ao extremo sul do continente africano, ao Cabo da Boa Esperança, permitindo contornar a África, passando do Oceano Atlântico para o Oceano Índico, e chegar ao Oriente.

A partir de então apareceu a nau, navio maior destinado à navegação e ao transporte de mercadorias. Tem-se notícias que naus de três mastros, com o velame completamente desenvolvido, eram utilizadas pelos portugueses desde o século XV⁶.

Por se enfatizar a prática mercantil, as naus eram mal armadas militarmente, levando poucos canhões para sua defesa e das rotas marítimas que comandavam, abrindo espaço para a concorrência estrangeira. Até então Portugal vinha utilizando caravelas bem armadas como navio de guerra, mas, desde o início do século XVI, sentira a necessidade de desenvolver o galeão, navio de guerra maior e com mais canhões, para combater os turcos no Oriente e os corsários⁷ e piratas europeus ou muçulmanos no Atlântico. O galeão foi a verdadeira origem do navio de guerra para emprego no oceano. Foi construído para fazer longas viagens e combater longe da Europa.

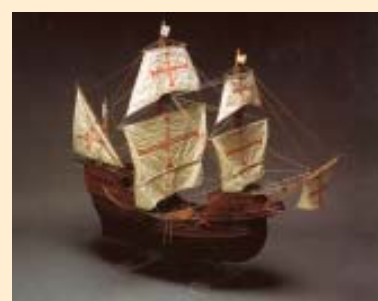
⁴ Península Ibérica representa hoje Portugal e Espanha.



Modelo de Caravela de três mastros. Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

⁵ A vela latina é a que tem a verga longitudinal à linha de centro do navio, como as dos pequenos barcos a vela que atualmente competem nas regatas.

⁶ Suas velas principais têm as vergas transversais à linha de centro do navio e têm a forma de um trapézio, mas são chamadas de redondas. O nome não tem a ver com seu formato, mas com o fato de serem semelhantes às velas dos navios mercantes da Antiguidade, chamados de navios redondos (que eram muito largos, ou, em linguagem marinheira, tinham uma boca grande em relação a seu comprimento). A vela redonda era boa com vento de popa, mas exigia ângulos bem mais abertos do que a vela latina quando navegando contra o vento.



Modelo de Nau
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

⁷ Navio Corsário – Navio, com manutenção, armamento e operação a cargo de particular, que recebia autorização de um país em conflito, através do documento chamado Patente de Corso, para operar sob sua bandeira exclusivamente contra os inimigos do concedente, atacando o comércio marítimo do adversário e, eventualmente, depredando estabelecimentos terrestres. Sustentava-se com o que fosse conseguido nos apresamentos, o que tornava a operação um “negócio”.



Modelo de Galeão do século XVI
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

O desenvolvimento da navegação oceânica: os instrumentos e as cartas de marear

Para que Portugal pudesse realizar a expansão marítima efetiva nos séculos XV e XVI foi preciso que se aperfeiçoasse a navegação, de modo a que se tornasse transoceânica e não apenas costeira, como se praticava.

Quando começaram as Grandes Navegações, já eram conhecidos a bússola, inventada pelos chineses, também chamada de agulha de marear ou agulha magnética, e, dentre os instrumentos de observação, o astrolábio.

A bússola é composta por uma agulha imantada que se alinha em função do campo magnético natural da terra, podendo-se saber a direção em que está o pólo norte magnético, propiciando ao navio traçar seu rumo, sua direção.

Para saber exatamente a posição em que se está em relação ao globo terrestre, é necessário calcular a latitude e a longitude do local. O cálculo prático da longitude, a bordo de navios, depende de se conhecer, com precisão, a hora. Porém, a inexistência de relógios (cronômetros) que não fossem afetados pelos movimentos do navio causados pelas ondas fez com que a hora não pudesse ser calculada no mar até o século XVIII, quando foram desenvolvidos cronômetros adequados para serem utilizados a bordo dos navios. A latitude não era difícil de se calcular e era através dela



Bússola ou agulha de marear
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



e da estimativa de quanto o navio havia se deslocado, que os navegadores da época das Grandes Navegações sabiam aproximadamente onde estavam. Evidentemente, erros de navegação ocorreram com conseqüências desastrosas.

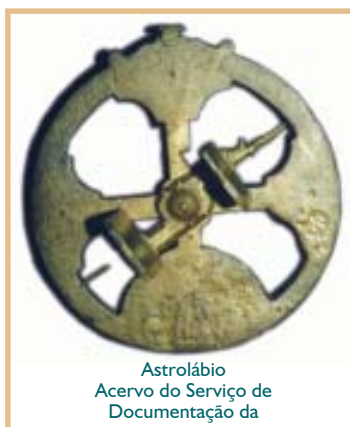
No Hemisfério Norte, a estrela Polar, que ocupa uma posição muito próxima do pólo norte celeste, permite nos crepúsculos – ao nascente e ao poente, quando se avista ao mesmo tempo o horizonte e as estrelas de maior brilho no céu – um cálculo mais seguro da latitude. Basta medir sua altura em relação ao horizonte. Navegar mantendo a mesma altura significa manter a mesma latitude. Deslocando-se para o Sul ou para o Norte, essa altura varia. Era assim, e com a ajuda de umas pedras translúcidas que polarizavam a luz nos dias nublados, que os nórdicos navegavam sem agulha de marear. Viajando para o Oeste, alcançaram a Islândia e a América do Norte (muitos séculos antes de Cristóvão Colombo chegar à América em 1492).

No Hemisfério Sul, a estrela Polar, que marca o pólo norte celeste, não é visível, e a estrela Alfa do Cruzeiro do Sul (a mais brilhante desta constelação), que ocupa a posição no céu mais próxima do pólo sul celeste, não está suficientemente próxima para ser uma referência para a navegação. A melhor forma de calcular a latitude nesse hemisfério era observando o Sol em sua passagem meridiana, ou seja, medindo em graus sua altura, quando ele passa pelo ponto mais alto do céu, no local onde se está. Os navegadores da época das Grandes Navegações faziam isto muito bem, utilizando instrumentos náuticos. O astrolábio era o mais importante deles e servia, neste caso, para medir o ângulo entre o Sol em sua passagem meridiana e a vertical. Outros instrumentos utilizados mais tarde, como o quadrante e o sextante, mediam a altura do Sol através do ângulo em relação ao horizonte.

As cartas náuticas eram muito imprecisas e passaram por um difícil processo de desenvolvimento. As que foram inicialmente elaboradas pelos portugueses eram conhecidas como portulanos. A partir do final do século XVI, passou-se a utilizar a Projeção de Mercator⁸. Esta projeção é utilizada até os dias de hoje nas cartas náuticas. Nela os meridianos

e paralelos são representados por linhas retas, que se interceptam formando ângulos de 90 graus. Isto causa consideráveis distorções nas latitudes mais elevadas, porém tem a vantagem de os rumos e as marcações de pontos de terra serem linhas retas, facilitando a plotagem nas cartas. Como a Terra é aproximadamente esférica

⁸ Gerardus Mercator, um importante fabricante de mapas e cartas náuticas, nasceu em 1512, onde hoje é território belga, e faleceu em 1594.



Astrolábio
Acervo do Serviço de
Documentação da

O astrolábio é um instrumento astronômico inventado pelo grego Hiparco, no século II a.C., e aperfeiçoado pelos astrônomos portugueses. Ele se constituía de uma roda de madeira com escala em graus, um pino central (a alidade) com orifícios nas duas extremidades (as pínulas). O piloto fazia a alidade girar até os raios do Sol atravessarem os orifícios das pínulas. O número então indicado na roda revelava a altura do sol acima do horizonte, permitindo ao piloto estabelecer a latitude em que seu navio se encontrava naquele momento. Com o balanço, o astrolábio provocava erros na medição da altura do Sol.

(na verdade um geóide), a distância mais curta entre dois pontos não é uma linha reta na Projeção de Mercator, mas isto é somente um pequeno inconveniente e a curva que representa a menor distância pode ser calculada pelo navegador.



Compasso de ponta-seca e dois compassos de cartear - um completo e parte de outro - até hoje usados para comparar medidas e distâncias sobre as cartas náuticas.



Relógio de sol, de algibeira, preciso somente na latitude para a qual foi construído. O estojo de marfim continha, originalmente, a rosa, a agulha magnética e a escala horária com gnômon rebatível, de bronze.

A vida a bordo dos navios veleiros

A vida a bordo dos navios veleiros era muito difícil. O trabalho a bordo, com as manobras de pano, muitas vezes durante tempestades, exigia bastante esforço físico e era arriscado. A comida, sem possibilidade de se ter uma frigorífica, era deficiente, principalmente em vitaminas, o que causava doenças como o beribéri (pela carência de vitamina B) e o escorbuto (carência de vitamina C). Durante os longos períodos de mau tempo, não havia como secar as roupas. A higiene a bordo também deixava muito a desejar. Muitos morreram nas longas viagens oceânicas.

Cabe observar que a vida em terra também não era fácil. O trabalho podia ser fatigante e o ambiente insalubre. Desconhecia-se a causa de muitas doenças. Havia pouco conhecimento sobre uma dieta alimentar adequada, a medicina da época era muito deficiente e os antibióticos ainda não existiam. Morria-se por infecções causadas por bactérias, que seriam curadas sem grandes dificuldades nos dias de hoje.

O escorbuto merece destaque, pois foi uma doença que causou a morte de muitos marinheiros nas longas estadias no mar, quando a dieta dependia apenas de peixe, carne salgada e biscoito (feito de farinha de trigo, o último alimento que se deteriorava a bordo dos veleiros). O escorbuto é causado pela falta de vitamina C na dieta. As gengivas incham e sangram, os dentes perdem sua fixação, aparecem manchas na pele, sente-se muito cansaço. Com o tempo, vem a morte. Em uma viagem da Marinha inglesa (força naval comandada pelo Comodoro George Anson), em 1741, dos dois mil homens que partiram da Inglaterra, somente 200

regressaram. A maioria morreu por causa do escorbuto. Por volta de 1800, descobriu-se que esse mal poderia ser evitado acrescentando à dieta suco de limão, rico em vitamina C, pois sua ingestão diária, em pequenas doses, evita o escorbuto, tornando mais saudável a vida a bordo dos navios.





CAPÍTULO II

A Expansão Marítima Européia e o Descobrimento do Brasil

Sinopse

Este capítulo aborda as condicionantes físicas e políticas que levaram os portugueses a se aventurarem pelo “mar tenebroso” - como antigamente era chamado o Oceano Atlântico - em busca de caminhos alternativos para o comércio com o Oriente. Examinamos no capítulo anterior o desenvolvimento da construção naval e dos instrumentos náuticos que permitiram tal feito e agora vamos conhecer um pouco da história de Portugal e de seus navegadores.

O pioneirismo português, ao assumir a liderança do processo de expansão marítima européia no final do século XIV, encontra explicação em dois acontecimentos decisivos: o país estava com suas fronteiras estabelecidas, após as guerras da *Reconquista* (que resultou na expulsão dos muçulmanos da Península Ibérica) e firmava-se, então, como o primeiro Estado europeu moderno, politicamente centralizado, após a vitória militar contra os reinos vizinhos de Leão e Castela. Tal processo de centralização do poder foi fator muito importante para que o reino português pudesse lançar-se a aventura ultramarina, e quebrar o monopólio exercido pelas cidades de Gênova e Veneza sobre as rotas de comércio com a Ásia e estabelecer contato direto com as fontes produtoras. Para isso, em muito contribuiu a estrutura naval já existente, cujo desenvolvimento foi estimulado pela coroa portuguesa. Na verdade, a expansão ultramarina ensejou uma aliança entre setores mercantis e a nobreza, tendo o Estado o controle e direção de tal empreendimento.

A primeira conquista portuguesa no ultramar foi a cidade de Ceuta, ao norte da África onde hoje fica situado o Marrocos. Na seqüência, Diogo Cão explorou a costa africana entre os anos de 1482 e 1485. Bartolomeu Dias atingiu o sul do continente africano e ultrapassou o Cabo das Tormentas em 1487 (onde hoje fica a África do Sul) que, após este acontecimento, passou a chamar-se Cabo da Boa Esperança. Vasco da Gama, em 1498, chegou a Calicute, Sudoeste da Índia, estabelecendo a rota entre Portugal e o Oriente. Em 1500, a frota de Pedro Álvares Cabral chegou às terras do Brasil, consolidando o império ultramarino português.

Descoberta as terras que Portugal denominou Brasil, tornou-se imperioso seu reconhecimento e povoamento. Veremos, a partir daqui,

quais as expedições que partiram para o reconhecimento do litoral das novas terras e as providências para povoá-la e defendê-la.

Como “Navegar é preciso”, vamos partir para o reconhecimento de novas terras...

*As armas e os barões assinalados
Que da Ocidental praia Lusitana,
Por mares nunca dantes navegados
Passaram ainda além da Taprobana,
Em perigos e guerras esforçados
Mais do que prometia a força humana,
E entre gente remota edificaram;...*

*Já no largo Oceano navegavam,
As inquietas ondas apartando;
Os ventos brandamente respiravam,
Das naus as velas côncavas inchando;
Da branca escuma os mares se mostravam
Cobertos, onde as proas vão cortando
As marítimas águas consagradas,...*

(Trechos de um dos poemas de Luís Vaz de Camões, da obra *Os Lusíadas*, editada em 1572).



Nau
Pintura a óleo de Carlos Kirovsky
Acervo do Clube Naval

Fundamentos da organização do Estado português e a expansão ultramarina

A condição fundamental para o processo de formação das nações europeias¹ foi a crise do feudalismo, que teve início em meados do século XIII. Esta crise foi resultante da relativa paz que vivia o continente europeu, que permitiu a criação dos burgos (fora dos limites do senhor feudal, que lhes dava proteção em troca da vassalagem), que viriam a se transformar em vilas ou cidades com relativa autonomia. Isto provocou o enfraquecimento dos senhores feudais, reduzindo o poder da nobreza e, conseqüentemente, abrindo espaço para a retomada do poder político pelos reis.

Os soberanos, à medida que obtinham recursos financeiros, em troca de privilégios, fortaleciam seus exércitos e submetiam os antigos feudos e as novas vilas e cidades à sua autoridade, incorporando esses territórios ao que viria ser seus reinos. Era o embrião do futuro Estado Nacional.

Intensas lutas precederam e consolidaram o Estado português. Iniciou com a expulsão dos mouros da Península Ibérica em 1249 (os mouros invadiram a Península Ibérica no ano de 711²), no movimento denominado *Reconquista*, quando Portugal consolidou seu território e firmou-se como “o primeiro Estado europeu moderno”, segundo o historiador Charles Boxer. Mas somente após a vitória sobre os Reinos de Leão e Castela, em 1385, na Batalha de Aljubarrota, e a assinatura do tratado de paz e aliança perpétua com o Reino de Castela, em 1411, a paz foi selada.

Portugal iniciou seu processo de expansão ultramarina conquistando aos mouros a cidade de Ceuta, no norte da África. A partir daí, virou-se para o mar, onde se tornou dominante. Como não poderia deixar de ser, esta empreitada envolveu somas altíssimas e, para financiá-la, a coroa portuguesa se valeu do aumento de impostos e recorreu a empréstimos de grandes comerciantes e banqueiros (inclusive italianos).



¹ Até o final da Idade Média não existiam nações como Portugal, Espanha, França e Inglaterra, por exemplo. Grande parte do território europeu naquela época era dividido em feudos governados por nobres (senhor feudal), onde os indivíduos (vassalos) consideravam-se naturais da cidade em que haviam nascido, como Londres, Lisboa, Madri. É importante saber que o conceito de Nação e o de Estado não se confundem. O Estado é constituído por um conjunto de instituições e poderes políticos tendo como base um território. O conceito de Nação pode ser definido como um agrupamento humano, em geral numeroso, cujos membros, fixados em um território, são ligados por laços históricos, culturais, econômicos e lingüísticos. Um Estado pode ser formado por várias nações, como o caso da ex-União Soviética e da antiga Iugoslávia.



Tarik
Fonte: <http://pt.wikipedia.org>

² A 30 de abril de 711, o exército de Tarik, general berbere muçulmano, desembarcou no rochedo que posteriormente se chamou Djebel el-Tarik, ou seja, Monte de Tarik, e que hoje é conhecido como Gibraltar. Depois de ter todo o exército em terra, conta-se que mandou queimar os navios e disse aos seus soldados: “Irmãos pelo Islã! Temos agora o inimigo pela frente e o mar profundo por detrás. Não podemos voltar para o nosso lar porque queimamos os nossos barcos. Agora só nos resta derrotar o inimigo ou morrer de forma covarde, afogando-nos no mar. Quem me seguirá?”

Lusitânia

A região que hoje é conhecida como Portugal foi originalmente habitada por populações ibéricas de origem indo-européia. Mais tarde, foi ocupada, sucessivamente, por fenícios (século XII a.C.), gregos (século VII a.C.), cartagineses (século III a.C.), romanos (século II a.C.) e, posteriormente, pelos visigodos (povo germânico, convertido ao cristianismo no século VI), desde 624.



Em 711, a região foi conquistada pelos muçulmanos, impulsionados por sua política de expansionismo, tendo como base uma coligação formada por árabes, sírios, persas, egípcios e berberes, estes em maioria, todos unidos pela fé islâmica e denominados mouros. Quase a totalidade da península caiu em mãos dos mouros que, em seu avanço, só foram bloqueados quando tentaram invadir a França.

A resistência aos invasores só ganhou força a partir do século XI, após a formação dos reinos cristãos ao norte, como Leão, Castela, Navarra e Aragão. A guerra deflagrada contra os mouros contou com o apoio de grande parte da aristocracia européia, atraída pelas terras que a conquista lhes proporcionaria.

Durante o reinado de Afonso VI (1069-1109), de Leão e Castela, a partir de 1072, dois nobres franceses – Raimundo e Henrique de

Borgonha – receberam como recompensa pelos serviços prestados na campanha a mão das filhas do rei, além de terras como dote. D. Raimundo recebeu as terras a norte do Rio Minho, o Condado de Galiza, e D. Henrique o Condado Portucalense. Estas terras não se constituíam em reinos independentes e seus proprietários deviam prestar vassalagem ao rei de Leão.

A origem do próprio Estado português se deu com a formação do Condado Portucalense, sob o domínio de D. Henrique de Borgonha. Este nobre, tendo o senhorio de ampla região entre os Rios Minho e Mondego, procurou reforçar, através da luta contra os mouros, seu poderio sobre os demais senhores de terras daquela área, bem como conseguir autonomia frente aos



³ Uma carta régia de 13 de dezembro de 1143 colocou o novo reino sob a proteção da Santa Sé, o que lhe garantia a mediação do papado em caso de ruptura do Tratado de Zamora e a criação de bispados sem interferência leonesa. Esse processo se concluiu em 1179, quando o Papa Alexandre III, pela bula *Manifestis Probatum*, de 23 de maio do mesmo ano, reconheceu Dom Afonso Henriques como rei de Portugal.

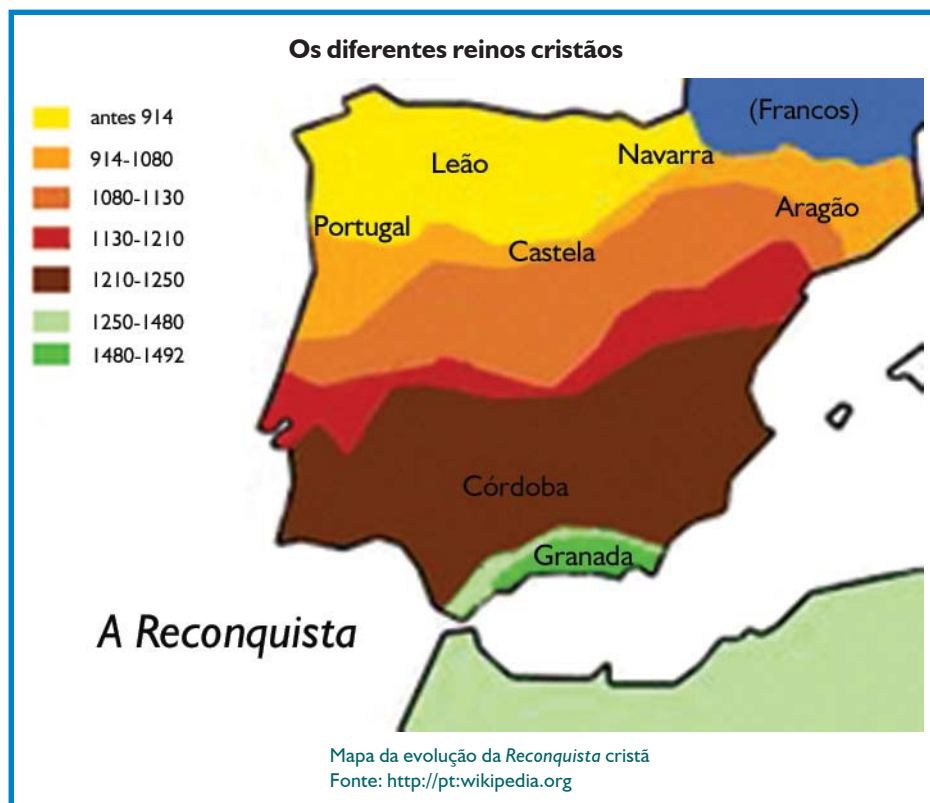
interesses do vizinho Reino de Leão, a cujo soberano, como já foi dito, devia vassalagem.

O caráter inicial da formação dos reinos ibéricos, definido pelos aspectos militar e religioso desenvolvidos nas lutas contra os mouros, marcou as tendências principais da constituição desses Estados.

De um lado, o processo de expulsão do inimigo muçulmano deu prioridade ao aspecto militar, o que criou a necessidade de unificação do comando das forças cristãs, papel exercido pelos senhores de terras mais poderosos das diversas regiões da península. Por outro lado, o profundo caráter religioso tomado pela *Reconquista*, identificada com as cruzadas contra os *infiéis* muçulmanos, fez com que a Igreja de Roma tivesse grande interesse no sucesso das forças cristãs.

As vitórias alcançadas pelos exércitos de D. Henrique mostraram à Santa Sé a importância que estes vinham adquirindo no sucesso das lutas militares. Assim, os interesses do senhorio do condado e os do papado iam aos poucos convergindo para o reconhecimento da autonomia portugalense ante o Reino de Leão.

O Tratado de Zamora, firmado em 1143 entre o Duque portugalense D. Afonso Henriques (1128-1185), filho de Henrique de Borgonha, e D. Afonso VII, imperador de Leão, determinou o reconhecimento por parte deste último da independência do antigo condado, agora Reino de Portugal.³



Ordens militares e religiosas



Outro fator a ser ressaltado diz respeito às ordens militares (ordens de cavalaria sujeitas a um estatuto religioso e que se propunham a lutar contra os muçumanos) no processo da *Reconquista*. Tais ordens, fundadas com o intuito de auxiliar os doentes e peregrinos que iam à Terra Santa e, sobretudo, para combater militarmente os adeptos da fé muçumana, participaram das batalhas contra os mouros na Península Ibérica.

Seus contingentes, em muitos casos, formaram a base dos exércitos cristãos. Em consequência dessa atuação, várias ordens receberam doações de terras nos reinos ibéricos. Em Portugal, as ordens dos Templários, de Avis e de Santiago foram as mais beneficiadas por tais privilégios.

As ordens, no entanto, não se destacaram apenas pelo seu aspecto militar. Contribuíram significativamente para o povoamento do território português, a partir das regiões que lhes foram distribuídas. Em torno de castelos e fortalezas, com efeito, desenvolveram atividades agrícolas que levaram à fixação da população.

Além disso, foi igualmente importante nesse processo de ocupação territorial a participação das ordens religiosas cujos membros não atuavam das lutas militares. Os mosteiros e capelas destas ordens, dentre as quais se destacou a dos beneditinos, tornaram-se pólos de atração pela segurança que ofereciam a inúmeras famílias. Da mesma forma, desde a *Reconquista*, as ordens tomaram a peito a colonização de zonas desertas ou dizimadas pela guerra, criando novos focos de povoamento e estimulando a exploração da terra.



Ilustração de uma batalha na fase da *Reconquista*
Fonte: <http://pt.wikipedia.org>

O papel da nobreza

Além de setores diretamente ligados à Igreja, assinala-se também intensa vinculação da nobreza portuguesa na formação do Estado Nacional lusitano. Este setor social, cujo poder se originava na propriedade da terra, também participou de forma decisiva nas guerras da *Reconquista*, apoiando o esforço militar da realeza. Esta, num primeiro momento, concedeu privilégios bastante amplos à nobreza. Mais tarde, contudo, pretendeu limitar tais privilégios, impondo medidas que beneficiavam a centralização do poder.

Uma das providências tomadas nesse sentido foi a autonomia concedida pelo poder central aos *concelhos* (que correspondem aos municípios nos dias de hoje), onde começavam a ter influência as aspirações de comerciantes e mestres de ofício. O apoio do rei aos *concelhos* visava a enfraquecer o poder da nobreza fundiária em sua própria base territorial, impedindo assim que os senhores



⁴ Durante o reinado de D. Dinis foi publicado código voltado para a proteção das classes menos favorecidas contra abusos de poder, e estimulada uma “reforma agrária” que incluiu a redistribuição de terras e fundação de várias comunidades rurais. A cultura foi um de seus interesses pessoais e, como apreciador da literatura, escreveu vários livros abordando temas como administração e vários volumes de poesia. Nesse período, Lisboa foi considerada um importante centro cultural, culminando com a fundação da Universidade de Coimbra pela *Magna Charta Privilegiorum*.



D. Dinis
Fonte: <http://pt.wikipedia.org>

de terras fizessem prevalecer livremente seus interesses nas áreas que comandavam, sem levar em conta as determinações régias.

Outro mecanismo de limitação do poder da nobreza foi o estabelecimento das *inquirições*. A partir de uma interrupção nas lutas militares contra os mouros, entre os séculos XII e XIII, a coroa portuguesa buscou avaliar a situação da propriedade de terras no reino.

Durante a *Reconquista*, a nobreza laica e eclesiástica aproveitou-se da falta de controle régio para alargar seus domínios territoriais e privilégios, prejudicando em alguns casos os direitos e rendimentos da coroa. Para coibir tal situação, o poder real utilizou-se das *inquirições*, pelas quais se formavam comissões de inquérito (alçadas) a fim de investigar se os direitos reais devidos estariam sendo cumpridos e até mesmo verificar o direito legal às propriedades.

Tal mecanismo se completava com as *confirmações*, processo pelo qual o rei sancionava não só a propriedade da terra como o próprio título nobiliárquico do senhor em questão. Esses poderes submetiam, de certa maneira, a nobreza eclesiástica e civil à coroa, já que passavam a depender desta para a preservação tanto do título quanto da propriedade.

A importância do mar na formação de Portugal

Paralelamente aos problemas político-territoriais apontados, é digno de destaque que, além da agricultura, o comércio marítimo e a pesca eram as mais importantes atividades praticadas em Portugal, país de solo nem sempre fértil e produtivo. A atividade pesqueira destacou-se como fundamental para complemento da alimentação de sua população.

Situado em posição geográfica estratégica, à beira do Oceano Atlântico e próximo ao Mediterrâneo, era de se esperar que desenvolvesse grande devotamento à navegação e, conseqüentemente, à construção naval. Natural, também, que a Marinha portuguesa fosse utilizada em caráter militar, o que ocorreu a partir do século XII.

No reinado de D. Sancho II (1223-1245) podem ser assinaladas as primeiras tentativas de implantação de uma frota naval pertencente ao Estado, ordenando, inclusive, a construção de locais específicos nas praias para reparo de embarcações.

Desenvolvimento econômico e social

Durante o reinado de D. Dinis (1279-1325)⁴, sexto rei de Portugal (primeiro a assinar documentos com nome completo e, presumidamente, primeiro rei não analfabeto daquele país), iniciativas bastante relevantes foram adotadas para o fomento da

cultura, da agricultura, do comércio e da navegação. Denominado *O Lavrador* ou *Rei Agricultor* e ainda *Rei Poeta* ou *Rei Trovador*, D. Dinis foi um monarca essencialmente administrador e não guerreiro. Envolvendo-se em guerra contra Castela, em 1295, desistiu dela em troca das Vilas de Serpa e Moura. Pelo Tratado de Alcanizes (1297) formou a paz com Castela, ocasião em que foram definidas as fronteiras atuais entre os países ibéricos.

Preocupado com a infra-estrutura do país, ordenou a exploração de minas de cobre, estanho e ferro, fomentou as trocas comerciais com outros países, assinou o primeiro tratado comercial com a Inglaterra, em 1308, e instituiu a Marinha Real. Nomeou então o primeiro almirante (que se tem conhecimento) da Marinha portuguesa, Nuno Fernandes Cogominho, para cuja vaga foi contratado, em 1317, o genovês Pezagno (ou Manuel Pessanha). Data dessa época a chegada dos portugueses às Ilhas Canárias.

Deve-se também à sua iniciativa a intensificação da monocultura do pinheiro bravo (Pinhal de Leiria), em princípio, com a finalidade de criar uma barreira vegetal que protegesse as terras agrícolas do avanço das areias costeiras e, também, como reserva florestal para o fornecimento de madeira destinada à construção naval e à exportação.

O cultivo era extremamente racional: sempre que havia corte de árvores, novas mudas eram plantadas de imediato, recorrendo-se a enormes sementeiras⁵. Esta ação manteve o pinhal praticamente intacto e foi bastante utilizado durante os séculos XV e XVI, no período dos descobrimentos marítimos. Além de fornecer madeira para a construção naval, o pinho fornecia um subproduto importantíssimo para conservação e calafeto dos cascos das embarcações: o chamado *pez*, alcatrão vegetal de grande poder de vedação. É notável que o Pinhal de Leiria exista até os dias de hoje, constituindo uma das maiores manchas naturais da região do norte do distrito de Leiria.

No reinado de D. Fernando I (1367-1383), último soberano da dinastia de Borgonha, foi baixada a Lei de Sesmarias, de 28 de maio de 1375. Tendo como medida coercitiva mais rígida a expropriação das terras não produtivas, essa lei foi mais uma tentativa de solucionar a carência de mão-de-obra no campo, causada pela fuga das populações para os centros urbanos, devido à peste negra⁶. O resultado foi uma séria crise de abastecimento de gêneros alimentícios no reino.

A Lei de Sesmarias, que mais tarde seria aplicada no Brasil, teve pouco efeito prático. Seus artigos, apesar de conterem ameaças aos proprietários de terras, atuaram no sentido de fortalecê-los, pois obrigavam os trabalhadores a permanecerem nos campos, mesmo em troca de baixa remuneração.

Ainda durante o reinado de D. Fernando I, a construção naval recebeu grande incentivo, mediante a isenção de impostos e a



⁵ Hoje, técnica muito parecida é defendida por ambientalistas para ser implantada na exploração de madeira da região amazônica, considerada internacionalmente como “ecologicamente correta”.

⁶ Durante o reinado de Dom Afonso IV (1325-1357), Portugal foi atingido pela peste negra (peste bubônica, transmitida pelas pulgas que infestam ratos). Esta foi a maior, a mais trágica epidemia que a História registra, tendo produzido um morticínio sem paralelo. Foi chamada peste negra pelas manchas escuras que apareciam na pele dos enfermos. Como outras epidemias, teve início na Ásia Central, espalhando-se por via terrestre e marítima em todas as direções. Em 1334 causou 5 mil mortes na Mongólia e no norte da China. Houve grande mortandade na Mesopotâmia e na Síria, cujas estradas ficaram juncadas de cadáveres dos que fugiam das cidades. No Cairo os mortos eram atirados em valas comuns e em Alexandria os cadáveres ficaram insepultos. Calcula-se em 24 milhões o número de mortos nos países do Oriente. Em 1347 a epidemia alcançou a Criméia, o arquipélago grego e a Sicília. Em 1348 embarcações genovesas procedentes da Criméia aportaram em Marselha, no sul da França, ali disseminando a doença. Em um ano, a maior parte da população de Marselha foi dizimada pela peste. Em 1349 a peste chegou ao centro e ao norte da Itália e dali se estendeu a toda a Europa.

Em sua caminhada devastadora semeou a desolação e a morte nos campos e nas cidades. Povoados inteiros se transformaram em cemitérios. Calcula-se que a Europa tenha perdido a metade de sua população. Em Portugal, o impacto da epidemia também foi muito grande, tendo como consequência natural a drástica redução da mão-de-obra em todos os níveis. Os trabalhadores que sobreviveram exigiram salários superiores aos que vigoravam antes da peste, gerando forte reação dos proprietários de terras, que apelaram para o rei. Como resultado, o Rei Afonso IV (1325-1357), em 1349, ordenou que os proprietários e autoridades competentes determinassem as medidas necessárias: foram fixados salários abaixo do que os trabalhadores esperavam; tornaram obrigatória a aceitação da proposta por todos os trabalhadores e também obtiveram o direito de recrutar a mão-de-obra à força. Apesar deste elenco de medidas, passados três anos, os proprietários de terras permaneciam insatisfeitos com as dificuldades de recrutar trabalhadores pelo salário fixado. Em face do insucesso das medidas coercitivas, agravou-se a crise de abastecimento no país.



⁷ Porém, o estabelecimento de um novo imposto, a sisa, ao incidir sobre as trocas comerciais realizadas no Reino, constituiu a principal fonte de recursos para o Tesouro Real. A coroa, em consequência, estabeleceu uma política de incentivo às atividades mercantis. No entanto, se esta política de fato beneficiou o setor mercantil único capaz de, naquele momento, propiciar o sustento da nobreza, por outro lado o subordinou aos próprios interesses do Estado. Do mesmo modo, as decisões quanto aos investimentos na empresa mercantil marítima eram tomadas por funcionários reunidos nos diversos conselhos régios, e não pelos diretamente envolvidos na questão.

concessão de vantagens e garantias aos construtores navais, tais como a autorização aos construtores de embarcações com mais de cem tonéis que cortassem a madeira necessária nas matas reais com isenção de impostos. Também ficou isenta de impostos, a matéria-prima importada destinada à construção naval. Em 1380, o monarca criou a Companhia das Naus, que funcionava como uma empresa de seguros destinada a evitar a ruína financeira dos homens do mar. Como resultado, incrementaram-se o comércio marítimo, a exportação de produtos da agricultura e a importação de tecidos e manufaturas. As rendas da Alfândega de Lisboa, considerado porto franco, aumentaram significativamente e era intensamente freqüentado por estrangeiros.

Outra importante iniciativa de D. Fernando foi a instalação da Torre do Tombo, o Arquivo Nacional Português, onde se guardavam documentos importantes que preservavam a memória e a história de Portugal. Foi-lhe dado este nome porque ficava sediado numa torre do Castelo de São Jorge, e tombo, porque significava lançar em livro, inventariar, registrar.

D. Fernando I envolveu-se em três guerras contra Castela e passou a ser malvisto pela opinião pública por seu casamento com Dona Leonor Teles (cujo casamento anterior fora anulado). Após a morte de D. Fernando, os portugueses não aceitaram a regência da rainha viúva em nome da filha, a Infanta Dona Beatriz, casada com um potencial inimigo, o rei de Castela. Este fator, somado à continuidade da crise de abastecimento, deflagrou a Revolução de Avis.

Após deliberação das Cortes, foi aclamado rei o Mestre da Ordem de Avis, D. João I (1385-1433), filho bastardo do oitavo rei de Portugal D. Pedro I (1357-1367), a quem caberia inaugurar uma nova dinastia.

Vitoriosa em Lisboa, a revolta transformou-se em movimento de fidalgos e plebeus em guerra contra Castela, cujo rei declarou pretensão à coroa portuguesa. Os castelhanos foram vencidos em várias batalhas e, embora tenham bloqueado Lisboa, foram, afinal, fragorosamente derrotados na Batalha de Aljubarrota (1385). A paz só foi selada em 1411.

Outra consequência importante dos fatos apontados foi a renovação da aristocracia portuguesa. Os setores que haviam apoiado Castela tiveram seus bens confiscados pela coroa, a qual os doou em parte aos seus aliados. Com tal divisão na nobreza, houve até mesmo casos em que pais perderam os bens para seus próprios filhos.

Além disso, o apoio dos grupos mercantis a D. João I fez com que as aspirações de tais grupos passassem a ser valorizadas pelo poder régio. A situação econômica do reino, ao sair vitoriosa da revolução, era uma das mais graves. A alta do custo de vida e a queda do valor da moeda colocaram o tesouro português em situação bastante difícil.⁷

A nobreza também teve suas bases de poder atingidas pelo movimento de centralização régia, com a colocação em prática da Lei Mental. Por meio dessa lei, baixada por D. Duarte (1433-1438) em 8 de abril de 1434, os bens doados pela coroa à nobreza só poderiam ser herdados pelo filho varão legítimo mais velho. Isso permitiu à coroa retomar uma série de propriedades antes doadas às famílias nobres, reforçando seu poder e, de alguma maneira, minando as bases do poderio senhorial.

Tal processo de centralização do poder foi o elemento essencial que permitiu ao reino português lançar-se na expansão ultramarina. Deve-se destacar ainda que os limites da extração das rendas obtidas com a agricultura fizeram a coroa voltar seus olhos às atividades comerciais e marítimas.

O monopólio exercido pelas cidades italianas de Gênova e Veneza sobre as rotas de comércio com a Ásia levou os grupos mercantis portugueses a procurar outra alternativa para a realização de seus negócios e, conseqüentemente, para obtenção de lucros. A saída seria a tentativa de contato direto com os comerciantes árabes, evitando o intermediário genovês ou veneziano. Para isso muito contribuiu a estrutura naval já existente no reino, cujo desenvolvimento foi estimulado pela coroa.

A expansão marítima portuguesa caracterizou-se por duas vertentes. A primeira, de aspecto imediatista, realizada ao norte do continente africano, visava à obtenção de riquezas acumuladas naquelas regiões através de prática de pilhagens. A tomada de Ceuta, no norte da África (Marrocos), em 1415, seria um dos exemplos mais representativos deste tipo de empreendimento e marca o início da expansão portuguesa rumo à África e à Ásia⁸.

Em menos de um século, Portugal dominou as rotas comerciais do Atlântico Sul, da África e da Ásia, cuja presença foi tão marcante nesses mercados que, nos séculos XVI e XVII, a língua portuguesa era usada nos portos como língua franca – aquela que permite o entendimento entre marinheiros de diferentes nacionalidades. Na segunda vertente, o objetivo colocava-se mais a longo prazo, já que se buscava conquistar pontos estratégicos das rotas comerciais com o Oriente, criando ali entrepostos (feitorias) controlados pelos comerciantes lusos. Foi o caso da tomada das cidades asiáticas. Tal modo de expansão também ficou marcado pelo aspecto religioso (cruzadas), pois mantinha-se a idéia de luta cristã contra os muçulmanos.⁹

A expansão ultramarina permitiu, assim, uma convergência de interesses entre os setores mercantis e a nobreza, tendo o Estado o papel de controle e direção de tal empreendimento. O monopólio do comércio dos produtos asiáticos e o tráfico de escravos africanos (mão-de-obra para as regiões produtoras de matérias-primas) enriqueciam não só os grupos mercantis, como geravam vultosas receitas para o tesouro régio, as quais a coroa,



⁸ A mentalidade vigente na Europa no século XV se caracterizava por uma visão do mundo desconhecido como alguma coisa muito perigosa. Acreditava-se que nos oceanos viviam monstros terríveis, correntes traiçoeiras e intransponíveis à espera dos marinheiros. Uma mistura de conhecimentos geográficos com crendices e lendas que atormentava os homens do mar. Quando os navegadores dobraram o Cabo Bojador no reconhecimento da costa africana, isto foi considerado um grande feito, tendo em vista a visão existente do que existiria além naquele mar desconhecido. Doze anos levaram os portugueses na tentativa de ultrapassá-lo. Os cronistas da época assim se referiam: "Depois deste cabo não há gente ou povoação alguma; a terra não é menos arenosa que os desertos da Líbia, onde não há água, nem árvore, nem erva verde; e o mar é tão baixo, que a uma légua de terra não há fundo mais que uma braça. As correntes são tamanhas que o navio que lá passe jamais nunca poderá tornar... Ora qual pensais que havia de ser o capitão de navio a que pusessem semelhantes dúvidas diante, e mais por homens a que a razão de dar fé e autoridade em tais lugares, que ousasse de tomar tal atrevimento, sob tão certa esperança de morte como lhe ante os olhos se apresentaram?" Nessa época vivia-se muito pouco se compararmos com os dias de hoje. A média de vida era de 30 anos, e um homem saudável de 60, uma raridade. Daí talvez o fato de indivíduos assumirem a vida do mar motivados pelo espírito aventureiro e também conscientes da grande incerteza de retorno.



Ordem de Cristo

⁹ É necessário ressaltar a importante atuação das ordens militares no processo de expansão ultramarina, especialmente da riquíssima Ordem de Cristo. Constituída em 1319, com os bens lusitanos pertencentes à Ordem dos Templários (1119-1311), a Ordem de Cristo tornou-se aos poucos detentora de um grande poder no reino, o que despertou o interesse da coroa em absorver suas posses, quando do movimento, já referido, de centralização político-administrativa. Mais tarde, a obtenção do grão-mestrado da Ordem de Cristo por Dom João III (1521-1557), em 1522, permitiu ao monarca garantir a si próprio os poderes oriundos da influência da própria ordem.



Vasco da Gama
Fonte: <http://pt.wikipedia.org>

em certa medida, repassava à nobreza através da doação de mercês, bens móveis e de raiz, bem como de privilégios.

Cronologicamente e resumidamente, assim se deu o referido processo expansionista:

- Entre 1421 e 1434, os lusitanos chegaram aos Arquipélagos da Madeira e dos Açores e avançaram para além do Cabo Bojador. Até esse ponto, a navegação era basicamente costeira.
- Em 1436 atingiram o Rio do Ouro e iniciaram a conquista da Guiné. Ali se apropriaram da Mina, centro aurífero explorado pelos reinos nativos em associação aos comerciantes mouros, a maior fonte de ouro de toda a história de Portugal até aquela data.
- Em 1441, chegaram ao Cabo Branco.
- Em 1444, atingiram a Ilha de Arguim, no Senegal, onde instalaram a primeira feitoria em território africano e iniciaram a comercialização de escravos, marfim e ouro.
- Entre 1445 e 1461, descobriram o Cabo Verde, navegaram pelos Rios Senegal e Gâmbia e avançaram até Serra Leoa.
- Entre 1470 e 1475, exploraram a costa da Serra Leoa até o Cabo de Santa Catarina.
- Em 1482, atingiram São Jorge da Mina e avançaram até o Rio Zaire, o trecho mais difícil da costa ocidental africana. O navegador Diogo Cão explorou a costa da África Ocidental entre 1482 e 1485.
- No período 1487/1488, Bartolomeu Dias atingiu o Cabo das Tormentas, no extremo Sul do continente – que passou a ser chamado de Cabo da Boa Esperança – e chegou ao Oceano Índico, conquistando o trecho mais difícil do caminho das Índias.
- Em 1498, Vasco da Gama chegou a Calicute, na costa Sudoeste da Índia, estabelecendo a rota entre Portugal e o Oriente.

Durante o reinado de D. João II, iniciado em 1481, a expansão ultramarina atingiu o auge com os feitos dos navegadores Diogo Cão e Bartolomeu Dias. Abriram-se, desse modo, novas e extraordinárias perspectivas para a nação portuguesa. O negócio das especiarias do Oriente, levadas para a Arábia e para o Egito pelos árabes e dali transportadas aos países europeus, por intermédio de Veneza – que enriquecera com o tráfico –, vai se concentrar em novas rotas, deslocando o foco do comércio mundial do Mediterrâneo para o Oceano Atlântico.

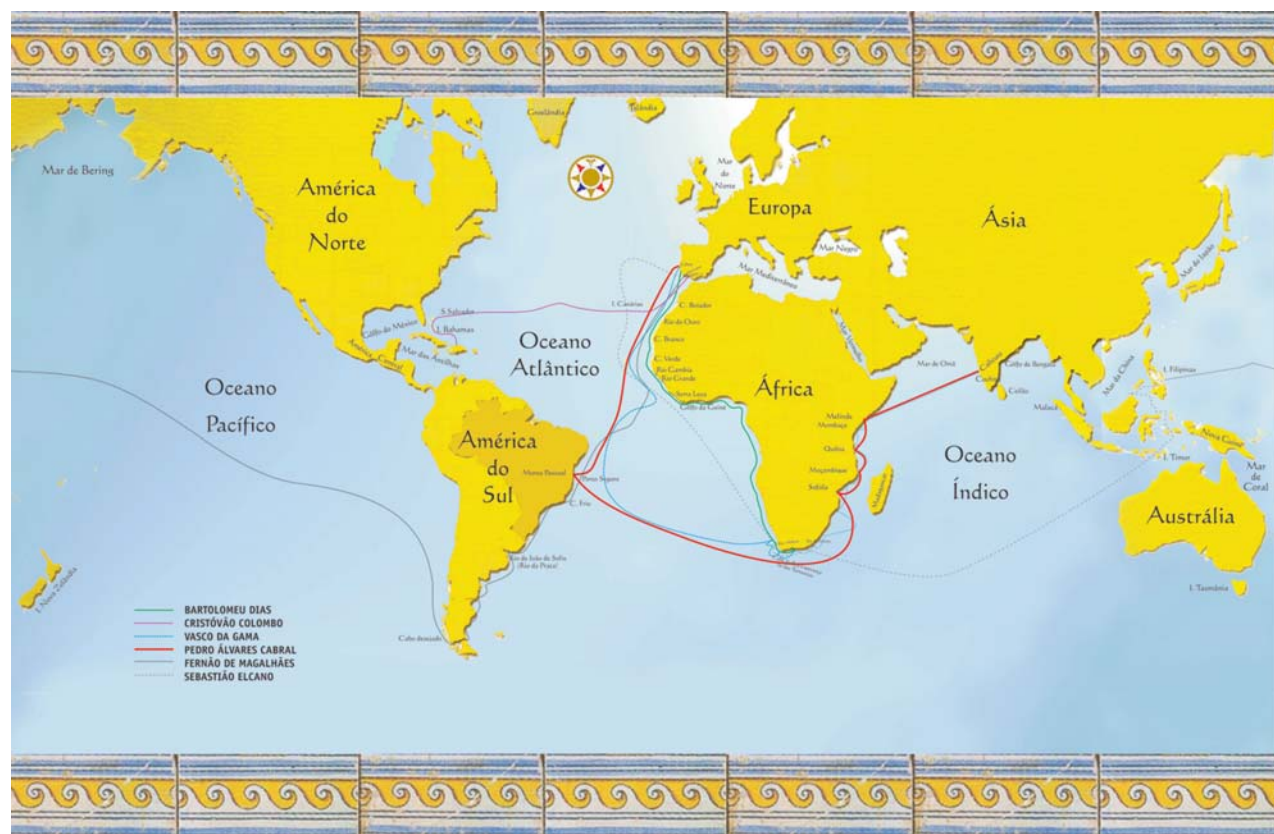
Foi justamente um genovês, Cristóvão Colombo, quem abalou as pretensões de D. João II na sua política expansionista, ao descobrir a América em 1492. No retorno de sua famosa viagem, Colombo avistou-se com o rei de Portugal comunicando-lhe a descoberta. Anteriormente, o mesmo Colombo já havia oferecido seus serviços ao soberano português, que recusou a oferta baseado em informações dadas pelos cosmógrafos do reino, levando o genovês a dirigir-se a Castela, onde obteve apoio financeiro para sua famosa viagem.

Abalado com as notícias trazidas por Colombo, D. João II cogitou em mandar uma expedição em direção às terras recém-descobertas, convencido de que lhe pertenciam por direito. Pouco depois, a questão foi arbitrada por três bulas¹⁰ do Papa Alexandre VI, que concederam à Espanha os direitos sobre as terras achadas por seus navegadores a oeste do meridiano traçado a cem léguas a oeste das Ilhas dos Açores e de Cabo Verde.

Os portugueses discordaram da proposta e novas negociações resultaram na assinatura do Tratado de Tordesilhas (cidade espanhola) em 7 de junho de 1494, que garantiu à coroa portuguesa as terras que viessem a ser descobertas até 370 léguas a oeste do Arquipélago de Cabo Verde. As terras situadas além desse limite pertenceriam à Espanha.

D. João II morreu em 1495 e coube ao seu sucessor, D. Manuel, dar continuidade ao projeto expansionista. Durante sua gestão aconteceu a famosa viagem de Vasco da Gama, que partiu do Rio Tejo em julho de 1497, dobrou o Cabo da Boa Esperança, transpôs o Rio Infante, ponto extremo da viagem de Bartolomeu

¹⁰ Documentos emitidos pelos papas de caráter internacional e oficial.



Mapa das Grandes Navegações
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

Dias, reconheceu Moçambique, Melinde, Mombaça e, em maio de 1498, após quase um ano de viagem, chegou a Calicute, na Índia.

A façanha de Vasco da Gama colocou Portugal em contato direto com a região das especiarias, do ouro e das pedras preciosas, e, como conseqüência, a conquista do quase total monopólio de tais produtos na Europa, abalando seriamente o comércio das repúblicas italianas. A conquista da rota marítima para as Índias assumiu, na época, importância revolucionária e suas conseqüências imediatas empalideceram até mesmo o maior acontecimento da história moderna das navegações: o descobrimento da América por Cristóvão Colombo.

A descoberta do Brasil

Vasco da Gama retornou a Portugal em julho de 1499 sob clima de grande excitação motivado pela descoberta da nova rota para a Índia. Pouco depois, a 9 de março de 1500, partiu em direção ao oriente uma portentosa frota de 13 navios (dez provavelmente eram naus e “três navios menores”, que seriam caravelas, incluída aí, uma naveta de mantimentos).

De seu comandante, Pedro Álvares Cabral, sabe-se que nasceu na Vila de Belmonte em 1467 ou 1468, segundo filho de Fernão Cabral, senhor de Belmonte, e de Dona Isabel de Gouveia. Na juventude teria prestado bons serviços à coroa nas guerras da África e por isso recebia 13.000 réis anuais. De qualquer modo, sabe-se da dúvida de D. Manuel na escolha do comandante da expedição, que no primeiro momento recaiu sobre Vasco da Gama.

Cabral teria na época cerca de 30 anos e levava consigo marinheiros ilustres, como Bartolomeu Dias e Nicolau Coelho, além de numerosa tripulação, perto de 1.500 homens, alguns degredados e oito frades franciscanos, os primeiros religiosos mandados por Portugal a tais lugares.

Uma das recomendações feitas a



Frota de Cabral
Livro das Armadas. c. 1568.
Academia das Ciências, Lisboa



Cabral era que tivesse particular cuidado com o sistema de ventos nas proximidades da costa africana, fruto da experiência de Vasco da Gama. Na manhã do dia 14 de março, a frota atingiu as Ilhas Canárias, fazendo 5.8 nós de velocidade média. No dia 22, avistou São Nicolau, uma das ilhas do Arquipélago de Cabo Verde. Na manhã seguinte, desgarrou a nau comandada por Vasco de Ataíde, que foi procurada exaustivamente e dada como perdida.

Prosseguindo a navegação sempre em rumo sudoeste, foram avistadas ervas marinhas, indicando terra próxima. No dia 22 de abril, foram avistadas as primeiras aves e ao entardecer avistaram terra. Ao longe, um monte alto e redondo foi denominado Pascoal por ser semana da Páscoa. Na manhã seguinte, avançaram as caravelas sondando o fundo e fundeando a milha e meia da praia próxima à foz de um rio mais tarde denominado Rio do Frade. Após reunião com os comandantes, foi decidido enviar a terra um batel sob o comando de Nicolau Coelho para fazer contato com os homens da terra, quando se deu o primeiro encontro entre portugueses e indígenas.

Durante a noite soprou vento forte, seguido de chuarada, colocando em risco as embarcações. Consultados os pilotos, decidiu Cabral sair em busca de local mais abrigado, chegando em *Porto Seguro*, hoje Baía Cabrália. Alguns tripulantes desceram a terra, não conseguindo se fazer entender nem ser entendidos pelos habitantes que falavam uma língua desconhecida.

No domingo de Páscoa, rezou-se a missa e foi decidido mandar ao reino, pela naveta de mantimentos, a notícia do acontecimento. Nos dias posteriores, os marinheiros ocuparam-se em cortar lenha, lavar roupa e preparar aguada, além de trocar presentes com os habitantes do lugar. Em 1º de maio, Pedro Álvares Cabral assinalou o lugar onde foi erigida uma cruz, próximo ao que hoje conhecemos como Rio Mutari. Assentadas as armas reais e erigido o cruzeiro em lugar visível, foi erguido um altar, onde Frei Henrique de Coimbra celebrou a segunda missa.

No dia 2 de maio, a frota de 11 navios levantou âncoras rumo a Calicute, deixando na praia dois degredados, além de outros tantos grumetes, se não mais, que desertaram de bordo. Antes de atingirem o Cabo da Boa Esperança, quatro navios naufragaram e desgarrou-se a nau comandada por Diogo Dias, que percorreu todo o litoral



Pedro Álvares Cabral
Fonte: [http://pt: wikipedia.org](http://pt.wikipedia.org)



¹¹ Américo Vespúcio (1454-1512) – Navegador italiano que estava a serviço de Portugal. Foi representante dos Médicis em Sevilha. Teve em sua homenagem o novo continente batizado com nome de América pelo cosmógrafo Martin Waldseemüller em sua *Cosmographie Introductio*.



Américo Vespúcio

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/imagem:amerigo_vespucci.jpg

¹²

- 16 de agosto (1501) – **Cabo de São Roque (RN)**
- 28 de agosto – **Cabo de Santo Agostinho (PE)**
- 14 de setembro – **Cabo de São Jorge (PE)**
- 29 de setembro – **Rio de São Miguel (AL)**
- 4 de outubro – **Rio de São Francisco (SE)**
- 1 de novembro – **Baía de Todos os Santos (BA)**
- 14 de novembro – **Rio de São João (BA)**
- 13 de dezembro – **Rio de Santa Luzia (BA)**
- 21 de dezembro – **Serra de São Tomé (RJ)**
- 1 de janeiro (1502) – **Rio de Janeiro**
- 6 de janeiro – **Angra dos Reis (RJ)**
- 13 de janeiro – **Rio Jordão (RJ)**
- 17 de janeiro – **Rio de Santo Antônio (RJ)**
- 20 de janeiro – **Porto de São Sebastião (RJ)**
- 22 de janeiro – **Rio e Porto de São Vicente (SP)**
- 29 de fevereiro – **Rio de Cananéia (SP)**

¹³ Cristão-novo era o judeu que se converteu ao cristianismo por ocasião da Inquisição ocorrida na Europa.

¹⁴ Coleção *História Naval Brasileira*, I Volume – Tomo I.

africano, reencontrando a frota na altura de Cabo Verde, quando esta retornava a Portugal.

Com seis navios, Cabral alcançou à Índia, em setembro de 1500. Em Calicute, as negociações foram difíceis, surgindo desentendimentos com os indianos, quando portugueses foram mortos em terra (inclusive o escrivão da Armada, Pero Vaz de Caminha) e o porto bombardeado. Em seguida, a Armada ancorou em Cochim e Cananor, onde foi bem recebida, abastecendo-se de especiarias antes da viagem de retorno, iniciada no dia 16 de janeiro de 1501. No trajeto de volta, um navio perdeu-se no regresso e, dos que sobraram da esquadra, cinco retornaram ao reino. Em 23 de junho, a Armada adentrou o Rio Tejo concluindo sua jornada.

O reconhecimento da costa brasileira

A expedição de 1501/1502

Preocupado em realizar o reconhecimento da nova terra, D. Manuel enviou, antes mesmo do retorno de Cabral, uma expedição composta por três caravelas comandadas por Gonçalo Coelho, tendo a companhia do florentino Américo Vespúcio¹¹. A expedição partiu de Lisboa em 13 de maio de 1501 em direção às Canárias, de onde rumou para Cabo Verde. Nessa ilha se encontrou com navios da Esquadra de Cabral que regressavam da Índia. Em meados do mês de junho, partiu para sua travessia oceânica, chegando à costa brasileira na altura do Rio Grande do Norte.

Na Praia dos Marcos (RN), deu-se o primeiro desembarque, tendo sido fincado um marco de pedra, sinal da posse da terra. A partir de então, Gonçalo Coelho deu partida a sua missão exploradora navegando pela costa, em direção ao sul, onde avistou e denominou pontos litorâneos, conforme calendário religioso da época¹². O périplo costeiro da expedição teve como limite sul a região de Cananéia, localizada no atual litoral Sul do Estado de São Paulo.

A expedição de 1502/1503

Essa segunda expedição foi resultado do arrendamento da Terra de Santa Cruz (nome inicial das nossas terras) a um consórcio formado por cristãos-novos¹³, encabeçado por Fernando de Noronha, e que tinha a obrigação, conforme contrato, de mandar todos os anos seis navios às novas terras com a missão de descobrir, a cada ano, 300 léguas a vante e construir uma fortaleza.

Segundo o Almirante Max Justo Guedes¹⁴, essa viagem foi realizada entre o segundo semestre de 1502 e o primeiro semestre

de 1503. A rota traçada pela expedição possivelmente seguiu o percurso normal até Cabo Verde, cruzou o Atlântico, passando pelo Arquipélago de Fernando de Noronha, concluindo sua navegação nas imediações de Porto Seguro.

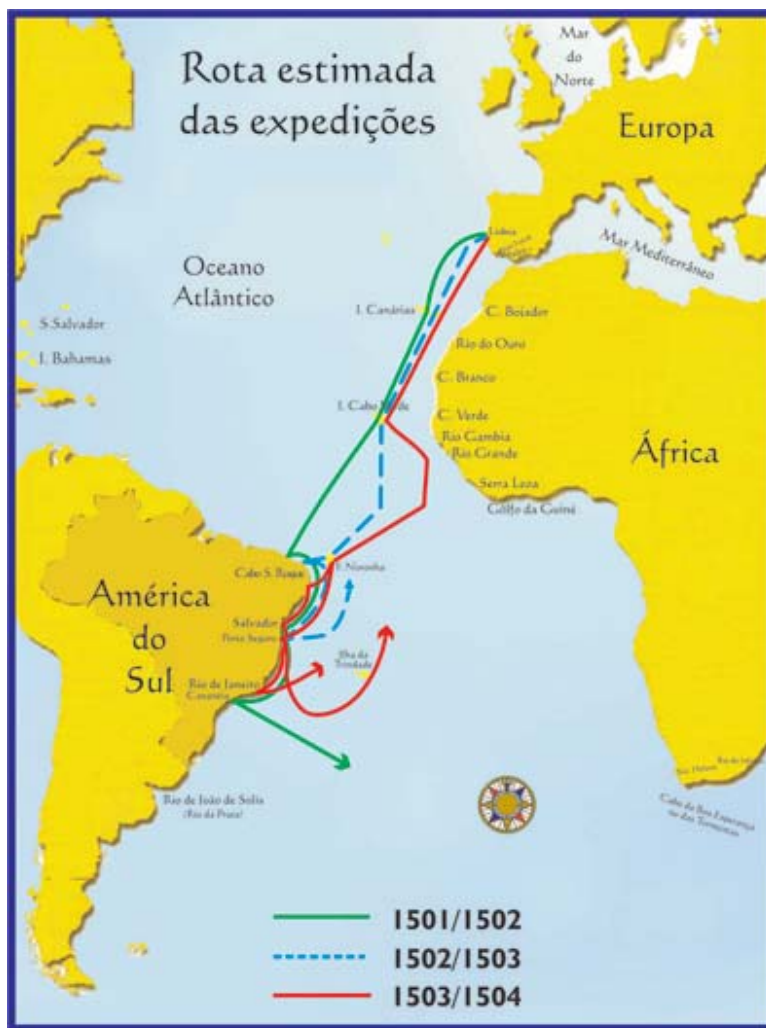
A expedição de 1503/1504

Segundo as informações do cronista Damiano de Góis, essa expedição partiu de Portugal em 10 de junho de 1503, era composta por seis naus, e novamente foi comandada por Gonçalo Coelho. Ao chegarem em Fernando de Noronha, naufragou a capitânia. Neste local deu-se a separação da frota. Após aguardar por oito dias o aparecimento do restante da frota, dois navios (num dos quais se encontrava embarcado Américo Vespúcio) rumaram para a Baía de Todos os Santos, pois assim determinava o regimento real para qualquer navio que se perdesse da companhia do capitão-mor.

Havendo aguardado por dois meses e quatro dias alguma notícia de Gonçalo Coelho, decidiram percorrer o litoral em direção ao sul, onde se detiveram durante cinco meses em um ponto cujas coordenadas indicam ter sido no litoral do Rio de Janeiro, onde ergueram uma fortificação e deixaram 24 homens. Logo depois retornaram a Portugal aportando em 18 de junho de 1504. Gonçalo Coelho com o restante da frota regressou a Portugal, ainda em 1503.

As expedições guarda-costas

A costa do pau-brasil prolongava-se desde o Rio de Janeiro até Pernambuco, onde foram sendo estabelecidas feitorias¹⁵, nas quais navios portugueses realizavam regularmente o carregamento desse tipo de madeira para o reino. Esse negócio rendoso começou a atrair a atenção de outros países europeus que nunca aceitaram a partilha do mundo entre Portugal e Espanha, dentre eles a França.



¹⁵ As feitorias foram os primeiros estabelecimentos europeus ao longo da costa brasileira, não constituíam núcleos de povoamento e sim depósitos provisórios das riquezas retiradas da terra.



Os franceses começaram a freqüentar nosso litoral comercializando o pau-brasil clandestinamente com os índios. Portugal procurou, a princípio, usar de mecanismos diplomáticos, encaminhando várias reclamações ao governo francês na esperança de que o mesmo coibisse esse comércio clandestino.

Notando que ainda era grande a presença de contrabandistas franceses no Brasil, D. Manuel resolveu enviar o fidalgo português Cristóvão Jaques¹⁶, com a missão de realizar o patrulhamento da costa brasileira¹⁷.

Cristóvão Jaques realizou viagens ao longo de nossa costa entre os períodos de 1516 a 1519, 1521 a 1522 e de 1527 a 1528, onde combatendo e reprimindo as atividades do comércio clandestino.

Em 1528, foi dispensado do cargo de capitão-mor da Armada Guarda-Costa, regressando para Portugal.

A expedição colonizadora de Martim Afonso de Sousa

Em 1530, Portugal resolveu enviar ao Brasil uma expedição comandada por Martim Afonso de Sousa visando à ocupação da nova terra¹⁸. A Armada partiu de Lisboa a 3 de dezembro e era composta por duas naus, um galeão e duas caravelas que, juntas, conduziam 400 pessoas. Tinha a missão de combater os franceses, que continuavam a freqüentar o litoral e contrabandear o pau-brasil; descobrir terras e explorar rios; e estabelecer núcleos de povoação.

Em 1532, fundou no atual litoral de São Paulo a Vila de São Vicente e logo a seguir – no limite do planalto que os índios chamavam de Piratininga – a Vila de Santo André da Borba do Campo. Da Ilha da Madeira, Martim Afonso trouxe as primeiras mudas de cana que plantou no Brasil, construindo na Vila de São Vicente o primeiro engenho de cana-de-açúcar.

Ainda se encontrava no Brasil quando, em 1532, Dom João III decidiu impulsionar a colonização, utilizando a tradicional distribuição de terras. O regime de capitanias hereditárias consistiu em dividir o Brasil em imensos tratos de terra que foram distribuídos a fidalgos da pequena nobreza, abrindo à iniciativa privada a colonização.

Martim Afonso de Sousa retornou a Portugal em 13 de março de 1533, após ter cumprido de maneira satisfatória sua missão de fincar as bases do processo de ocupação das terras brasileiras.

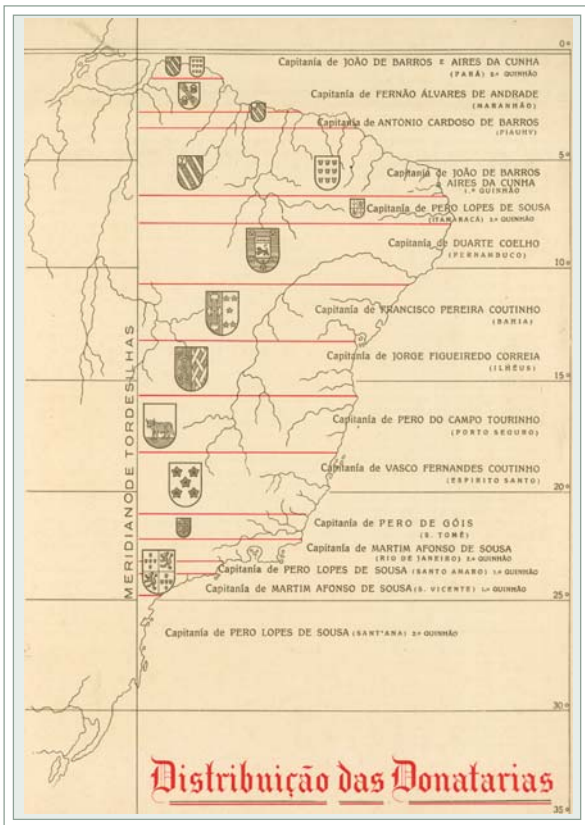
¹⁶ O sobrenome de Jaques não é de origem francesa e sim devido aos membros dessa família serem oriundos de Jaca, cidade espanhola do Alto Aragão.

¹⁷ Uma de suas primeiras providências foi transladar, por motivo de segurança, a feitoria do Rio de Janeiro para Itamaracá, em Pernambuco.

¹⁸ Martim Afonso de Sousa contou com a presença e o auxílio de seu irmão Pero Lopes de Sousa, que registrou em diário os principais acontecimentos da viagem.



Martim Afonso de Sousa
Fonte: *O Descobrimento do Brasil* de
Max Justo Guedes



Fonte: *História da Colonização Portuguesa no Brasil*
 Direção e coordenação de Carlos Malheiros Dias



C R O N O L O G I A

EVENTO

DATA

- 1415** Conquista da cidade de Ceuta pelos portugueses.
- 1421 e 1434** Os lusitanos chegam aos Arquipélagos da Madeira e dos Açores e avançam para além do Cabo Bojador. Até esse ponto, a navegação era basicamente costeira.
- 1436** Os lusitanos atingem o Rio do Ouro e iniciam a conquista da Guiné. Ali se apropriam da Mina, centro aurífero explorado pelos reinos nativos em associação aos comerciantes mouros, a maior fonte de ouro de toda a história de Portugal.
- 1441** Chegam ao Cabo Branco.
- 1444** Atingem a Ilha de Arguim, onde instalam a primeira feitoria em território africano, e iniciam a comercialização de escravos, marfim e ouro.
- 1445 e 1461** Descobrem o Cabo Verde, navegam pelos Rios Senegal e Gâmbia e avançam até Serra Leoa.
- 1470 a 1475** Exploração da costa da Serra Leoa até o Cabo de Santa Catarina.
- 1482 e 1485** O navegador Diogo Cão explorou a costa da África.
- 1487** Bartolomeu Dias atingiu o Cabo das Tormentas, no extremo sul do continente – que passou a ser chamado de Cabo da Boa Esperança – e chegou ao Oceano Índico, conquistando o trecho mais difícil do caminho da Índia.
- 1492** Cristóvão Colombo chegou à América.
- 1494** Assinatura do Tratado de Tordesilhas.
- 1498** Vasco da Gama chegou a Calicute, na costa sudoeste da Índia.
- 1500** Descobrimto do Brasil por Pedro Álvares Cabral.
- 1519** Fernão de Magalhães chegou às Filipinas passando pelo extremo sul do continente americano.

F I X A Ç Ã O

- 1 – O que possibilitou a Portugal se dedicar à sua expansão marítima?
- 2 – Segundo o texto que acabamos de ler, qual expedição foi a responsável por fincar as bases do processo de ocupação das terras brasileiras por Portugal?
- 3 – Quem eram os cristãos-novos que formaram um consórcio com a finalidade de explorar economicamente as “terras brasileiras” recém-descobertas por Portugal?

SAIBA MAIS:

GUEDES, Max Justo. *O descobrimento do Brasil*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, 1998.

HISTÓRIA naval brasileira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1975 - . v. I. t. I.
wikipedia: <http://pt.wikipedia.org>

CAPÍTULO III

Invasões Estrangeiras ao Brasil

Sinopse

¹ As tintas vermelha e roxa tiradas da madeira eram utilizadas para tingir tecidos.



Le teinturier en rouge de Nuremberg
Fonte: *Pau-Brasil* de Eduardo Bueno

Diversos intrusos desafiaram os interesses ultramarinos de Portugal durante os séculos XVI e XVII. Os franceses foram os primeiros e, desde o início do século XVI, navios de armadores franceses freqüentavam a costa brasileira, comerciando com os nativos os produtos da terra: pau-brasil¹; pele de animais selvagens; papagaios e macacos; resinas vegetais e outros. Portugal reagiu, como vimos no capítulo anterior, enviando expedições guarda-costas e iniciando a colonização do Brasil.

No início da colonização portuguesa no Brasil, os franceses estabeleceram duas colônias: em 1555, no Rio de Janeiro, e em 1612, no Maranhão. Portugal reagiu às duas invasões, projetando seu Poder Naval, com bom êxito, para expulsar os invasores.

Na foz do Amazonas, ingleses, holandeses e irlandeses estabeleceram feitorias privadas; sendo preciso o emprego da força para expulsá-los.

O comércio holandês com o Brasil data da primeira metade do século XVI. Em 1580, ocorreu a união das coroas de Portugal e Espanha e o rei da Espanha, Felipe II, passou a ser, também, o rei de Portugal. Os holandeses iniciaram sua guerra de independência contra a Espanha no final do século XVI, mesmo assim continuaram a comercializar, com o auxílio de mercadores portugueses, produtos brasileiros, como o açúcar, algodão e pau-brasil.

A Holanda era um país de bons comerciantes e hábeis marinheiros. Os holandeses possuíam uma fortíssima consciência marítima e utilizavam seu Poder Marítimo com muita habilidade. Eles não pretendiam ficar sem o rico mercado do açúcar brasileiro, devido ao conflito com a Espanha e conseqüentemente Portugal. Em 1621, eles criaram a West-Indische Compagnie, a Companhia das Índias Ocidentais. Logo, Salvador, capital da colônia do Brasil, seria alvo de uma invasão desta companhia.



O objetivo maior da Companhia das Índias Ocidentais era manter o relacionamento comercial com o Brasil e, se possível, a conquista do Nordeste. A tentativa não tarda, e, em 1624, é feito o ataque a Salvador (BA), ocupada por breve período, pois o invasor é logo expulso por uma Esquadra luso-espanhola.

Os holandeses, em seguida, ocuparam Pernambuco, realizando conquistas ao sul, em Alagoas e Sergipe, bem como ao norte, na Paraíba, Rio Grande do Norte e mais áreas, permanecendo no Nordeste por 24 anos.

Ocorreram, nesse período, muitos combates no mar, como a “Batalha Naval de 1640”, que envolveu cerca de cem navios, entre holandeses e luso-espanhóis, em embates que duraram cinco dias na costa do Nordeste.

Nessa luta para expulsar os holandeses, o esforço em terra foi fundamental. O Poder Naval português foi capaz de manter Salvador como base de operações e somente com a presença de uma força naval em Pernambuco é que foi possível obter a rendição definitiva dos invasores.

No século XVIII, com o envolvimento de Portugal na Guerra de Sucessão de Espanha, na Europa, o Rio de Janeiro foi atacado por dois corsários franceses. Com a descoberta do ouro das Minas Gerais, no final do século XVII, o Rio de Janeiro vinha se tornando uma cidade próspera durante o início do século XVIII. Mais tarde, devido às riquezas das minas, tornou-se a capital da colônia.

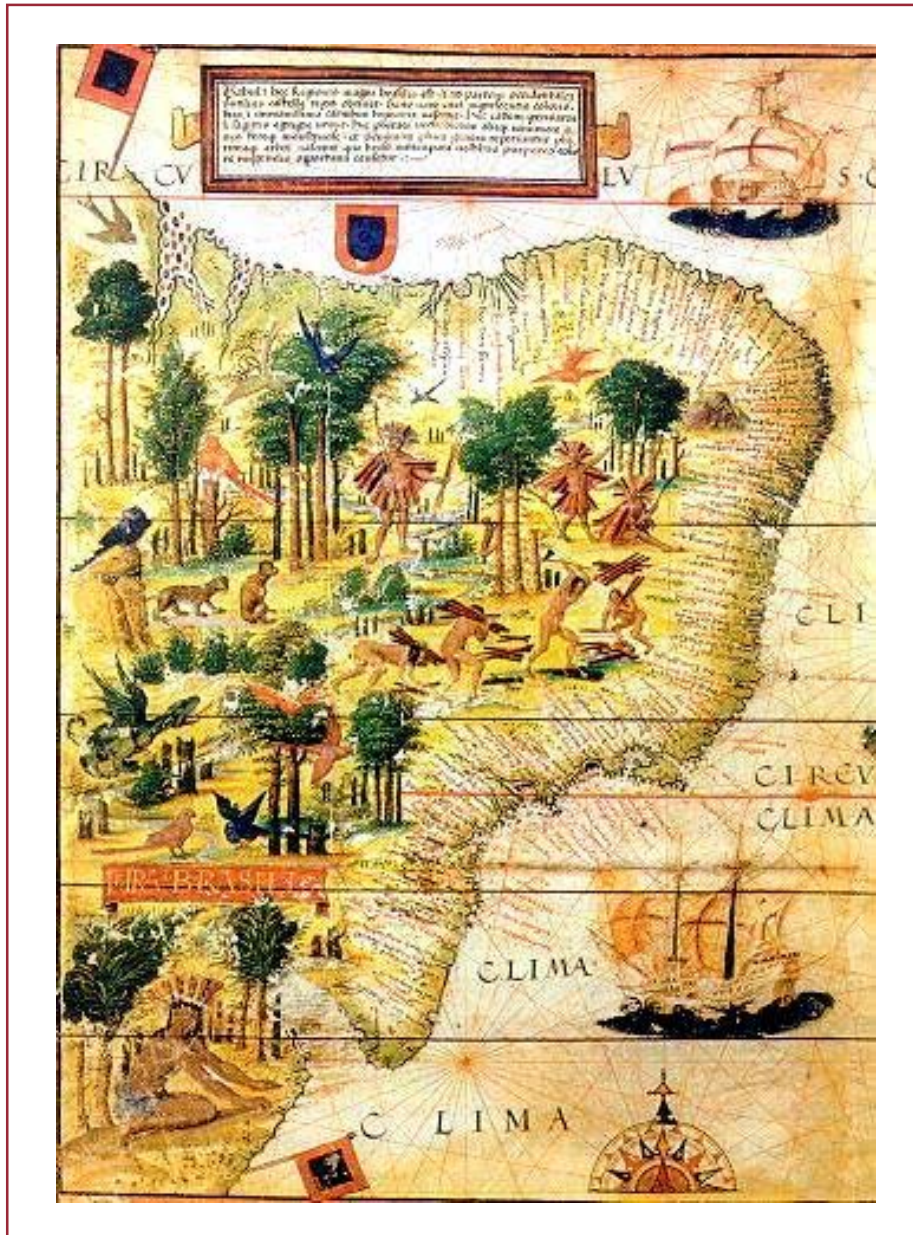
Pretensões expansionistas também podem ser visualizadas no interesse que Portugal tinha nas riquezas espanholas do oeste sul-americano na região do Rio da Prata – acesso às minas de prata de Potosi, na Bolívia. A ocupação espanhola na região foi, portanto, fundamental para deter os interesses portugueses. Mesmo assim, era por ela que a prata boliviana era contrabandeada para o Brasil.

Buscando expandir seus domínios em direção ao Sul do continente, Portugal rompeu o Tratado de Tordesilhas, assinado com os espanhóis em 1494, quando, em janeiro de 1680, o governador do Rio de Janeiro, D. Manuel Lobo, fundou, na margem esquerda do Rio da Prata, a Colônia do Santíssimo Sacramento. Este fato desencadeou uma série de desentendimentos, lutas e tratados de limites, em que o emprego do Poder Naval português foi muito importante, como veremos neste capítulo.

O interesse no estudo desse período é mostrar que foi nele que definiram as fronteiras Sul do território brasileiro, que mudavam conforme o poderio militar e os tratados firmados entre portugueses e espanhóis.

Por tudo isso, estudemos as lutas que permitiram ao nosso País manter-se íntegro territorialmente.

Boa aventura...



Mapa português representando o Brasil Colonial, provavelmente do século XVII

Invasões francesas no Rio de Janeiro e no Maranhão



Essas duas invasões não foram iniciativas do governo da França, cuja estratégia estava voltada para seus interesses na própria Europa, mas sim iniciativas privadas. Em ambas, faltou o apoio do Estado francês, no momento em que, atacadas pelos portugueses, necessitaram de socorro. Por outro lado, a colonização do Brasil foi interesse de Portugal, que pretendia proteger a rota de seu comércio com a Índia. Todos os recursos do Estado português estavam disponíveis para expulsar os invasores e proteger os núcleos de colonização portuguesa.

² Bretanha, região administrativa do oeste da França, com uma larga costa litoral entre o Canal da Mancha e o Oceano Atlântico.

³ França Antártica. Instalada na ilha onde atualmente funciona a Escola Naval.

Rio de Janeiro

Nicolau Durant de Villegagnon



Em 1553, Nicolau Durand de Villegagnon foi nomeado vice-almirante da Bretanha², e desenvolveu um plano para fundar uma colônia na Baía de Guanabara (RJ), onde habitavam nativos da tribo Tupinambá, aliados dos franceses. O Rei da França, Henrique II, aprovou esse plano de iniciativa privada, prometeu apoio e forneceu financiamento e dois navios para a viagem.



Villegagnon chegou à Baía de Guanabara em 1555, instalou o núcleo da colônia – que chamou de França Antártica³ – na ilha que atualmente tem seu nome e construiu uma fortificação, dando-lhe o nome de Forte de Coligny, em homenagem ao almirante francês que lhe apoiara. A ilha era pequena e não tinha água, mas era uma excelente posição de defesa. Em terra firme, perto do atual Morro da Glória, instalou uma olaria para fabricar tijolos e telhas, fez plantações e deu início a uma povoação, que chamou de Henryville, homenageando o Rei da França Henrique II. A povoação em terra firme, não teve bom êxito e o progresso da colônia, como um todo, deixou a desejar.

Villegagnon, que anteriormente já mostrara sua bravura e competência como militar em diversas ocasiões, encontrou muitas dificuldades para recrutar pessoas para a colônia. Um núcleo de colonização precisaria de profissionais (exemplo: sapateiros, alfaiates, barbeiros, carpinteiros, oleiros, pedreiros, médicos, soldados entre outros) necessários à sobrevivência na colônia.

As pessoas que vieram com Villegagnon formavam um grupo heterogêneo: católicos e protestantes (em uma época de sérios conflitos religiosos), soldados escoceses e ex-presidiários



(caracterizando extremos de aceitação de disciplina). A pior falha, no entanto, foi a presença de poucas mulheres européias no grupo, o que fez com que muitos colonos procurassem as índias para se relacionarem. Esta atitude era difícil para Villegagnon entender, por sua formação religiosa de Cavaleiro de Malta⁴, com voto de castidade, não admitindo sexo fora do casamento.

Houve um excesso de conflitos, principalmente após a chegada de um grupo de protestantes calvinistas, com o propósito de estudar a possibilidade de fazer da França Antártica uma colônia protestante.

Os franceses contavam com a amizade dos tupinambás. Eles comerciavam com os franceses por meio de trocas (escambo) – recebiam machados, facas, tesouras, espelhos, tecidos coloridos, anzóis e outros objetos. Em troca, forneciam o pau-brasil, que cortavam na floresta e traziam para a colônia, além de outros produtos da terra e alimentos. Os tupinambás construíram grandes canoas de um só tronco (igara) ou da casca de uma árvore (ubá)⁵. Eles lutaram bravamente ao lado dos franceses, pois detestavam os portugueses que eram amigos de seus inimigos.

A reação portuguesa ocorreu quando o Governador Mem de Sá, em 1560, atacou o Forte de Coligny com uma força naval (soldados e índios) que trouxera da Bahia, arrasando-o. Depois partiu para São Vicente sem deixar uma guarnição na Guanabara. Os franceses fugiram para o continente, abrigando-se junto a seus aliados tupinambás e, logo depois que os portugueses se foram, restabeleceram suas fortificações.

Mem de Sá concluiu que era necessário ocupar definitivamente o Rio de Janeiro para garantir a expulsão dos invasores. Dessa vez enviou, em 1563, seu sobrinho Estácio de Sá à testa da nova força naval, com ordens para fundar uma povoação na Baía de Guanabara e derrotar definitivamente os franceses.

Estácio de Sá obteve a ajuda de uma tribo tupi inimiga dos tupinambás, os maracajás ou temiminós, liderados por Araribóia⁶. Participaram, também, como aliados dos portugueses, índios da tribo tupiniquim de Piratininga, trazidos de São Vicente (SP).

Estácio de Sá fundou a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, em 1565, entre o Morro Cara de Cão e o Pão de Açúcar⁷. Era um local apertado, protegido pelos morros e de fácil defesa, de onde se controlava a entrada da barra da Baía de Guanabara. Logo, começaram a combater os franceses e os tupinambás. Houve grandes combates, inclusive um de canoas nas águas da baía e um ataque ao atual Morro da Glória, onde Estácio de Sá foi ferido por uma flecha, no rosto, vindo a falecer em consequência deste ferimento.

Derrotados na Guanabara, os franceses e seus aliados tentaram, ainda, estabelecer uma resistência em Cabo Frio, mas acabaram vencidos. Os franceses que se renderam foram enviados de navio para a França.

⁴ Ordem de Malta, ordem militar cristã, com sua origem nas Cruzadas.

⁵ Esses nomes ficaram em nossa nomenclatura de cidades, como Ubatuba (muita ubá) e Igarassu (igara grande). A ubá era mais leve, porém, afundava quando se enchia de água. Os tupinambás aventuravam-se fora da barra com suas canoas, às vezes em incursões guerreiras contra tribos inimigas, navegando longas distâncias sem perder a terra de vista.



⁶ Araribóia em tupi guarani quer dizer “cobra feroz”. Araribóia liderou a tribo tupi dos índios temiminós. Após a expulsão dos franceses, em gratidão, recebeu a sesmaria de Niterói e se converteu ao cristianismo adotando o nome de Martim Afonso.

⁷ Como havia pouco espaço para o desenvolvimento de uma cidade no local de sua fundação, a sede do Rio de Janeiro foi, logo depois da expulsão dos invasores, transferida para o morro que passou a ser chamado do Castelo. Era uma posição defensiva para a nova cidade. Com o tempo, para cumprir sua função, com comércio e negócios, a cidade ocupou a praia entre o Morro do Castelo e o Morro de São Bento, formando-se a Rua Direita. Passou a existir, portanto, uma cidade baixa, em contraposição à cidade alta, no Castelo. Na parte baixa, ela se espalhou, aos poucos, surgindo outras ruas paralelas e transversais e uma praça, a atual Praça Quinze de Novembro, que, mais tarde passaria a ser o Centro da Cidade, ainda nos tempos de colônia, com a residência do governador e outros prédios de administração.

Maranhão



Os franceses continuaram com o tráfico marítimo na costa brasileira. Seu eixo de atuação, porém, deslocou-se para o norte, ainda sem povoações portuguesas. Após diversas ações, estabeleceram-se, em pequeno número, em diversos pontos do litoral. Desde o final do século XVI, o Maranhão passou a ser um local regularmente freqüentado por navios franceses. Na atual Ilha de São Luís havia uma pequena povoação de franceses, em boa convivência com os índios, também tupinambás, que habitavam o local.

Em 1612, partiu da França a expedição chefiada pelos sócios, Daniel de la Touche de la Ravardière e Nicolau de Harlay de Sancy, com poderes de tenentes-gerais do rei da França. Quando chegaram, construíram o Forte de São Luís.

Na França, o bom relacionamento do momento com a Espanha fez com que o governo não colaborasse significativamente com recursos para o reforço da colônia.

Em 1614, uma força naval comandada por Jerônimo de Albuquerque, nascido no Brasil, chegou ao Maranhão para combater os franceses. Este grupamento pode ser considerado a primeira força naval comandada por um brasileiro.

Chegando ao Maranhão, os portugueses iniciaram a construção de um forte, que chamaram Santa Maria. Logo os franceses se apoderaram de três dos navios que estavam fundeados. Animados com o bom êxito alcançado, resolveram, uma semana depois, atacar o forte português. Planejaram um ataque simultâneo de tropas que desembarcariam e de tropas que atacariam o forte pela retaguarda, vindas de terra. Os portugueses, no entanto, foram mais ágeis e contra-atacaram separadamente, com vigor, as duas forças francesas, vencendo-as.

Os franceses, resolveram propor um armistício, para conseguir reforços na França ou obter uma solução diplomática. Os portugueses aceitaram.

A trégua foi favorável aos portugueses, que obtiveram reforços no Brasil. La Ravardière não conseguiu novamente o apoio de seu governo e o tratado de paz em vigor, naquele momento, previa que em casos como esse os riscos e perigos cabiam aos particulares, sem que a paz entre os Estados fosse perturbada. Além do mais, o rei de Portugal⁸ não ratificou a trégua e ordenou que se expulsassem os franceses do Maranhão. Providenciou reforços e mandou o governador de Pernambuco organizar uma nova expedição. O comando coube a Alexandre de Moura, que partiu em uma força naval.

Os franceses foram cercados no Maranhão, por mar e por terra, e, sem esperança de reforços, para evitar que os portugueses os tratassem como piratas, renderam-se em 1615.



Fundação da Cidade do Rio de Janeiro
Óleo sobre tela de Antônio Firmino Monteiro
Acervo da Câmara Municipal do Rio de Janeiro

⁸ E também rei da Espanha, nesse período da História conhecido como União Ibérica.

Invasores na foz do Amazonas

Após a ocupação do Maranhão, os portugueses resolveram dirigir sua atenção para os invasores da foz do Amazonas, enviando uma expedição que fundou o Forte do Presépio, origem da cidade de Belém, para servir de base para suas ações militares. De lá, eles passaram a atacar os estabelecimentos dos ingleses, holandeses e irlandeses, enforcando os que resistiam e escravizando as tribos de índios que os apoiavam. Esta violência e a criação de uma flotilha de embarcações (que agia permanentemente na região apoiando as ações militares e patrulhando os rios) garantiram o bom êxito e asseguraram a posse da Amazônia Oriental para Portugal.

Invasões holandesas na Bahia e em Pernambuco

Holandeses na Bahia

A invasão holandesa de Salvador (BA) foi planejada pela Companhia das Índias Ocidentais com o propósito de lucro, a ser obtido com a exploração da cultura do açúcar. Levantado o capital

para o empreendimento, os holandeses reuniram uma força naval de 26 navios, com 509 canhões e tripulados por 1.600 marinheiros e 1.700 soldados. O comando coube ao Almirante Jacob Willekens.

Os navios partiram de diversos portos da Holanda e reuniram-se em uma das ilhas do Arquipélago de Cabo Verde. Em 8 de maio de 1624, chegaram à Baía de Todos os



Esquadra holandesa em Salvador
Fonte: <http://pt.wikipedia.org>

Santos; no dia seguinte, iniciaram o ataque a Salvador.

Os holandeses atacaram os fortes que defendiam a cidade. Os navios que transportavam tropas se dirigiram para o Porto da Barra, onde desembarcaram. A cidade foi saqueada. Somente alguns dias depois organizou-se reação contra os invasores.

Estabelecidos em Salvador, os holandeses foram, aos poucos, diminuindo os efetivos de sua força naval, com o retorno de diversos navios para a Holanda.

Em Lisboa e Madri, a notícia sobre a tomada da cidade de Salvador chegou cerca de dois meses e meio depois da invasão. De maneira imediata, o governo luso-espanhol começou a

preparar uma força naval capaz de recuperar a cidade antes que os holandeses se consolidassem na região. Na Holanda, sabendo-se dos preparativos espanhóis, acelerou-se a prontificação dos reforços que deveriam garantir a ocupação da Bahia.

A preparação de forças navais que projetassem poder militar a tão longa distância exigia um enorme esforço. Era necessário um planejamento cuidadoso dos recursos financeiros, materiais e humanos. A força deveria ser composta por variados navios: os de guerra, como os galeões e as fragatas; as naus e as urcas⁹, que serviam tanto como embarcações mercantes quanto navios militares; e as caravelas, que serviam ao transporte. Havia, também, diversos outros navios menores, como patachos, iates velozes e embarcações que complementavam a capacidade das forças navais. Considerando as populações da época – Holanda teria cerca de 1,5 milhão de habitantes e Portugal menos que isto – não era fácil conservar em segredo a preparação de uma força naval. Espiões mantinham as cortes européias informadas e seus informes eram avaliados e utilizados para preparar contra-ofensivas. Ocorreram verdadeiras corridas de forças navais para alcançar a costa brasileira. Chegar primeiro podia ser uma decisiva vantagem.

Os luso-espanhóis conseguiram ficar prontos antes dos holandeses e, em 22 de novembro, partia de Lisboa uma armada composta por 25 galeões, dez naus, dez urcas, seis caravelas, dois patachos e quatro navios menores, tendo a bordo 12.500 marinheiros e soldados. Como comandante-geral, vinha D. Fadrique de Toledo Osório, Marquês de Villanueva de Valdueza¹⁰.

A armada luso-espanhola chegou a Salvador em 29 de março de 1625. Era a maior força naval que até aquela data atravessara o Atlântico. Cerca de 20 navios holandeses se abrigavam sob a proteção dos fortes e a cidade de Salvador era defendida por tropas holandesas. Iniciou-se o ataque luso-espanhol e, a 1º de maio, os holandeses renderam-se. Dias depois de se entregarem, apareceu na barra o socorro holandês, de 34 naus. Percebendo a retomada da cidade, não se animaram a tentar a luta.

A ocupação do Nordeste brasileiro

Em 1629, a Companhia das Índias Ocidentais resolveu dirigir seus esforços para Pernambuco em vez de tentar reconquistar a Bahia.

Conduzia a nova expedição uma armada de 56 navios, fortemente artilhados, trazendo 3500 tripulantes e 3000 soldados. Comandava a força naval holandesa o General-do-Mar Wendrich Corneliszoon Lonck. Olinda e Recife (PE) foram conquistadas em 1630.

Soube-se dos preparativos com antecedência em Madri e Lisboa. O General Matias de Albuquerque¹¹, que então estava na



⁹ As urcas, muito utilizadas pelos holandeses, tinham uma forma de casco específica, com a popa arredondada.

¹⁰ Esta expedição foi denominada a Jornada dos Vassalos por ser composta de vários fidalgos, tanto portugueses quanto espanhóis, voluntários para defender a causa da coroa ibérica.

¹¹ Ex-governador do Brasil (1624-5) e por muito tempo de Pernambuco.



Europa, regressou ao Brasil para organizar a reação, mas pouco pôde ser feito de efetivo, restando, para os defensores, iniciar a defesa em terra depois da ocupação.

As providências luso-espanholas para recuperar Pernambuco, durante o período de união das duas coroas, encontraram dificuldades crescentes de recursos e não lograram a mobilização das forças necessárias. O tesouro espanhol, cada vez mais debilitado, não foi capaz de arcar com um empreendimento semelhante ao da armada que libertara a Bahia em 1625¹². Cabe observar que era necessário proteger com escoltas as frotas que levavam a produção de açúcar para Portugal e as que levavam a produção mineral das colônias espanholas para a Espanha. Entre 1631 e 1640, dentro do período da união com a Espanha, foram enviadas três esquadras luso-espanholas ao Brasil.¹³

Os holandeses também enviaram forças navais, com reforços de tropas, para proteger suas conquistas no Brasil. Ocorreram, conseqüentemente, encontros que resultaram em diversos combates navais. Destacam-se, entre eles, o Combate Naval dos Abrolhos, em 3 de setembro de 1631, e os ocorridos intermitentemente durante cinco dias, de 12 a 16 de janeiro, na Batalha Naval de 1640.

No Combate Naval dos Abrolhos, os luso-espanhóis, comandados por D. Antônio de Oquendo de Zandátegui, tinham 17 galeões, 23 navios mercantes carregados com açúcar, 12 caravelas com tropas e três patachos. Os holandeses, comandados por Adriaen Janszoon Pater, lutaram com 18 navios.

A missão de Oquendo era desembarcar as tropas que trazia de Pernambuco e da Paraíba; comboiar os navios mercantes que levariam ao reino a produção de açúcar e outros produtos do Brasil, até que estivessem livres de ataques das forças holandesas; e alcançar o Caribe para comboiar a Frota da Prata para a Espanha.

Depois de escalar em Salvador, a força naval luso-espanhola partiu para cumprir sua missão. Devido ao vento contrário, navegou para sueste para depois rumar para Pernambuco. Foram interceptados pela força naval holandesa na altura do Arquipélago dos Abrolhos.

Oquendo formou seus galeões em coluna e deu ordem aos navios do comboio para se posicionarem fora do combate. Os holandeses tinham planejado abordar cada um dos maiores galeões luso-espanhóis com dois navios. Seguiu-se um terrível combate, com tentativas e sucessos de abordagens e bordadas bem próximas de artilharia. Como resultado, os holandeses perderam dois navios, inclusive o capitânia, que incendiou e explodiu, e um outro ficou seriamente avariado. Os luso-espanhóis tiveram dois navios afundados, um navio foi apresado pelos holandeses e outro regressou a Salvador devido às grandes avarias sofridas. Nesse combate, morreram ou desapareceram cerca de 700 homens, aproximadamente 280 ficaram feridos e 240 foram aprisionados.

¹² Na realidade, uma força naval de porte semelhante ao da Jornada dos Vassalos, que restaurara a Bahia, poderia ter vencido os holandeses e reconquistado Pernambuco. Além de forças insuficientes, os luso-espanhóis não souberam aproveitar as oportunidades que tiveram de surpreender Recife nas ocasiões em que estava mal guarnecida.

¹³ A primeira, comandada por Don Antônio de Oquendo, que chegou em 1631; a segunda, comandada por Don Lope de Hoce, tendo como comandante da Armada de Portugal Don Rodrigo Lobo, que chegou em 1635; e a terceira, comandada pelo Conde da Torre, Don Fernando de Mascarenhas, que chegou em 1639.



Na Batalha Naval de 1640, 66 navios e embarcações luso-espanhóis, transportando tropas da força naval comandada pelo Conde da Torre¹⁴, combateram navios holandeses (inicialmente 30, depois 35) comandados por Willem Loos.

O Conde da Torre saiu de Salvador com o propósito de desembarcar tropas em Pernambuco. Os holandeses pretendiam evitar que ocorresse esse desembarque. As forças navais se encontraram no dia 12 de janeiro e travaram combates durante cinco dias, tendo se combatido, de fato, em quatro deles. A iniciativa coube aos holandeses que visavam a atingir, com seus tiros, os cascos dos galeões luso-espanhóis, que se defendiam atirando nos mastros e velas, procurando imobilizar os inimigos. Os holandeses evitaram as abordagens.

Durante o combate, o Almirante Willem Loos, comandante holandês, teve a cabeça mutilada por um tiro de canhão, logo após o início da batalha. Coube ao seu imediato assumir a frente na liderança da frota.

No intervalo dos combates, os holandeses foram abastecidos com pólvora e munições por embarcações vindas de terra. Também receberam reforços de mais cinco navios.

Para os luso-espanhóis, a Batalha de 1640 foi uma derrota estratégica. Após cinco dias, as tropas não haviam desembarcado em Pernambuco. Os combates levaram a força naval do Conde da Torre para o norte, ao longo do litoral do Nordeste. Com resultado insatisfatório, já que a força holandesa muito pouco fora desfalcada, o Conde da Torre decidiu pelo desembarque das tropas no atual Estado do Rio Grande do Norte e regressar a Salvador com sua força naval.

Os holandeses, por sua vez, conseguiram manter o domínio do mar e se aproveitaram dele para bloquear os portos principais e atacar o litoral do Nordeste do Brasil, expandindo sua conquista.

A insurreição em Pernambuco

Em 1º de dezembro de 1640, ocorreu a Restauração de Portugal, ou seja, a separação de Portugal da Espanha, com o fim da união das coroas ibéricas, e a aclamação do Duque de Bragança como rei, com o nome de D. João IV.

Em junho de 1641, assinou-se uma trégua de dez anos com os holandeses em Haia. Essa trégua interessava à Companhia das Índias Ocidentais, que via seus lucros consumidos pelas ações militares, e aos portugueses, que estavam em guerra com a Espanha e precisavam reduzir as frentes de combate.

Às vésperas do armistício, os holandeses trataram de alargar suas conquistas, ocupando o Sergipe e o Maranhão, no Brasil, e Angola e São Tomé, na África.

Após a Restauração de Portugal, foi enviado um novo governador-geral para o Brasil, Antônio Teles da Silva. Embora

¹⁴ D. Fernando de Mascarenhas, governador e capitão-general do Estado do Brasil (1631-1640).



oficialmente o governo português respeitasse a trégua, para evitar uma guerra declarada contra a Holanda, sigilosamente aprovava a insurreição no Brasil, e o novo governador desempenhou papel de destaque no apoio a essa causa, podendo-se identificá-lo como seu organizador-chefe. Iniciou-se, assim, em Pernambuco, a campanha da insurreição contra os holandeses.

Em 1644, Teles da Silva resolveu reunir uma força naval para auxiliar os revoltosos, com base no que havia disponível. Os três navios mais fortes eram naus, armadas com 16 canhões cada. Tripulações despreparadas faziam com que essa força improvisada não fizesse frente aos profissionais holandeses e mercenários¹⁵. O comando foi dado ao Coronel Jerônimo Serrão de Paiva.

Haviam chegado ao Brasil, em fevereiro de 1645, dois galeões portugueses, o *São Pantaleão*, de 36 canhões, e o *São Pedro de Hamburgo*, de 26 ou 30 canhões. Eram parte da escolta da primeira frota comboiada que, após carregar no Rio de Janeiro, regressou a Salvador, com o propósito de, em seguida, partir para Portugal. O almirante dessa frota era Salvador Correia de Sá e Benevides, filho de um fluminense e uma espanhola, que tinha propriedades no Rio de Janeiro.

Decidiu o Governador Teles da Silva executar, com auxílio de Salvador de Sá, um plano para ocupar Recife. Deveriam os galeões se juntar aos navios de Serrão de Paiva e, caso os holandeses permitissem ou se a população se revoltasse, tentar desembarcar na cidade.

Na noite de 11 de agosto, 37 navios portugueses, incluindo os dois galeões, fundearam em frente a Recife. Vigorava a trégua e, portanto, oficialmente, as hostilidades não estavam autorizadas.

Os navios holandeses permaneceram no porto, aguardando o desenrolar dos acontecimentos e, em terra, estavam dispostos a resistir a qualquer tentativa de desembarque.

Salvador de Sá, que estava com a mulher e os filhos a bordo do *São Pantaleão*, mandou entregar uma carta sua, juntamente com outra de Serrão de Paiva, declarando que estavam ali para ajudar os holandeses no restabelecimento da paz em Pernambuco. Não houve resposta imediata. Convocado um conselho a bordo do *São Pantaleão*, concordaram os comandantes dos navios portugueses que não havia condições favoráveis para atacar ou manter um bloqueio de Recife¹⁶.

No dia 13, o mau tempo obrigou os navios a buscarem o alto-mar. Durante todo o dia 12, no entanto, tinham sido admirados pelo povo pernambucano e o que, depois, ficou conhecido como a Jornada do Galeão, acabou sendo, somente, um ato de emprego político do Poder Naval pelos portugueses, influenciando as mentes e as atitudes, sem uso de força.

No dia seguinte chegou a carta-resposta holandesa. Estranhava o auxílio oferecido e pedia que se retirassem de Recife.

¹⁵ Não eram só holandeses, havia muitos alemães e outros protestantes do norte da Europa nas forças da Companhia das Índias Ocidentais.

¹⁶ É discutível a disposição de Salvador de Sá em se engajar nessa aventura. Teles da Silva o acusou de não querer cooperar. Quando se explicou com D. João IV, mais tarde, suas justificativas foram aceitas, provavelmente porque estavam coerentes com a política do rei.



Durante o mau tempo, Serrão de Paiva separou-se de Salvador de Sá e, depois de alguma insistência em permanecer em alto-mar no litoral de Pernambuco, resolveu se abrigar na Baía de Tamandaré¹⁷. Salvador de Sá seguiu para Lisboa com o comboio.

Em 9 de setembro de 1645, o Almirante holandês Lichthardt resolveu atacar Serrão de Paiva. Os portugueses contavam com sete naus, três caravelas e quatro embarcações, com uma tripulação de mil homens aproximadamente, e estavam fundeados. Lichthardt investiu a barra com oito navios holandeses e foi abordar os navios portugueses dentro da baía.

A resistência se limitou ao bravo Serrão de Paiva e a poucos homens de seu navio. A maioria dos marinheiros e soldados se lançou ao mar, nadando para a praia. Seguiu-se uma verdadeira carnificina de fugitivos e uma derrota fragorosa, com muitos mortos, prisioneiros, inclusive o Serrão de Paiva ferido, e navios queimados ou apresados e levados para Recife. Os documentos e a correspondência sigilosa, comprometedores quanto ao envolvimento das autoridades portuguesas na revolta, caíram nas mãos dos holandeses.

Com o domínio do mar novamente assegurado, os holandeses puderam movimentar suas tropas de reforço, sem risco de oposição no mar. Assim, puderam organizar ataques para diminuir a pressão que os insurretos já exerciam sobre seus principais pontos estratégicos.

Em fevereiro de 1647, os holandeses atacaram e ocuparam a Ilha de Itaparica, com uma força naval comandada pelo Almirante Banckert. O propósito era ameaçar Salvador.

O ataque a Itaparica incentivou D. João IV a iniciar a preparação de uma força naval para enviar ao Brasil. As dificuldades financeiras e materiais eram muito grandes para o empobrecido Portugal. Foi necessário conseguir empréstimos de particulares, a serem amortizados com o imposto sobre o açúcar do Brasil.

D. João IV designou Antônio Teles de Menezes comandante da “Armada de Socorro do Brasil”, fazendo-o Conde de Vila Pouca de Aguiar e nomeando-o governador e capitão-general do Estado do Brasil, em substituição a Teles da Silva. Compunha-se essa esquadra de 20 navios: 11 galeões, uma urca, duas naus, duas fragatas e quatro navios menores. Partiu de Lisboa em 18 de outubro de 1647, chegando a Salvador em 24 de dezembro.

Enquanto isso, em 7 de novembro, saiu de Lisboa, com destino ao Rio de Janeiro, uma força naval comandada por Salvador de Sá, com o propósito de libertar Angola, na África.

A missão da esquadra do Conde de Vila Pouca de Aguiar não era expulsar os holandeses de Pernambuco ou atacar Recife, mas proteger Salvador e expulsar os invasores da Ilha de Itaparica. A

¹⁷ Origem do nome do título do Patrono da Marinha, Joaquim Marques Lisboa. Naquele local seu irmão mais velho fora enterrado por ocasião da Confederação do Equador em 1824.

perda de Salvador seria, sem dúvida, desastrosa para Portugal e para a causa dos revoltosos.

Na Holanda, 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 saíram aos poucos dos portos e somente em março de 1648 alcançaram Recife. Encontraram uma situação desfavorável: as forças holandesas tinham se retirado de Itaparica e restava em poder da Companhia, além de Recife, a Ilha de Itamaracá e os Fortes do Rio Grande do Norte e da Paraíba.

Ao chegar a Recife, o Almirante Witte de With encontrou indefinições sobre que ação tomar no mar. A decisão da Companhia era lançar suas forças de terra, reforçadas pelas tropas trazidas por De With, para vencer os rebeldes luso-brasileiros, aliviando a pressão que já exerciam sobre Recife.

Em 19 de abril de 1648, travou-se a Primeira Batalha dos Guararapes e os holandeses, mais numerosos e com fama de estarem entre os melhores soldados da Europa de então, foram derrotados no campo de batalha.

Restava para a Companhia agir no mar, bloqueando os portos brasileiros, tentando capturar a Frota do Açúcar e atacando pontos do litoral. O bloqueio, apesar de exigir dos marinheiros longas estadias no mar, com conseqüentes problemas sanitários e alimentares, tinha como incentivo a possibilidade de fazer presas, havendo participação da tripulação no resultado financeiro da venda dos navios e das cargas apresadas.

Fez-se ao mar De With, tendo atenção ao bloqueio de Salvador, onde a poderosa força naval do Conde de Vila Pouca de Aguiar se mantinha inativa. Em dezembro, aproveitou para atacar os engenhos de açúcar situados nas margens da Baía de Todos os Santos, sem ser molestado pela força naval portuguesa, que mantinha seus navios protegidos pela artilharia das fortificações de terra de Salvador.

Em novembro de 1648, chegou a notícia da vitória de Salvador de Sá, com a rendição dos holandeses em Angola, no que poderia se chamar de primeira projeção brasileira de poder para o exterior, pois o Rio de Janeiro foi a base para a libertação de Angola e muitos brasileiros participaram da luta, inclusive índios. Isso levantou o ânimo dos portugueses para continuar a luta no Brasil. Ficou evidente que somente com a organização de comboios, fortemente escoltados, seria possível manter as rotas de navegação entre Portugal e Brasil. Criou-se, então, a Companhia Geral do Comércio do Brasil.

Em fevereiro de 1649, a Companhia das Índias Ocidentais resolveu repetir, em terra, o ataque às forças rebeldes, em Guararapes. Novamente os holandeses foram derrotados, ficando

óbvio para eles que sem um novo socorro da Europa nada mais poderia ser feito em terra.

A derrota dos holandeses em Recife

Apesar de ainda manterem o domínio do mar, o ânimo dos tripulantes estava diminuindo, ocasionando motins, destituição de comandantes e o regresso de navios amotinados para a Holanda.

Queixava-se De With, em cartas ao governo holandês, da dificuldade de se realizar as manutenções necessárias em seus navios, das condições precárias de vida de seus marinheiros e da necessidade de reforços, para que não se perdesse o Brasil. No final de 1649, o próprio De With passou a solicitar seu regresso para a Holanda e, logo depois partiu, à revelia da Companhia das Índias. Em dezembro, os outros navios dos Estados Gerais Holandeses se amotinaram e iniciaram seu regresso para a Europa, sem autorização.

Em fevereiro de 1650, a primeira frota da Companhia Geral do Comércio do Brasil portuguesa, com 18 navios de guerra, chegou ao Brasil. Não tinha ordens para atacar Recife. D. João IV ainda temia uma guerra com a Holanda na Europa e preferia manter a situação informal no Brasil, procurando obter resultados através de negociações diplomáticas e da guerra de insurreição. Perdia-se, novamente, uma oportunidade, pois os holandeses, já sitiados em terra, não mais contavam com a força naval de De With.

Em abril de 1650, os holandeses no Recife receberam o reforço de 12 navios, o que permitiu recuperar o domínio do mar e bloquear o Cabo de Santo Agostinho, local por onde as forças de terra luso-brasileiras recebiam suas provisões. A força do Conde de Vila Pouca de Aguiar ainda estava em Salvador, porém com ordem de somente entrar em combate se atacada. No final daquele ano, partiu para Portugal, escoltando a frota da Companhia do Brasil.

Vieram ao Brasil outras frotas da Companhia portuguesa e os holandeses conseguiram enviar outras forças navais, mas os dias do domínio holandês estavam contados. A Companhia das Índias Ocidentais não lograra alcançar um bom êxito econômico e financeiramente estava muito mal. Recife continuava estrangulado pelos insurretos luso-brasileiros.

Por décadas, o Poder Marítimo holandês havia preponderado nos oceanos, mas, em meados do século XVII, reapareceu a concorrência séria da Grã-Bretanha, que teve como consequência a Guerra Anglo-Holandesa de 1652-54. Tornou-se, portanto, inviável para os holandeses manter o domínio permanente do mar na costa do Brasil.

Em dezembro de 1653, a quarta frota da Companhia do Brasil portuguesa chegou ao Brasil. O comandante da frota, Pedro Jaques de Magalhães, decidiu bloquear Recife e apoiar os revoltosos luso-





brasileiros. As posições holandesas foram, sucessivamente, sendo conquistadas e a rendição de Recife finalmente ocorreu no final de janeiro de 1654.

O longo êxito dos holandeses no Brasil foi resultante do esmagador domínio do mar que conseguiram manter durante quase todo o período da ocupação. Mesmo quando Recife já estava cercado e era inviável vencer em terra, ainda conseguiram, por longos anos, suprir a cidade por mar.

Podemos afirmar que, na longa guerra travada entre holandeses e portugueses, os holandeses foram derrotados no Brasil, venceram na Ásia e houve empate na África e na Europa.

Corsários franceses no Rio de Janeiro no século XVIII

A França utilizou a estratégia de empregar corsários para, através de ações que visavam ao lucro, causar danos nos mares a seus inimigos. Eles não eram piratas, pois tinham uma patente de corso, que lhes dava autorização real para agir. Tinham, portanto, o direito de ser tratados como prisioneiros de guerra, enquanto os piratas podiam ser enforcados se apanhados.

As riquezas do Rio de Janeiro atraíram a cobiça de dois franceses. O primeiro foi Duclerc, que acabou derrotado depois de invadir a cidade. Preso, acabou assassinado, por razão pouco esclarecida, mas não relacionada com seu ataque. O segundo foi Duguay-Trouin, que veio com uma considerável força naval, conquistou a Ilha das Cobras, depois o Morro da Conceição e, de lá, logrou ocupar a cidade que, ameaçada de ser incendiada, rendeu-se. Saqueou o Rio de Janeiro e somente o deixou após receber um resgate.

Guerras, tratados e limites no Sul do Brasil

A fronteira do Sul do Brasil demorou a ser definida devido à ferrenha disputa travada entre Portugal e Espanha que tinham interesse em dominar a estratégica região platina. Para consolidar o domínio da região, os dois reinos travavam diversas batalhas – nas quais o poder naval de ambos os lados foi muito empregado – e vários acordos foram firmados.

Tratado de Lisboa (1681) – Já no primeiro ano de sua fundação, em 1680, a Colônia de Sacramento foi atacada e reconquistada aos espanhóis pelo governador de Buenos Aires, sendo devolvida aos portugueses em 1683, após a assinatura do Tratado de Lisboa, em 1681.

Tratado de Utrecht (1715) – A morte do Rei da Espanha Carlos II, em novembro de 1700, levou as maiores potências européias a engajarem-se no conflito que ficou conhecido como Guerra de Sucessão de Espanha, que durou quase 15 anos e teve seus reflexos estendidos para o continente americano. Nesse conflito, Portugal e Espanha ficaram em lados opostos e, como consequência, a Colônia de Sacramento foi novamente ocupada pelos espanhóis em 1705.

O Tratado de Utrecht – celebrado em 1715 entre as duas nações – legitimou a presença portuguesa na região do Prata com a restituição aos lusos da Colônia de Sacramento.

Tratado de Madri (1750) – O conflito ocorrido entre as cortes portuguesa e espanhola entre 1735 e 1737 motivou a terceira investida hispânica sobre a Colônia de Sacramento. Cumprindo ordem do governador de Buenos Aires, em junho de 1735, navios espanhóis já empreendiam um bloqueio naval¹⁸ à colônia lusa enquanto quatro mil soldados realizavam um sítio por terra.

No Rio de Janeiro, o governador interino, Brigadeiro José Silva Paes, preparou e enviou, às pressas, uma força naval para socorrer a colônia. Assim que chegou à região do Prata, essa força naval dissipou o bloqueio que os navios espanhóis vinham impondo à Colônia de Sacramento.

Em Portugal, o recebimento da notícia do assédio espanhol à colônia lusa levou o rei a ordenar o preparo de uma força naval que foi constituída por duas naus e uma fragata. Essa força suspendeu de Lisboa em março de 1736 e, ao chegar ao Rio de Janeiro, recebeu reforços. Juntou-se a ela o Brigadeiro Silva Paes, contendo ordens de socorrer a Colônia de Sacramento e, se possível, reconquistar Montevideú (fundada e abandonada pelos luso-brasileiros e novamente fundada pelos espanhóis) e fortificar o Rio Grande de São Pedro.

A força naval portuguesa no Prata combateu os espanhóis, apoiou a Colônia de Sacramento e estabeleceu o domínio do mar na região. Após alcançar seus objetivos, parte dessa força regressou ao Rio de Janeiro.

O Brigadeiro Silva Paes permaneceu no Sul e, após ameaçar um ataque a Montevideú – que não ocorreu devido ao grande risco dos navios ficarem encalhados –, decidiu partir para o Rio Grande de São Pedro e cumprir a missão de fortificá-lo. Ao chegar, tratou o Brigadeiro de organizar suas defesas e mandou construir o forte que denominou Jesus, Maria e José. Estavam assim criadas

¹⁸ Bloqueio Naval – Impedir a entrada ou saída de navios mercantes e de guerra de um porto, base ou área confinada, pela ameaça de atacá-los com forças navais superiores. O bloqueio naval poderá ser comercial ou militar. O bloqueio comercial, mais que isolar e não permitir o abastecimento por via marítima do adversário, impede o comércio marítimo no porto bloqueado. O bloqueio militar destina-se a manter no porto ou confinada numa área restrita a força naval adversária, sem que esta possa perturbar o bloqueio comercial.



Tratado de Madri - 1750
Fonte: Livro *Fronteiras do Brasil no Regime Colonial* de José Carlos de Macedo Soares



as condições para o início da povoação da região, que recebeu, mais tarde, casais açorianos para ocupar a terra.

Mesmo após a assinatura por portugueses e espanhóis do armistício de 1737, o cerco terrestre à Colônia de Sacramento continuou, demonstrando a grande instabilidade que existia nas relações entre as duas colônias.

Procurando solucionar suas questões de limites, Portugal e Espanha resolveram assinar, em 1750, o Tratado de Madri, que, dentre outras medidas, estabeleceu a posse da Colônia de Sacramento para a Espanha e a de Sete Povos das Missões para Portugal. Esse tratado foi fruto do trabalho de Alexandre de Gusmão, secretário de D. João V, junto ao qual teve grande influência. Foram nomeadas duas comissões para demarcarem a fronteira, uma para o norte – onde Portugal teve como representante Francisco Xavier de Mendonça Furtado (irmão do Marquês de Pombal) – e outra para o sul, sendo o representante português Gomes Freire de Andrade. A troca estabelecida pelo Tratado não foi efetuada, pois os índios que viviam nas Missões se recusaram a deixar o local, empreendendo uma resistência armada, levando os luso-espanhóis a responderem com ação militar conjunta que, em 1756, por meio da força, ocuparam a região¹⁹.

Tratado do Pardo (1761) – Celebrado entre portugueses e espanhóis, anulou os efeitos do Tratado de Madri e estabeleceu que a Colônia de Sacramento voltasse a ser de Portugal. Durante a Guerra dos Sete Anos (1756-1763), Portugal e Espanha voltaram a ficar em lados opostos quando, em 1761, a Espanha assinou um tratado de aliança com a França, o que levou a Grã-Bretanha a declarar guerra aos espanhóis. Como consequência, Portugal, que apoiava os britânicos, foi invadido em 1762 por forças hispânicas e consequentemente a guerra se propagou para o Sul do Brasil.

Na região do Prata, o governador de Buenos Aires ordenou ao comandante do cerco, que estava sendo feito à Colônia de Sacramento, que fosse restabelecido o tiro de canhão como limite reconhecido para a praça e “convidasse” o governador da Colônia de Sacramento a desocupar imediatamente as Ilhas de Martin Garcia e dos Hermanos. Ainda delegou ao Capitão Francisco Gorriti a incumbência de viajar até a Vila de Rio Grande para entregar, ao comandante da mesma, um ofício, em que exigia a desocupação daquelas terras, já que, com a nulidade do Tratado de Madri, as terras voltavam a pertencer à Espanha. O Governador de Buenos Aires, D. Pedro Antônio Cevallos, tinha ambicioso projeto de dominação do Sul do Brasil, e preparou-se militarmente para atacar a Colônia de Sacramento, recebendo reforços da Espanha em navios, material de artilharia e munição.

A Colônia de Sacramento dispunha para sua defesa de uma pequena tropa, que não excedia 500 homens, e o Governador Vicente da Silva Fonseca respondia às intimações de Cevallos

¹⁹ Esse conflito ficou conhecido como a Guerra Guaranítica (1753-1756) e foi contada no poema *O Uruguai*, de José Basílio da Gama.

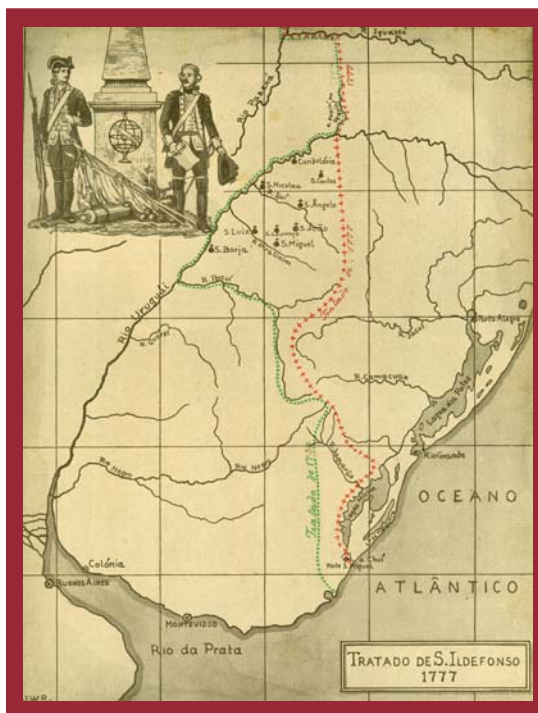


procurando ganhar tempo, enquanto aguardava reforços. Em outubro de 1762, a Colônia de Sacramento foi atacada pela quarta vez e, não obstante a resistência oferecida pelos portugueses, capitulou.

Os espanhóis continuaram avançando sobre terras ocupadas pelos luso-brasileiros e com superioridade de forças tomaram o Rio Grande de São Pedro em 1763. Apesar de ter sido restabelecida a paz entre as duas nações após a assinatura do Tratado de Paris, e o governador de Buenos Aires restituir a Colônia de Sacramento, este continuou com a ocupação do Rio Grande de São Pedro, que pretendia tornar definitiva tendo como base o Tratado de Tordesilhas. Não obstante a reclamação dos portugueses por via diplomática, foi necessário empreender uma ação militar, na qual tropas luso-brasileiras, comandadas pelo Tenente-General João Henrique Boehm (alemão a serviço de Portugal), juntamente com o emprego da Esquadra portuguesa, reconquistaram o Rio Grande de São Pedro em abril 1776.

Em 1777, os espanhóis protestaram contra a tomada do Rio Grande pelos portugueses e, após insucessos diplomáticos, decidiram enviar uma poderosa expedição sob o comando de D. Pedro de Cevallos, nomeado primeiro vice-rei do Rio da Prata. Coube ao Marquês da Casa de Tilly o comando da força naval espanhola, que era composta de 19 navios de guerra e 26 de transporte. Embora providências tenham sido tomadas, no sentido de combater tal ameaça pelo Marquês de Pombal, os espanhóis ocuparam a Ilha de Santa Catarina e pela quinta vez atacaram a Colônia de Sacramento.

Tratado de Santo Ildefonso (1777) – Com a morte de D. José I, em fevereiro de 1777, assumiu o trono de Portugal D. Maria I. Na tentativa de resolver as questões de limites entre Portugal e Espanha, foi assinado em 1º de outubro de 1777 o Tratado de Santo Ildefonso. Por este tratado, ficou estabelecido a restituição a Portugal da Ilha de Santa Catarina, porém os lusos perderam a Colônia do Santíssimo Sacramento e a região dos Sete Povos das Missões. Este tratado deixou os espanhóis com o domínio exclusivo do Rio da Prata, sendo deveras desvantajoso para Portugal.



Tratado de Santo Ildefonso - 1777
Fonte: Livro *Fronteiras do Brasil no Regime Colonial*, de José Carlos de Macedo Soares



Tratado de Badajós (1801) – A estabilidade entre as relações luso-espanholas foi afetada quando Napoleão Bonaparte, desejoso de castigar Portugal por participar, com seus navios, de cruzeiros ingleses no Mediterrâneo e visando a trazer os portugueses para zona de influência francesa, forçou a Espanha a declarar guerra a Portugal em 1801. O rompimento das relações entre os dois países na Europa durou poucas semanas, sem ações militares dignas de registro, ficando o episódio conhecido como a Guerra das Laranjas. Na América, porém, a chegada da notícia sobre o conflito entre as duas coroas desencadeou o rompimento de hostilidades entre as populações da fronteira. No Rio Grande de São Pedro, tropas foram aprestadas para defenderem as fronteiras, ainda em processo demarcatório, e os luso-brasileiros invadiram e conquistaram os Sete Povos das Missões, do lado espanhol, enquanto os hispano-americanos invadiram o Sul de Mato Grosso.

O Tratado de Badajós pôs fim à guerra de França e Espanha contra Portugal, tendo a Espanha por direito de guerra, conservado a praça de Olivença, na Europa, e a Colônia de Sacramento. Portugal recuperou no sul da América o território dos Sete Povos das Missões.

C R O N O L O G I A



DATA

EVENTO

1555	Chegada de Nicolau Durand de Villegagnon ao Rio de Janeiro, instalação da França Antártica.
1560	Ataque da força naval portuguesa ao Forte Coligny.
1565	Fundação da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro por Estácio de Sá. Expulsão dos franceses do Rio de Janeiro.
1580-1640	União Ibérica.
1612	Parte da França uma expedição com o intento de fundar outra colônia no Brasil, desta vez no Maranhão.
1614	Formada a primeira força naval comandada por brasileiro nato (Jerônimo de Albuquerque), para combater os franceses no Maranhão.
1615	Rendição e expulsão dos franceses do Maranhão pelas forças lusas.
1621	Criação da Companhia das Índias Ocidentais pelos holandeses.
1624	Chegada da força naval holandesa a Salvador e início do ataque.
1625	Chegada da armada luso-espanhola (denominada Jornada dos Vassalos) a Salvador e expulsão dos holandeses.
1630	Invasão holandesa em Pernambuco.
1631	Combate Naval de Abrolhos.
1640	Restauração Portuguesa. Batalha Naval de 1640.
1641	Assinatura de Tratado de Trégua entre Portugal e Holanda. Invasão holandesa em Sergipe, Maranhão, Angola e São Tomé.
1648	Rendição dos holandeses em Angola.
1649	Holandeses são derrotados em Guararapes.
1654	Rendição dos holandeses em Recife, término da ocupação holandesa.
1681	Tratado de Lisboa.
1715	Tratado de Utrecht.
1750	Tratado de Madri.
1761	Tratado do Pardo.
1777	Tratado de Santo Ildefonso.
1801	Tratado de Badajós.

FIXAÇÃO

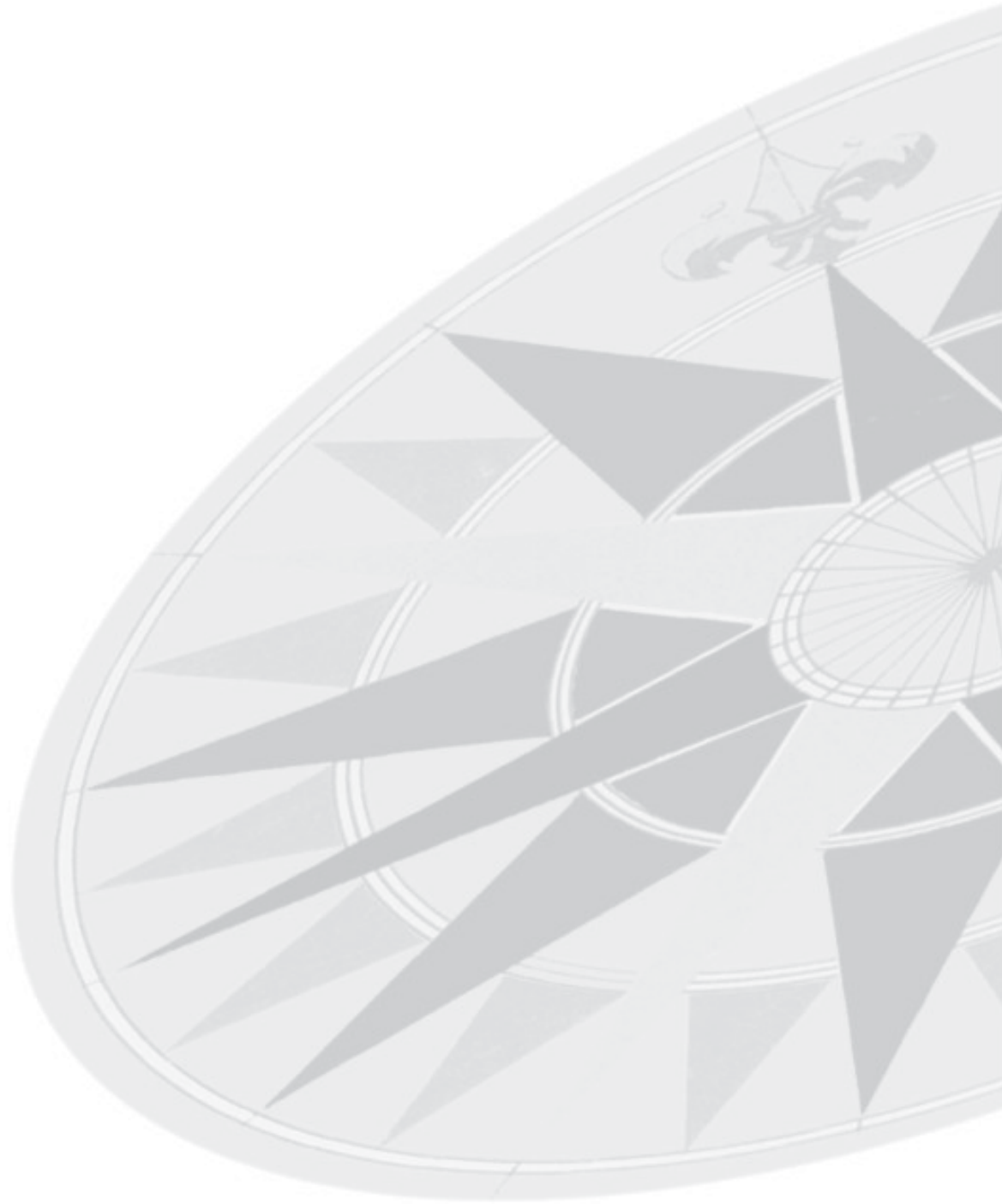
- 1 – O Brasil, ao longo dos séculos XVI e XVII, foi invadido por estrangeiros no intuito de formar colônias. Qual era a nacionalidade deles e em que período ocuparam terras brasileiras?
- 2 – O que foi a Jornada dos Vassalos?
- 3 – Como foi estabelecida a fronteira sul das terras portuguesas no continente americano?
- 4 – Na sua opinião, qual foi a importância das forças navais para a manutenção de nossa unidade territorial no período estudado?

SAIBA MAIS:

ALBUQUERQUE, Antonio Luiz Porto e. *História do Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1985.

HISTÓRIA naval brasileira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1975- . v.2. t.1B e t.2.

VIANNA, Hélio. *História do Brasil: período colonial, Monarquia e República*. 14.ed. São Paulo: Melhoramentos, 1980.



CAPÍTULO IV

Formação da Marinha Imperial Brasileira

Sinopse

¹ O Decreto de Berlim, assinado em 1806, estabelecia o bloqueio continental. Tratava-se de medidas protecionistas, pelas quais países europeus associados e aliados à França deviam abster-se de importar mercadorias inglesas.

² Pela Convenção Secreta de Londres, de 1807, entre Inglaterra e Portugal, decidiu-se, dentre outras providências, a mudança da sede da monarquia portuguesa para o Brasil e a assinatura de novo tratado de comércio quando da sua chegada.

³ Charruas e algumas fustalhas (embarcação comprida e estreita, de pequeno calado, proa lançada e armada de esporão, dotada de 10 a 26 bancos de remadores, mastro envergando vela bastarda, e tendal à popa).

⁴ A Força Naval era composta das Naus *Príncipe Real*, *Afonso de Albuquerque* e *Medusa*, da Nau inglesa *Bedford*, da Fragata *Urânia*, do Bergantim *Três Corações* e Transporte *Imperador Alexandre*.

Emergindo das dificuldades do período revolucionário (1789-1799), a França erguia-se perante a Europa aristocrática com o “Grande Exército” chefiado por Napoleão Bonaparte. As notáveis vitórias militares francesas subjugaram a maior parte do Velho Mundo e esse expansionismo teve repercussões intensas na própria América, abrindo caminho para a emancipação política das colônias ibéricas.

As guerras napoleônicas (1804-1815) foram caracterizadas por dois aspectos: o primeiro na luta de uma nação burguesa contra uma Europa aristocrática; e o segundo na luta entre França e Inglaterra. Com a derrota da Marinha francesa na Batalha de Trafalgar (1805) para a Marinha inglesa, muito superior, decide Napoleão investir contra seus inimigos continentais (Áustria e Prússia) e, ao tomar Berlim, iniciou guerra econômica à Inglaterra, estabelecendo em 1806 um “bloqueio continental”¹. Os demais Estados europeus foram concitados a aderir ao bloqueio, dentre eles Portugal.

Portugal sempre manteve laços comerciais com a Inglaterra e a sua não-adesão ao bloqueio² foi determinante para a decisão de sua invasão por Exército francês sob o comando do General Junot. Ao saber da chegada do Exército invasor de Napoleão, o Conselho de Estado com o Príncipe Regente D. João acordaram na retirada para o Brasil de toda a Família Real.

A 29 de novembro de 1807, a Família Real embarca rumo ao Brasil. O comboio de transportes que conduziu todo o aparato (15.000 pessoas dentre militares e civis) era de 30 navios, e várias embarcações³. Foi protegido por uma escolta inglesa composta por 16 naus.

A 22 de janeiro de 1808, a Nau *Príncipe Real*, onde o Príncipe Regente D. João encontrava-se embarcado, chegou à Bahia. A 28, D. João proclamava a independência econômica do Brasil com a publicação da famosa carta régia que abriu ao comércio estrangeiro os portos do país; e a 7 de março de 1808 D. João, à testa de uma força naval composta por três naus, um bergantim e um transporte⁴, entrou na Baía de Guanabara. A bordo também vinham os

integrantes da Brigada Real da Marinha encarregados da artilharia e da defesa dos navios.⁵

Vamos ver neste capítulo o que ocorreu quanto ao estabelecimento da Marinha na Corte e a política externa de D. João, caracterizada pela invasão da capital da Guiana Francesa, Caiena, e a ocupação da Banda Oriental, atual Uruguai.

No campo interno veremos a Revolta Nativista de 1817, movimento separatista ocorrido em Pernambuco, onde a Marinha atuou na sua repressão, bloqueando o porto de Recife.

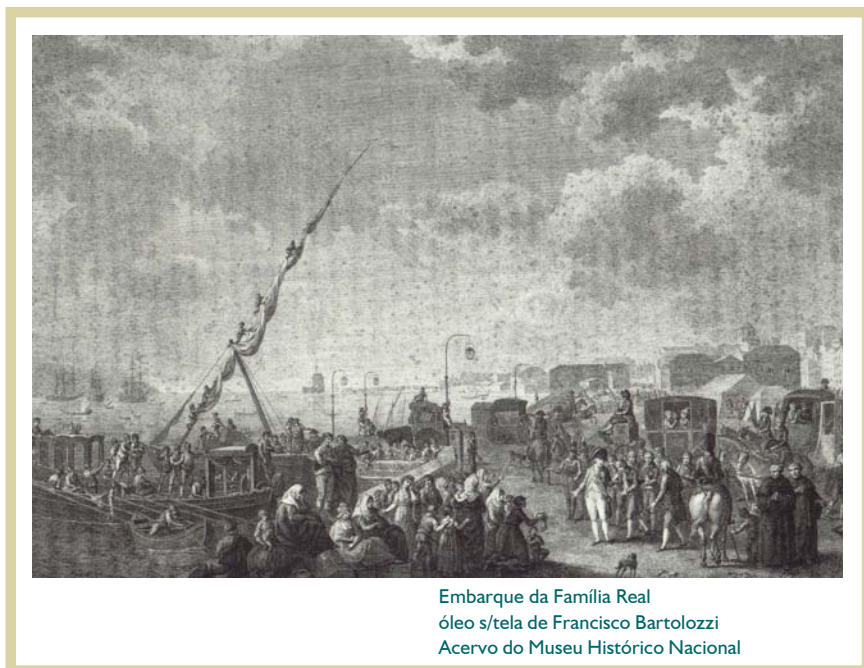
Com o retorno de D. João VI para Portugal, permaneceu no Brasil seu filho D. Pedro, que passou a sofrer pressão vinda da Corte de Portugal para que regressasse a Lisboa. Como consequência, temos o Dia do Fico (09/01/1822) e, posteriormente, após novas pressões, D. Pedro proclama a nossa Independência.

Para concretizar a nossa Independência e levar a todos os recantos do litoral brasileiro a notícia do dia 7 de setembro, foi necessário organizar uma força naval capaz de atingir todas as províncias, e fazer frente aos focos de resistência à nova ordem.

Vamos, então, iniciar esta viagem.....



⁵ 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.



Embarque da Família Real
óleo s/tela de Francisco Bartolozzi
Acervo do Museu Histórico Nacional

A vinda da Família Real

A Corte no Rio de Janeiro

Junto com a Família Real todo o aparato burocrático e administrativo foi transferido para o Rio de Janeiro. Dentre as primeiras decisões de D. João, já no dia 11 de março de 1808, está a instalação do Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar, que continuou a ter o mesmo regulamento instituído pelo Alvará de 1736.



Desembarque da corte portuguesa no Rio de Janeiro, 7 de março de 1808. Óleo sobre tela de Miranda Júnior.

A seguir, foram sucessivamente criadas ou estabelecidas várias repartições necessárias ao funcionamento do Ministério da Marinha, tais como: Quartel-General da Armada, Intendência e Contadoria, Arquivo Militar, Hospital de Marinha, Fábrica de Pólvora e Conselho Supremo Militar⁶.

A Academia Real de Guardas-Marinha, que também acompanhou a Família Real, teve sua instalação nas dependências do Mosteiro de São Bento, se tornando desta feita o primeiro estabelecimento de ensino superior no Brasil.

No tocante à infra-estrutura já existente no Rio de Janeiro, observamos que o Arsenal Real da Marinha, localizado então ao pé do morro do Mosteiro de São Bento, cuja criação data de 29 de dezembro de 1763, teve sua capacidade ampliada para poder apoiar a recém-chegada Esquadra⁷.

Política externa de D. João e a atuação da Marinha: a conquista de Caiena e a ocupação da Banda Oriental

Diante da invasão do território continental português pelas tropas do General Junot, 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 assinar, principalmente o de Badajós e de Madri, ambos de 1801, e o de neutralidade, de 1804. Os limites entre o Brasil e a Guiana Francesa voltaram a ser questionados.

Como a guerra não poderia ser levada a cabo no território europeu, e sendo importante a ocupação de território inimigo em qualquer guerra, o objetivo ideal se tornou a colônia francesa.

⁶ Salvo o Conselho Supremo, o Arquivo, a Contadoria e a Fábrica de Pólvora, as demais repartições citadas eram verdadeiros desdobramentos das já existentes em Portugal.

⁷ O primeiro estaleiro organizado oficialmente foi a Ribeira das Naus de Salvador, depois Arsenal de Marinha da Bahia, fundado no final do século XVI. Apesar das dificuldades, o estaleiro de Salvador desenvolveu-se rapidamente, tornando-se o mais importante centro de construção naval do Brasil durante todo o período colonial, e mesmo até meados do século XIX. Além de Salvador e do Rio de Janeiro, a construção naval desenvolveu-se também em vários outros pontos do nosso litoral: Belém, Recife, Maranhão, Pernambuco, Alagoas, São Paulo e Santa Catarina; sendo que os de Recife e Belém existiram como arsenais de Marinha.

Determinou então a Corte ao Capitão-General da Capitania do Grão-Pará, Tenente-Coronel José Narciso Magalhães de Meneses, que ocupasse militarmente as margens do Rio Oiapoque. Ordem recebida, tratou de arregimentar pessoal e material, se valendo inclusive (diante dos escassos recursos existentes nos cofres da capitania) de subscrição popular.

Em outubro de 1808, a força estava pronta. Sob o comando do Tenente-Coronel Manuel Marques d'Elvas Portugal, compunha-se de duas companhias de granadeiros, duas companhias de caçadores e uma bateria de artilharia, totalizando 400 homens com armas. Para conduzir essa força ao lugar de destino, aprestou-se uma esquadilha composta por dez embarcações⁸. A 3 de novembro, a esquadilha foi acrescida de três navios vindos da Corte: Corveta inglesa *Confidence* (comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra James Lucas Yeo) e Brigue *Voador* (comando do Capitão-Tenente José Antônio Salgado), Brigue *Infante D. Pedro* (comando do Capitão-Tenente Luís da Cunha Moreira)⁹. Juntos traziam um reforço de 300 homens. Tinham ordens de ocupar o território da Guiana Francesa e submeter Caiena.



Invasão de Caiena, 1808-1809
Óleo sobre tela de Álvaro Martins

A 1º de dezembro, desembarcaram as nossas tropas no território inimigo, ficando o comando da expedição assim repartido: o Tenente-Coronel Manuel Marques dirigiria as forças terrestres; os navios ficariam sob as ordens do Comandante Yeo. Este, com os navios menores (os demais foram bloquear Caiena por mar), subiu o Oiapoque e foi dominando, sem maior resistência, os pontos fortificados que ia encontrando. Quatro escunas francesas foram aprisionadas, incorporadas e rebatizadas de *Lusitana*, *D. Carlos*, *Sydney Smith* e *Invencível Meneses*.

⁸ Escuna *General Magalhães* (capitânia); Cúteres *Vingança* e *Leão*; três barcas-canhoneiras; *Sumaca Ninfa*; dois obuseiros; late *Santo Antônio*; e a Lancha *São Narciso*.

⁹ O Almirante Luís da Cunha Moreira teve carreira brilhante, sendo após a proclamação da Independência nomeado Ministro da Marinha, se tornando portanto o primeiro ministro brasileiro nato da nossa Marinha. Em Caiena, praticamente seu batismo de fogo, se destacou em combate, sendo ferido por golpe de sabre, cuja cicatriz o acompanhou por toda vida.





O governador de Caiena, Victor Hughes, tratou, em vão, de preparar a resistência, levantando baterias, fortificando os melhores pontos estratégicos e guarnecendo os fortes. As forças de ataque foram ganhando terreno, apertando cada vez mais o cerco à capital Caiena, até sua rendição final, a 12 de janeiro de 1809. A importância dessa operação recai na condição de ter sido o primeiro ato consistente de política externa de D. João realizada por meio militar, contando com forças navais e terrestres anglo-luso-brasileira.

A ocupação portuguesa da Guiana Francesa durou mais de oito anos. Embora temporária, foi de grande valia para a fixação dos limites do País, porquanto, na ocasião de sua devolução, em 1817, ficaram tacitamente estabelecidos os limites do Oiapoque.

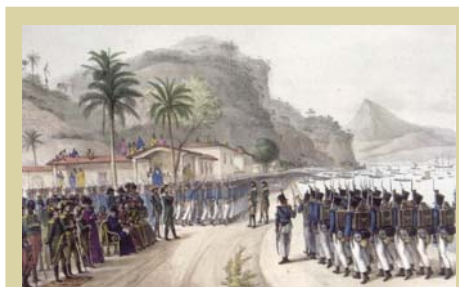
A Banda Oriental

Outro movimento importante de D. João na política externa foi a ocupação da Banda Oriental. Na operação, foi de grande importância o papel que desempenhou a Marinha, não só no transporte das tropas, desde Portugal¹⁰ (já liberado do domínio francês), como também em todo o desenrolar da ocupação.

O movimento de independência da América espanhola provocou o aparecimento de novas nações americanas, cada qual com lideranças individuais. Foi o caso do Uruguai, então chamado de Banda Oriental, que se recusava a fazer parte das Províncias Unidas do Rio da Prata, encabeçada por Buenos Aires. Seu líder José Gervásio Artigas¹¹ arregimentou as camadas populares contra o domínio espanhol e para o ideal da anexação promovido por Buenos Aires. Neste intento invadiu as fronteiras portenhas e brasileiras, o que ocasionou o acordo entre as duas últimas para uma ação conjunta contra Artigas.

A 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 de seis brigues, capitaneada pela Nau *Vasco da Gama*, onde achavam-se embarcados o Chefe-de-Divisão Rodrigo José Ferreira Lobo, responsável pelas atividades navais da expedição, e o Tenente-Coronel Carlos Frederico Lecor, então nomeado Governador e Capitão-General da Praça e Capitania de Montevidéu. A Divisão Naval foi se reunir com o 1º Escalão, composto por seis navios¹², que já havia seguido para Santa Catarina em janeiro.

Aportando a Divisão na Ilha de Santa Catarina a 26 de junho, decidiu Lecor seguir por terra com sua



Embarque na Praia Grande
Fonte: *O Exército na História do Brasil: Reino Unido e Império*

¹⁰ De Portugal veio uma Divisão de Voluntários Reais, sob o comando do Tenente-Coronel Carlos Frederico Lecor, embarcados em dez navios. O comboio, que entrou no Rio de Janeiro no dia 30 de março de 1816, trazia a última tropa de Lisboa.

¹¹ José Gervásio Artigas se intitulava Chefe dos Orientais e Protetor dos Povos Livres.

¹² Fragatas *Graça* e *Príncipe Real*, Charrua *Voador*, Brigues *Lebre*, *Providente* e *Atrevido*.



tropa para o Rio Grande do Sul e, então, iniciar a invasão, visto que as condições climáticas só eram favoráveis à navegação no Rio da Prata em outubro. Seguiu então à frente dos seus 6 mil comandados, margeando o mar até as proximidades de Maldonado. A Esquadra, por sua vez, rumou em direção ao Rio da Prata, devendo antes estacionar naquele porto.

Do Rio de Janeiro, a 4 de agosto, partiu nova flotilha, composta por quatro navios¹³ com a missão de operar em combinação com a Divisão dos Voluntários Reais. A 22 de novembro de 1816, deu-se o desembarque em Maldonado pelas forças navais de Rodrigo José Ferreira Lobo. Com a ocupação da cidade, e a vitória pelas forças terrestres em Índia Morta, o caminho para Montevidéu ficou livre. Lecor encontrava-se acampado no passo de São Miguel, quando recebeu uma deputação de Montevidéu que apresentou-lhe as chaves da cidade e seu submisso respeito e completa adesão ao governo de D. João VI.

Nessa época, o governo das Províncias do Rio da Prata não mais apoiava a intervenção armada do Brasil na Banda Oriental, deixando-nos em campo sozinhos.

Não foi imediata a completa submissão da Banda Oriental. Ainda por alguns anos, fez José Artigas tenaz resistência à dominação portuguesa, até sua derrota final na Batalha de Taquarembó, a 22 de janeiro de 1820.

Durante esse período, os partidários de Artigas valiam-se de corsários que, com base na Colônia de Sacramento¹⁴, ocasionavam grandes prejuízos ao comércio de nossa Marinha Mercante. Com recursos navais reduzidos para liquidar a nova ameaça, o comando português empregou tropas terrestres para tentar destruir as bases inimigas. Assim, o Tenente-Coronel Manuel Jorge Rodrigues, auxiliado por forças navais, atacou e conquistou Colônia, Paissandu e outros locais às margens do Uruguai, tendo em Sacramento conseguido aprisionar vários corsários que aí se encontravam.

Para as operações realizadas no Rio Uruguai, foi constituída uma pequena flotilha, sob o comando do Capitão-Tenente Jacinto Roque Sena 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 tomada de Calera de Barquin, Perucho Verna e Hervidero. Em Perucho Verna, doze embarcações inimigas, uma lancha artilhada e um escaler foram apresados.

No mar, o último episódio em que a força naval atuou, ocorrido em 15 de junho de 1820, foi o aprisionamento do corsário *General Rivera*, com a recuperação dos mercantes *Ulisses* e *Triunfantes*, pela Corveta *Maria da Glória*, comandada pelo Capitão-de-Fragata Diogo Jorge de Brito.

A 31 de julho de 1821, em assembléia formada por deputados representantes de todas as localidades orientais, foi aprovada por

¹³ Era composta da Corveta *Calipso* (capitânia), sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra D. José Manuel de Meneses; Escuna *Tártara*, comando do Primeiro-Tenente Vitorino A. J. Gregório; Brigue *Real Pedro*, comando do Segundo-Tenente José da Costa Couto; e Transporte *Patrimônio*, comando do Mestre Antonio Francisco Firmo.

¹⁴ Também nos portos de Buenos Aires e de Baltimore (EUA), armaram-se a princípio muitos corsários contra nós; porém devido a reclamações do governo português, tal irregularidade cessou.

unanimidade a incorporação da Banda Oriental à Coroa portuguesa, fazendo parte do domínio do Brasil com o nome de Província Cisplatina.



A Revolta Nativista de 1817 e a atuação da Marinha



Em paralelo ao que ocorria no Sul, teve a Corte que se mobilizar para fazer frente ao movimento separatista que eclodiu em Pernambuco, em março de 1817.

As primeiras providências para o restabelecimento da ordem legal em Pernambuco foram tomadas pelo Conde dos Arcos, Governador da Bahia, que fez armar em guerra alguns navios mercantes, e mandou seguir para Pernambuco sob o comando do Capitão-Tenente Rufino Peres Batista. A esquadilha era composta por três navios¹⁵, e tinha como missão o bloqueio do porto do Recife.

A 2 de abril partiu da Corte uma Divisão sob o comando do Chefe-de-Esquadra Rodrigo José Ferreira Lobo, composta por três navios¹⁶, enquanto que da Bahia seguiram por terra dois regimentos de cavalaria e dois de infantaria. A 4 de maio outra Divisão Naval, sob o comando do Chefe-de-Divisão Brás Caetano Barreto Cogomilho, partiu do Rio de Janeiro¹⁷.

O cerco da cidade de Recife por terra e o bloqueio efetuado por mar fizeram com que os rebeldes abandonassem a cidade a 20 de maio, dando fim ao movimento separatista.

Guerra de Independência

Elevação do Brasil a Reino Unido

Do mesmo modo que a transferência para o Brasil da sede do reino português foi motivada pela ameaça representada pelo expansionismo francês na Europa, seria esperado o retorno do Rei D. João VI a Lisboa e a restauração do pacto colonial¹⁸ após a paz europeia. Com a queda de Napoleão e o movimento de restauração das monarquias absolutistas encabeçado pelo Congresso de Viena¹⁹, 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.

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.

¹⁵ Corveta *Carrasco*, Brigue *Mercúrio* e uma escuna.

¹⁶ Brigues *Benjamin*, comando do Capitão-Tenente Fernando José Melo; e *Aurora*, comando do Capitão-de-Fragata José Felix Pereira de Campos; e pela Escuna *Maria Teresa*, comando do Capitão-Tenente Nuno José de Sousa Manuel de Melo.

¹⁷ Era constituída pela Nau *Vasco da Gama* (capitânia), e dos transportes *Santiago Maior*, comando do Capitão-Tenente José de Oliveira; *Almirante*, comando do Segundo-Tenente Luís Antonio Ribeiro; *Harmonia*, comando do Primeiro-Tenente Isidoro da Costa Chaves; *Feliz Eugenia*, comando do Segundo-Tenente Francisco José Damásio; *Joaquim Guilherme*, comando do Capitão Bernardo José Carreirão; *Olimpia*, comando do Capitão-Tenente José Domingues; *Ateneu*, comando do Primeiro-Tenente Estevão do Vale; *Bela Americana*, comando do Primeiro-Tenente Cipriano J. Pires; e *Bonfim*, comando do Segundo-Tenente José da Fonseca Figueiredo. Mais tarde a Divisão foi acrescida da Fragata *Pérola*, comando do Capitão-Tenente José Maria Monteiro.

¹⁸ *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 quisesse importar só poderia ser vendido pela metrópole, isto se chama *monopólio comercial* ou *exclusivismo mercantil*.

¹⁹ O *Congresso de Viena* (1814-1815) foi a reunião dos representantes dos países que derrotaram a França de Napoleão para restaurar a organização política dos países da Europa afetados pela Revolução Francesa e pela invasão das tropas de Napoleão. Os principais objetivos dos representantes das grandes potências que derrotaram a França (Inglaterra, Prússia, Áustria e Rússia) era refazer o mapa político europeu, promovendo a volta do Antigo Regime, e das monarquias absolutistas derrubadas por Napoleão.

O retorno de D. João VI para Portugal

Tal estado de “abrasileiramento” 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 revolução se espalhou por todo o Portugal, fomentando a instalação de uma Assembléia Nacional Constituinte denominada de “Cortes”, que visava a instaurar uma monarquia Constitucional. O estado revolucionário da antiga metrópole provocou o retorno do Rei em 26 de abril de 1821, deixando seu filho D. Pedro como Príncipe Regente. Tentava, assim, a dinastia de Bragança manter sob controle, e longe dos ventos liberais, as duas partes de seu reino.

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, o posicionamento das Cortes em relação ao Brasil era completamente contrário ao seu discurso liberal: vinha no sentido de reativar a subordinação política e econômica posterior a 1808, reerguendo o pacto colonial. A oposição que as Cortes faziam à dinastia de Bragança em Portugal e suas crescentes imposições ao Príncipe Regente 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 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 encabeçada pelo Príncipe Regente.

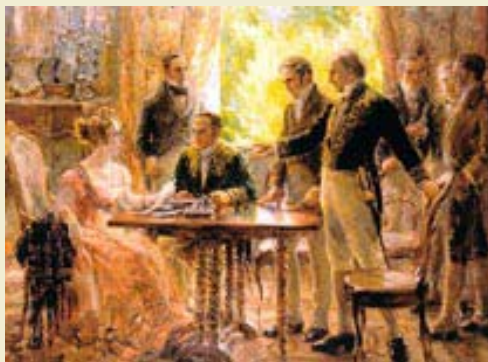
A pressão das Cortes pela restauração do pacto colonial com o conseqüente esvaziamento das suas atribuições de regente levaram D. Pedro a defender a autonomia brasileira perante a restauração da condição de colônia pretendida pelas Cortes.



Bandeira do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves

Princesa D. Leopoldina, esposa de D. Pedro, investida das funções de Princesa Regente do Brasil, reúne o Conselho de Estado em 2 de setembro de 1822 e ouve de José Bonifácio de Andrada e Silva os argumentos pela imediata proclamação da Independência do Brasil. Motivada por esta reunião, a princesa teria enviado a carta que, lida às margens do Ipiranga, levou D. Pedro ao definitivo rompimento com Lisboa.

Óleo sobre tela de Georgina de Albuquerque. Acervo do Museu Histórico Nacional.



A Independência

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



Retrato do Imperador D. Pedro I, cuja coroação ocorreu em 1º de dezembro de 1822. Óleo sobre tela de Manoel de Araújo Porto-Alegre. Acervo do Museu Histórico Nacional. Fonte: <http://www.museuhistoriconacional.com.br>

Até pela proximidade geográfica, estas mantiveram-se fiéis às decisões emanadas do Paço²⁰ mesmo após a partida de D. João VI. As capitais das províncias 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 próximas desta do que do Rio de Janeiro. Mormente o expressivo número de patriotas no interior destas províncias, nas capitais e nas poucas principais cidades, a elite de comerciantes era majoritariamente por-

tuguesa e adepta da restauração colonial realizada pelo movimento liberal português. Durante a “queda-de-braço” empreendida entre as Cortes e D. Pedro, foram reforçadas as guarnições militares das províncias do Norte e Nordeste para manter a vinculação com Lisboa.

A resistência mais forte estava justamente em Salvador, Bahia, onde essa guarnição era mais numerosa. No sul, a recém-incorporada Província Cisplatina viu as guarnições militares que lá ainda estavam 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.

A situação que se descortinava no Brasil parecia cada vez mais desfavorável ao processo de Independência. Mesmo que as forças brasileiras, constituídas de militares e milícias patrióticas forçassem e sitiessem as guarnições portuguesas, o mar era uma via aberta para o recebimento de reforços. Por esta via, Portugal aumentou sua força com tropas, suprimentos e navios de guerra à guarnição de Salvador comandada pelo Governador das Armas da Província Brigadeiro Inácio Luís Madeira de Melo.

A Formação de uma Esquadra Brasileira

O governo brasileiro, por intermédio de seu Ministro do Interior e dos Negócios Estrangeiros José Bonifácio de Andrada e Silva, percebeu que somente com o domínio do mar conseguiriam



²⁰ 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.



Paço Imperial
Fonte: <http://portal.iphan.gov.br>



manter a unidade territorial brasileira, pois eram por meio do mar que as províncias litorâneas, onde estava concentrada a maior parte da população e da força produtiva brasileira, se interligavam e comercializavam seus produtos. A rápida formação de uma Marinha de Guerra nacional constituía-se no melhor meio de transportar e concentrar tropas leais e suprimentos para as áreas de embate com os portugueses.

Este conjunto de navios de guerra, a Esquadra, impediria que chegassem aos portos das cidades brasileiras ocupadas pelos portugueses os reforços que Portugal enviasse, interceptando e combatendo os navios que os trouxessem. Privando as guarnições portuguesas de mais soldados e armas vindos por mar, as bombardeando com canhões embarcados e transportando soldados brasileiros para reforçar os patriotas que lutavam contra os portugueses no interior, a Marinha Brasileira contribuiu para a Independência do Brasil, permitindo que do território da colônia portuguesa na América emergisse um só país, com um grande território.

O nascimento da Marinha Imperial, portanto, se deu nesse regime de urgência, aproveitando os navios que tinham sido deixados no porto do Rio de Janeiro pelos portugueses, que estavam em mal estado de conservação, e os oficiais e praças da Marinha portuguesa que aderiram à Independência. Os navios foram reparados em um intenso trabalho do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e foram adquiridos outros, tanto pelo governo como por subscrição pública. E as lacunas encontradas nos corpos de oficiais e praças foram completadas com a contratação de estrangeiros, sobretudo experientes remanescentes da Marinha inglesa. A necessidade de se dispor da Força Naval como

um eficiente elemento operativo e como um fator de dissuasão²¹ para as pretensões de reconquista portuguesa fez com que o governo imperial brasileiro contratasse Lorde Thomas Cochrane, um brilhante e experiente oficial de Marinha inglês, como Comandante-em-Chefe da Esquadra.

Operações Navais

A 1º de abril de 1823, a Esquadra brasileira comandada por Cochrane, deixava a Baía de Guanabara com destino à Bahia, para bloquear Salvador e dar combate às forças navais portuguesas que lá se concentravam sob o comando do Chefe-de-Divisão Félix dos Campos. A primeira tentativa de dar combate aos navios portugueses foi desfavorável à Cochrane, tendo enfrentado, além do inimigo, a indisposição para luta dos marinheiros portugueses nos navios da Esquadra, muitos dos quais guarneciam os canhões com uma inabilidade próxima ao motim. Depois de reorganizar

²¹ O conceito de dissuasão será exposto no Capítulo VIII – O Emprego Permanente do Poder Naval.



Nau Pedro I.

Navio capitânia da primeira Esquadra do Brasil independente. Exemplo maior dos vários navios da Marinha portuguesa que se encontravam no porto do Rio de Janeiro em mal estado de conservação e foram reparados pelo Arsenal de Marinha da Corte (Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro). Na Marinha Portuguesa era nomeada *Martin de Freitas* e fez parte da Esquadra que transportou a Família Real para o Brasil em 1808.

Óleo sobre tela de Eduardo de Martino
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha.



suas forças e expurgar os elementos desleais, e a despeito das Forças Navais portuguesas, Cochrane colocou Salvador sob bloqueio naval, capturando os navios que provinham o abastecimento da cidade, que já se encontrava sitiada por terra pelas forças brasileiras.

Pressionados pelo desabastecimento, as tropas portuguesas abandonaram a cidade em 2 de julho, em um comboio de mais de 70 navios, escoltados por 17 navios de guerra. Este foi acompanhado e fustigado pela Esquadra brasileira, destacando-se a atuação da Fragata *Niterói*, comandada pelo Capitão-de-Fragata John Taylor, que, apresando vários navios, atacou o comboio português até a foz do Rio Tejo.



Primeira Esquadra do Brasil independente, capitaneada pela Nau *Pedro I* que largou do Rio de Janeiro em 1^o de abril de 1823 com destino à Bahia. Aquarela do Almirante Trajano Augusto de Carvalho. Acervo do Serviço de Documentação da Marinha.



Fragata *Niterói* persegue os navios portugueses que se retiram da Bahia. Aquarela do Almirante Trajano Augusto de Carvalho. Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

Lorde Thomas Cochrane, Conde de Dundonald (Grã-Bretanha) e Marquês do Maranhão (Brasil), comandante da Esquadra Brasileira na Guerra da Independência. Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

O próximo passo para expulsão dos portugueses do Norte-Nordeste brasileiro era o Maranhão, onde Cochrane, utilizando-se de um hábil ardil, fez da Nau *Pedro I*, sua capitânia, a ponta de lança de uma grande força naval que viria próxima, transportando um vultoso Exército nacional que tomaria São Luís. Porém, tudo não passava de um blefe para levar a deposição da Junta Governativa que se mantinha fiel à Lisboa, o que aconteceu em 27 de julho de 1823.

Seguiu-se a utilização do mesmo ardil no Grão-Pará, conduzido pelo Capitão-Tenente John Pascoe Grenfell, no comando do Brigue *Maranhão*. Tais estratégias, que conduziram a aceitação da Independência brasileira pelas elites formadas em sua maioria de portugueses em São Luís e em Belém, não se deram tão facilmente como um vislumbre superficial do evento histórico



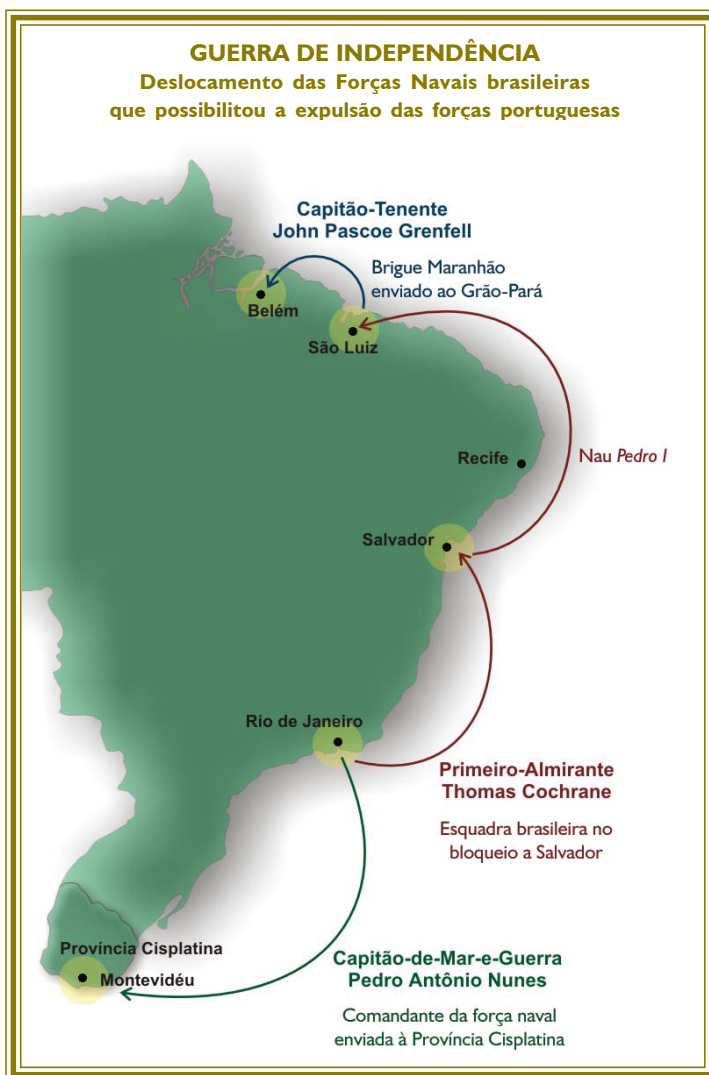
permite concluir, a luta pelo poder provincial entre brasileiros e portugueses recém-adeptos da Independência levou que o contingente da Marinha naquelas cidades atuasse tanto num sentido apaziguador, mesmo diplomático, como trazendo a ordem pela força das armas.

As 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 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 com a manutenção do bloqueio. O desabastecimento provocado pelo bloqueio e pelo cerco por

terra, somado a desalentadora notícia que Montevidéu era a última resistência portuguesa na ex-colônia, provocou a evacuação do contingente português da Cisplatina em novembro de 1823.

Confederação do Equador

Ainda no reinado de D. Pedro I, uma revolta na Província de Pernambuco colocou em perigo a integridade territorial do Império. A Marinha atuou contra a Confederação do Equador a partir de abril de 1824, que congregou, no seu ápice, também as províncias da Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. Porém, o aumento do combate à revolta só se deu com o envio da Força Naval comandada por Cochrane, onde foi embarcada a 3ª Brigada do Exército Imperial, com 1.200 homens, comandada pelo Brigadeiro Francisco Lima e Silva. As tropas foram desembarcadas em Alagoas e seguiriam por terra para a província rebelada; enquanto a Força Naval alcançou Recife em 18 de agosto de 1824, instituindo severo bloqueio naval. Com a Marinha e o Exército atuando conjuntamente, as forças rebeldes de Recife foram derrotadas em 18 de setembro.



C R O N O L O G I A

EVENTO

DATA

29/11/1807	Saída de Lisboa da Família Real.
22/01/1808	Chegada da Família Real em Salvador.
29/01/1808	Abertura dos portos ao comércio estrangeiro.
07/03/1808	Chegada da Família Real ao Rio de Janeiro. Desembarque da Brigada Real de Marinha no Rio de Janeiro, marco zero da história dos Fuzileiros Navais.
11/03/1808	Instalação do Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar no Rio de Janeiro.
01/05/1808	D. João assina manifesto declarando guerra à França.
01/12/1808	Desembarque das tropas luso-brasileiras em território da Guiana Francesa.
12/01/1809	Caiena, capital da Guiana Francesa se rende.
12/06/1816	Saída da Divisão Naval para a Banda Oriental.
22/11/1816	Desembarque em Maldonado.
02/04/1817	Parte da Corte a Divisão Naval com a missão de bloquear Recife, durante a Revolta Nativista de 1817.
20/05/1817	Fim do movimento nativista de Pernambuco.
26/04/1821	Regresso de D. João VI para Portugal.
31/07/1821	Incorporação da Banda Oriental à Coroa de Portugal.
09/01/1822	Dia do Fico, o Príncipe Regente D. Pedro declara que não obedecerá às determinações das Cortes portuguesas e que permanecerá no Brasil.
07/09/1822	Independência do Brasil.
10/11/1822	Primeira vez em que é içada a Bandeira Imperial em navio da nova Esquadra. Aniversário da Esquadra.

DATA	EVENTO
01/04/1823	A Esquadra brasileira, sob o comando do Primeiro-Almirante Cochrane, deixou o porto do Rio de Janeiro rumo à Bahia.
02/07/1823	Larga do porto de Salvador comboio de navios levando as tropas portuguesas para Portugal.
27/07/1823	Adesão à causa da Independência pela Província do Maranhão.
15/08/1823	Adesão à causa da Independência pela Província do Grão-Pará.
21/10/1823	Tentativa de rompimento do bloqueio naval brasileiro pelos navios fiéis a Portugal estacionados na Província Cisplatina. Vitória estratégica da Força Naval brasileira.
18/11/1823	Capitulação de Montevideú e retirada das tropas portuguesas da Província Cisplatina.
18/09/1824	As forças rebeldes de Recife foram derrotadas.

FIXAÇÃO

- 1-** O que motivou a vinda da Família Real para o Brasil?
- 2-** Quais foram as duas ações iniciais de política externa empreendida por D. João?
- 3-** Do que se tratou a Revolta de 1817 e qual atuação da Marinha nesse episódio?
- 4-** Proclamada a Independência, como o novo governo resolveu a questão da falta de pessoal para guarnecer os navios?
- 5-** Na sua opinião, qual a relação de uma Marinha forte no período em estudo e a extensão do litoral brasileiro ?

SAIBA MAIS

ALBUQUERQUE, Antonio Luiz Porto e. *História do Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1985.

DIEGUES, Fernando. *A revolução brasileira: o projeto e a estratégia da Independência*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.

HISTÓRIA geral do Brasil. Org. de Maria Yedda Linhares. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 1990.

HISTÓRIA naval brasileira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1975- . v.2. t.2. e v.3. t.1.

MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no império: (tentativa de reconstituição histórica)*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1965.

PÁGINAS NA INTERNET

Museu Histórico Nacional: <http://www.museuhistoriconacional.com.br/>

Museu do Primeiro Reinado: <http://www.sec.rj.gov.br/webmuseu/mpr.htm>

Centro de Informações de História do Brasil – Educação MultiRio: <http://www.multirio.rj.gov.br/historia/index.html>

Biblioteca Virtual sobre História do Brasil – Grupo de Estudos da História do Brasil: <http://br.geocities.com/grupohistoriadobrasil/Biblioteca.htm>

História do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro: <http://www.mar.mil.br/amrj/historia/historia.html>

Marinha do Brasil: <http://www.mar.mil.br>

Serviço de Documentação da Marinha: <http://www.sdm.mar.mil.br>

CAPÍTULO V

A Atuação da Marinha nos Conflitos da Regência e do Início do Segundo Reinado

Sinopse

¹ A constituição de 1824 tinha como principal característica a criação do Poder Moderador (exercido exclusivamente por D. Pedro I, que podia dissolver a Câmara dos Deputados, convocar as Forças Armadas e nomear ministros, presidentes de províncias, senadores e juízes), que tinha o direito de intervir nos outros três poderes: Executivo, Legislativo e Judiciário.

² Esta divisão entre o Imperador e o Partido Português contra o Partido Brasileiro se tornou mais radical pela crise econômica que o Brasil tinha entrado logo no começo de sua história como Estado autônomo, causada pelos gastos com o reconhecimento da Independência e com a guerra empreendida pela posse da Província Cisplatina, da qual trataremos mais tarde.-

³ Os donos das casas comerciais que tratavam do movimento de produtos importados e exportados pelos portos brasileiros eram, em sua maioria, portugueses de nascimento. Esses estabelecimentos intermediavam a exportação da produção agrícola das grandes propriedades, como o algodão e o açúcar. Também eram os intermediários na importação da mão-de-obra que trabalhava nas plantações; os escravos trazidos da África.

A peculiar Independência brasileira, que pôs à frente do processo de emancipação da ex-colônia o herdeiro do trono real português, produziu uma divisão na política brasileira que marcaria o reinado de D. Pedro I: a separação entre brasileiros, liberais, que defendiam a monarquia constitucional, e portugueses, que propunham a concentração de poder nas mãos do Imperador.

O Imperador D. Pedro I tornava-se cada vez mais autoritário, buscando o apoio da facção dos portugueses que defendiam maior poder ao monarca. Já a facção dos brasileiros queria que o poder do Estado brasileiro fosse dividido entre o Imperador e a Assembléia Legislativa, constituída de representantes eleitos da sociedade, que redigiria a Carta Constitucional e faria as leis. Ou seja, defendiam que a monarquia de D. Pedro fosse uma monarquia constitucional.

A Assembléia Constituinte foi reunida, em maio de 1823, para redigir a primeira Constituição brasileira. A maioria dos deputados constituintes queria uma Constituição que limitasse os poderes do Imperador. Tal fato desagradava D. Pedro e os homens que o apoiavam, já que o monarca queria no Brasil uma monarquia absolutista.

O conflito entre D. Pedro e os deputados constituintes acabou quando o Imperador dissolveu a Assembléia Constituinte em 1823. Em seguida, nomeou um Conselho de Estado composto por dez membros, com a tarefa de redigir um projeto de Constituição. Resultando na imposição uma Constituição, outorgada em 1824, que praticamente resgatava o regime absolutista¹. A atitude autoritária do Imperador aumentou em muito a oposição liberal a ele, representada pelo Partido Brasileiro².

Foram vários anos de disputa política entre os Partidos Português e Brasileiro, e de críticas, cada vez mais violentas, ao Imperador vindas dos políticos do Partido Brasileiro e de todos que defendiam que o poder do Estado não ficasse concentrado nas mãos de D. Pedro. Também desagradava muito aos brasileiros a influência que os portugueses residentes no país tinham junto ao Imperador, ampliando o poder dos portugueses adesesistas na sociedade brasileira, pois monopolizavam o comércio exterior nas capitais das principais províncias, motivo de insatisfação do resto da população³.



O embate entre portugueses e brasileiros na Assembléia Geral Legislativa transpareceu na imprensa, que atacou o absolutismo do Imperador, e foi para as ruas, onde partidários do monarca entraram em choque com defensores do Partido Brasileiro. Preocupava D. Pedro I não somente a oposição ao seu reinado, que crescia entre os brasileiros, mas também a situação política em Portugal, onde tinha pretensão de ascender ao trono.

Pressionado pela população, em 7 de abril de 1831, D. Pedro I abdicou do trono em favor de seu filho, D. Pedro de Alcântara, que tinha apenas cinco anos de idade. Como o herdeiro não tinha idade para assumir o trono, instalou-se no Brasil um governo regencial. O Poder Executivo seria composto por três membros, uma regência trina, conforme determinava a Carta Constitucional. Posteriormente, a regência seria constituída de uma só pessoa, a regência una.

No período regencial, o conturbado ambiente político da Corte se refletiu nas províncias do Império em movimentos armados que explodiram por todos os principais centros regionais, desde 1831 até os anos de consolidação do reinado de D. Pedro II. A Marinha da Independência e da Guerra Cisplatina, constituída por elevado número de navios de grande porte, foi sendo transformada em uma Marinha de unidades menores, próprias para enfrentar as conflagrações nas províncias e ajustadas às limitações orçamentárias.

Revoltas deflagradas em diversas províncias foram abafadas pelo governo regencial com a utilização da Marinha e do Exército. A Marinha se fez mais presente nos combates no Pará (Cabanagem), no Rio Grande do Sul (Guerra dos Farrapos ou Revolução Farroupilha), na Bahia (Sabinada), no Maranhão e Piauí (Balaiada) e em Pernambuco (Revolta Praieira), esta já anos após a coroação de D. Pedro II.

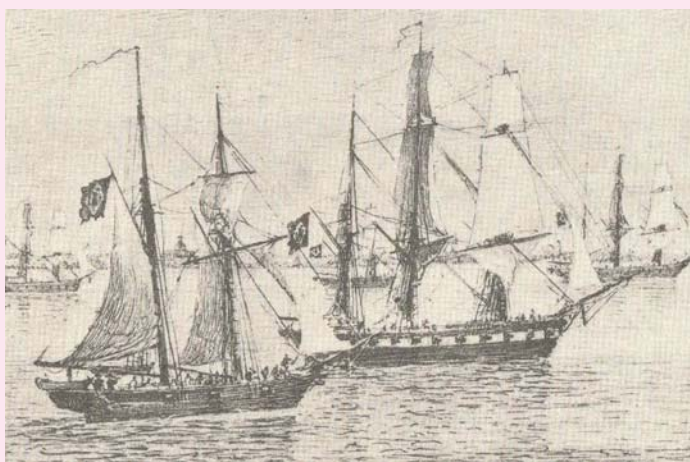
Em todas estas revoltas, a Marinha não enfrentou nenhum grande inimigo no mar. Embora na Guerra dos Farrapos os rebeldes tenham formado uma pequena flotilha de embarcações armadas, que foi prontamente combatida e vencida, a Marinha se fez presente no rápido transporte de tropas do Exército Imperial da Corte e de outras províncias até as áreas conflagradas. Também dependeu do transporte por mar, em grande parte realizado pela Marinha, o abastecimento das tropas que lutavam nas províncias rebeladas, pois não existiam estradas que ligassem a Corte às províncias do Norte e do Sul.

A Marinha também cumpriu ações de bloqueio nos portos ocupados pelos rebeldes, evitando que recebessem qualquer abastecimento vindo do mar, como armas e munições desviadas de outras províncias ou compradas no estrangeiro. Finalmente, militares da Marinha Imperial atuaram diversas vezes em desembarques, lutando com grupos rebelados lado a lado com tropas do Exército, da Guarda Nacional e milicianos.



Fragata *Imperatriz*, navio com 54 canhões que operou na Marinha Imperial entre 1824 a 1845. Com 46 metros de comprimento e 12,20 metros de boca, era um exemplo típico dos grandes navios que formavam a Esquadra brasileira no Primeiro Reinado.

Acervo do Serviço de Documentação da Marinha.



Escuna *Rio da Prata* (esquerda) e Corveta *Dorrego*. Detalhe do desenho de Gaston Rouillet.

A Escuna *Rio da Prata*, com 23 metros de comprimento e armada com dez canhões, representa os pequenos navios de guerra utilizados para auxiliar no sufocamento das diversas insurreições que se abateram sobre as províncias do Império do Brasil durante o período regencial.

Acervo do Serviço de Documentação da Marinha.

No contexto externo, os dois grandes conflitos que o Império brasileiro se envolveu, desde sua Independência até o início das hostilidades que levariam à guerra contra o Paraguai, foram a Guerra Cisplatina, entre 1825 e 1828, e a Guerra contra Manuel Oribe e Juan Manuel de Rosas, em 1850 e 1852. A área marítimo-fluvial em que se desenrolaram a maioria das operações navais destes dois conflitos, separados no tempo por quase um quarto de século, foi a mesma, o estuário do Rio da Prata, que separa o Uruguai da Argentina.

Na Guerra Cisplatina, Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata, atual Argentina, lutaram pela posse do território uruguaio, ainda não independente. Nesta guerra, que custou muito à economia de um país recém-formado como o Brasil, a Marinha lutou longe de sua base principal, o Rio de Janeiro, contra a Marinha argentina que, embora menor, atuava muito perto de sua principal base de apoio, Buenos Aires, e conhecendo o teatro de operações repleto de obstáculos naturais à navegação, o Rio da Prata.

A Marinha Imperial brasileira, além das atividades de abastecimento das tropas em combate, operou de modo ofensivo no Rio da Prata. A Força Naval brasileira efetuou um bloqueio naval⁴



sobre Buenos Aires visando a isolar a capital adversária de abastecimento vindo do exterior e impedir que embarcações argentinas transportassem tropas e armamento para reforçar argentinos e orientais que lutavam contra as tropas brasileiras no território uruguaio.

Além do bloqueio, a Força Naval brasileira combateu a Esquadra argentina até seu desmembramento, privando o adversário do principal e primeiro braço do Poder Naval. Os navios da Marinha que não foram deslocados para aquela guerra não deixaram de se envolver no conflito. A Marinha defendeu as linhas de comunicação marítimas, dando combate aos corsários armados pela Argentina e pelos rebeldes uruguaiois que atacaram a navegação mercante brasileira ao longo de toda a nossa costa.

A próxima guerra que o Brasil se envolveria no Rio da Prata seria contra Juan Manuel de Rosas, governador da Província de Buenos Aires e Manuel Oribe, presidente da República Oriental do Uruguai e líder do Partido Blanco. Tendo como seus aliados os governadores das províncias argentinas de Entre Rios e Corrientes e o Partido Colorado uruguaio, o Império brasileiro se interpôs a uma tentativa de união de seus vizinhos do sul, que enfraqueceria a posição brasileira no Rio da Prata e se tornaria uma ameaça na fronteira do Rio Grande do Sul, há pouco pacificado e impedido de se separar do Brasil na Guerra dos Farrapos.

Coube à Marinha um grande momento neste curto conflito: a Passagem de Tonelero. Pela primeira vez se utilizando navios a vapor em um conflito externo, a Força Naval brasileira ultrapassou sob os disparos dos canhões das tropas Juan Manuel de Rosas o ponto fortificado adversário no Rio Paraná, o Passo de Tonelero, e conduziu as tropas aliadas rio acima para uma posição de desembarque favorável, onde foi possível o ataque e a pos-terior vitória sobre as tropas adversárias.



Conflitos internos

Cabanagem

A primeira sublevação ocorrida no período regencial foi a Cabanagem, no Grão-Pará, que se generalizou em 1835 com a ocupação da capital da província, Belém. O governo central enviou uma força interventora constituída de elementos da Marinha e do Exército Imperial que, após primeira tentativa frustrada de reconquistar a capital, desembarcou e a ocupou sem a resistência dos rebeldes. Contudo, os cabanos retomaram o fôlego para a luta com o crescimento da revolta no interior e retomaram a capital em agosto de 1835.

Durante o conflito, as forças militares atuaram contra focos rebeldes espalhados por um território inóspito e desconhecido, a floresta amazônica. A Marinha bloqueou o porto de Belém, dificultando o seu abastecimento, bombardeou posições rebeldes, desembarcou tropas do Exército e embrenhou-se nos rios amazônicos para dar combate aos mais isolados focos de revolta. O desgaste que as forças militares impuseram aos cabanos levou-os ao abandono da capital em maio de 1836 continuando a resistir no interior. A luta se estendeu até 1840, com a ação conjunta da Força Naval e das tropas do Exército debelando a resistência dos cabanos por todo o Pará.



Vice-Almirante Frederico Mariath, como capitão-de-fragata, substituiu o Chefe-de-Divisão John Taylor no comando da Força Naval que combateu a Cabanagem. Também atuou na Guerra dos Farrapos, comandando a Força Naval do Império brasileiro no Rio Grande do Sul (1838-1839) e na Província de Santa Catarina (1839).

Acervo do Serviço de Documentação da Marinha.



Litografia da primeira metade do século XIX mostrando o porto da cidade do Pará, atual Belém do Pará.

Acervo do Serviço de Documentação da Marinha.

Guerra dos Farrapos



A Guerra dos Farrapos, rebelião no sul do Império que durou dez anos, de 1835 a 1845, atingiu uma região de fronteira já conturbada por conflitos externos. A Marinha novamente atuaria em cooperação com o Exército no transporte e abastecimento das tropas e apoiando ações em terra com o fogo dos canhões embarcados.

Porém, na Guerra dos Farrapos os navios de guerra estiveram envolvidos em pequenos combates navais com os farroupilhas. Os combates não ocorreram em mar aberto, mas em águas restritas, como as Lagoas dos Patos e Mirim. O primeiro combate naval da Guerra dos Farrapos opôs o late *Oceano*, da Marinha Imperial, e o Cúter *Minuano*, dos revoltosos, na Lagoa Mirim, quando o navio rebelde foi posto a pique.

A pequena Força Naval que os farroupilhas mantinham na Lagoa dos Patos foi completamente vencida em agosto de 1839, quando o Chefe-de-Divisão John Pascoe Grenfell, comandante das Forças Navais no Rio Grande, apresou dois lanchões rebeldes em Camaquã. A rebelião rio-grandense estendeu-se para Santa Catarina, onde os farroupilhas formaram uma pequena Força Naval com navios mercantes apresados e lanchões remanescentes das operações na Lagoa dos Patos e Mirim, que foi vencida pela Marinha em um combate no porto de Laguna. Foi neste conflito regional que pela primeira vez a Marinha brasileira empregou um navio movido a vapor em operações de guerra.

Sabinada

A Sabinada, revolta que eclodiu contra a autoridade da Regência na Bahia, em novembro de 1837, foi combatida pela Marinha Imperial com um bloqueio da província e o combate a uma diminuta Força Naval montada pelos rebeldes com navios apresados. A revolta foi finalmente sufocada em 1838.

Balaiada

A Balaiada, agitação que tomou conta das Províncias do Maranhão e do Piauí, entre 1838 e 1841, reuniu a população pobre e os escravos contra as autoridades constituídas da própria província. Em agosto de 1839, seguiu para o Maranhão o Capitão-Tenente Joaquim Marques Lisboa, futuro Marquês de Tamandaré, nomeado comandante da Força Naval em operação contra os insurretos.

Após estudar a região, armou pequenas embarcações que, enviadas para diversos pontos dos principais rios maranhenses,



combateriam os rebeldes isoladamente ou apoiariam forças em terra. A partir de 1840 e até o final da Balaiada, o Capitão-Tenente Joaquim Marques Lisboa atuaria em cooperação com o então Coronel Luís Alves de Lima e Silva, o futuro Duque de Caxias, que comandava a Divisão Pacificadora do Norte, reunida para debelar a revolta. A união dos futuros patronos das forças singulares de mar e terra no combate à Balaiada simboliza uma situação recorrente em todos os conflitos internos durante a Regência e o Segundo Império: a atuação conjunta da Marinha e do Exército na manutenção da ordem constituída e da unidade do Império.

Revolta Praieira

A Revolta Praieira estourou em Pernambuco em novembro de 1848. Iniciada na capital, tomou corpo nas vilas e engenhos da zona da mata e interior pernambucanos. Para combatê-la, tropas leais ao governo provincial deixaram Recife, a capital da província, para engajar as forças praieiras que estariam no interior. Ao ver a capital desguarnecida, forças praieiras atacaram-na, em 2 de fevereiro de 1849. O pequeno contingente militar que guarnecia a cidade foi imediatamente apoiado pela Força Naval fundeada no porto. Contingentes de marinheiros e fuzileiros navais desembarcaram dos navios para reunir-se aos defensores da capital na batalha, enquanto os canhões da Marinha fustigaram as investidas dos revoltosos. A atuação da Marinha nesta revolta, embora breve, evitou que a capital provincial caísse nas mãos dos rebeldes.

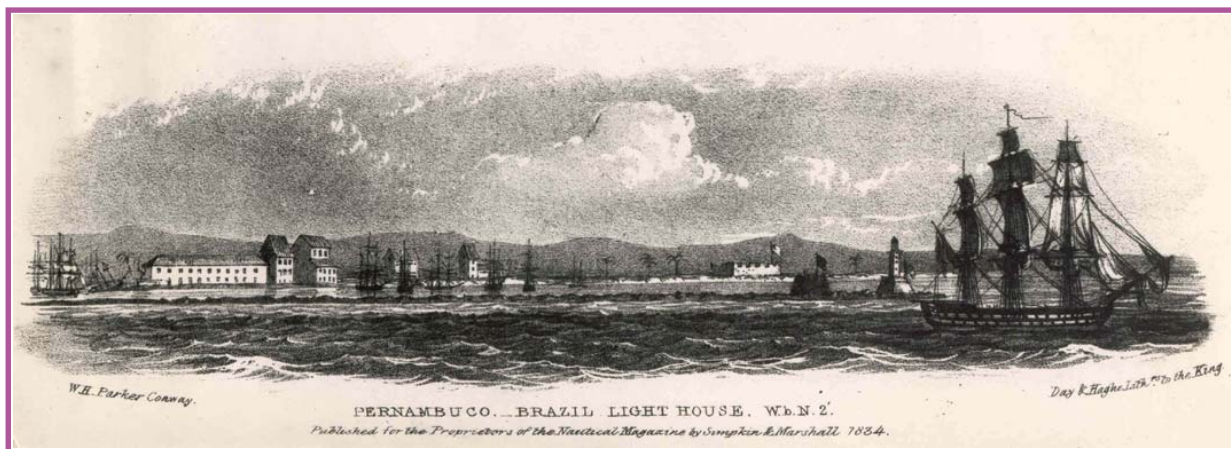


Vice-Almirante Joaquim José Ignácio, Visconde de Inhaúma. Como capitão-de-fragata comandou a Força Naval do Império brasileiro que combateu os rebeldes praieiros. Tinha como capitânia a Fragata *Constituição*, porém sua Força Naval era composta de pequenos navios, brigues-escunas, escunas e barcas a vapor.

Acervo do serviço de Documentação da Marinha

Aspectos do porto de Recife, Pernambuco, no século XIX. Deste porto, os pequenos navios de guerra da Força Naval comandada pelo Capitão-de-Fragata Joaquim José Ignácio, partiam para combater as forças da Revolta Praieira nos pequenos portos e ancoradouros no Norte e no Sul da Província de Pernambuco.

Acervo do Serviço de Documentação da Marinha.



Conflitos externos

Guerra Cisplatina

O Brasil recém-independente envolveu-se numa guerra com as Províncias Unidas do Rio da Prata, atual Argentina, pela posse da então Província brasileira da Cisplatina, atual República Oriental do Uruguai, anexada ainda por D. João VI, em 1821. Esta guerra pouco aparece nos livros de história e, mesmo tendo durado quatro anos, entre 1825 e 1828, é desconhecida para a maioria dos brasileiros.

O interesse pelo domínio daquelas terras não era novo. O Império do Brasil e a Argentina herdaram as aspirações e as disputas dos colonizadores portugueses e espanhóis pela margem esquerda do estuário do Rio da Prata. Nos séculos XVII e XVIII, o centro da disputa era a Colônia de Sacramento, o enclave português na região. No início do século XIX, com os movimentos de independência na América espanhola e portuguesa, a conflagração atingiu o Brasil e a Argentina, no conflito conhecido como Guerra Cisplatina.

A guerra não envolvia só a disputa pela posse do território da Província Cisplatina que, além do gado criado nos pampas e de dois portos comerciais importantes (Montevideu e Maldonado), não continha recursos naturais de monta, mas tinha como objetivo o controle do Rio da Prata, área geográfica de suma importância estratégica desde o início da colonização europeia na América do Sul. No estuário do Rio da Prata desembocavam dois grandes rios (Uruguai e Paraná), que constituíam o caminho natural para a penetração no continente sul-americano, representando uma estrada fluvial para a colonização, o acesso aos recursos naturais e a viabilização das trocas comerciais por todo o interior da América do Sul.

Apesar do controle português e, depois de 1822, brasileiro, a Cisplatina, ou Banda Oriental, mantinha uma população de ascendência e hábitos hispânicos, culturalmente distantes dos brasileiros. Os cisplatinos, liderados por Juan Antonio Lavalleja, iniciaram um levante buscando sua independência, procurando apoio das Províncias Unidas do Rio da Prata, o único Estado Nacional à época constituído na Bacia do Rio da Prata que poderia rivalizar com o Império brasileiro.

O Estado argentino, naquela época, era formado por várias províncias com alto grau de autonomia, que reconheciam a liderança exercida pela Província de Buenos Aires. A confederação de províncias argentinas tinha um interesse comum na sublevação dos cisplatinos contra o Império brasileiro: a possibilidade de incorporação da Banda Oriental aos seus domínios. Por isso, deram apoio político, militar e financeiro à revolta, passando, posteriormente, a envolver-se oficialmente na luta.



Selo uruguaio comemorativo dos 175 anos da Batalha de Ituzaingó (ou Batalha do Passo do Rosário).
Fonte: <http://pt.wikipedia.org>

Para se opor à sublevação, nitidamente suportada pela Argentina, o Brasil desenvolveu uma campanha militar na Banda Oriental entre os anos de 1825 e 1828. Além de tropas, deslocou vários meios navais da Esquadra recém-formada na Guerra de Independência para o Estuário da Prata, comandadas pelo Vice-Almirante Rodrigo Lobo. Com o fortalecimento das forças de Lavalleja na Banda Oriental, as Províncias Unidas do Rio da Prata oficializaram seu apoio à revolta, declarando anexada a Banda Oriental ao território argentino, o que significava uma declaração de guerra ao Governo Imperial brasileiro.

Destacaremos aqui a participação brasileira na guerra naval, que teve como seu principal palco o Estuário do Rio da Prata. A ênfase no aspecto naval não indica que as operações de guerra conduzidas pelos Exércitos em terra tenham sido menos importantes para a história da Guerra Cisplatina. O Exército Brasileiro e as forças de Lavalleja, somadas ao Exército argentino, confrontaram-se em diversas batalhas, mas até o final da guerra, em 1828, nenhum dos oponentes alcançou uma nítida vantagem na guerra terrestre.

A batalha mais significativa da Guerra Cisplatina, a Batalha do Passo do Rosário, ou Ituzaingó, como os argentinos e uruguaios a chamam, ocorrida em 20 de fevereiro de 1827, teve resultados tão indecisos como toda a guerra terrestre que se travou na Província Cisplatina. Nenhum dos lados conseguiu impor-se sobre o outro, não sendo possível apontar vitoriosos nem derrotados. Contudo, a função desta obra é destacar a participação da Marinha brasileira na nossa história. Assim, descreveremos as operações navais realizadas na Guerra Cisplatina.

A Marinha Imperial brasileira na Guerra Cisplatina lutou com a Força Naval argentina, mas também atuou contra os corsários que, com Patentes de corso emitidas pelas Províncias Unidas do Rio da Prata e pelo próprio Exército de Lavalleja, atacavam os navios mercantes brasileiros por toda a nossa costa.

O embate entre a Esquadra brasileira e a Esquadra argentina teve lugar no estuário do Rio da Prata e nas suas proximidades – região com grande número de bancos de areia que dificultava a navegação. Isto ajudou os argentinos a desenvolver uma variação naval da guerra de guerrilha. Os navios argentinos atacavam e, quando repelidos, escapavam da perseguição dos navios brasileiros pelos estreitos canais que se formavam entre os vários bancos de areia da região, em sua maioria desconhecidos dos marinheiros brasileiros.

Como primeira ação de guerra, a Força Naval brasileira no Rio da Prata, comandada pelo Vice-Almirante Rodrigo Lobo, estabeleceu um bloqueio naval no Rio da Prata, pretendendo impedir qualquer ligação marítima entre as Províncias Unidas e os rebeldes de Lavalleja, e dos dois adversários com o exterior. O

inimigo a ser confrontado pela Força Naval brasileira era liderado pelo experiente irlandês William George Brown, comandante da pequena Esquadra sediada em Buenos Aires, desde as lutas pela independência daquele país. O adversário, apesar de contar com um menor número de navios de guerra, tinha suas ações facilitadas não só pelo conhecimento da conformação hidrográfica⁴ do estuário do Rio da Prata, como também por permanecer operando próximo ao seu porto base, o ancoradouro de Los Pozos, em Buenos Aires, onde seus navios eram abastecidos e reparados.

Nos primeiros meses da guerra, o bloqueio naval imposto pela Esquadra brasileira provocou o primeiro embate entre as forças navais. O Combate de Colares ocorreu em 9 de fevereiro de 1826, quando a Esquadra argentina, composta de 14 navios, deixou seu ancoradouro para empreender uma ação de desgaste à Força Naval brasileira em bloqueio, também composta de 14 navios. As forças navais adversárias, dispostas em colunas, trocaram tiros de canhão a grande distância uma da outra, causando perdas

humanas e avarias materiais reduzidas de parte a parte. A Esquadra argentina se retirou para o refúgio de Los Pozos e a Força Naval brasileira foi fundear entre os Bancos de Ortiz e Chico.

O passo posterior do comandante das forças argen-



Combate Naval de Colares.
Aquarela do Almirante Trajano Augusto de Carvalho.
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

tinhas teria conseqüências muito mais significativas para os destinos da guerra no mar e em terra se bem-sucedido. Seu alvo era a Colônia de Sacramento, uma praça fortificada situada na margem esquerda do Rio da Prata e guarnecida por 1.500 homens chefiados pelo Brigadeiro Manoel Jorge Rodrigues, complementados por uma pequena força de quatro navios, comandada pelo Capitão-de-Fragata Frederico Mariath. Sete navios da Esquadra argentina, capitaneados pela Fragata 25 de Mayo, romperam o bloqueio brasileiro ao largo de Buenos Aires e fizeram vela para a Colônia de Sacramento, simultaneamente aquela praça era cercada por tropas.

Devido ao maior poder de combate da Força Naval Argentina perante a flotilha brasileira que defendia a Colônia, as tripulações e os canhões dos navios brasileiros foram desembarcados e incorporados às defesas de terra. Em 26 de fevereiro de 1826, os navios argentinos e as tropas de cerco

⁴ Hidrografia é a topografia marítima, ciência utilizada para a produção de plantas da costa e ilhas, chamadas de cartas náuticas.



iniciaram o bombardeio, respondido pelas fortificações da Colônia do Sacramento, que inutilizaram um dos navios adversários. Repelido o primeiro ataque, os defensores da Colônia do Sacramento enviaram uma escuna para pedir auxílio às forças navais brasileiras estacionadas em Montevideú, esperando que o socorro chegasse o mais rápido possível àquela praça sitiada.

O Vice-Almirante Rodrigo Lobo não acudiu de imediato a cidade apossada pelo inimigo. Na noite de 1º de março, a Força Naval argentina, reforçada por seis canhoneiras, tentou desembarcar 200 homens naquela praça. Depois de severa luta, os atacantes argentinos foram repelidos, com a perda de duas canhoneiras e muitos homens, não sem antes conseguirem incendiar um dos nossos navios. Os navios argentinos só desistiram do cerco em 12 de março, escapando da Esquadra brasileira, que chegara com atraso em defesa de Sacramento.

A Força Naval argentina empreendia ações mais ousadas contra a Esquadra brasileira. De uma troca de tiros sem muitas conseqüências, em fevereiro, tentou a conquista de uma praça fortificada na margem esquerda do Rio da Prata que, se conquistada, transformaria-se em um importante ponto de abastecimento das tropas uruguaias e argentinas.

Uma das missões da Esquadra argentina era justamente a manutenção do abastecimento dos exércitos que lutavam na Província Cisplatina. Como obstáculo, antepunha-se a Esquadra brasileira comandada pelo Almirante Rodrigo Lobo que, apesar da ineficiência desse início de bloqueio naval (pelos primeiros embates navais da guerra, observa-se que a Esquadra argentina movimentava-se com relativa facilidade), mantinha-se superior em número às forças navais comandadas por Brown.

O Comandante da Esquadra argentina William Brown reuniu sua capitânia, a *Fragata 25 de Mayo*, e dois brigues em uma audaciosa ação para capturar navios que se dirigissem a Montevideú, tentando aumentar o tamanho de sua Esquadra e tomar alguma carga de valor em navios mercantes. Em 10 de abril de 1826, conseguiu capturar a pequena Escuna *Isabel Maria*. No dia seguinte, ao perseguir um navio mercante, a *Fragata 25 de Mayo* aproximou-se muito do porto de Montevideú, onde foi reconhecida pelos navios da Esquadra brasileira, mesmo arvorando a bandeira francesa⁵.

Saiu em sua perseguição a *Fragata Niterói*, comandada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra James Norton, ambos, navio e comandante, veteranos da Guerra de Independência e recém-chegados para reforçar a Força Naval brasileira no Rio da Prata. Acompanharam o enalço à capitânia argentina quatro outros pequenos navios, mas o combate se concentrou nos navios de maior porte, com a *Fragata Niterói* trocando disparos com a *Fragata 25 de Mayo* e com um dos brigues que a acompanhava. Com o cair da noite, os navios argentinos, com graves avarias, retiraram-se

⁵Expediente comum nas guerras no mar no tempo dos navios a vela, utilizando-se da bandeira de outra nação um navio de guerra ocultava sua identidade perante o inimigo. Este ardil foi utilizado pelo Capitão-de-Fragata John Taylor quando no comando da *Fragata Niterói* na épica perseguição aos navios portugueses em retirada, na Guerra da Independência.

para Buenos Aires, dando por encerrado o embate que ficou conhecido como o Combate de Montevideu.

Após o malogro da tentativa de capturar navios ao largo do porto de Montevideu, William Brown planejou outra ação para reforçar sua esquadra com navios brasileiros capturados.



Combate de Montevideu.
Em primeiro plano a Fragata *Niterói*,
à direita o navio capitânia argentino,
a Fragata *25 de Mayo* no momento
em que perde o joanete do mastro
grande.
Aquarela do Almirante Trajano
Augusto de Carvalho.
Acervo do Serviço de Documentação
da Marinha.


Tencionava abordar e capturar a Fragata *Niterói*, o mesmo navio que frustrou sua incursão anterior. Na noite de 27 de abril, sete navios argentinos rumaram para próximo de Montevideu, onde os navios brasileiros se reuniam, e tentaram identificar seu alvo. Enganados pela escuridão, investiram contra a Fragata *Imperatriz* que, tendo percebido a aproximação do inimigo, se preparara para o combate. Os navios argentinos *25 de Mayo* e *Independencia* tentaram a abordagem, mas foram repelidos pela tripulação da *Imperatriz*. O comandante do navio brasileiro, Capitão-de-Fragata Luís Barroso Pereira, liderou seus homens na renhida luta até tombar morto no convés, atingido por disparos do inimigo. Foi uma das duas vítimas fatais da *Imperatriz* no combate.

A 3 de maio de 1826, a Esquadra comandada por Brown foi avistada pelos navios brasileiros quando tentava escapar do bloqueio naval ao seu porto. Os navios argentinos tentaram alcançar o Banco de Ortiz na esperança de atrair os perseguidores, que, com navios de maior porte, encalhariam naquele banco de areia, tornando-se alvos imóveis para seus canhões.

Contudo, no combate que ficou conhecido como o do Banco de Ortiz, foi justamente a Fragata argentina *25 de Mayo* a primeira a ficar encalhada, logo seguida pela nossa Fragata *Niterói*. Os dois navios

Momento em que a Fragata argentina *25 de Mayo*
aborda a Fragata *Imperatriz*.
Aquarela do Almirante Trajano Augusto de Carvalho
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha.





imobilizados empenharam-se em um duelo de artilharia. A *Niterói* conseguiu livrar-se do encalhe. A seguir, a 25 de Maio também escapou do Banco de Ortiz e se reuniu ao restante da Esquadra argentina. O Combate do Banco de Ortiz acabou sem grandes perdas para ambos os adversários, mas mostrou o perigo que os bancos de areia do Estuário do Rio da Prata representavam para as Esquadras em luta.

Em 13 de maio de 1826, o Almirante Rodrigo Pinto Guedes, o Barão do Rio da Prata, substituiu o Almirante Rodrigo Lobo, que tinha se mostrado pouco capaz no comando da Força Naval do Império do Brasil em operações de guerra no Rio da Prata. A primeira medida tomada pelo Almirante Pinto Guedes foi estabelecer uma nova disposição das forças navais que reforçasse o bloqueio naval. Dividiu suas forças em quatro divisões, sob o comando de oficiais capazes e experientes, devendo em todas as oportunidades engajar o inimigo, obrigando-o a aceitar a luta. A 1ª Divisão, reunindo os maiores e mais poderosos navios que estavam no Rio da Prata, formaria a linha exterior do bloqueio, impedindo que navios entrassem no Rio da Prata para abastecer a Argentina e seu Exército lutando na Cisplatina e tentando capturar os corsários que transitassem pela região. A 2ª Divisão, constituída de navios mais leves, manobreados e numerosos, operaria no interior do estuário, efetuando um rigoroso bloqueio naval entre a Colônia de Sacramento, Buenos Aires e a Enseada de Barregã, isolando a Esquadra argentina no seu ancoradouro e tentando impedir o abastecimento por mar da capital argentina. A 3ª Divisão, composta de pequenos navios adequados à navegação fluvial, defenderia a Colônia do Sacramento e patrulharia os Rios Uruguai, Negro e Paraná, que formavam a fronteira natural entre as Províncias Unidas do Rio da Prata e a Província Cisplatina, impedindo que as forças de Lavalleja e o Exército argentino fossem supridos desde o território argentino. A 4ª Divisão era formada por navios em reparo, e foi mantida em Montevideú, para atuar como uma força de reserva. A reorganização das forças navais brasileiras mostrou sua eficiência na contenção dos movimentos da Esquadra adversária.

Em 15 de maio de 1826, as três linhas de bloqueio determinadas pelo novo comandante da Força Naval brasileira no Rio da Prata já se achavam em posição. Em 23 de maio, a Esquadra argentina decidiu testar a resistência da Força Naval brasileira responsável pelo bloqueio de Buenos Aires, a 2ª Divisão da Esquadra Imperial, chefiada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra James Norton. Os navios brasileiros engajaram-se no Combate das Balizas Exteriores, mesmo com o risco de encalharem nos bancos de areia em torno de Buenos Aires. Os navios argentinos perceberam a resolução da força bloqueadora e voltaram ao seu ancoradouro, em Los Pozos. Dois dias depois, o navio capitânia da 2ª Divisão, a Fragata *Niterói*, navegando sozinha, atraiu a Esquadra argentina para



o combate, mas, novamente, a troca de tiros não causou danos significativos a nenhum dos lados.

Mesmo a nova estratégia de bloqueio, mais agressiva, não se mostrava eficiente na destruição dos navios argentinos, que se mantinham protegidos no ancoradouro de Los Pozos.

No começo de junho de 1826, buscando um engajamento decisivo, o Almirante Rodrigo Pinto Guedes planejou atacar a Esquadra inimiga dentro de Los Pozos. Para isso, a 2ª Divisão foi reunida à 3ª Divisão da Esquadra Imperial, composta por navios menores que poderiam transpor os bancos de areia que protegiam o ancoradouro de Buenos Aires.

Em 7 de junho, antes que as duas forças brasileiras se reunissem, cinco navios de transporte argentinos, escoltados por navios de guerra, largaram de Buenos Aires com soldados e suprimentos para apoiar as tropas argentinas que lutavam junto aos cisplatinos. Ao mesmo tempo, o resto da Esquadra argentina, comandada por Brown, fez vela para atrair a atenção da força brasileira. Nem a 2ª Divisão, junto a Buenos Aires, nem a 3ª, ainda em águas da Colônia de Sacramento, alcançaram os navios de transporte argentinos.

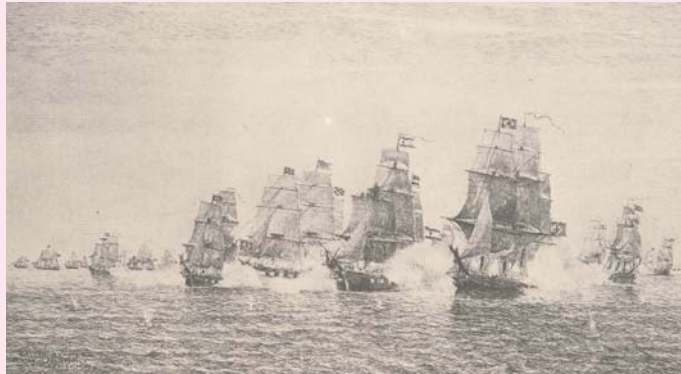
Em 11 daquele mês, as 2ª e 3ª Divisões, comandadas por Norton, executaram o plano de ataque e investiram contra a Esquadra argentina em Los Pozos. Novamente, os bancos de areia protegeram os navios argentinos. O comandante da Força Naval brasileira, Norton, desistiu do ataque que seria infrutífero. Apesar dos insucessos da ação planejada, a Escuna *Isabel Maria*, apresada pelos argentinos, foi recuperada.

Considerando o malogro do último ataque brasileiro à Esquadra argentina como sua vitória, Brown preparou uma nova investida à 2ª Divisão, determinado a livrar Buenos Aires do bloqueio naval. Protegidos pela noite, em 29 de julho de 1826, 17 navios da Esquadra argentina tentaram surpreender os navios sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra James Norton. Porém, alertados por uma escuna que fazia a vigilância, os brasileiros responderam ao ataque. O combate tornou-se confuso; a mesma noite que escondia os atacantes, prejudicava a precisão dos disparos e a identificação do inimigo. A possibilidade de atingir navios amigos determinou que ambos os lados suspendessem a luta.

Ao alvorecer, o combate recomeçou. O Comandante da Esquadra argentina Brown conduziu seu navio capitânia, a Fragata *25 de Mayo*, na direção dos navios brasileiros, mas só foi acompanhado pela Escuna *Rio de La Plata*. Os dois navios argentinos receberam todo o peso dos disparos dos canhões brasileiros e ficaram completamente inutilizados. O chefe das forças argentinas foi obrigado a transferir-se sob fogo para um navio argentino que ousou aproximar-se. O restante da Esquadra argentina retirou-se para a segurança de seu ancoradouro. O Combate de Lara-Quilmes

foi a última tentativa da Esquadra argentina de destruir os navios da 2ª Divisão da Esquadra Imperial e desmantelar o bloqueio naval brasileiro em torno de Buenos Aires.

Depois dessa expressiva vitória das forças navais brasileiras, no começo do ano de 1827, a 3ª Divisão, composta pelos menores navios da Esquadra brasileira, comandada pelo Capitão-de-Fragata Jacinto Roque Sena Pereira, foi derrotada no Combate de Juncal.



Combate Naval de Lara-Quilmes (30 de julho de 1826).
Desenho de Gaston Rouillet, segundo indicações do Barão do Rio Branco.
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

No final do ano anterior a 3ª Divisão recebeu ordens de subir o Rio Uruguai para auxiliar as operações do Exército Imperial Brasileiro na Cisplatina. Sabendo daquela movimentação, o comandante da Esquadra argentina reuniu uma força composta de 16 navios adaptados à navegação fluvial para destruir a 3ª Divisão brasileira e permitir o livre trânsito de reforços vindos das Províncias Unidas para os seus exércitos na Cisplatina.

Em 29 de dezembro de 1826, a Força Naval argentina atacou a 3ª Divisão, fundeada na foz do Rio Iaguari, mas foi repelida pelo intenso fogo da artilharia dos pequenos navios de Sena Pereira e recuou, descendo o Rio Uruguai. Embora tivesse repelido o ataque argentino, a 3ª Divisão brasileira se viu presa dentro do Rio Uruguai, uma vez que os navios inimigos postaram-se na foz daquele rio.

Foi organizada uma Força Naval com unidades da 2ª Divisão para combater os argentinos que bloqueavam a 3ª Divisão no interior do Rio Uruguai, chamada de Divisão Auxiliadora. Apesar da urgência no socorro, a progressão desta Força Naval foi lenta e difícil, devido ao grande número de bancos de areia que tornavam aquelas águas pouco profundas e inadequadas para navios de maior porte, como os que compunham a 2ª Divisão brasileira.

A Corveta *Maceió*, a capitânia e o maior navio da divisão, ficou isolada dos outros navios brasileiros perto de um banco de areia conhecido como Playa Honda. A *Maceió* era o alvo perfeito



para as forças argentinas, sempre em busca de navios para reforçar sua já diminuída Esquadra. Cinco navios inimigos aproximaram-se da corveta, que estava acompanhada apenas da Escuna *Dois de Dezembro*, e tentaram a abordagem. A tripulação da *Maceió* repeliu o inimigo com o fogo de seus 20 canhões. Por fim, os navios argentinos recuaram, mas a missão da Divisão Auxiliadora ainda não terminara. Os navios brasileiros da 3ª Divisão permaneciam presos no Rio Uruguai.

No início de fevereiro de 1827, a 3ª Divisão desceu o Rio Uruguai para combater a Força Naval argentina que o bloqueava. Com ajuda da Divisão Auxiliadora, planejou-se colocar o inimigo entre os canhões das duas divisões brasileiras.

Em 8 de fevereiro, começava o Combate de Juncal, nome tomado da Ilha fluvial de Juncal, segmento do Rio Uruguai onde os navios da 3ª Divisão foram derrotados pela Força Naval argentina, pois não receberam o esperado apoio da Divisão Auxiliadora, que permaneceu longe do local da batalha.

O bloqueio naval mais rigoroso realizado desde maio de 1826 pela 2ª Divisão da Esquadra Imperial mantinha a maior parte do tempo a Esquadra argentina confinada em seu ancoradouro. Porém, a Esquadra brasileira não conseguia uma vitória definitiva frente ao inimigo, não evitando pequenas incursões que, algumas vezes, mostravam-se desastrosas, como o combate fluvial em Juncal.

Já nesse período da guerra no mar, o governo de Buenos Aires concentrava seu esforço na guerra de corso, que afetava o comércio marítimo do Império brasileiro. Mesmo a Esquadra argentina, já muito debilitada depois do Combate de Lara-Quilmes, cedia seus navios para campanhas de corso na costa brasileira. E foi com esse propósito que os quatro principais navios argentinos tentaram romper o bloqueio brasileiro na noite de 6 de abril de 1827.

A Força Naval argentina, composta pelos Brigues *República*, *Congresso* e *Independência*, e pela Escuna *Sarandi*, comandada pelo próprio comandante da Esquadra argentina, William Brown, foi interceptada pelos navios da 2ª Divisão quando tentava contornar o bloqueio naval brasileiro.

Neste último grande encontro entre as forças adversárias, conhecido como Combate de Monte Santiago, a 2ª Divisão brasileira, reforçada pelos navios das outras duas divisões bloqueadoras, fustigou os navios argentinos com os seus canhões, que, encurralados entre a força brasileira e os bancos de areia, foram sendo destroçados. Os Brigues *República* e *Independência* foram abordados e capturados pelos brasileiros. O Brigue *Congresso* e a Escuna *Sarandi*, navios menores e mais leves, conseguiram passar pelos bancos de areia e refugiaram-se em Buenos Aires, ainda assim bastante atingidos pelos canhões brasileiros e com muitos mortos e feridos a bordo.

Foi o golpe final contra a Esquadra argentina e a demonstração de que o bloqueio naval organizado pelo Almirante Rodrigo Pinto Guedes foi efetivo no combate ao inimigo.

As grandes perdas argentinas no Combate de Monte Santiago, em abril de 1827, ratificaram a opção pela guerra de corso. Durante todo o conflito, as Províncias Unidas armaram corsários. Alguns corsários eram armados no porto de Buenos Aires e conseguiam romper o bloqueio naval brasileiro; outros vinham das bases de corsários de Carmen de Patagones e San Blas, em território das Províncias Unidas do Rio da Prata, e havia mesmo os que, recebendo as patentes de corso do governo de Buenos

Aires em portos do exterior, daí largavam para aterrorizar os navios mercantes nas costas brasileiras.

A guerra de corso empreendida contra o nosso comércio marítimo (à época, como hoje, essencial para a economia nacional) foi mais efetiva contra o esforço de guerra brasileiro do que a Esquadra argentina. A operação ofensiva que a Marinha Imperial brasileira realizou com o bloqueio naval no Prata



Combate Naval de Monte Santiago (7 e 8 de abril de 1827).

Desenho de Gaston Rouillet segundo as indicações do Barão do Rio Branco.

Acervo do Serviço de Documentação da Marinha.

coexistiu com a ação defensiva na vigilância das extensas águas territoriais brasileiras, defendendo nosso comércio marítimo dos corsários.

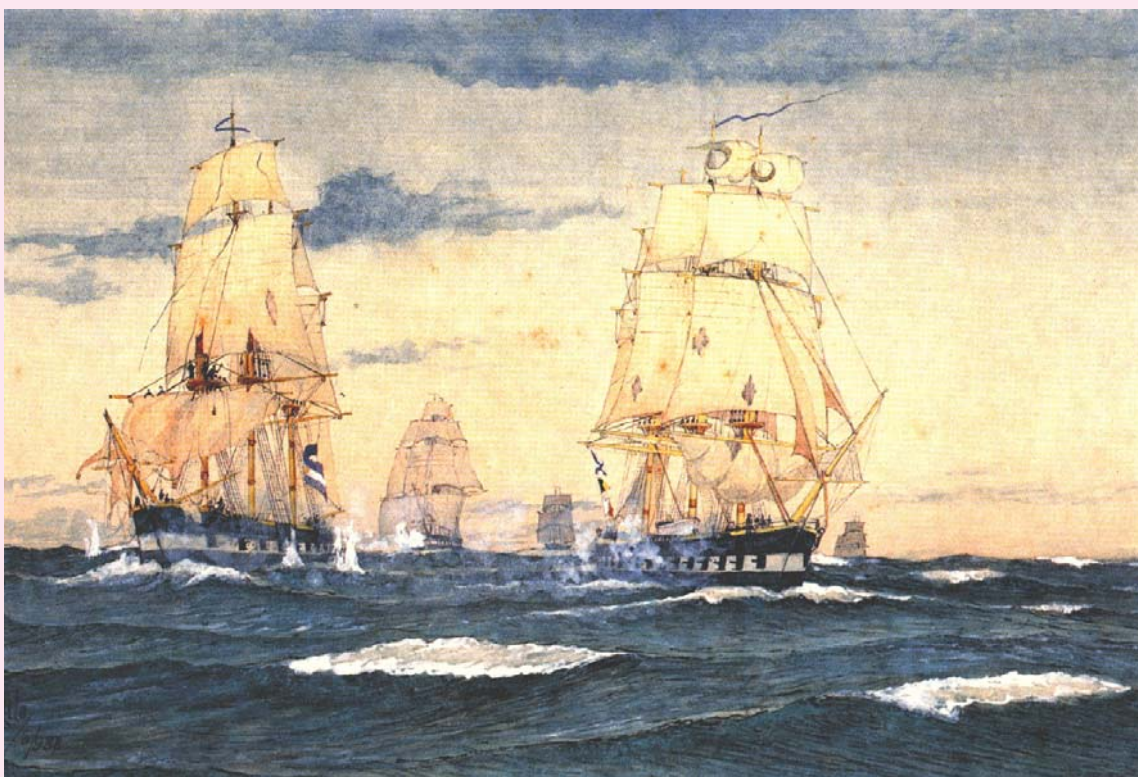
Exemplos da ação da Marinha Imperial no combate aos corsários foram as duas incursões da Esquadra sediada no Rio da Prata às bases corsárias de Carmen de Patagones e San Blas, na região da Patagônia. Ambas ocorreram em 1827 e pretendiam destruir esses verdadeiros ninhos de corsários e recapturar alguns dos navios mercantes que estes tinham tomado.

Contudo, as condições hidrográficas da costa argentina da Patagônia, completamente desconhecida dos brasileiros, e, especialmente na incursão a Carmen de Patagones, a falta de informação sobre as defesas a serem enfrentadas determinaram o fracasso das duas expedições.

Entretanto, o combate aos corsários foi mais efetivo no bloqueio naval empreendido a outra de suas “bases”, a localizada no Rio Salado. Outros corsários também foram batidos no mar pela Marinha Imperial, como o Brigue *Niger*, capturado em março de 1828, e o Brigue *General Brandsen*, destruído por navios brasileiros após longa campanha de corso.

A indefinição da campanha terrestre e o esgotamento econômico e militar de ambos os contendores levaram o Brasil a aceitar a mediação da Grã-Bretanha para o fim da guerra. A Convenção Preliminar de Paz foi assinada entre o Império do Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata em 27 de agosto de 1828. O acordo estipulava que ambos os lados renunciariam a suas pretensões sobre a Banda Oriental, que se tornaria um país independente: a República Oriental do Uruguai.

O término da Guerra Cisplatina não seria o fim dos conflitos na região. A Marinha Imperial brasileira permaneceria guarnecendo a segurança do Império do Brasil no Rio da Prata.



Aprisionamento do navio corsário *Gobernador Dorrego* em 24 de agosto de 1828, no que foi último combate naval antes da vigência da Convenção Preliminar de Paz. O corsário *Gobernador Dorrego* foi uma fragata mercante francesa de nome *Mandarine* que adquiriu patente de corso das Províncias Unidas do Rio da Prata e, sob o comando de Jean Soulin, juntou-se a dois outros navios corsário, o *General Rondeau* e *Argentina*, para empreender uma campanha de corso sobre as costas da Província do Rio Grande do Sul. Foram interceptados pela Esquadra brasileira ainda no Rio da Prata e o *Gobernador Dorrego*, depois de ter sua mastreação destruída pela fragata *Piranga*, Corveta *Bertioga* (que aparece a direita na pintura), Brigue *Caboclo* e Escuna *Rio da Prata*, foi capturado e incorporado à Marinha Imperial.

Aquarela do Almirante Trajano Augusto de Carvalho.
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha.

Guerra contra Oribe e Rosas

Terminada a revolta que sublevoou as Províncias do Rio Grande e de Santa Catarina, o Império brasileiro pôde retomar a vigilância na fronteira sul e ater-se ao conflito que crescia na área do Rio da Prata. Mesmo com o fim da Guerra Cisplatina e a independência da República Oriental do Uruguai, as lideranças políticas argentinas continuavam com a pretensão de restituir o mando de Buenos Aires sobre o território do Vice-Reinado do Prata.

O projeto de anexação do Uruguai ao território argentino encontrou em Juan Manuel de Rosas liderança máxima da Confederação Argentina desde 1835 e em Manuel Oribe, líder do partido de oposição ao governo uruguaio (o Partido Blanco), seus executores.

O Império brasileiro, que se opunha frontalmente à anexação, apoiava o governo constituído do Uruguai, exercido pelo Partido Colorado. A situação política no Uruguai aproximava-se a de uma guerra civil, com tropas partidárias de Oribe e apoiadas por Rosas cercando a capital, Montevidéu.

Em 1851, o Governo brasileiro procedeu uma aliança com o governo uruguaio e com um opositor de Rosas, o governador da Província argentina de Entre Rios, Justo José de Urquiza, para defender o Uruguai do ataque das forças de Rosas e Oribe.

A ação da Marinha novamente seria realizada em estreita colaboração com o Exército Imperial. O comando da Força Naval foi entregue ao Chefe-de-Esquadra John Pascoe Grenfell, veterano das lutas na Independência e na Cisplatina.

Somente com a intervenção da força terrestre, as tropas que cercavam Montevidéu capitularam e Manuel Oribe foi derrotado. A Esquadra brasileira, disposta ao longo do Rio da Prata, impediu que as tropas vencidas pudessem evacuar para a margem direita, o lado argentino.

Tendo pacificado o Uruguai, a força brasileira e seus aliados platinos voltaram-se contra Rosas, que mantinha-se como uma ameaça à estabilidade da região. Nessa nova ação militar coube à Marinha a tarefa de transportar as tropas aliadas pelo Rio Paraná até a localidade de Diamante, para ali desembarcá-las.

A Força Naval brasileira, composta por quatro navios com propulsão a vapor e três navios a vela, tinha como obstáculo o Passo de Tonelero, nas proximidades da Barranca de Acevedo, onde o inimigo instalara uma fortificação guarnecida por 16 peças de artilharia e 2.800 homens. Devido à pouca largura do rio naquele trecho, os navios brasileiros seriam obrigados a passar a menos de 400 metros daquela fortificação, recebendo o peso da artilharia inimiga. A solução encontrada pelo Chefe-de-Esquadra Grenfell



Chefe-de-Esquadra John Pascoe Grenfell, comandante da Força Naval que irrompeu pelo passo fortificado de Tonelero. Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

foi o emprego conjunto dos navios a vela e a vapor na operação de transposição daquele obstáculo.

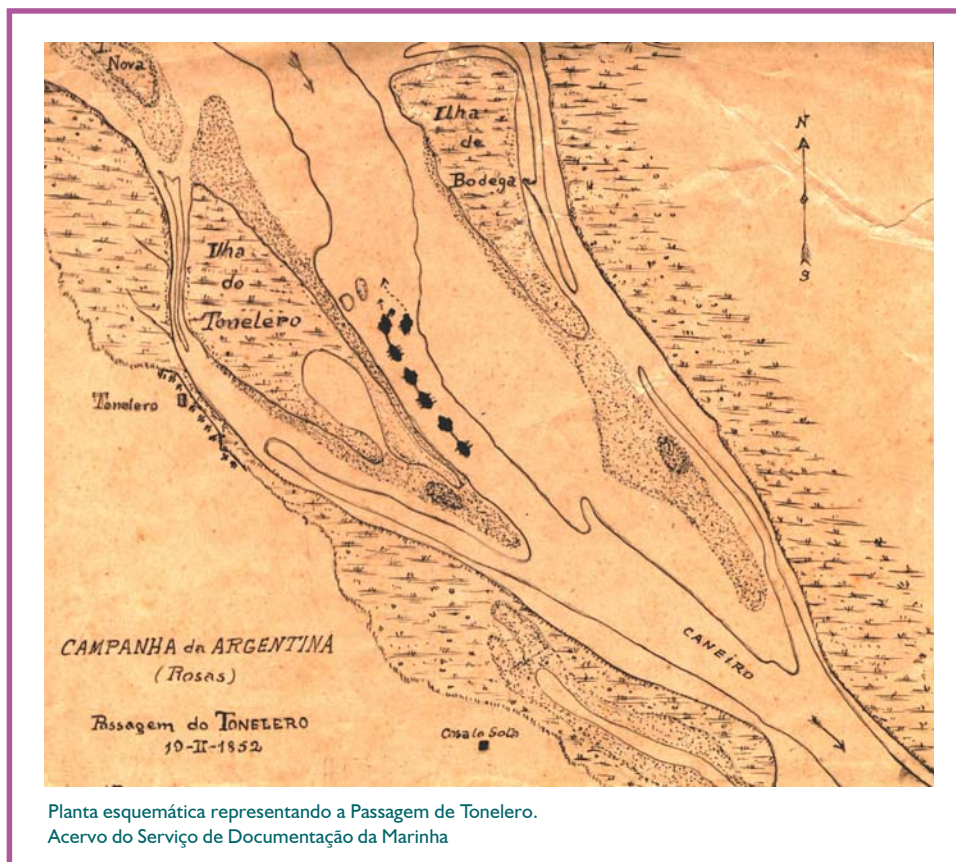
Os navios a vela, mais artilhados (pois tinham artilharia postada por todo seu costado, substituída nos navios a vapor pelas rodas laterais), foram rebocados pelos navios a vapor, mais rápidos e ágeis nas manobras.

Tonelero foi vencida em 17 de dezembro de 1851, com as tropas desembarcando em Diamante com sucesso.

Naquela localidade, os navios a vapor auxiliaram também na transposição do rio pelas tropas oriundas das províncias argentinas aliadas que tinham marchado até aquela posição.

O Exército de Buenos Aires foi derrotado pelas tropas brasileiras e de seus aliados platinos, em fevereiro de 1852. A Passagem de Tonelero representou a única operação ofensiva realizada pela Marinha Imperial naquele conflito.

Contudo, o emprego da Força Naval no transporte de tropas para a área do conflito e, notadamente depois de Tonelero, na transposição das tropas aliadas da margem uruguaia para território argentino, no Rio da Prata e Rio Paraná, constituiu fator essencial para o sucesso das ações militares desenvolvidas pelos aliados contra Rosas e Oribe.



Planta esquemática representando a Passagem de Tonelero.
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

C R O N O L O G I A



DATA

1825 a 1828

1835 a 1838

1835 a 1845

1837 a 1838

1838 a 1841

1848 a 1849

1850 a 1852

EVENTO

Guerra Cisplatina.

Cabanagem (Província do Pará).

Guerra dos Farrapos (Província do Rio Grande do Sul).

Sabinada (Província da Bahia).

Balaiada (Províncias do Maranhão e Piauí).

Revolta Praieira (Província de Pernambuco).

Guerra contra Oribe e Rosas.

FIXAÇÃO

- 1– Quais foram duas das principais ações efetuadas pela Marinha Imperial brasileira no combate às revoltas internas da Regência e início do reinado de D. Pedro II?
- 2– Durante o reinado de D. Pedro I, quais eram as duas principais forças políticas contrárias?
- 3– Cite uma das atividades militares desenvolvidas pela Marinha Imperial Brasileira na Guerra Cisplatina.
- 4– Qual foi a área de atuação da Marinha comum aos dois conflitos externos que o Brasil se envolveu no período entre o reinado de D. Pedro e o início do reinado de seu herdeiro, D. Pedro II?
- 5– Por que uma das atividades essenciais que a Marinha provia em qualquer operação militar durante as várias revoltas eclodidas nas províncias durante o período das regências era o transporte e abastecimento das tropas que combatiam os rebeldes?

SAIBA MAIS

ALBUQUERQUE, Antonio Luiz Porto e. *História do Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1985.

HISTÓRIA geral do Brasil. Org. de Maria Yedda Linhares. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 1990.

HISTÓRIA naval brasileira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1975-v.3. t.2.

MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*: (tentativa de reconstituição histórica). Rio de Janeiro: J. Olympio, 1965.

MARTINS, Hélio Leôncio ; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha naval na Guerra Cisplatina. In: HISTÓRIA naval brasileira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1975-v.3. t.1.

PÁGINAS NA INTERNET

Museu Histórico Nacional: <http://www.museuhistoriconacional.com.br/>



CAPÍTULO VI

A Atuação da Marinha na Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai

Sinopse

A livre navegação nos rios e os limites entre o Brasil e o norte do Paraguai eram motivos de discordância entre os dois países. Não se chegou a um acordo satisfatório até a conclusão da Guerra da Tríplice Aliança. Para os brasileiros, era muito importante acessar, sem empecilhos, a Província de Mato Grosso, navegando pelo Rio Paraguai. Sabendo disto, os paraguaios mantinham a questão dos limites, que reivindicavam associada à da livre navegação. O litígio existia, principalmente em relação a um território situado à margem esquerda do Rio Paraguai, entre os Rios Apa e Branco, ocupado por brasileiros. Apesar dessas questões, o entendimento entre o Brasil e o Paraguai era cordial, excetuando-se algumas crises que não chegaram a ter maiores conseqüências. Interessava principalmente ao Império que o Paraguai se mantivesse fora da Confederação Argentina, que muitas dificuldades lhe vinha causando, com sua permanente instabilidade política.

Com a morte de Carlos López, ascendeu ao governo do Paraguai seu filho, Francisco Solano López, que ampliou a política externa do País, inclusive estabelecendo laços de amizade com o General Justo José de Urquiza, que liderava a Província argentina de Entre Rios, e com o Partido Blanco uruguaio. Essas alianças, sem dúvida, favoreciam o acesso do Paraguai ao mar.

Com a invasão do Uruguai por tropas brasileiras, na intervenção realizada em 1864, contra o governo do Presidente uruguaio Manuel Aguirre, do Partido Blanco, Solano López considerou que seu próprio país fora agredido e declarou guerra ao Brasil. Aliás, ele havia enviado um ultimato ao Brasil, que fora ignorado. Como foi negada pelos portenhos permissão para que seu exército atravessasse território argentino para atacar o Rio Grande do Sul, invadiu a Província de Corrientes, envolvendo a Argentina no conflito.

O Paraguai estava se mobilizando para uma possível guerra desde o início de 1864. López se julgava mais forte – o que provavelmente era verdadeiro, no final de 1864 e início de 1865 – e acreditava que teria o apoio dos blancos uruguaios e do argentino Urquiza. Tal não ocorreu. Ele superestimou o poderio econômico e militar do Paraguai e subestimou o potencial do Poder Militar brasileiro e a disposição para a luta do Brasil.



Paraguai: da independência à Guerra da Tríplice Aliança

Ex-colônia espanhola na América do Sul, o Paraguai foi diretamente beneficiado pela política expansionista de Napoleão Bonaparte na Europa. A Espanha era aliada da França nas Guerras Napoleônicas, inclusive permitindo que as tropas de Napoleão atravessassem seu território para invadir Portugal, em 30 de novembro 1807, um dia após a Família Real e a Corte portuguesa terem rumado para o Brasil.

Enquanto a invasão de Portugal se sucedia, Napoleão forçou a abdicação do Rei Carlos IV de Espanha e de seu herdeiro, D. Fernando, conduzindo ao trono espanhol o seu irmão José Bonaparte. Os espanhóis revoltaram-se contra os usurpadores franceses, obtendo apoio das tropas inglesas estacionadas no Norte de Portugal. As tropas anglo-portuguesas expulsariam os franceses em 1813 e Fernando VII restauraria o trono em 1814, pelo Tratado de Valença.

Neste ínterim, com o trono espanhol ocupado por estrangeiros, o isolamento da metrópole favoreceu aos patriotas hispano-americanos das colônias espanholas na América que desejavam a independência das terras em que viviam. O Paraguai declara a sua independência, derrubando as autoridades espanholas locais a 15 de maio de 1811 e derrotando, neste mesmo ano, tropas argentinas que queriam sua adesão às Províncias Unidas do Rio da Prata (atual Argentina). Daí para a frente, as relações com a Argentina seriam complicadas.

Assumiu o governo do Paraguai uma junta composta por três membros. Em 1817, um dos membros da junta, Dr. José Gaspar Rodríguez de Francia, por maioria no Congresso, passou a ser o Ditador Perpétuo do Paraguai. O Dr. Francia adotou uma política de isolamento em relação ao resto do mundo. Consolidou a independência do país e, enquanto governou, ela não foi contestada oficialmente. O Brasil foi o primeiro país que a reconheceu.

Por seu turno, a Argentina não apenas não reconhecia a independência do Paraguai, como também não autorizava quaisquer relações exteriores através de território argentino. Mesmo os estrangeiros em missão oficial eram obrigados a chegar a Assunção sem transitar por território argentino. O acesso ao mar também era fundamental para o Paraguai.

Em 1844, Carlos López foi aclamado Presidente da República do Paraguai por um período de dez anos. Durante seu governo, incentivou a abertura ao comércio internacional e o país começou a participar dos acontecimentos políticos da região. Já no ano seguinte, firmou uma convenção de aliança ofensiva e defensiva com a Província de Corrientes, declarou guerra a Rosas e enviou 4 mil homens, comandados por um de seus filhos, o jovem Francisco Solano López, para Corrientes. Solano López viria a ser o ditador paraguaio que provocou a Guerra da Tríplice Aliança.



Os seguintes atos de hostilidade do Paraguai levaram à assinatura do Tratado da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai, pelo Brasil, Argentina e Uruguai¹, em 1º de maio de 1865:



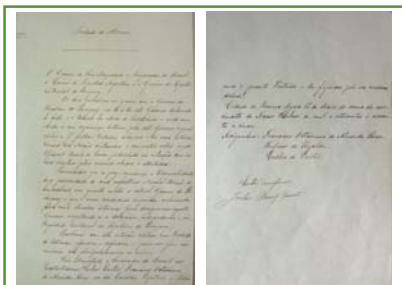
- o apresamento do Vapor brasileiro *Marquês de Olinda*, que viajava para Mato Grosso transportando o novo presidente dessa província, em 12 de novembro de 1864, em Assunção;
- a invasão do Sul de Mato Grosso por tropas paraguaias, em 28 de dezembro de 1864; e
- a invasão de território da Argentina por tropas paraguaias, em 13 de abril de 1865, ocupando a Cidade de Corrientes e apresando os vapores argentinos *Gualeguay* e *25 de Mayo*.

A aliança com os argentinos era, na opinião de um dos observadores estrangeiros, uma “aliança de cão e gato”. Havia muitas desavenças recentes e ao Brasil não interessava subordinar sua Força Naval a um comandante argentino. A Argentina possuía, durante essa guerra, apenas uma pequena Marinha e o esforço naval foi quase totalmente da Marinha do Brasil. O Império não queria criar uma situação em que um estrangeiro pudesse decidir o destino de seu Poder Naval. Poder que sempre desempenhara um papel importante, de diferenciador nos conflitos da região do Rio da Prata.

Isto significava, também, que no início da guerra, as operações envolvendo forças navais e terrestres seriam operações conjuntas, sem unidade de comando².

No início da Guerra da Tríplice Aliança, a Marinha do Brasil dispunha de 45 navios armados. Destes, 33 eram navios de propulsão mista, a vela e a vapor, e 12 dependiam exclusivamente do vento. A propulsão a vapor, no entanto, era essencial para operar nos rios. Todos tinham casco de madeira. Muitos deles já estavam armados com canhões raiados de carregamento pela culatra³.

¹ Entre outros itens importantes, o Tratado da Tríplice Aliança estabelecia que o Comando da Força Naval do Brasil em Operações contra o Governo do Paraguai não ficaria subordinado ao Comando Geral.



Tratado da Tríplice Aliança
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

² Como, aliás, ocorrera na Campanha do Mississipi, durante a Guerra Civil Americana. No vale do Rio Mississipi, onde os rios eram as principais vias de comunicação, houve semelhanças com o conflito sul-americano.

³ O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (Arsenal de Marinha da Corte) passara por uma modernização em meados do século XIX. Alguns de seus engenheiros, como Napoleão Level e Carlos Braconnot, haviam estagiado em estaleiros europeus e eram capazes de projetar navios movidos por hélice e sistemas de propulsão a vapor. Diversos dos navios do início da guerra foram projetados e construídos no País.



Navios da Marinha Imperial Brasileira fundeados na Baía de Guanabara em 1865.
Foto de George Leuzinger
Acervo do Instituto Moreira Salles, 1998



Os navios brasileiros, no entanto, mesmo os de propulsão mista, eram adequados para operar no mar e não nas condições de águas restritas e pouco profundas que o teatro de operações nos Rios Paraná e Paraguai exigia; a possibilidade de encalhar era um perigo sempre presente. Além disso, esses navios, com casco de madeira, eram muito vulneráveis à artilharia de terra, posicionada nas margens.

Era uma época de freqüentes inovações tecnológicas no hemisfério norte e a Guerra Civil Americana trouxera muitas novidades para a guerra naval e, especificamente, para o combate nos rios. Sua influência, logo depois dessa primeira fase de navios de madeira, na Guerra da Tríplice Aliança fez-se sentir, principalmente, com o aparecimento dos navios protegidos por couraça de ferro, projetados para a guerra fluvial, e a mina naval.

Todos os navios da Esquadra paraguaia, exceto um⁴, eram navios de madeira, mistos, a vela e a vapor, com propulsão por rodas de pás. Embora todos eles fossem adequados para navegar nos rios, somente o *Taquary* era um verdadeiro navio de guerra; os outros, apesar de convertidos, não foram projetados para tal.

Os paraguaios desenvolveram a chata com canhão como arma de guerra. Era um barco de fundo chato, sem propulsão, com canhão de seis polegadas de calibre, que era rebocado até o local de utilização, onde ficava fundeado. Transportava apenas a guarnição do canhão e sua borda ficava próximo da água, deixando à vista um reduzidíssimo alvo. Via-se somente a boca do canhão acima da superfície da água.

Discriminadas as forças, sigamos então no conflito. A seguir serão destacados os pontos de maior relevância da nossa Força Naval...

⁴ O *Pirabebe*, um pequeno navio fluvial, tinha a estrutura de ferro e era a hélice.

O bloqueio do Rio Paraná e a Batalha Naval do Riachuelo

O Paraguai enviou duas colunas de tropas invasoras, uma destinada ao Rio Grande do Sul e outra para o sul, em território argentino, acompanhando o Rio Paraná.

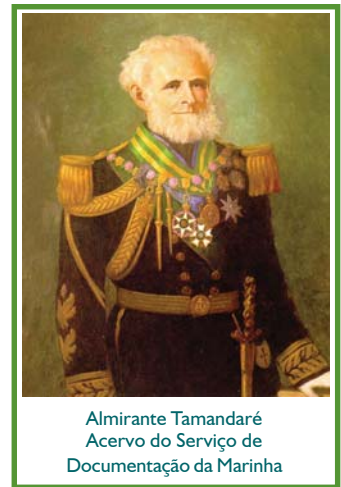
Foi designado comandante das Forças Navais Brasileiras em Operação o Almirante Joaquim Marques Lisboa, Visconde de Tamandaré. A estratégia naval adotada foi a de negar o acesso ao território paraguaio através do bloqueio. Tamandaré, logo no início, tratou também de organizar a difícil

logística que o teatro de operações exigia. Os rios eram as principais vias de comunicação da região, e navios e embarcações teriam que transportar os suprimentos para as tropas, o carvão para servir como combustível dos próprios navios e, muitas vezes, soldados, cavalos e armamento.

Com o avanço das tropas paraguaias ao longo do Rio Paraná, ocupando a Província de Corrientes, Tamandaré resolveu designar seu chefe de estado-maior, o Chefe-de-Divisão Francisco Manoel Barroso da Silva, para assumir o comando da Força Naval brasileira, que subira o rio para efetivar o bloqueio do Paraguai. Ele queria mais ação. Barroso partiu em 28 de abril de 1865, na *Fragata Amazonas*, e assumiu o cargo em Bela Vista. Sua primeira missão foi um ataque à Cidade de Corrientes, então ocupada pelos paraguaios. O desembarque das tropas aliadas em Corrientes ocorreu com bom

êxito no dia 25 de maio.

Não era, sabidamente, possível manter a posse dessa cidade na retaguarda das tropas invasoras, principalmente naquele momento da luta, em que os paraguaios mantinham uma ofensiva vitoriosa, e foi preciso, logo depois, evacuá-la. Mas, o ataque deteve o avanço paraguaio para o Sul. Ficou evidente que a presença da Força Naval brasileira deixava o flanco direito dos invasores, que se apoiava no Rio Paraná, sempre muito vulnerável. Para os paraguaios, era necessário destruí-la e isto levou Solano López a planejar a ação que levaria à Batalha Naval do Riachuelo.



Almirante Tamandaré
Acervo do Serviço de
Documentação da Marinha



Batalha Naval do Riachuelo
Óleo sobre tela de Victor Meireles
Acervo do Museu Histórico Nacional

Os preparativos para o ataque aos navios brasileiros foram realizados sob a orientação direta do próprio López. O plano consistia em surpreender os navios brasileiros fundeados, abordá-los e, após a vitória, rebocá-los para Humaitá. Por isso, os navios paraguaios estavam superlotados com tropas.

Tirando o máximo proveito do terreno ao longo do Rio Paraná, ele mandou, também, assentar canhões nas barrancas da Ponta de Santa Catalina, que fica imediatamente antes da foz do Riachuelo⁵, e reforçar com tropas de infantaria o Rincão de Lagraña⁶, que lhe fica rio abaixo.

Da extremidade Sul do Rincão de Lagraña, que tem uma barranca mais elevada, os paraguaios podiam atirar, de cima, sobre os conveses dos navios brasileiros que escapassem, descendo o Paraná. O local era perfeito para uma armadilha, pois o canal navegável era estreito e tortuoso, com risco de encalhe em bancos submersos, o que forçava as embarcações a passarem próximo à margem esquerda⁷.

Na noite de 10 para 11 de junho de 1865, a Força Naval brasileira comandada por Barroso, constituída pela Fragata *Amazonas* e pelos Vapores *Jequitinhonha*, *Belmonte*, *Beberibe*,



⁵ 17 quilômetros distante ao Sul da cidade de Corrientes, portanto, em território argentino ocupado pelo Paraguai.

⁶ Assim chamado porque era uma estância do Governador Lagraña.

⁷ Existem, também, diversas ilhas nesse trecho do rio, as principais são as Palomeras, baixas e cobertas com vegetação. Elas ficam entre o canal que era utilizado nessa época e a margem direita, que é ocupada pelo Chaco, região alagadiça e inóspita.



Parnaíba, *Mearim*, *Araguari*, *Iguatemi* e *Ipiranga*, estava fundeada ao sul da Cidade de Corrientes, próximo à margem direita, em um trecho largo do rio. De lá avistaram, pouco depois das oito horas da manhã, a força paraguaia comandada pelo Capitão-de-Fragata Pedro Inácio Mezza, com os navios: *Tacuary*, *Paraguay*, *Igurey*, *Ipóra*, *Jejuy*, *Salto Oriental*, *Marquês de Olinda* e *Pirabebe*; rebocando seis chatas artilhadas.

Plano da Batalha Naval do Riachuelo feito pelo Primeiro Tenente Antônio Luiz Von Hoonholtz (futuro Barão de Teffé), comandante da Canhoneira *Araguari*.
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



⁸ Coube a iniciativa desse primeiro combate aos paraguaios. A força brasileira somente conseguiu pressão nas caldeiras para se movimentar às 10h50min, aproximadamente.

Mezza se atrasara devido a problemas na propulsão de um de seus navios, o *Ibera*, que acabou sendo deixado para trás. As chatas que rebocava tinham uma pequena borda-livre, fazendo água quando os navios aumentavam a velocidade procurando recuperar o tempo perdido.



Ele decidiu não largar as chatas, pois sua presença na batalha era uma determinação de López, e, chegando tarde, desistiu de iniciar o combate com a abordagem. Julgava que não havia surpreendido os brasileiros e é acusado de ter, assim, perdido sua melhor chance de vitória. A surpresa, na realidade, foi maior até do que se poderia supor. Era uma manhã de domingo, parte das guarnições estava em terra para trazer lenha, com o propósito de poupar carvão. É sempre difícil manter um estado prolongado de alerta quando as ameaças não se fazem freqüentemente sensíveis.

Alertada, a Força Naval brasileira se preparou para o iminente combate, as tripulações assumindo seus postos, despertando o fogo das fornalhas das caldeiras com carvão e largando as amarras. Às 9h25min, dispararam-se os primeiros tiros de artilharia. Passou, logo em seguida, a força paraguaia, em coluna, pelo través da brasileira, ainda imobilizada, indo, logo depois, rio abaixo, para as proximidades da margem esquerda, logo após o local onde estavam as baterias de terra. Fechou-se, assim, a armadilha em uma extensão de uns seis quilômetros, ao longo de um trecho do Paraná, junto à foz do Riachuelo⁸.

Pouco tempo depois, a coluna brasileira, com o *Belmonte* à frente, seguido pelo *Jequitinhonha* e por outros navios, avistou as barrancas de Santa Catalina. Somente mais adiante, já com as barrancas pelo través, era possível ter a visão completa da curva do Rincão de Lagraña, rio abaixo da foz do Riachuelo, onde estavam parados os navios e as chatas da força paraguaia. A vegetação impedia que se soubesse que as barrancas de Santa Catalina estavam artilhadas.

Barroso resolveu deter a *Amazonas*, reservando-a para interceptar uma possível fuga dos paraguaios rio acima. Alguns navios brasileiros não entenderam a manobra e ficaram indecisos. Como conseqüência, o *Jequitinhonha* encalhou num banco, sob as baterias de terra, e o *Belmonte*, à frente, prosseguiu sozinho, recebendo o fogo concentrado da artilharia do inimigo e tendo que encalhar, propositadamente, após completar a passagem para não afundar, devido às avarias sofridas em combate.

Para reorganizar sua força naval, Barroso avançou com a *Amazonas*, assumiu a liderança dos navios que estavam a ré do *Belmonte* e, seguido por eles, completou a passagem sob o fogo



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

“Sustentar o fogo que a vitória é nossa.”

Sinais de Barroso

dos canhões paraguaios e da fuzilaria de terra. Afastou-se, depois, descendo o Rio Paraná com apenas seis dos seus nove navios, porque o *Parnaíba*, com o leme avariado, também não conseguira passar. Completou-se assim, às 12h10min, a primeira fase da batalha.

Então, Barroso mostrou toda a sua coragem, decidindo regressar para o interior da armadilha de Riachuelo. Foi necessário descer o rio até um lugar onde o canal permitia fazer a volta com os navios e, cerca de uma hora depois, ele estava novamente em frente à ponta sul do Rincão de Lagraña.

Até aquele instante, o resultado era altamente insatisfatório para o Brasil. O *Belmonte* fora de ação, o *Jequitinhonha* encalhado, para sempre, e o *Parnaíba* sendo abordado e dominado pelo inimigo, apesar de resistência heróica de brasileiros, como o Guarda-Marinha Guilherme Greenhalgh e o Marinheiro Marcílio Dias, que lutaram até a morte.

Tirando, porém, vantagem do porte da *Amazonas* e contando com a perícia do práctico argentino que tinha a bordo, Barroso usou seu navio para abalroar os paraguaios e vencer a batalha. Foi um improviso, seu navio não tinha a proa propositadamente reforçada para ser empregada como aríete.

Repetindo aqui as próprias palavras do Chefe-de-Divisão Barroso, na parte que transmitiu ao Visconde de Tamandaré, assim se deu a batalha (grafia de época):

– “...Subi, minha resolução foi de acabar de uma vez, com tôda a esquadra paraguaya, que eu teria conseguido se os quatro vapôres que estavam mais acima não tivessem fugido. Pus a prôa sôbre o primeiro, que o escangalhei, ficando inutilizado completamente, de agoa aberta, indo pouco depois ao fundo. Segui a mesma manobra contra o segundo, que era o Marques de Olinda, que inutilisei, e depois o terceiro, que era o Salto, que ficou pela mesma fórma. Os quatro restantes vendo a manobra que eu praticava e que eu estava disposto a fazer-lhes o mesmo, trataram de fugir rio acima. Em seguimento ao terceiro vapor destruído, aprobei a uma chata que com o choque e um tiro foi a pique.

Exmº Sr. Almirante, todas estas manobras eram feitas pela *Amazonas*, debaixo do mais vivo fogo, quer dos navios e chatas, como das baterias de terra e mosquetaria de mais de mil espingardas. A minha tenção era destruir por esta forma toda a *Esquadra Paraguaya*, do que andar para baixo e para cima, que necessariamente mais cedo ou mais tarde havíamos de encalhar, por ser naquella localidade o canal mui estreito.

Concluída esta faina, seriam 4 horas da tarde, tratei de tomar as chatas, que ao approximar-me d'ellas eram abandonadas, saltando todos ao rio, e nadando para terra, que estava a curta distância.

O quarto vapor paraguayo *Paraguay*, de que ainda não fallei, recebeu tal rombo no costado e caldeiras, quando desceram, que foi encalhar em uma ilha em frente, e toda a gente saltou para ella, fugindo e abandonando o navio”.



Guarda-Marinha Greenhalgh
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



Imperial Marinheiro Marcílio Dias
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



Quatro navios paraguaios conseguiram fugir e, com a aproximação da noite, os navios brasileiros que os perseguiam regressaram, para evitar encalhes em território inimigo. Além disso, apesar de não comentarem, na época, não seria sensato abordar um navio lotado com tropas.

Antes do pôr-do-sol de 11 de junho, a vitória era brasileira. Foi uma batalha naval, em alguns aspectos, decisiva.



Batalha Naval do Riachuelo
Óleo sobre tela de Eduardo de Martino
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

⁹ Tamandaré explicou sua ordem de recuar a força naval pela necessidade dela estar sempre próxima à frente do exército inimigo.

¹⁰ López ordenara o regresso da coluna que avançava junto ao Rio Paraná, logo após a derrota das forças que invadiram o Rio Grande do Sul, em Uruguiana. Só então foi possível recuperar, definitivamente, a cidade de Corrientes. Em dezembro de 1865, os Exércitos Aliados estavam acampados em locais próximos a essa cidade e a Força Naval brasileira, sob o comando de Barroso, também estava fundeada nas imediações.



Francisco Solano López
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

A Esquadra paraguaia foi praticamente aniquilada, e não teria mais participação relevante no conflito. Estava garantido o bloqueio que impediria que o Paraguai recebesse armamentos e, até mesmo, os navios encouraçados encomendados no exterior. Comprometeu, também, a situação das tropas invasoras e, pouco tempo depois, a guerra passou para o território paraguaio.

Barroso, sem dúvida, foi o responsável pelo bom êxito de sua força naval em Riachuelo. O futuro Barão de Teffé declarou que o vira, do *Araguari*, em plena batalha, destemido, expondo-se sobre a roda da *Amazonas*, com a barba branca, que deixara crescer, ao vento e sentira por ele um grande respeito e admiração.

A cidade de Corrientes continuava ocupada pelo inimigo e a Força Naval brasileira, que mostrara sua presença, fundeada próxima a ela, precisou iniciar, alguns dias após o 11 de junho, a descida do rio, que estava baixando.

Os paraguaios haviam retirado suas baterias, que estavam na Ponta de Santa Catalina, e as instalaram, primeiro em Mercedes, depois em Cuevas, criando dificuldades para o abastecimento dos navios brasileiros, que era realizado pelo rio. Sob todos esses aspectos, incluindo a diminuição do nível do Rio Paraná, que aumentava o risco de encalhe, a posição da Força Naval, avançada em território ainda ocupado por tropas do Paraguai, mostrava-se muito vulnerável⁹.

Barroso passou com seus navios por Mercedes e Cuevas, enfrentando a artilharia paraguaia, e somente regressou passados alguns meses, apoiando o avanço das tropas aliadas, que progrediam aproveitando o recuo do inimigo¹⁰.



Barão de Teffé - Antonio Luiz Von Hoonholtz
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



Passagem de Mercedes



Passagem de Cuevas

Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



Tudo levava à ilusão de que a Tríplice Aliança venceria a guerra em pouco tempo, mas tal não ocorreu. O que parecia fácil estagnou. O Paraguai era um país mobilizado para a guerra que, aliás, foi ele que iniciou, achando que tinha vantagens.

Humaitá ainda era uma fortaleza inexpugnável enquanto não estivessem disponíveis os novos meios navais que estavam em obtenção pelo Brasil: os navios encouraçados.

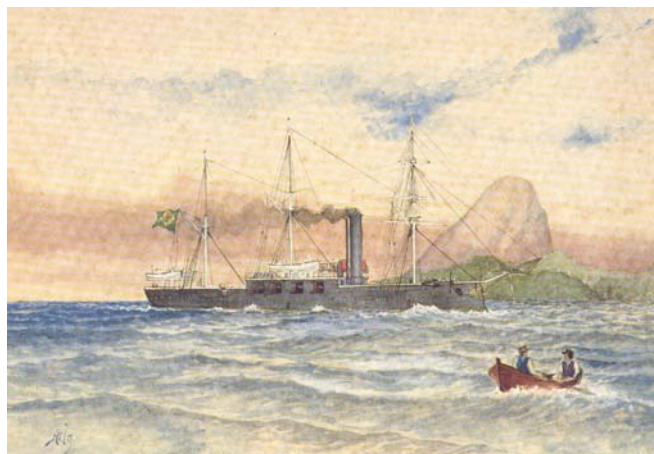
Para avançar ao longo do Rio Paraguai, era necessário vencer diversas passagens fortificadas, destacando-se, inicialmente, Curuzu, Curupaiti e Humaitá. Navios oceânicos de calado inapropriado para navegar em rios, de casco de madeira, sem couraça, como os da Força Naval brasileira que combatera em Riachuelo, não teriam bom êxito. Era evidente que o Brasil necessitava de navios encouraçados para o prosseguimento das ações de guerra. Os obstáculos e fortificações de Humaitá eram uma séria ameaça, mesmo para estes navios.

Navios encouraçados e a invasão do Paraguai

Os navios encouraçados começaram a chegar à frente de combate em dezembro de 1865. O Encouraçado *Brasil*, encomendado após a Questão Christie¹¹ na França, foi o primeiro que chegou a Corrientes em dezembro de 1865¹².

No Arsenal de Marinha da Corte, no Rio de Janeiro, iniciara-se a construção de outros navios encouraçados, especificados para lutar naquele teatro de operações fluviais. O projeto e a construção estavam a cargo de brasileiros, como os engenheiros Napoleão Level e Carlos Braconnot. Destacou-se, também, o Capitão-de-Fragata Henrique Antônio Baptista, especialista em armamento, que também chefiara o recebimento e trouxera o Encouraçado *Brasil* da França.

Durante a guerra, foram incorporados à Armada brasileira 17 navios encouraçados,



Encouraçado *Brasil* – Aquarela do Almirante Trajano Augusto de Carvalho
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

¹¹ Incidente com a Inglaterra, ocorrido em 1863.

¹² O Encouraçado *Brasil* foi o primeiro navio encouraçado da Marinha do Brasil.

incluindo alguns classificados como monitores, que obedeciam a características de projeto inovadoras, desenvolvidas poucos anos antes na Guerra Civil Americana.

Em 21 de fevereiro de 1866, Tamandaré chegou a Corrientes e assumiu o comando da Força Naval, mantendo Barroso como seu chefe de estado-maior. Em 17 de março, os navios suspenderam para iniciar as operações rio acima. Quatro dos encouraçados já estavam disponíveis nessa força. Um deles tinha o nome de *Barroso*, e outro o de *Tamandaré*. Era uma grande homenagem, em vida, aos dois ilustres chefes.

A ofensiva aliada para a invasão do Paraguai necessitava de apoio naval. Passo da Pátria foi uma operação conjunta de forças navais e terrestres. Coube, inicialmente, à Marinha fazer os levantamentos hidrográficos, combater as chatas paraguaias

e bombardear o Forte de Itapiru e o acampamento inimigo. Em março de 1866, já estavam disponíveis nove navios encouraçados, inclusive três construídos no Brasil: *Tamandaré*, *Barroso* e *Rio de Janeiro*. A reação da artilharia paraguaia ceifou vidas preciosas, como a do Tenente Mariz e Barros, comandante do *Tamandaré*.



Encouraçado *Barroso*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

Houve, depois, perfeita cooperação entre as forças, na grande operação de desembarque que ocorreu em 16 de abril de 1866. Enquanto parte da Força Naval bombardeava a margem direita do Rio Paraná, de modo a atrair a atenção do inimigo, os transportes avançaram e entraram no Rio Paraguai.

Os navios transportaram inicialmente cerca de 45 mil homens, de um efetivo de 66 mil (38 mil brasileiros, 25 mil argentinos e 3 mil uruguaios), artilharia, cavalos e material. O General Osório foi o primeiro a desembarcar em território inimigo. Com a invasão, os paraguaios abandonaram Itapiru e Passo da Pátria e, após tentativas infrutíferas de derrotar o invasor em Estero Bellaco e Tuiuti, concentraram suas defesas nas fortificações que barravam o caminho: Curuzu, Curupaiti e Humaitá.

Curuzu e Curupaiti



Em 31 de agosto de 1866, as tropas comandadas pelo General Manoel Marques de Souza, o Barão de Porto Alegre, desembarcaram na margem esquerda para atacar Curuzu e, no dia seguinte, os navios começaram a bombardear a fortificação.

Em 2 de setembro, o navio encouraçado *Rio de Janeiro* foi atingido por duas minas flutuantes e afundou com perda de vidas humanas.

Curuzu foi conquistada pelo Barão de Porto Alegre, apoiado pelo fogo naval, em 3 de setembro.

O próximo ataque foi a Curupaiti. O Presidente argentino, General Bartolomeu Mitre, comandante das Forças da Tríplice Aliança, assumiu pessoalmente o comando da operação. Apesar do intenso bombardeio naval, o ataque aliado, ocorrido em 22 de setembro, levou à maior derrota da Tríplice Aliança nessa guerra.

Seguiram-se acusações e críticas, que causaram uma crise entre Mitre e Tamandaré. O preparo da operação, sem dúvida, fora insuficiente e as dificuldades do ataque incorretamente avaliadas. Como Mitre permaneceria exercendo o comando geral dos Exércitos Aliados, o governo brasileiro aceitou o pedido de afastamento feito anteriormente por Tamandaré. Ele e Barroso foram substituídos, não mais participando das operações dessa guerra.



Aquarela do Almirante Trajano Augusto de Carvalho retratando o Encouraçado *Rio de Janeiro* no momento em que afundava durante o ataque a Curuzu. Acervo do Serviço de Documentação da Marinha.

Caxias e Inhaúma

O Marquês de Caxias, General Luís Alves de Lima e Silva, futuro Duque de Caxias e Patrono do Exército Brasileiro, foi designado para o cargo de Comandante-em-Chefe das Forças Brasileiras em Operações contra o Governo do Paraguai.

O comando da Força Naval coube ao Chefe-de-Esquadra Joaquim José Ignácio, futuro Visconde de Inhaúma, que assumiu seu cargo, substituindo Tamandaré, em 22 de dezembro de 1866. Ele estava subordinado a Caxias, mas não a Mitre.

Caxias empregou com maestria a Força Naval de Inhaúma, para apoiar sua ofensiva ao longo do Rio Paraguai, até a ocupação da cidade de Assunção; bombardeando fortificações; fazendo reconhecimentos pelo rio; transportando tropas de uma margem para a outra, para contornar o flanco inimigo; e fazendo o apoio logístico necessário¹³.

¹³ Caxias e Inhaúma eram amigos e sua amizade e confiança mútua contribuíram para o excelente resultado das operações combinadas. Ambos possuíam, também, uma boa experiência política, o que ajudou no, às vezes, difícil relacionamento com os aliados da Tríplice Aliança.



Duque de Caxias
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



Visconde de Inhaúma
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

Passagem de Curupaiti

Há meses que a Força Naval bombardeava diariamente Curupaiti, tentando diminuir seu poder de fogo e abalar o moral dos defensores.

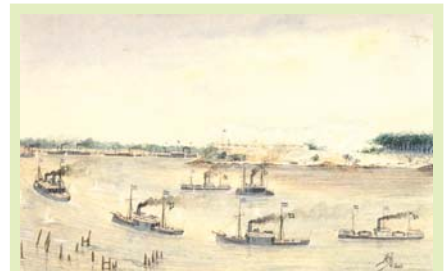
Em 15 de agosto de 1867, já promovido a Vice-Almirante, Joaquim Ignácio comandou a Passagem de Curupaiti, enfrentando o fogo das baterias de terra e obstáculos no rio. Pelo feito, recebeu, logo depois, o título de Barão de Inhaúma. Participaram da passagem dez navios encouraçados que, em seguida, fundearam um pouco abaixo de Humaitá e começaram a bombardeá-la.

A posição desses navios, porém, expunha-os aos tiros das fortificações paraguaias e Inhaúma considerava que ainda não era o momento de forçar Humaitá. Caxias apoiou esta decisão.

O apoio logístico a essa Força Naval operando entre Curupaiti e Humaitá era muito difícil e exigiu que os brasileiros fizessem o caminho pela margem direita do Rio Paraguai, no Chaco. Logo depois construiu-se uma pequena ferrovia nesse caminho, para transportar as provisões necessárias.

Para apoiar o material das forças em combate, construíra-se um arsenal em Cerrito, próximo à confluência dos Rios Paraguai e Paraná. Graças a ele, foi possível fazer essa estrada de ferro.

Ultrapassar Humaitá com uma força naval e mantê-la rio acima exigiria também uma base de suprimentos rio acima. Caxias,



Passagem de Curupaiti
Aquarela do Almirante Trajano Augusto de Carvalho
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

após reorganizar as forças terrestres brasileiras, iniciou, em julho de 1867, a marcha de flanco e ocupou Tayi, no Rio Paraguai, acima de Humaitá, que serviria depois para apoiar os navios.

Em dezembro de 1867, os três primeiros monitores construídos no Arsenal de Marinha da Corte chegaram à frente de combate. Esses monitores, por suas características, seriam importantes para o prosseguimento das operações.

Em 14 de janeiro de 1868, Mitre precisou reassumir a presidência da Argentina e passou definitivamente o comando-em-chefe dos Exércitos da Tríplice Aliança para Caxias.

Passagem de Humaitá

Na madrugada de 19 de fevereiro de 1868, iniciou-se a Passagem de Humaitá.

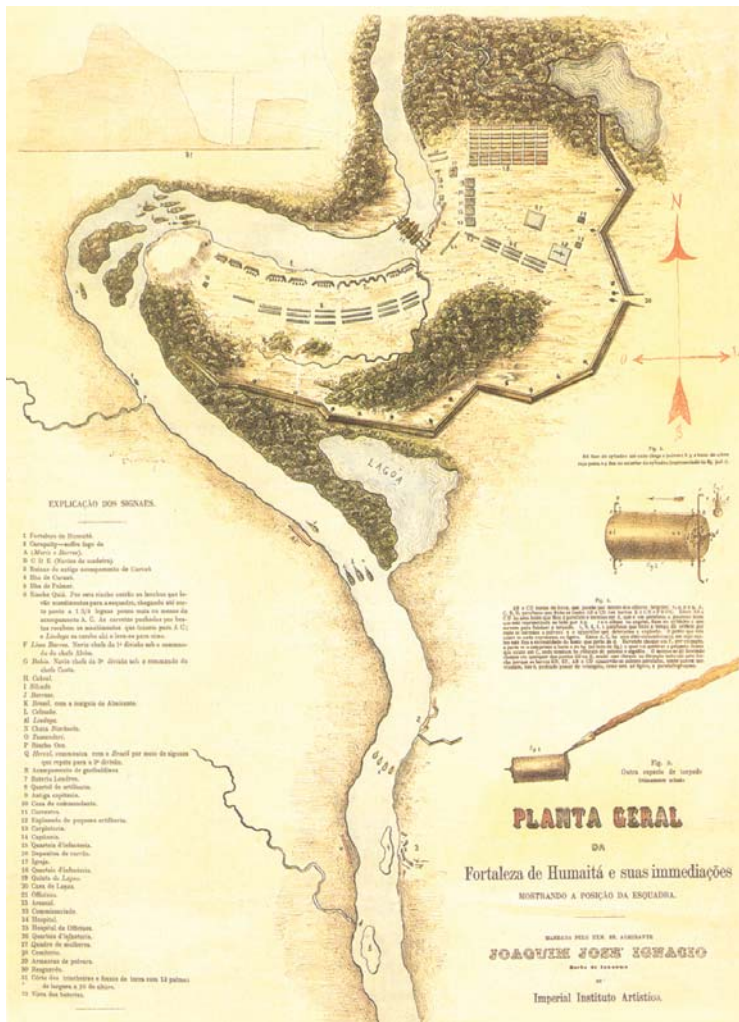
A Força Naval de Inhaúma intensificou o bombardeio e a Divisão Avançada, comandada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Delfim Carlos de Carvalho, depois Almirante e Barão da Passagem, avançou rio acima. Essa divisão era formada por seis navios: os Encouraçados *Barroso*, *Tamandaré* e *Bahia* e os Monitores *Rio Grande*, *Pará* e *Alagoas*.

Eles acometeram a passagem formando três pares compostos, cada um, por um encouraçado e um monitor amarrado ao seu contrabordo.

Após a passagem, três dos seis navios tiveram que ser encalhados, para não afundarem devido às avarias sofridas no percurso. O *Alagoas* foi atingido por mais de 160 projéteis.

Estava, no entanto, vencida Humaitá, que aos poucos seria desguarnecida pelos paraguaios. Solano López decidiu que era necessário retirar-se com seu exército para uma nova posição defensiva, mais ao norte.

Planta geral mostrando a posição da Esquadra na Passagem de Humaitá.



O recuo das forças paraguaias

Na madrugada de 3 de março de 1868, López se retirou de Humaitá com cerca de 12 mil homens. Os aliados fecharam o cerco.

Em 25 de julho, os últimos defensores abandonaram Humaitá, que foi ocupada pelos aliados. Era preciso reforçar o cerco para evitar que eles se juntassem ao grosso do Exército paraguaio. Para isso, os aliados criaram uma flotilha de escaleres, lanchas e canoas para bloquear a passagem dos fugitivos pela Lagoa Verá.

Os combates que ali ocorreram, corpo-a-corpo, entre as tripulações de embarcações, constituíram um dos conjuntos de episódios mais dramáticos da guerra. Participaram deles, com grande bravura, jovens oficiais brasileiros, como os Tenentes Saldanha da Gama¹⁴ e Júlio de Noronha, entre outros. Ao final, renderam-se 1.300 paraguaios.

O avanço aliado e a Dezembrada

Superado o obstáculo de Humaitá, Caxias pôde avançar para o norte. Era necessário que a Força Naval acompanhasse o movimento das forças terrestres aliadas e, no dia 16 de agosto de 1868, Inhaúma começou a subir o Rio Paraguai. A partir de então, os navios participaram das operações prestando o apoio determinado por Caxias.

Logo, Caxias alcançou Palmas e iniciou seus planos para atacar a nova posição do inimigo, em Piquissiri. Ele próprio efetuou vários reconhecimentos empregando os navios e decidiu por não realizar uma ação frontal. Para atacar os paraguaios pela retaguarda, era preciso utilizar a margem direita, onde se situava o Chaco, um alagadiço quase intransponível, exposto às inundações.

A genial manobra do Piquissiri, que contornou a posição do inimigo, foi uma operação em que a Força Naval exerceu um papel relevante. Foi construída uma estrada pelos pântanos do Chaco, ultrapassando diversos cursos d'água, para que as tropas, que cruzaram o rio nos navios, avançassem pela margem direita até um ponto em que podiam embarcar novamente, para serem transportadas para a margem esquerda, acima das posições inimigas. Em 4 de dezembro, a Força Naval apoiou o desembarque das tropas em Santo Antônio, sobre a retaguarda paraguaia.

O ataque de Caxias para o Sul é conhecido como a Dezembrada. Ocorreu uma sucessão de combates terrestres, dos quais se destacam Itororó, Avaí e Lomas Valentinas. Ao final, as forças paraguaias estavam derrotadas e López fugiu.

¹⁴ Almirante Saldanha da Gama
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha.



Não se rendendo, apesar de seu exército estar praticamente aniquilado, ele conseguiu prolongar a guerra por mais de um ano, na região montanhosa do Norte de seu país, na chamada Campanha da Cordilheira, causando enormes sacrifícios a todos os envolvidos, principalmente ao povo paraguaio¹⁵.

A ocupação de Assunção e a fase final da guerra

Como não havia mais obstáculos até Assunção, ela foi ocupada pelos aliados e a Força Naval fundeou em frente à cidade, em janeiro de 1869.

Em fevereiro, o Chefe-de-Esquadra Elisário Antônio dos Santos assumiu o comando da Força Naval. Ficaram no Paraguai os navios de menor calado, mais úteis para atuar nos afluentes. Uma Força Naval subiu o Rio Paraguai até território brasileiro, em Mato Grosso. Houve um último combate no Rio Manduvirá. Seguiu-se a Campanha da Cordilheira, em que a Marinha não mais confrontou o inimigo.

Em 1870, o Paraguai estava derrotado e seu povo dizimado.

A Guerra foi muito importante para a consolidação dos Estados Nacionais na região do Rio da Prata. Foi durante o conflito que a unidade da Argentina se consolidou. Para o Brasil, foi um grande desafio que mobilizou o País e uniu sua população. Foi lá que os brasileiros das diferentes regiões do País se conheceram melhor, passando a se respeitar e a se entender.

¹⁵ A Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai só foi superada na América em número de mortes pela Guerra Civil Americana.

C R O N O L O G I A



DATA

EVENTO

- 12/11/1864** O governo paraguaio apreende o Navio Mercante brasileiro *Marquês de Olinda*, quando este navegava 30 milhas acima de Assunção, rumo ao Mato Grosso levando o novo presidente dessa província.
- 28/12/1864** Forças paraguaias invadem a Província do Mato Grosso, atacando e ocupando o Forte Coimbra.
- 27/01/1865** O Império do Brasil declara oficialmente que responderá às hostilidades do Paraguai.
- 05/04/1865** Parte de Buenos Aires uma Força Naval brasileira para bloquear o Rio Paraná.
- 13/04/1865** O Governo paraguaio declara guerra à Argentina e forças paraguaias atacam Corrientes.
- 01/05/1865** Assinado em Buenos Aires o Tratado da Tríplice Aliança, entre os governos do Brasil, Argentina e Uruguai.
- 20/05/1865** O Chefe-de-Divisão Francisco Manoel Barroso da Silva assume o comando das duas divisões navais brasileiras incumbidas do bloqueio.
- 10/06/1865** Forças paraguaias invadem a Província do Rio Grande do Sul.
- 11/06/1865** Batalha Naval do Riachuelo.
- 21/02/1866** O Vice-Almirante Tamandaré, Comandante-em-Chefe da Esquadra brasileira, chega à cidade argentina de Corrientes.
- 16/04/1866** Inicia-se a travessia de Passo da Pátria.
- 27/07/1866** Início do reconhecimento, pelos navios da Esquadra, da área da Fortaleza de Curuzu.
- 31/08/1866** As tropas brasileiras, comandadas pelo Barão de Porto Alegre, desembarcam para a tomada do Forte de Curuzu, apoiadas pelo fogo dos navios.

- 02/09/1866** A Marinha perde o Encouraçado *Rio de Janeiro*, posto a pique pela explosão de duas minas flutuantes.
- 03/09/1866** Tomada da Fortaleza de Curuzu.
- 22/09/1866** A Esquadra bombardeia pesadamente o Forte de Curupaiti, enquanto tentavam conquistá-lo. Percebendo a impossibilidade de tomar a praça, ordena a retirada. Foi a maior derrota da Tríplice Aliança nessa guerra.
- 22/12/1866** O Chefe-de-Esquadra Joaquim José Ignácio recebe do Almirante Tamandaré o comando da Esquadra Brasileira em Operações no Paraguai.
- 13/01/1867** A Esquadra brasileira inicia os bombardeios ao Forte de Curupaiti.
- 15/08/1867** O Vice-Almirante Joaquim José Ignácio comanda a 1ª Passagem de Curupaiti.
- 13/02/1868** Os Monitores *Pará*, *Rio Grande* e *Alagoas* forçam durante a noite a Passagem de Curupaiti, indo reunir-se aos encouraçados que se destinavam a passar Humaitá. (2ª Passagem de Curupaiti).
- 19/02/1868** Inicia-se a Passagem de Humaitá. (1ª Passagem de Humaitá).
- 21/03/1868** A Fortaleza de Curupaiti é conquistada.
- 02/05/1868** A Divisão Avançada da Esquadra, composta dos Encouraçados *Bahia*, *Barroso* e *Tamandaré* e dos Monitores *Rio Grande* e *Pará*, transporta para a Península do Araça as tropas que cortarão as comunicações do inimigo concentrado em Humaitá, impedindo o recebimento de socorro.
- 21/07/1868** Os Encouraçados *Cabral*, *Silvado* e *Piauí* forçam a Passagem de Humaitá, para se reunirem à Divisão do Chefe Delfim. (2ª Passagem de Humaitá).
- 25/07/1868** As tropas aliadas conquistam a Fortaleza de Humaitá.
- 01/08/1868** Combate na Lagoa Verá entre chalanas paraguaias e escaleres dos navios brasileiros.
- 16/08/1868** Início da Dezembrada.
- 30/08/1868** O Barão da Passagem, Chefe-de-Divisão Delfim Carlos de Carvalho, comandando uma divisão composta do Encouraçado *Bahia*, e dos Monitores *Alagoas*, *Ceará*, *Pará*, *Piauí* e *Rio Grande*, entra pelo Rio Tebiquari para proteger a passagem do Exército.

01/10/1868

Os Encouraçados *Bahia*, *Barroso*, *Tamandaré* e *Silvado* forçam as baterias de Angostura, ao mesmo tempo que os encouraçados restantes bombardeiam o acampamento inimigo.

19/11/1868

A Esquadra bombardeia as fortificações de Angostura – manobra do Pissiquiri.

04/12/1868

A Esquadra inicia a passagem do Exército do Chaco para a Barranca de Santo Antônio.

01/01/1869

Tropas brasileiras, sob o comando o Coronel Hermes da Fonseca, ocupam Assunção, que se encontrava deserta.

16/01/1869

O Vice-Almirante Joaquim José Ignácio, gravemente enfermo, deixa o comando da Esquadra brasileira em Operações no Paraguai e regressa ao Rio de Janeiro.

06/02/1869

O Chefe-de-Esquadra Elisário Antônio dos Santos assume o comando da Força Naval.

18/04/1869

O Comandante-em-Chefe da Esquadra no Paraguai ordena a perseguição e a captura de embarcações paraguaias no Rio Manduvirá e afluentes.

FIXAÇÃO

- 1 – Quais foram os atos de hostilidade do Paraguai que levaram à assinatura do Tratado da Tríplice Aliança em 1º de maio de 1865?
- 2 – Quais eram os países que compunham a Tríplice Aliança?
- 3 – Qual o nome dos três comandantes-em-chefe da Força Naval Aliada?
- 4 – Qual o nome dos dois rios onde ocorreu grande parte do conflito?
- 5 – Como podemos caracterizar a guerra antes e depois de Riachuelo?
- 6 – Por onde se deu a invasão do território paraguaio?

SAIBA MAIS

BITTENCOURT, Armando de Senna. Visitando Riachuelo e revendo controvérsias: 132 anos depois. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 117, n.7/9, p.41-57, jul./set. 1997.

MARTINS, Hélio Leôncio. A estratégia naval brasileira da Guerra do Paraguai: com algumas observações sobre ações táticas e o apoio logístico. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 117, n.7/9, p.59-86, jul./set. 1997.

CAPÍTULO VII

A Marinha na República

Sinopse

¹ Encilhamento se refere ao processo especulativo que ocorreu na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro. Podem ser incluídos no Encilhamento outros problemas econômicos que ocorreram no período, especialmente a brusca desvalorização cambial, provocando grande número de falências e recessão econômica. Essa política foi idealizada por Rui Barbosa, Ministro da Fazenda de então.



² O Almirante Júlio de Noronha assumiu o Ministério da Marinha em 1902, durante o governo de Rodrigues Alves, passando a pasta, em 1906, ao Almirante Alexandrino Faria de Alencar.

Os primeiros anos da República foram marcados pela progressiva desmobilização da Esquadra brasileira. As revoltas que assolaram a Nação e o desgaste econômico conhecido como Encilhamento¹ provocaram o gradativo dismantelamento das unidades da Força Naval. A situação interna do País se refletia nos orçamentos insuficientes que negavam à Marinha os recursos necessários à modernização dos meios flutuantes e à criação de uma infra-estrutura de apoio.

Essa situação se manteve por toda a década final do século XIX. A sucessão de quatro ministros da Marinha em apenas seis anos contribuiu negativamente para a elaboração de um programa naval condizente com o litoral e os interesses a serem defendidos.

Em 15 de novembro de 1902, o Almirante Júlio de Noronha² assumiu a pasta da Marinha, encontrando uma Força Naval composta de navios reformados, sendo, na sua maioria, modelos obsoletos frente às classes mais modernas que estavam em processo de construção pelas potências industriais da época.

Em 1904, o Ministro das Relações Exteriores, Barão do Rio Branco, percebeu que a Marinha, apesar de querer se equipar com os melhores meios, não alcançava um nível aceitável de Força Armada para o porte do Brasil. Apresentou então ao Almirante Júlio de Noronha pessoas interessadas em oferecer navios ou indicar estaleiros para a construção daqueles que fariam parte do Programa Naval que o almirante imaginava.

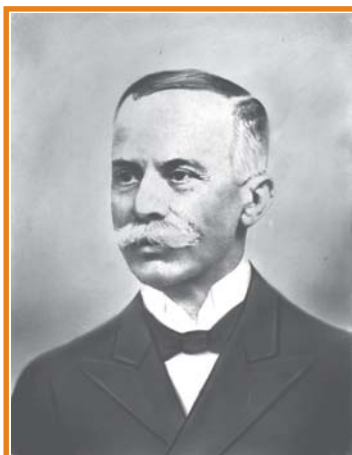
Procurando satisfazer a justa aspiração brasileira em constituir uma Marinha bem aparelhada, o Deputado Dr. Laurindo Pitta apresentou à Câmara, em julho de 1904, um projeto que continha o programa naval do Almirante Júlio de Noronha, o qual poderia atender a tais expectativas. Em um discurso entusiasmado, propôs a aprovação de orçamento que financiasse os navios requisitados. Pitta encabeçou então uma grande luta nos bastidores da política nacional com a finalidade de obter a aprovação, no Congresso Nacional, do projeto que reorganizaria toda a Esquadra brasileira. Sendo o projeto finalmente aprovado, quase que por unanimidade, ele se transformou no Decreto nº 1.296, de 14 de novembro de 1904.

Segundo o próprio Laurindo Pitta, em seu discurso, por ocasião da apresentação do seu projeto de reaparelhamento naval, encouraçados, cruzadores, torpedeiras não eram invenções modernas, eram aperfeiçoamentos que a ciência e a indústria adaptavam aos navios. O encouraçado era o pesado e bem artilhado navio de linha, o cruzador era a leve e ligeira fragata e o torpedeiro, o brulote³, destinado a incendiar as antigas naus.

O Programa de 1904, de autoria de Júlio de Noronha, apresentava a vantagem de ser um plano de conjunto, ou seja, incluía a criação de um moderno arsenal e um porto militar, que juntamente com os navios formaria um tripé de sustentação da Marinha brasileira. Foi o Almirante Júlio de Noronha quem fez nascer a campanha de remodelação da Esquadra, que deveria impressionar principalmente a opinião pública e que gerou os resultados necessários para a reforma da nossa Marinha.

O programa incluía os modelos de navios que, no momento, equipavam as melhores Esquadras do mundo, logo a seguir empregados nas Batalhas de Port Arthur e Tsushima, travadas durante a Guerra Russo-Japonesa. O estudo estratégico das experiências proporcionadas por essas batalhas (1905) e o lançamento do Encouraçado *Dreadnought*⁴, pela Marinha britânica (1906), que aparecia como o navio mais poderoso do mundo,

inspiraram debates em torno do Programa de 1904. O Deputado José Carlos de Carvalho e o Almirante Alexandrino Faria de Alencar, então senador, foram os grandes defensores da remodelação do Programa Júlio de Noronha.



Almirante Alexandrino Faria de Alencar

Em 15 de novembro de 1906, assumiu a Presidência da República o Conselheiro Afonso Pena e, com ele, o seu novo ministério, sendo a pasta da Marinha ocupada pelo Almirante Alexandrino Faria de Alencar. Não demorou que este conseguisse do Congresso a reforma do Programa

de 1904. A alteração mais marcante trazida pelo novo programa do Almirante Alexandrino foi a adição de três novos encouraçados do tipo *dreadnought* de 20 mil toneladas, cuja aprovação resultou no Decreto nº 1.567, de 24 de novembro de 1906.

Nesse programa, foi cancelado o projeto de um novo arsenal. Em seu lugar, optou-se por modernizar as instalações da Ilha das Cobras, porém, admitia-se a construção de bases secundárias em Belém e em Natal, e um porto militar de pequeno porte em Santa Catarina.



³ Brulote – Embarcação carregada de matérias inflamáveis e explosivas destinada a levar fogo aos navios inimigos.



⁴ Encouraçado *Dreadnought* – Idealizado pelo Almirante Lorde Fisher, Primeiro Lorde do Mar da Marinha britânica. Tinha como características forte armamento com canhões de até 12 polegadas, grande deslocamento, motores de propulsão mais eficientes e poderosa blindagem.





Como consequência direta do Programa Alexandrino, a Esquadra de 1910, assim chamada por haver chegado ao Brasil nesse ano a maior parte de seus componentes, representou um verdadeiro revigoramento militar e tecnológico da Marinha brasileira. Dessa forma, o Brasil passou a possuir uma frota de alto-mar ofensiva, podendo levar a outros rincões o Pavilhão Nacional e, principalmente, apoiar a ação diplomática do governo brasileiro em qualquer local que se fizesse necessário.

A incorporação de navios como os Encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*, pertencentes à classe dos *dreadnoughts* mais poderosos do mundo, encheu de orgulho e confiança os brasileiros. Além dessas embarcações, também chegaram os Cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul* e os Contratorpedeiros *Amazonas*, *Pará*, *Piauí*, *Rio Grande do Norte*, *Paraíba*, *Alagoas*, *Sergipe*, *Paraná*, *Santa Catarina* e *Mato Grosso*.

Encouraçado *Minas Gerais*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



⁵ Recebeu o nome de *Agincourt* na Marinha inglesa, sob as ordens do Almirante Sir John Jellicoe na Batalha da Jutlândia, travada entre a Grã-Bretanha e a Alemanha durante a 1ª Guerra Mundial.

Cruzador *Bahia*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



Contratorpedeiro *Pará*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



Posteriormente ao ano de 1910, o Contratorpedeiro *Maranhão*, os Submarinos *F1*, *F3*, *F5* e *Humaitá*, o Tender *Ceará* e outros navios auxiliares complementaram os efetivos navais da Marinha.

O terceiro encouraçado previsto pelo Programa Alexandrino era o *Rio de Janeiro*, lançado ao mar em 22 de janeiro de 1913. A demora em sua construção se deveu à necessidade de se introduzir

novas modificações que o tornassem ainda mais poderoso. Este navio não chegou a ser incorporado à Armada brasileira. Foi adquirido pela Marinha turca e depois pela Marinha inglesa, tendo participado da Batalha da Jutlândia⁵.

A Esquadra brasileira passou a ser organizada, essencialmente, em divisões de encouraçados e

Submarinos *F1*, *F3* e *F5*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



cruzadores, e flotilhas de contratorpedeiros e de submarinos. Porém, com o início da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), o Ministro da Marinha Alexandrino de Alencar determinou que as principais unidades operativas de superfície fossem reorganizadas em três divisões a fim de patrulhar as águas costeiras dentro de cada área de responsabilidade, sendo criadas as Divisões Navais do Sul (São Francisco do Sul), Centro (Rio de Janeiro) e Norte (Belém).

Dessa maneira, a Marinha iria enfrentar os seus dois principais desafios no Século XX. As duas grandes guerras mundiais.



As duas grandes guerras

Eclodido o conflito na Europa em 1914, que veio a ser conhecido por Primeira Grande Guerra, o Brasil permaneceu neutro nos primeiros três anos de guerra. O bloqueio submarino sem restrições aos países Aliados, firmado pelo governo alemão em 31 de janeiro de 1917, trouxe não só mal-estar a todos os países neutros, como também preocupação ao Governo brasileiro, que dependia fundamentalmente do mar para escoar a sua produção e importar produtos que necessitava.

O Brasil apresentou inicialmente seu protesto formal à Alemanha, seguido do rompimento das relações comerciais. Mantínhamos ainda nossa neutralidade, postura que veio a ser modificada em 11 de abril de 1917, devido ao afundamento do Navio Mercante *Paraná* ao largo da costa francesa, quando o governo brasileiro rompeu as relações diplomáticas com o governo alemão. Após o ataque a mais três dos nossos mercantes, em 26 de outubro de 1917 o Brasil reconheceu e proclamou o estado de guerra com o Império alemão.

A participação da Marinha brasileira na Primeira Grande Guerra formalizou-se com o envio para o teatro de operação da Divisão Naval em Operação de Guerra (DNOG), sob o comando do Almirante Pedro Max Fernando de Frontin. Era composta pelos seguintes meios navais: Cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*; Contratorpedeiros *Piauí*, *Rio Grande do Norte*, *Paraíba* e *Santa Catarina*; Cruzador-Auxiliar *Belmonte*; e Rebocador *Laurindo Pitta*, e tinha como missão o patrulhamento da área entre Dakar–São Vicente–Gibraltar na costa da África. A tripulação da DNOG foi gravemente atingida pela “gripe espanhola”, mas mesmo com muitas baixas sofridas, cumpriu a missão a ela determinada.

Outra participação significativa da Marinha foi a designação de 12 oficiais aviadores para servirem junto à Royal Air Force (RAF). Foram depois empregados no patrulhamento do Canal da Mancha.

Na Segunda Guerra Mundial, também mantivemo-nos neutros a princípio. Com a vinculação de interesses comuns que tínhamos com os Estados Unidos, concretizada pelo Tratado do Rio de Janeiro, no qual nos comprometíamos a formar ao lado de qualquer nação americana que fosse atacada, com eles nos solidarizamos quando do ataque japonês a Pearl Harbour, em 7 de dezembro de 1941. Como represália, nossa Marinha Mercante começou a ser agredida pelos submarinos alemães. A primeira perda foi o Navio Mercante *Cabedelo*, em fevereiro de 1942. Seguiram-se outros afundamentos, terminando com o ataque fulminante do *U-507*, que em cinco dias, levou a pique seis embarcações nacionais dedicadas à linha de cabotagem nas costas de Sergipe, com 507 vítimas, inclusive soldados do Exército.

Este ato levou o Brasil a declarar guerra, a 31 de janeiro de 1942, às potências do Eixo – Alemanha, Itália e Japão. Imediatamente a Marinha mobilizou-se, criando a Força Naval do Nordeste (com navios já em operação e meios recebidos do Acordo Lend Lease com os Estados Unidos). Essa Força foi comandada pelo Almirante Alfredo Soares Dutra, subordinada operativamente à Quarta Esquadra norte americana.

Era missão da Marinha, cumprida desde o primeiro dia de guerra até o armistício, a proteção de comboios internacionais e nacionais, garantindo a segurança de mais de três mil navios, de muitas nacionalidades, contra a ameaça submarina germânica. Cada passagem de um comboio ao seu destino era considerado uma vitória. Garantiu-se o suprimento, vital na época, de combustível, insumos e alimentos, sem que o Brasil sofresse as agruras da guerra.



Primeira Guerra Mundial

Antecedentes

No ano de 1914, as relações entre as principais nações européias estavam tensas. Nos últimos 60 anos havia ocorrido a Segunda Revolução Industrial e várias potências econômicas surgiram ameaçando a supremacia da Grã-Bretanha, com destaque para os Estados Unidos, Itália, Rússia, Alemanha e Japão. Isto significava que todos esses países tinham como produzir, mas precisavam de matérias-primas e de mercados para vender a sua produção.

Se na primeira Revolução Industrial o grande fato impulsionador foi a invenção da máquina a vapor, na segunda a eletricidade foi o mecanismo que revolucionou os meios de produção. Outro grande fator de crescimento econômico foi o aumento da disponibilidade de ferro e aço. A mecanização da indústria se elevou, proporcionando o conseqüente aumento do número de máquinas e motores menores, que viriam dotar os bens de consumo duráveis, os maiores símbolos da sociedade moderna.

Naquele ano de 1914 vigorava a Paz Armada, uma situação em que todas as nações procuravam se armar para inibir o adversário de atacá-las. Duas grandes alianças político-militares predominavam: a Tríplice Aliança, formada pelo Império Austro-Húngaro, Itália e Alemanha, e a Tríplice Entente, formada pela França, Inglaterra e Rússia. Pequenas frentes de luta surgiam nas áreas em disputa. Todos queriam se apossar de territórios. Um terrorista sérvio conseguiu assassinar o Arquiduque Francisco Ferdinando, herdeiro do trono austríaco, em um atentado em Sarajevo, na Bósnia. Esta morte imediatamente provocou a guerra entre a Áustria e a Sérvia; a Rússia, fiadora da Sérvia, iniciou um confronto com a Áustria, provocando a intervenção alemã e unindo a França e a Inglaterra. Aliados de um ou outro lado entraram na Guerra. Iniciava-se a Primeira Guerra Mundial.

De 1914 até o seu final, a guerra assumiu seu lado mais cruel. Milhões de vidas foram ceifadas na chamada guerra de trincheiras, quando as tropas limitavam-se a defender determinadas posições estratégicas.

Em 1917, os Estados Unidos da América (EUA) entraram no conflito. No mesmo ano, eclodiu a revolução socialista na Rússia e seus dirigentes assinaram com a Alemanha o Tratado de Brest-Litovsky, se retirando da guerra.

Em 1917, o Brasil entrou no conflito quando a campanha submarina alemã atingiu seus navios mercantes, afundados em razão do bloqueio alemão a Grã-Bretanha.

O Brasil enviou então uma Divisão Naval para operar com a Marinha britânica entre Dakar e Gibraltar em 1918.

A Alemanha, depois de uma fracassada ofensiva no teatro de operação ocidental, se viu exausta com as perdas sofridas, vindo a assinar o Armistício com os aliados no mês de novembro de 1918.

O preparo do Brasil

A disposição do Brasil em manter-se neutro no conflito foi evidenciada desde o primeiro minuto de combates na Europa em 1914. Naqueles dias conturbados, prevalecia no País uma tendência natural de simpatia a favor dos aliados, principalmente porque a elite nacional via na educação e na cultura francesas seus principais paradigmas. A neutralidade foi a marca brasileira nos três primeiros anos de guerra, mesmo quando Portugal foi a ela arrastada em março de 1916.

O bloqueio sem restrições firmado pelo governo alemão em 31 de janeiro de 1917 trouxe não só mal-estar a todos os neutros, mas também preocupação ao governo brasileiro que dependia fundamentalmente do mar para escoar a produção de café para a Europa e os Estados Unidos, nossos principais compradores. Ademais, importávamos muitos produtos da Inglaterra, que naquela altura lutava desesperadamente nos campos franceses e enfrentava, com preocupação, os ataques dos submarinos alemães a seu tráfego marítimo.

O Brasil apresentou, inicialmente, seu protesto formal à Alemanha, sendo logo depois obrigado a romper relações comerciais com esse país, mantendo-se, contudo, ainda, na mais rigorosa neutralidade.

O que veio a modificar a atitude brasileira foi o afundamento do Navio Mercante *Paraná* ao largo de Barfleur, na França, apesar de ostentar a palavra Brasil pintada no costado e a Bandeira Nacional içada no mastro. Naquela oportunidade, a população na capital Rio de Janeiro atacou firmas comerciais alemãs, criando grande desconforto para o governo de Wenceslau Braz⁶. Seguiu-se então o rompimento das relações diplomáticas com o governo alemão em 11 de abril de 1917. Um fato importante que influenciou na decisão de se romper relações com o Império Alemão foi a atitude de protesto dos Estados Unidos com o bloqueio irrestrito, tendo sofrido por isso o torpedeamento de dois de seus navios. Tais acontecimentos motivaram a declaração de guerra norte-americana. Mantínhamos até esse ponto laços comerciais profundos com esse país e claras simpatias com os aliados.



⁶ O Presidente Wenceslau Braz assumiu o governo em 15 de novembro de 1914 e o transferiu quatro anos depois ao Vice-Presidente Delfim Moreira, que substituiu o titular Rodrigues Alves, doente e que viria a falecer pouco tempo depois.

Presidente Wenceslau Braz assinando a declaração de guerra em 26 de outubro de 1917, tendo ao seu lado o Ministro das Relações Exteriores, o Sr. Nilo Peçanha. Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



No mês de maio, o segundo navio brasileiro, o *Tijuca*, foi torpedeado nas proximidades de Brest na costa francesa. Seis dias depois seguiu-se o Mercante *Lapa*. Antes ele fora abordado por um submarino alemão, mandando que a tripulação deixasse o vapor para depois torpedeá-lo. Esses três ataques levaram o Presidente Wenceslau Braz a decretar o arresto de 45 navios dos impérios centrais aportados no Brasil e a revogação da neutralidade. Muitos deles encontravam-se danificados por sabotagem dos próprios tripulantes. Isso não impediu que o Brasil utilizasse 15 deles e repassasse 30 por afretamento para a França. Um fato curioso foi o arresto da Canhoneira alemã *Eber*, surta no porto de Salvador. Tratava-se de navio militar e não de vapor mercante, como os 45 navios arrestados. Antes de ser abordada por autoridades brasileiras, e percebendo essa medida, os tripulantes queimaram esse vaso de guerra e conseguiram se transferir para outro navio mercante que se evadiu dos portos nacionais com o armamento e os homens especializados, que seriam ainda úteis à Marinha alemã no conflito.

Quatro meses se passaram até que um novo navio brasileiro fosse atacado e afundado, dessa feita foi o Vapor *Tupi* nas mediações do Cabo Finisterra. O caso tornou-se grave na medida em que o comandante e o despenseiro foram aprisionados por um submarino alemão e nunca mais se teve notícia de seus destinos.

Oito dias depois, 26 de outubro de 1917, o Brasil reconhecia e proclamava o estado de guerra com o Império alemão.

Como estava o Brasil naquela oportunidade para enfrentar os germânicos?

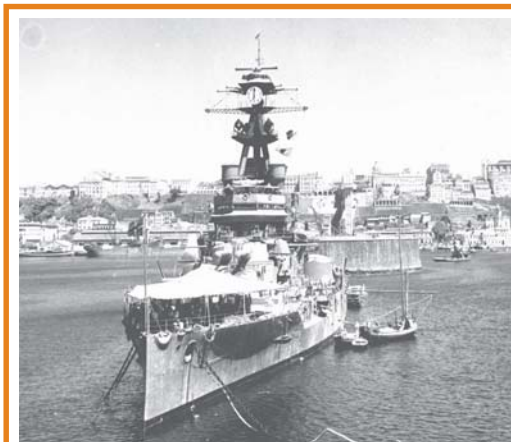
O governo brasileiro tinha consciência de que a grande ameaça seria o submarino alemão, ávido por atacar os nossos navios mercantes que mantinham o comércio com outros países em pleno desenvolvimento. Além disso, naquela oportunidade, não existiam estradas ligando o Sul e Sudeste com o Norte e Nordeste. Todas as comunicações entre essas regiões eram feitas por mar, daí nossa grande vulnerabilidade estratégica. Tanto a Marinha Mercante como a de Guerra seriam as grandes protagonistas brasileiras nesse confronto.

A Marinha Mercante brasileira era modesta, no entanto, desde os primeiros anos do século, os governos que se sucederam procuraram aparelhá-la, o que foi auspicioso, pois tínhamos na guerra um teste fundamental para a manutenção de nosso fluxo comercial. No início do conflito – quando o Brasil ainda mantinha irrestrita neutralidade –, diversos países envolvidos na guerra, ávidos para cobrir as perdas provocadas por afundamentos, ofereceram propostas de compras de muitos de nossos mercantes.

Propostas de compras do Lloyd Brasileiro, maior companhia de navegação do período, foram comuns. Entretanto, o governo

nacional, premido pela necessidade de manter o comércio com outros países e de escoar o nosso principal produto, o café, principalmente para os Estados Unidos, impediu todas essas tentativas de arrendamento. Ao final essa ação veio a ser fundamental para o Brasil.

Nossa Marinha de Guerra era centrada na chamada Esquadra de 1910, com navios relativamente novos construídos na Inglaterra sob o Plano de Construção Naval do Almirante



O Encouraçado *Minas Gerais* fundeado na cidade de Salvador
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

Alexandrino Faria de Alencar, Ministro da Marinha, como anteriormente mencionado. Eram ao todo dois encouraçados tipo *dreadnought*, o *Minas Gerais* e o *São Paulo*, dois cruzadores tipo *scouts*⁷, o *Rio Grande do Sul* e o *Bahia*, que viria a ser perdido tragicamente na Segunda Guerra Mundial, e dez contratorpedeiros de pequenas dimensões.

⁷ Cruzadores leves e velozes que tinham a tarefa de esclarecer em apoio a linha de batalha formada por encouraçados e cruzadores de batalha.

Esses meios eram todos movidos a vapor, queimando carvão.

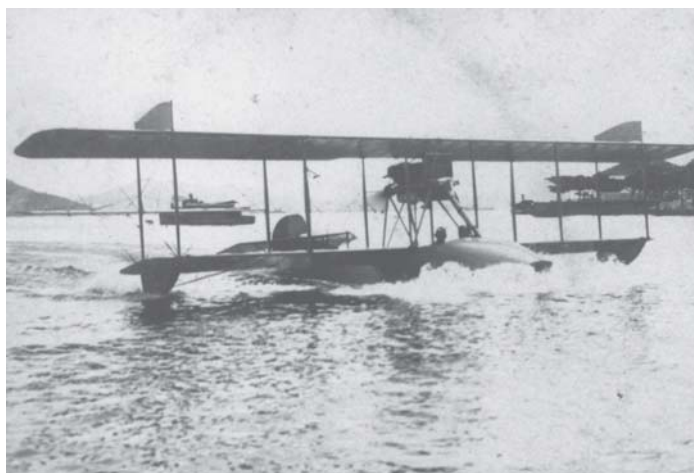
Desde o início da participação brasileira no conflito, o governo nacional decidiu-se pelo envio de uma divisão naval para operar em águas europeias, o que representaria um grande esforço para a Marinha.

Uma outra contribuição significativa foi a designação de 13 oficiais aviadores, sendo 12 da Marinha e um do Exército para se aperfeiçoarem como pilotos de caça da RAF no teatro europeu. Depois de árduo adestramento em que dois pilotos se acidentaram, sendo um fatal, eles foram considerados qualificados para operações de combate, tendo sido empregados no 16º Grupo da RAF, com sede em Plymouth, em missões de patrulhamento no Canal da Mancha.

A propósito, a Escola de Aviação Naval Brasileira, localizada na Ilha das Enxadas, na Baía de Guanabara, e a Flotilha de Aviões de Guerra haviam sido criadas no dia 23 de agosto de 1916, comportando inicialmente apenas três aviões *Curtiss* que chegaram ao Brasil dois meses antes. A Aviação Militar, por outro lado, operava no Campo dos Afonsos, onde funcionava a Escola de Aviação Militar.



Aviadores brasileiros na Inglaterra durante a Primeira Guerra Mundial
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



Hidroavião *Curtiss* pertencente à Escola de Aviação Naval brasileira
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

Um fato inusitado e curioso que na época provocou grande sucesso promocional foi o primeiro vôo do Presidente da República Wenceslau Braz em hidroavião da Armada, em 2 de abril de 1917, um dia antes do torpedeamento de primeiro navio brasileiro, o *Paraná*, nas costas francesas. O mais interessante foi que Wenceslau havia comparecido à formatura dos novos pilotos na Ilha das Enxadas e não estava previsto o vôo realizado com o primeiro mandatário da República. Ao ser provocado pelo Ministro da Marinha, Wenceslau Braz aceitou o convite para um vôo sobre o Rio de Janeiro e Niterói. Imediatamente colocou o capacete e a túnica a ele oferecida e se posicionou no avião para início da aventura. Por cerca de 30 minutos, o Presidente se deliciou com aquele sobrevôo, para o espanto dos repórteres que esperavam o seu regresso.

No principal porto do país, o do Rio de Janeiro, centro econômico e político mais importante, instituiu-se uma linha de minas submarinas cobrindo 600 metros entre as Fortalezas da Laje e Santa Cruz. Duas ilhas oceânicas preocupavam as autoridades navais devido a possibilidade de serem utilizadas como pontos de refúgio de navios inimigos. As de Trindade e Fernando de Noronha. A primeira foi ocupada militarmente em maio de 1916 com um grupo de cerca de 50 militares. Uma estação radiotelegráfica mantinha as comunicações com o continente e freqüentemente Trindade era visitada por navios de guerra para o seu reabastecimento. Quanto a Fernando de Noronha, lá existia um presídio do Estado de Pernambuco. A Marinha, então, passou a assumir a defesa dessa ilha, destacando um grupo de militares para guarnecê-la. Não houve nenhuma tentativa de ocupação por parte dos alemães.



Com o estado de guerra declarado, os ataques aos mercantes brasileiros continuaram. Em 2 de novembro, nas proximidades da Ilha de São Vicente, na costa africana, foram torpedeados mais dois navios, o *Guaíba* e o *Acari*. Depois de atingidos, seus comandantes conseguiram os encalhar, salvando-se a carga, não impedindo, no entanto, que vidas brasileiras fossem perdidas.

Outro ataque, já no ano de 1918, aconteceu ao Mercante *Taquari* da Companhia de Comércio e Navegação, na costa inglesa. Desta feita o navio foi atingido por tiros de canhão, tendo tempo de arriar as baleeiras que, no entanto, foram metralhadas, provocando a morte de oito tripulantes.

Esses ataques insuflaram ainda mais a opinião pública brasileira que, influenciada por campanhas jornalísticas e declarações de diversos homens públicos, exigiu um comprometimento maior com a causa Aliada, com a participação efetiva no esforço bélico contra as Potências Centrais⁸.

Desde o início do conflito, a participação da Marinha no confronto baseou-se no patrulhamento marítimo do litoral brasileiro com três divisões navais, como já mencionado, distribuídas nos portos de Belém, Rio de Janeiro e São Francisco do Sul. Esse serviço tinha por finalidade colocar a navegação nacional, a aliada e a neutra ao abrigo de possíveis ataques de navios alemães de qualquer natureza nas nossas águas.

A Divisão Naval do Norte era composta dos Encouraçados guarda-costas *Deodoro* e *Floriano*, dos Cruzadores *Tiradentes* e *República*, de dois contratorpedeiros, três avisos e duas canhoneiras. Sua sede era Belém.

A Divisão Naval do Centro compunha-se dos Encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo* e de seis contratorpedeiros, com sede no Rio de Janeiro.

Por fim, a Divisão Naval do Sul era composta dos Cruzadores *Barroso*, *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, de um iate e dois contratorpedeiros, com sede em São Francisco do Sul.

A Marinha possuía também três navios mineiros; uma flotilha de submersíveis, com um tênder, três pequenos submarinos construídos na Itália e uma torpedeira; as Flotilhas do Mato Grosso, Amazonas e de aviões de guerra; e, por fim, navios soltos.

⁸ As potências centrais eram compostas pelo Império Alemão, pela Austro-Hungria e pela Turquia.

A Divisão Naval em Operações de Guerra

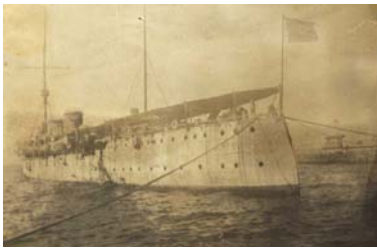
O governo de Wenceslau Braz decidiu enviar uma divisão naval para operar sob as ordens da Marinha britânica, na ocasião a maior e mais poderosa do mundo. Logicamente, os navios escolhidos deveriam ser da Esquadra adquirida oito anos antes na própria Inglaterra, pois eram os mais modernos que o Brasil possuía. No entanto, devido aos avanços tecnológicos provocados pela própria guerra, esses navios se tornaram obsoletos rapidamente. Em que pese tal fato, a escolha da alta administração naval recaiu nos dois cruzadores (*Rio Grande do Sul* e *Bahia*), em quatro contratorpedeiros (*Piauí*, *Rio Grande do Norte*, *Paraíba* e *Santa Catarina*), um rebocador (*Laurindo Pitta*) e um cruzador-auxiliar (*Belmonte*)⁹, ao todo oito navios.

Contra quem iríamos lutar? A Alemanha, apesar de possuir uma Esquadra menor que a Inglaterra, possuía uma frota muito agressiva e motivada, que se batera com valentia até aquele momento.

No início da guerra os alemães se lançaram à guerra de corso utilizando navios de superfície, no estilo de corsários independentes que atacavam os mercantes navegando solitários. Essa estratégia, com o decorrer da guerra, foi abandonada. Preferiu-se a guerra submarina, que mostrou-se muito mais eficiente. Esses submarinos não chegaram a atuar nas nossas costas como aconteceu na Segunda Guerra Mundial, no entanto atacaram nossos navios nas costas européias e os afundaram sem trégua.

Há que se notar que a Marinha brasileira era dependente de suprimentos vindos do exterior. Não existiam estaleiros capacitados, nem fábricas de munição e estoques logísticos adequados. Dessa forma, a preparação da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), como ficou conhecida essa pequena força, foi muito dificultada por limitações que não eram só da Marinha, mas também do Brasil. Como critério de escolha, abriu-se o voluntariado para os seus componentes e foi escolhido um contra-almirante ainda muito jovem, com 51 anos de idade, habilidoso e com grande experiência marinheira, na ocasião comandante da Divisão de Cruzadores com base no porto de

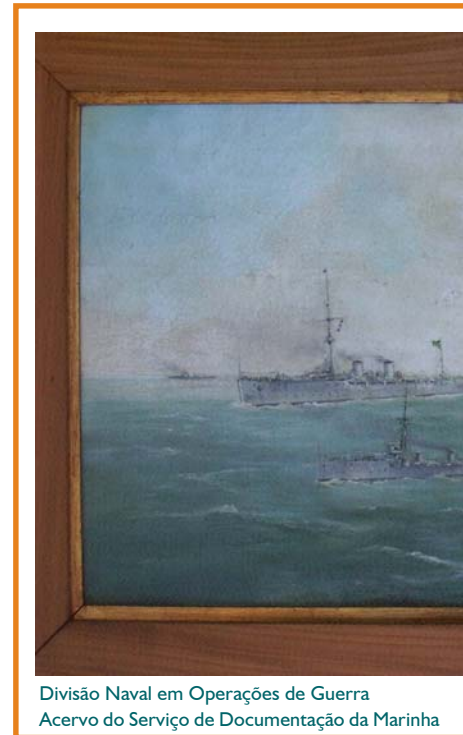
⁹ O Cruzador-Auxiliar *Belmonte* fora um dos navios alemães apresados logo após a declaração de guerra pelo Brasil. Levava o nome de *Valesia*.



Cruzador *Rio Grande do Sul*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



Contratorpedeiro *Piauí*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



Divisão Naval em Operações de Guerra
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

Santos, o Almirante Pedro Max Fernando de Frontin, irmão do engenheiro Paulo de Frontin¹⁰.

A principal tarefa a ser cumprida por essa divisão seria patrulhar uma área marítima contra os submarinos alemães, compreendida entre Dakar no Senegal e Gibraltar, na entrada do Mediterrâneo, com subordinação ao Almirantado inglês.

A preparação dos navios ainda no Brasil requereu muitos recursos de toda a ordem. Entre os pontos a serem corrigidos estava a deficiência de abastecimento, principalmente a escassez de combustível, o carvão. Dava-se preferência a um tipo de carvão proveniente da Inglaterra, o tipo cardiff ou dos Estados Unidos da América. O carvão nacional, por possuir grande quantidade de enxofre, era contra-indicado e esse ponto nevrálgico preocupou os chefes navais durante toda a comissão da DNOG.

Depois de três meses de adestramento contínuo com as tripulações, os navios suspenderam do Rio de Janeiro em grupos pequenos para se juntarem na Ilha de Fernando de Noronha. Inicialmente, os contratorpedeiros deixaram a Guanabara no dia 7 de maio de 1918, seguidos no dia 11 pelos dois cruzadores. Em 6 de julho, suspendeu do Rio de Janeiro o Cruzador Auxiliar *Belmonte* e, dois dias depois, o Rebocador *Laurindo Pitta*. Esses navios ficaram responsáveis de transportar o carvão necessário para a DNOG, daí sua grande importância logística.

No dia 1º de agosto a Divisão unida suspendeu de Fernando de Noronha com destino a Dakar, passando por Freetown.

O propósito dessa primeira derrota até Freetown era destruir os submarinos inimigos que se encontravam na rota da DNOG. O armamento naquela ocasião para se neutralizar esses submarinos era bastante primitivo, não se comparando com nada que se viu na Segunda Guerra

Mundial. Existiam hidrofones primitivos e bombas de profundidade de 40 libras, que eram lançadas pela borda no local provável onde se encontrava o submarino. É interessante mencionar que o próprio submarino, naquela oportunidade, não possuía capacidade de permanecer mergulhado durante longo período de tempo, o que era uma grande limitação. Normalmente, os ataques contra mercantes eram realizados utilizando-se os canhões localizados



¹⁰ O Engenheiro Paulo de Frontin teve destacado papel nas reformas urbanas empreendidas pelo Prefeito Pereira Passos no Rio de Janeiro, tendo sido nomeado chefe da Comissão Construtora da Avenida Central em 1903.



Almirante Pedro Max Fernando de Frontin
Comandante da DNOG
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



Rebocador *Laurindo Pitta*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



¹¹ Pandemia que teve o seu ápice no segundo semestre de 1918, não só na África, mas em todo o mundo, inclusive no Brasil.

em seus conveses. A maior possibilidade de se destruir esses submarinos acontecia quando o inimigo vinha à superfície para destruir o alvo ou por canhão ou mesmo com o uso de torpedos. Nessa travessia inicial, alguns rebates de “prováveis submarinos” foram dados, porém não tiveram confirmação.

Outro ponto interessante na travessia Fernando de Noronha–Freetown era a faina de transferência de carvão em alto-mar. Esses recebimentos aconteciam em quaisquer condições de tempo e de mar e obrigavam a *atracação* dos navios ao Cruzador-Auxiliar *Belmonte* e a utilização do Rebocador *Laurindo Pitta* para auxílio nas aproximações. Foram manobras perigosas que demandaram muita capacidade marinheira dos tripulantes, além da natural vulnerabilidade durante os abastecimentos, quando os submarinos inimigos poderiam aproveitar a baixa velocidade dos navios para o ataque torpédico. A tensão reinante durante esses eventos era enorme, sem contar com as difíceis condições em que eram realizadas. Os navios ficavam literalmente negros de carvão e todos trabalhavam do nascer do sol até o término do abastecimento.

Depois de oito dias de travessia, a DNOG chegou ao porto de Freetown, onde se agregou ao Esquadrão britânico. Nessa cidade, os navios permaneceram por 14 dias, reabastecendo-se e sofrendo os reparos necessários à continuação da missão.

Em 23 de agosto de 1918, a Divisão suspendeu em direção a Dakar, tendo essa derrota sido muito desconfortável para as tripulações dos navios devido ao mau tempo reinante. Na véspera da chegada a esse porto africano, no período noturno, foi avistado um submarino navegando na superfície. Imediatamente foi atacado pela força brasileira, no entanto o submarino conseguiu lançar um contra-ataque contra o Cruzador-Auxiliar *Belmonte*, quase atingindo seu intento, uma vez que a esteira fosforescente do torpedo foi perfeitamente observada a 20 metros da popa do navio brasileiro. A 26 de agosto, os navios aportavam em Dakar e aí começariam as grandes provações dos tripulantes nacionais.

Todo esse martírio teria início quando o navio inglês *Mantua* iniciou uma rotina observada por nossos marinheiros que o viam suspender de quando em vez para o alto-mar regressando em seguida. Logo após, soube-se que essas saídas eram para lançar ao mar os corpos dos homens de sua tripulação que haviam contraído a terrível “gripe espanhola”¹¹. Possivelmente o *Mantua* foi o responsável pela transmissão da moléstia que vitimaria diversos tripulantes que nunca retornariam ao Brasil.

No início de setembro as primeiras vítimas brasileiras eram atingidas pela gripe mortal. Os sintomas eram quase sempre os mesmos. Fraqueza generalizada, seguida de grande aumento de temperatura, com transpiração excessiva. Depois de três ou quatro dias de grande mal-estar, seguia-se tosse com expectoração

sangüínea e congestão pulmonar. Alguns iniciavam as convulsões e os soluços, outros se debatiam em agonia, todos ávidos por água para debelar a sede incontrolável. Dentro de pouco tempo a morte se abatia derradeira e incontrolável.

A permanência em Dakar deveria ser curta. No entanto, devido a gravidade da situação sanitária com a gripe, os navios lá permaneceram mais tempo. A tudo isso somou-se o impaludismo e as febres biliares africanas. Dos navios atingidos pelas doenças, o mais afetado foi o Cruzador-Auxiliar *Belmonte* que, entre seus 364 tripulantes, contaram-se 154 doentes. Substituições foram solicitadas ao Brasil, que vieram no Paquete *Ásia* para completar os claros com as moléstias apontadas.

Foram vitimados 156 brasileiros¹² da DNOG pela “gripe espanhola”.

Os navios britânicos e brasileiros em Freetown e Dakar ficaram inoperantes em face das condições sanitárias reinantes, estando a defesa do estreito entre Dakar e Cabo Verde somente a cargo de dois pequenos navios portugueses. Com grande esforço pessoal, a DNOG conseguiu logo depois designar o *Piauí* e o *Paraíba* para auxiliarem os portugueses naquela área de operações.

Em 3 de novembro, a DNOG largou de Dakar em direção a Gibraltar, sem o *Rio Grande do Sul*, o *Rio Grande do Norte*, o *Belmonte* e o *Laurindo Pitta*, os dois primeiros avariados e os dois seguintes designados para outras missões. Sete dias depois os navios da Divisão faziam sua entrada em Gibraltar.

No dia seguinte, o Armistício foi assinado, dando a Grande Guerra como terminada. Nossa missão de guerra findara, no entanto nossa Divisão prolongou sua permanência na Europa, já que foi convidada para participar das festividades promovidas pelos vitoriosos. Por cerca de seis meses nossos navios permaneceram em águas européias participando das comemorações pela vitória, e visitando países que tomaram parte naquele grande conflito.

A vitória dos aliados seria confirmada em Paris, em 28 de junho de 1919, quando se reuniram os representantes de 32 países e assinaram o Tratado de Versalhes, que foi imposto à Alemanha derrotada.

Em 9 de junho de 1919, depois de parar Recife por breves dias, os navios da DNOG entravam na Baía de Guanabara, portosede da Divisão Naval. Acabara assim, a participação da Marinha na Primeira Guerra Mundial.



¹² Total de marinheiros brasileiros enterrados no cemitério de Dakar. Outros vieram a falecer mais tarde, não podendo-se, desta feita, precisar o número exato de perdas por causa da gripe.

Cemitério São João Batista
Mausoléu erguido em homenagem aos mortos da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG)
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



¹³ Relatório do Ministro da Marinha, Almirante Protógenes Pereira Guimarães encaminhado ao presidente da República em junho de 1932.

¹⁴ 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 (*Paraguassu* e *Parnaíba*) e um navio-tanque fluvial (*Potengi*), entre outros.



Chegada da DNOG no Rio de Janeiro.
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

O Período entre Guerras

O período entre guerras, que abarcou os anos de 1918 até 1939, caracterizou-se pelo abandono a que foi submetida não só a Marinha de Guerra como praticamente toda a atividade nacional relacionada com o mar. A ausência de mentalidade marítima do povo brasileiro revelou-se em toda a sua intensidade.

No entanto, iniciativas modestas, ainda durante a Grande Guerra, como a criação da Escola Naval de Guerra (depois Escola de Guerra Naval), da Flotilha dos Submarinos, com os três pequenos submarinos da Classe *F*, e da Escola de Aviação Naval, indicaram a necessidade de se avançar na melhoria das condições de prontidão da nossa Força Naval.

A Revolução de 1930 representou para a Marinha um divisor de águas entre duas épocas distintas. Em relatório do Ministro da Marinha no ano de 1932, em que foi feita uma análise da situação da Marinha, encontra-se registrada a seguinte declaração: “Estamos deixando morrer a nossa Marinha. A Esquadra agoniza pela idade [a maior parte dos navios era da Esquadra de 1910], 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 voluntariosas, ou nos resignamos a ostentar a nossa fraqueza provocadora(...) estamos completamente desaparelhados....”¹³.

O programa naval estabelecido em 1932, e ajustado em 1936¹⁴, elaborado sem obedecer nenhum planejamento estratégico ou político, criou uma Força Naval modesta, um pouco melhor



Almirante Protógenes Pereira Guimarães
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

equilibrada, dentro das possibilidades financeiras e técnicas do País, podendo ministrar adestramento satisfatório e de intervir em operações limitadas, mais no campo interno que externo. Devemos reconhecer, no entanto, que tal modesta iniciativa foi um marco de coragem, pois utilizou a incipiente indústria brasileira na tentativa de se reconstituir em termos nacionais um Poder Naval com alguma credibilidade.

Em 1935, foi iniciada uma grande reforma no Encouraçado *Minas Gerais*, que constou da substituição de suas caldeiras e do aumento do alcance de seus canhões de 305 mm.



Os seis navios da classe *Carioca*.
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

As atividades de minagem e varredura tinham sido mantidas em segundo plano desde o fim da Grande Guerra, utilizando-se navios mineiros varredores improvisados. Em 1940, obedecendo ao novo programa naval então aprovado, decidiu-se pela construção no Brasil de uma série de navios mineiros varredores, todos pertencentes à classe *Carioca*.

Em 1940, a nossa Força de Alto-Mar era assim constituída:

Esquadra:

- Divisão de Encouraçados: *Minas Gerais* e *São Paulo*.
- Divisão de Cruzadores: *Rio Grande do Sul* e *Bahia*.
- Flotilha de Contratorpedeiros: *Maranhão*, *Piauí*, *Rio Grande do Norte*, *Sergipe*, *Santa Catarina* e *Mato Grosso*.
- Flotilha de Submarinos: *Humaitá*, *Tupi*, *Timbira* e *Tamoio*.
- Trem: Tênderes *Belmonte* e *Ceará*; Navios-Tanques *Novais de Abreu* e *Marajó*; Rebocadores *Aníbal de Mendonça*, *Muniz Freire*, *Henrique Perdigão* e *DNOG*.

Flotilha de Navios Mineiros Varredores:

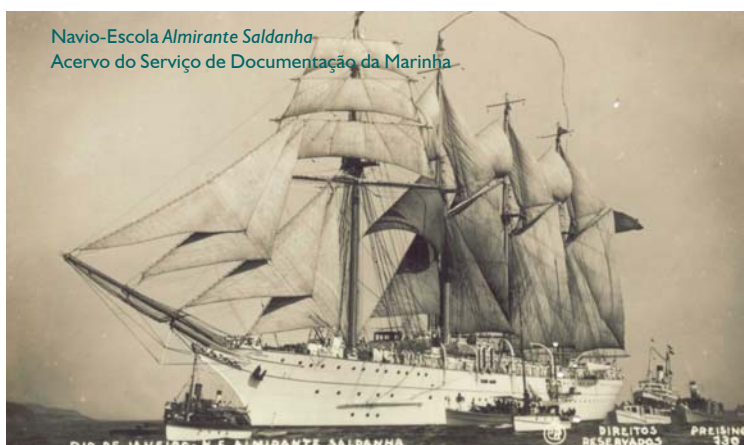
- dez navios.

Flotilha da Diretoria de Hidrografia e Navegação:

- três navios hidrográficos e dois navios faroleiros.

Navio isolado:

- Navio-Escola *Almirante Saldanha*.



Flotilha Fluviais:

Dispondo o Brasil de imensas bacias potamográficas, as forças fluviais sempre representaram um papel importante em nossa concepção estratégica. Em 1940, elas eram assim constituídas:

- Flotilha do Amazonas: Canhoneira *Amapá* e Rebocador *Mário Alves*.

– Flotilha de Mato Grosso: Monitores *Parnaíba*, *Paraguaçu* e *Pernambuco*; Avisos *Oiapoque* e *Voluntários*; e Navio-Tanque *Potengi*.

Pode-se perceber, claramente, a vulnerabilidade de nosso Poder Naval para o enfrentamento da guerra A/S (anti-submarino). Não possuíamos sensores adequados, nem adestramento para a luta contra os submarinos. A doutrina A/S era baseada ainda nas lições apreendidas na Primeira Guerra Mundial, muito diferente do que vinha ocorrendo nas águas do Atlântico Norte e Mediterrâneo desde 1939.

A situação em 1940

Como vimos, no início da década de 1940 o nosso Poder Naval possuía limitações operacionais importantes. No início da Segunda Guerra Mundial, em 1939, na Europa, o Brasil contava com praticamente os mesmos navios da Primeira Guerra Mundial.

A verdade é que não se equipam e treinam forças navais sem verbas condizentes, que eram seguidamente preteridas pelo governo Getúlio Vargas.

As grandes preocupações do nosso Estado-Maior da Armada eram a defesa de nossa enorme e desprotegida costa marítima e, fundamentalmente, a proteção das linhas de comunicação, vitais para a conservação de nossas artérias comerciais com o exterior e para a manutenção das linhas de cabotagem¹⁵. Devemos observar que no ano de 1940 esse tipo de transporte era fundamental, pois não existia uma única comunicação terrestre entre Belém e São Luís, entre Fortaleza e Natal e entre Salvador e Vitória.

Segunda Guerra Mundial

Antecedentes

Derrotada na Primeira Guerra Mundial, a Alemanha foi obrigada a restituir a Alsácia e a Lorena à França, ceder as minas de carvão, suas colônias, submarinos e navios mercantes. Além disso, deveria pagar aos vencedores uma indenização em dinheiro, ficando proibida de possuir Força Aérea e de fabricar alguns tipos de armas. Era proibido também possuir um Exército superior a 100 mil homens.

Estas medidas do Tratado de Versalhes atingiram duramente a economia alemã, afligindo seu povo, que passou a nutrir um sentimento de aversão às principais potências da época. Estavam constituídos os elementos que os nazistas necessitavam para alcançar o poder. Muitas dessas restrições, sob o comando de Hitler,



¹⁵ Linhas de cabotagem – Linhas de comunicação marítima ao longo da costa, geralmente ligando portos nacionais.

começaram a ser ignoradas. A Alemanha crescia e, por isso, necessitava de mercado para os seus produtos e de colônias onde pudesse adquirir matérias-primas.

Por outro lado, também dispostos a destruírem a ordem colonial vigente, Japão e Itália adotaram, na década de 1930, uma política expansionista contra a qual a Liga das Nações mostrou-se impotente. Cobiçando as matérias-primas e os vastos mercados da Ásia, o Japão reiniciou sua investida imperialista em 1931, conquistando a Manchúria, região rica em minérios que pertencia à China. Em outubro de 1935, a Itália de Mussolini invadiu a Etiópia. Em 1936, a Alemanha nazista começou a mostrar suas intenções ocupando a Renânia (região situada entre a França e a Alemanha), indo juntar-se à Itália fascista e intervir na Guerra Civil Espanhola a favor do General Franco. Neste ano de 1936, Itália, Alemanha e Japão assinaram um acordo para combater o comunismo internacional (Pacto Anti-Comintern), formalizando o Eixo Roma-Berlim-Tóquio.

Em agosto de 1939, a Alemanha e a União Soviética firmaram entre si um Pacto de Não Agressão, que estabelecia, secretamente, a partilha do território polonês entre as duas nações. Hitler se sentiu à vontade para agir, invadindo a Polônia e dando início à Segunda Guerra Mundial, que se alastrou por toda a Europa.

Início das hostilidades e ataques aos nossos navios mercantes

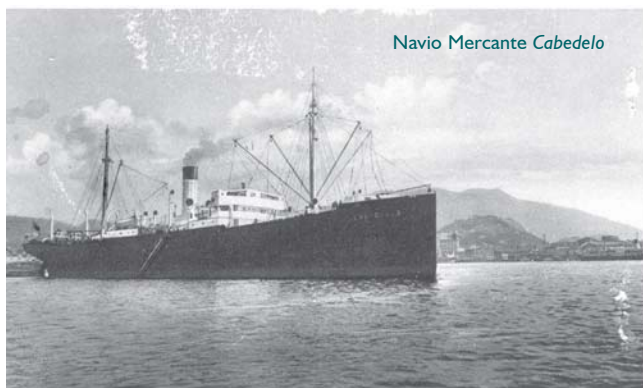
A Marinha Mercante brasileira somava 652.100 toneladas brutas de arqueação no início da guerra. Mesmo pequena e composta de navios antiquados, se comparada com as grandes potências de então, ela exercia papel fundamental na economia nacional, não só no transporte das exportações brasileiras, mas também na navegação de cabotagem que mantinha o fluxo comercial entre as economias regionais, isoladas pela deficiência das nossas redes rodoviárias e ferroviárias.

No decorrer da guerra, foram perdidos por ação dos submarinos alemães e italianos 33 navios mercantes, que somaram cerca de 140 mil toneladas de arqueação (21% do total) e a morte de 480 tripulantes e 502 passageiros.

Os primeiros ataques à nossa Marinha Mercante ocorreram quando o Brasil ainda se mantinha neutro no conflito europeu. Em 22 de março de 1941, no Mar Mediterrâneo, o Navio Mercante (NM) *Taubaté* foi metralhado pela Força Aérea alemã, tendo sido avariado apesar da pintura em seu costado da Bandeira Brasileira. Com a entrada dos Estados Unidos da América naquele conflito, os submarinos alemães passaram a operar no Atlântico ocidental,

ameaçando os navios de bandeiras neutras que tentassem adentrar portos norte-americanos.

A primeira perda brasileira foi o NM *Cabedelo*, que deixou o porto de Filadélfia, nos Estados Unidos, com carga de carvão, em 14 de fevereiro de 1942. Naquele momento ainda não existia o sistema de comboios nas Antilhas. O navio desapareceu rapidamente sem dar sinais, podendo ter sido torpedeado por um submarino alemão ou italiano. Ele foi considerado perdido por ação do inimigo, uma vez que o tempo reinante era bom e claro.



Navio Mercante *Cabedelo*

Seguiu-se o torpedeamento do NM *Buarque*, em 16 de fevereiro de 1942, pelo Submarino alemão *U-432*, comandado pelo Capitão-Tenente Heins-Otto Schultze, a 60 milhas do Cabo Hatteras, quando levava para os Estados Unidos 11 passageiros, café, algodão, cacau e peles. O navio, do tipo misto, era do Lloyd Brasileiro, tendo se salvado toda a tripulação de 73 homens¹⁶.

Em 18 de fevereiro de 1942 foi a vez do NM *Olinda*, torpedeado pelo mesmo *U-432*, ao largo da Virgínia, Estados Unidos. O submarino veio à superfície, mandando o mercante parar, dando ordem de abandonar o navio. Esperou que todos embarcassem nas baleeiras e, a tiros de canhão, pôs a pique o *Olinda*. A tripulação, de 46 homens, foi salva pelo USS *Dallas*.

Seguiram-se, em 1942, os torpedeamentos dos mercantes *Arabutã*, em 7 de março; *Cairu*, em 8 de março; *Parnaíba*, em 1º de maio; *Gonçalves Dias*, em 24 de maio; *Alegrete*, em 1º de junho; *Pedrinhas* e *Tamandaré*, em 26 de junho, todos ocorridos ou na costa norte-americana ou no Mar das Antilhas, área que os submarinos alemães atuaram no início do envolvimento dos Estados Unidos no conflito, quando ainda eram precárias as patrulhas anti-submarinas norte-americanas.



Navio Mercante *Alegrete*

¹⁶ No torpedeamento desse navio aconteceu um fato inusitado: segundo relato do comandante, às 19h30min, um avião sobrevoou o navio para iluminá-lo. Hoje, sabe-se que os alemães tinham uma aeronave espia, com base em território norte-americano, para orientar os submarinos para os ataques.



A única exceção nesse período foi o NM *Comandante Lira*, torpedeado no litoral brasileiro, ao largo do Ceará, pelo Submarino italiano *Barbarigo*. Foi o único navio a ser salvo, graças ao pronto auxílio dado pelo Rebocador da Marinha brasileira *Heitor Perdigão* e por alguns navios norte-americanos.

Rebocador Heitor Perdigão



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 por ação do inimigo enquanto o Brasil ainda se mantinha formalmente como país neutro.

Em 28 de janeiro de 1942, o Brasil rompeu relações diplomáticas com os países que compunham o Eixo. A colaboração militar entre o Brasil e os Estados Unidos, que desde meados de 1941 já era notória, intensificou-se com a assinatura de um acordo político-militar em 23 de maio de 1942.

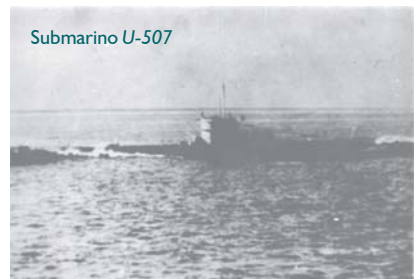
Neste período deslocava-se para o saliente nordestino brasileiro a Força-Tarefa 3 da Marinha norte-americana, tendo o governo Vargas colocado os portos de Recife, Salvador e, posteriormente, Natal à disposição das forças norte-americanas.

As atitudes cada vez mais claras de alinhamento do Brasil com os países aliados levaram o Alto Comando alemão a planejar uma operação contra os principais portos brasileiros. Posteriormente, por ordem de Hitler, esta ofensiva submarina foi reduzida em tamanho, mas não em intensidade, com o envio de um submarino ao litoral com ordens para atacar nossa navegação de longo curso e de cabotagem.

Capitão-de-Corveta Harro Schacht



No cair da tarde de 15 de agosto de 1942, o Submarino alemão *U-507*, comandado pelo Capitão-de-Corveta Harro Schacht, torpedeou o Paquete *Baependi*, que navegava ao largo da costa de Alagoas com destino ao Recife. O velho navio foi ao fundo levando 270 almas de um total de 306 tripulantes e passageiros embarcados, inclusive parte da guarnição do 7º Grupo de Artilharia de Dorso do Exército Brasileiro que iria reforçar as defesas do Nordeste.



Submarino U-507

Algumas horas depois, o *U-507* encontrou o Paquete *Araraquara* navegando escoteiro e inteiramente iluminado e o afundou com dois torpedos, vitimando 131 das 142 pessoas a bordo.

Na madrugada do dia 16, foi a vez do Paquete *Aníbal Benévolo*, também utilizado nas linhas de cabotagem.



Em 17 de agosto, na altura do Farol do Morro de São Paulo, ao Sul de Salvador, o U-507 torpedeou o Paquete *Itagiba*, que tinha, entre os seus 121 passageiros, o restante do 7º Grupo de Artilharia de Dorso.

Nesse mesmo dia, o NM *Arará* foi torpedeado quando recolhia náufragos dos primeiros alvos do submarino germânico.

A última vítima do Comandante Schacht foi a Barcaça *Jacira*, pequena embarcação que foi posta a pique em 19 de agosto.

A ação de cinco dias do submarino alemão U-507 levou a pique seis embarcações dedicadas às linhas de cabotagem, vitimando 607 pessoas, chocando a opinião pública brasileira e levando o governo a declarar o estado de beligerância com a Alemanha em 22 daquele mês e, finalmente, o estado de guerra contra esse país, a Itália e o Japão em 31 de agosto de 1942.

Com comboios organizados ainda de maneira incipiente, foram afundados os navios mercantes *Osório* e *Lages*, em 27 de setembro de 1942, seguindo-se o afundamento do pequeno NM *Antonico*, que navegava escoteiro ao largo da costa da Guiana Francesa. Este ataque alemão ficou tragicamente gravado na mente dos protagonistas, pois o U-516 com sua artilharia metralhou os náufragos nas baleeiras, após o pequeno navio ter sido posto a pique, matando e ferindo muitos deles. Ainda em 1942, foram perdidos os NM *Porto Alegre* e *Apalóide*.

A organização dos comboios nos portos nacionais, que reuniam navios mercantes da navegação de longo curso e de cabotagem, escoltados por navios de guerra brasileiros e norte-americanos e a intensa patrulha anti-submarino empreendida pelas forças aeronavais aliadas levaram a uma drástica diminuição nas perdas dos navios de Bandeira Brasileira, com oito torpedeamentos, comparados aos 24 ocorridos ao longo do ano anterior.



Comboio na costa brasileira
Acervo do Serviço de
Documentação da Marinha

MORTES NA MARINHA MERCANTE (1941-1943)

Nº DE ORDEM	NAVIOS	DATA DO ATAQUE	Nº DE TRIPULAN.	Nº DE PASSAG.	SALVOS		MORTOS OU DESAPARECIDOS		TOTAL DOS MORTOS OU DESAPARECIDOS
					Trip.	Pass.	Trip.	Pass.	
1	Taubaté	22 de mar. de 1941		-	-	-	1	-	1
2	Cabedelo	Desconhecida	54	-	-	-	54	-	54
3	Buarque	16 de fev. de 1942	74	11	74	10	-	1	1
4	Olinda	18 de fev. 1942	46	-	46	-	-	-	-
5	Arabutã	7 de mar. 1942	51	-	50	-	1	-	1
6	Cairu	8 de mar. 1942	75	14	28	8	47	6	53
7	Parnaíba	1 de mai. 1942	72	-	65	-	7	7	7
8	Comandante Lira	18 de mai. de 1942	52	-	50	-	2	-	2
9	Gonçalves Dias	24 de mai. de 1942	52	-	46	-	6	-	6
10	Alegrete	1 de jun. de 1942	64	-	64	-	-	-	-
11	Pedrinhas	26 de jun. de 1942	48	-	48	-	-	-	-
12	Tamandaré	26 de jul. de 1942	52	-	48	-	4	-	4
13	Piave	28 de jul. 1942	35	-	34	-	1	-	1
14	Barbacena	28 de jul. de 1942	61	1	55	1	6	-	6
15	Baependi	15 de ago de 1942	73	233	18	18	55	215	270
16	Araraquara	15 de ago de 1942	74	68	8	3	66	65	131
17	Aníbal Benévolo	16 de ago de 1942	71	83	4	-	67	83	150
18	Itagiba	17 de ago de 1942	60	121	50	95	10	26	36
19	Arará	17 de ago de 1942	35	-	15	-	20	-	20
20	Jacira	19 de ago. de 1942	5	1	5	1	-	-	-
21	Osório	27 de set. de 1942	39	-	34	-	5	-	5
22	Lajes	27 de set. de 1942	49	-	46	-	3	-	3
23	Antonico	28 de set. de 1942	40	-	24	-	16	-	16
24	Porto Alegre	3 de nov. de 1942	47	11	46	11	1	-	1
25	Apalóide	22 de nov. 1942	57	-	52	-	5	-	5
26	Brasilóide	18 de fev. de 1943	46	4	46	4	-	-	-
27	Afonso Pena	2 de mar de 1943	89	153	56	61	33	92	125
28	Tutóia	30 de jun. de 1943	37	-	30	-	7	-	7
29	Pelotasóide	4 de jul de 1943	42	-	37	-	5	-	5
30	Shangri-lá	22 de jul de 1943	10	-	-	-	10	-	10
31	Bagé	31 de jul de 1943	107	27	87	19	20	8	28
32	Itapagé	26 de set. de 1943	70	36	52	32	18	4	22
33	Campos	23 de out. de 1943	57	6	47	4	10	2	12
	T. Geral		1.744	769	1.265	267	480	502	982



A maioria dos navios mercantes brasileiros vitimados por submarinos alemães em 1943 navegava fora dos comboios. O NM *Brasilóide* navegava escoteiro quando foi torpedeado em 18 de fevereiro de 1943; já o NM *Afonso Pena*, indevidamente, abandonou o comboio do qual fazia parte e foi afundado em 2 de março; o NM *Tutóia* foi atingido em 20 de junho, também viajando isolado. O NM *Pelotaslóide*, fretado ao governo norte-americano para transporte de material bélico, foi afundado na entrada do canal para o Porto de Belém quando esperava o embarque do práctico, estando escoltado por três caça-submarinos da Marinha brasileira. O NM *Bagé* compunha um comboio quando, na tarde de 31 de julho, foi obrigado a seguir viagem isolado, pois suas máquinas produziam fumaça em demasia, fazendo com que o comboio pudesse ser localizado por submarinos do Eixo a grandes distâncias, colocando em risco os outros navios comboiados. Naquela mesma noite foi torpedeado. Os dois últimos torpedeamentos de navios mercantes brasileiros foram o *Itapagé*, em 26 de setembro, e o *Campos*, em 21 de outubro de 1943, todos os dois navegando escoteiros.



Navio Mercante *Bagé*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

A Lei de Empréstimo e Arrendamento e modernizações de nossos meios e defesa ativa da costa brasileira

A Lei de Empréstimo e Arrendamento – *Lend Lease* – com os Estados Unidos permitia, sem operações financeiras imediatas, o fornecimento dos materiais necessários ao esforço de guerra dos países aliados. Ela foi assinada a 11 de março de 1941.

Em acordo firmado a 1º de outubro de 1941, o Brasil obteve, nos termos dessa lei, um crédito de 200 milhões de dólares, o qual, por ordem do presidente da República, coube ao Exército 100 milhões e à Marinha e à Força Aérea 50 milhões cada. Da cota destinada à Marinha, um total de 2 milhões de dólares foi despendido com o armamento dos navios mercantes.

Ao rompermos relações diplomáticas com o Eixo, a Marinha do Brasil desconhecia as novas táticas anti-submarino e estava, conseqüentemente, desprovida do material flutuante e dos equipamentos necessários para executá-las, como bem mostramos anteriormente.

Os progressos verificados nos entendimentos entre o Brasil e os Estados Unidos, depois dos torpedeamentos dos primeiros navios na costa leste norte-americana e nas Antilhas, permitiram incluir na agenda de discussões o fornecimento ao Brasil de pequenas unidades de proteção ao tráfego e de ataque a submarinos.

Os primeiros navios recebidos pelo Brasil, depois da declaração de guerra, foram os caça-submarinos da classe G (*Guaporé* e *Gurupi*), entregues em Natal, a 24 de setembro de 1942.

Em seguida, foram incorporados à Marinha do Brasil, em Miami, oito caça-submarinos da classe J (*Javari*, *Jutaí*, *Juruá*, *Juruema*, *Jaguarão*, *Jaguaribe*, *Jacuí* e *Jundiá*).

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 excelentes contratorpedeiros-de-escolta que já operavam em nossas águas (*Bertioga*, *Beberibe*, *Bracuí*, *Bauru*, *Baependi*, *Benevente*, *Babitonga* e *Bocaina*).

Caça-Submarinos *Juruema*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



Contratorpedeiro *Bauru*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



Caça-Submarinos *Gurupi*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha





Após o término da guerra na Europa, a Marinha recebeu dos Estados Unidos, a 16 de julho de 1945, em Tampa, na Flórida, o Navio-Transporte de Tropas *Duque de Caxias*.

Mais tarde, a cessão desses navios ao Brasil foi tornada permanente, com o compromisso de não os entregarmos a outros países, sendo então fixado o seu aluguel em 5 milhões de dólares, descontando-se o que nos era devido pelo arrendamento de navios brasileiros aos Estados Unidos, pela cessão do mercante misto alemão *Windhunk* aos norte-americanos e pelos navios perdidos durante a guerra.

Nada se conhece sobre indenizações norte-americanas, em troca das facilidades concedidas à sua Marinha em nossos portos, nem pelo uso do território nacional para instalação de suas bases aéreas e navais. Simplesmente, ficamos de posse das benfeitorias realizadas e dos materiais existentes em seus armazéns.

Quanto às construções navais aqui no Brasil, tivemos a incorporação de contratorpedeiros da classe *M* (*Mariz e Barros*, *Marcílio Dias* e *Greenhalgh*) e das Corvetas *Matias de Albuquerque*, *Felipe Camarão*, *Henrique Dias*, *Fernandes Vieira*, *Vidal de Negreiros* e *Barreto de Menezes*.

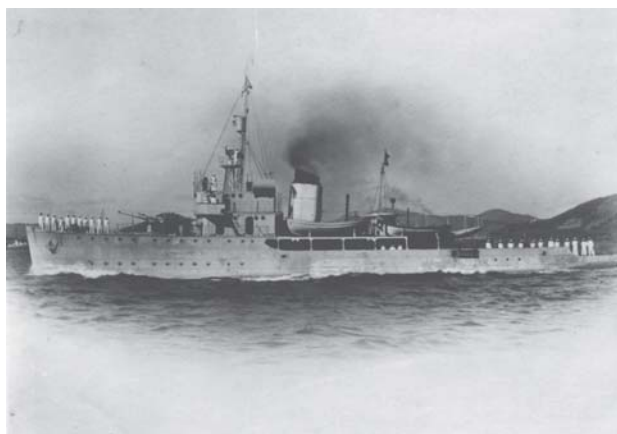
Declarada a guerra, foi desenvolvido um trabalho intenso para adaptar nossos antigos navios, dentro de suas possibilidades, para a campanha anti-submarino. Os seguintes serviços foram executados:

- Cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*: instalados sonar e equipamento para ataques anti-submarino (duas calhas para lançamento de bombas de profundidade de 300 libras);
- Navios mineiros varredores classe *Carioca*: reclassificados como corvetas. Retirados os trilhos para lançamento de minas e instalados sonar e equipamentos para ataques anti-submarino (dois morteiros K e duas calhas para lançamento de bombas de profundidade de 300 libras);
- Navios Hidrográficos *Rio Branco* e *Jaceguai*: mesmas instalações das Corvetas classe *Carioca* e mais duas metralhadoras de 20mm Oerlikon;
- Navio-Tanque *Marajó*: instalado um canhão de 120mm na popa e uma metralhadora de 20mm Oerlikon;
- Tênder *Belmonte*: reinstalados dois canhões de 120 mm;
- Contratorpedeiros classe *Maranhão* e restante de classe *Pará*: instaladas duas calhas para

Contratorpedeiro *Greenhalgh*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



Corveta *Carioca*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



lançamento de bombas de profundidade de 300 libras; e
– Rebocadores e demais navios-auxiliares, armados com uma ou duas metralhadoras de 20 mm *Oerlikon*.

Essas aquisições pelo *Lend Lease* e os aperfeiçoamentos impetrados em nossa Força Naval vieram aumentar em muito nossa capacidade de reagir de forma adequada aos novos desafios que se afiguravam. Seria injusto não mencionar que o auxílio norte-americano foi vital para que pudéssemos nos contrapor aos submarinos alemães.

Além disso, algumas providências de caráter administrativo, de treinamento e modificações materiais foram se tornando necessárias.

Como primeira medida de caráter orgânico, foram instalados os Comandos Navais, criados pelo Decreto nº 10.359, de 31 de agosto de 1942, com o propósito de prover uma defesa mais eficaz da nossa fronteira marítima, orientando e controlando as operações em águas a ela adjacentes, não só as relativas à navegação comercial, como às de guerra propriamente ditas e de assuntos correlatos. A área de cada Comando abrangia determinado setor de nossas costas marítimas e fluviais.

Foram instalados os seguintes comandos:

Comando Naval do Norte, com sede em Belém, abrangendo os Estados do Acre, Amazonas, Pará, Maranhão e Piauí.

Comando Naval do Nordeste, com sede em Recife, abrangendo os Estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas.

Comando Naval do Leste, com sede em Salvador, abrangendo os Estados de Sergipe, Bahia e Espírito Santo.

Comando Naval do Centro, com sede no Rio de Janeiro, abrangendo os Estados do Rio de Janeiro e São Paulo.

Comando Naval do Sul, com sede em Florianópolis, abrangendo os Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Comando Naval do Mato Grosso, com sede em Ladário, abrangendo as bacias fluviais de Mato Grosso e Alto Paraná.

Esses Comandos, ordenando suas atividades conforme a concepção estratégica da guerra no mar (da preparação logística e do emprego das forças ou outros elementos de defesa nas zonas que lhes eram atribuídas, e obedecendo às diretrizes gerais estabelecidas pelo Estado-Maior da Armada, a quem se achavam subordinadas), constituíram uma organização da maior importância

na conduta eficaz das operações navais. Sua existência facilitou o desenvolvimento dos recursos disponíveis nas respectivas áreas de influência, mobilizando elementos para o apoio logístico e para a defesa local.

O chefe do Estado-Maior da Armada entrou em entendimento com seus colegas do Exército e da Aeronáutica para organizar um serviço conjunto de vigilância e defesa da costa, tendente a prevenir a possibilidade de aproximação e desembarque inimigos.

Defesas Locais

Desde julho de 1942, por meio da Circular nº 40, do dia 14, em atendimento às Circulares Secretas nºs 9 e 33, respectivamente de 22 de janeiro e 12 de junho de 1942, o Estado-Maior da Armada determinou que se observassem as instruções que orientavam as atividades de cada capitania de porto ou delegacia, em benefício da Segurança Nacional.

A ação do Estado-Maior da Armada estendeu-se ao serviço de carga e descarga dos navios mercantes nos portos, tendo, para esse fim, coordenado sua ação com a do Ministério da Viação e Obras Públicas e com a Comissão de Marinha Mercante. Preocupou-se, também, com as luzes das praias e edifícios próximos aos portos, ou em regiões que pudessem silhuetar os navios no mar, alvos dos submarinos inimigos.

Imaginava-se que o Alto Comando alemão traçaria planos para realizar ataques maciços aos portos brasileiros. Em agosto de 1942, chegou a ser ventilada pelo Alto Comando Naval alemão a autorização para investida em nossas águas de vários submarinos. No entanto, somente o *U-507* foi designado para operar em nossas águas. A 20 de agosto de 1943, pela Circular nº 5, o Comando da Força Naval do Nordeste alertou para a possibilidade de desembarque de elementos isolados, tendo como objetivo realizar atos de sabotagem contra portos, depósitos, comunicações e outros pontos vitais do território brasileiro.

Defesa Ativa

Na História há numerosos exemplos de navios corsários que surgiram de surpresa diante de um porto para danificarem suas instalações ou amedrontarem suas populações¹⁷. Do ponto de vista militar, os efeitos dessas incursões são reduzidos, sendo a ação, na maioria das vezes, executada para desorganizar a vida da localidade e obter efeitos morais.

Com o advento do submarino, o perigo tornou-se maior, com a possibilidade de torpedeamento de navios surtos nos portos.

¹⁷Um desses exemplos foi Duguay-Trouin em 1711, na Baía de Guanabara.

Por esses motivos, foi organizada a defesa ativa, atuando em pontos focais da costa, com a finalidade de repelir qualquer ataque aéreo ou naval inimigo, por meio de ações coordenadas da Marinha de Guerra, do Exército e da Aeronáutica. Adotaram-se seguintes medidas de defesa ativa adotadas:

Rio de Janeiro – Instalação de uma rede de aço protetora no alinhamento Boa Viagem – Villegagnon e coordenação do serviço de defesa do porto com as fortalezas da barra. A rede era fiscalizada por lanchas velozes, e a sua entrada aberta e fechada por rebocadores. O patrulhamento interno cabia aos navios da chamada Flotilha “João das Bottas” (constituída de navios mineiros e de instrução), rememorando a flotilha de pequenas embarcações comandada pelo Segundo-Tenente João Francisco de Oliveira Bottas, que fustigou os portugueses encastelados em Salvador e na Baía de Todos os Santos na Guerra de Independência.

Externamente, ou onde fosse necessário, atuavam os antigos contratorpedeiros classe *Pará*, oriundos do programa de reaparelhamento naval de 1906, recebidos em 1910, com mais de 30 anos de intensa operação. A responsabilidade da defesa ficou afeta ao Comando da Defesa Flutuante, subordinado ao Comando Naval do Centro.

Em junho de 1944, afastado o perigo de um ataque de submarinos aos navios surtos no porto, suspendeu-se a patrulha externa feita pelos veteranos contratorpedeiros, sendo mantida apenas a vigilância interna, a cargo de um rebocador portuário.

Um especialista norte-americano, o Tenente Jacowski, estabeleceu planos para a utilização de bóias de escuta submarina, a serem adotadas de acordo com as necessidades. Em julho de 1943, teve início o serviço de varredura de minas do canal da barra, realizada pelo USS *Flincker*, substituído mais tarde pelo USS *Linnet*. Observamos aí, mais uma vez, o auxílio direto norte-americano ao nosso plano de defesa local;

Encouraçado *São Paulo*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



Recife – O Encouraçado *São Paulo*, amarrado no interior do arrecife, provia a defesa da artilharia e supervisionava a rede antitorpédica. A varredura de minas era feita por navios mineiros varredores norte-americanos. Estava estacionado no Recife um grupo de especialistas em desativação de minas, as quais, por vezes, davam à costa, sendo estudadas cuidadosamente antes de serem destruídas.

As minas encontradas à deriva eram destruídas pelos navios de patrulha com tiros de canhão. O Terceiro Grupamento Móvel de Artilharia de Costa e o Segundo Grupo do

Terceiro Regimento de Artilharia Antiaérea do Exército coordenavam-se com os elementos da Marinha, o que permitia uma cobertura completa da costa;

Salvador – A defesa principal do porto cabia ao Encouraçado *Minas Gerais*, com sua artilharia controlada em conjunto com as baterias do Exército, situadas na Ponta de Santo Antônio e na Ilha de Itaparica. Em abril de 1943, os Monitores *Parnaíba* e *Paraguçu* foram movimentados de Mato Grosso para Salvador, por solicitação do Comandante Naval do Leste. Depois de sofrerem algumas modificações no Rio de Janeiro (em especial no armamento), ficaram em condições de operar na Baía de Todos os Santos.

Aparelhos de radiogoniometria de alta frequência cruzavam as marcações com equipamentos semelhantes no Recife, a fim de localizar submarinos;

Natal – Os serviços de proteção do porto estavam a cargo do Comando da Base Naval de Natal. Também eram acionadas unidades do Exército (que mantinham baterias na barra) e da Força Aérea Brasileira;

Vitória – A proteção do porto ficou entregue ao Exército, havendo a Marinha cedido alguns canhões navais de 120 mm para artilhar a barra;

Ilhas oceânicas – Na Ilha da Trindade foi estacionado um destacamento de fuzileiros navais, em 20 de março de 1942, levado pelo Navio-Transporte *José Bonifácio*.

A defesa do Arquipélago de Fernando de Noronha, situado em ponto focal no Atlântico, ficou entregue ao Exército, que o artilhou fortemente, levando contingentes em comboios escoltados por navios da Marinha. A ocupação se deu logo depois que o Brasil rompeu relações diplomáticas com o Eixo, sendo o primeiro grupo de militares transportados, junto com material de guerra, em um comboio, em 15 de abril de 1942;

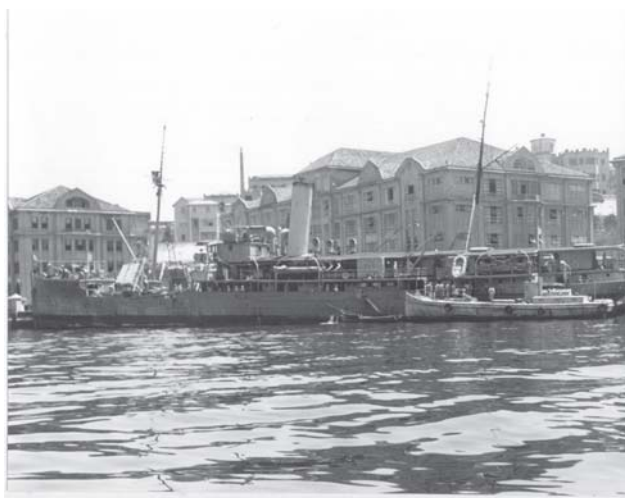
Santos – Os Rebocadores *São Paulo* (eram dois com o mesmo nome, sendo um chamado de iate) foram artilhados; outras embarcações menores requisitadas faziam serviço de vigilância;

Rio Grande – Foi artilhado o Rebocador *Antonio Azambuja*. Como reforço às defesas locais, foram

Monitor *Parnaíba*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



Navio-Transporte *José Bonifácio*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



criadas Companhias Regionais do Corpo de Fuzileiros Navais em Belém, Natal, Recife e Salvador.

Ao se lembrar da participação da Marinha na Segunda Guerra Mundial, a primeira imagem que surge é a conhecida Força Naval do Nordeste. Como era afinal a sua composição e tarefas?

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 nosso litoral sul contra a ação dos submarinos e navios corsários germânicos e italianos.

A capacidade de combate da Marinha do Brasil no alvorecer do conflito era modesta se comparada com as grandes Esquadras em luta no Atlântico Norte e no Pacífico. O nosso pessoal e nossos meios não estavam preparados para se engajar com o inimigo oculto sob o mar, que assolava o transporte marítimo em nosso litoral.

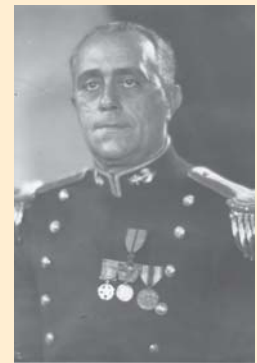
Ingressaríamos em uma guerra anti-submarino sem equipamentos para detecção e armamento apropriados, porém este obstáculo não impediu que navios e tripulações estivessem patrulhando nossas águas, mesmo antes do envolvimento oficial do governo brasileiro no conflito, apesar de todos os perigos.

A criação da Força Naval do Nordeste, pelo Aviso nº 1.661, de 5 de outubro de 1942, foi parte de um rápido e intenso processo de reorganização das nossas 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 seguintes navios: 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*.

Ela seria posteriormente acrescida do Tênder *Belmonte*, caça-submarinos, contratorpedeiros-de-escolta, contratorpedeiros classe *M*, submarinos classe *T*, constituindo-se na Força-Tarefa 46 da Força do Atlântico Sul, reunindo a nossa Marinha sob o comando operacional da 4ª Esquadra Americana.

A atuação conjunta com os norte-americanos trouxe novos meios navais e armamentos adequados à guerra anti-submarino, bem como proporcionou treinamento para o nosso pessoal.

O combate, porém, nos custou muitas vidas. As perdas brasileiras na guerra marítima somaram 31 navios mercantes e



Contra-Almirante Soares Dutra

três navios de guerra, tendo a Marinha do Brasil perdido 486 homens. Nesse ponto seria interessante descrever em maiores detalhes as perdas de nossas unidades de combate durante a Batalha do Atlântico.

A primeira perda da Marinha de Guerra foi a do Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira*, torpedeado por submarino alemão pelo través do Farol de São Tomé, em 19 de julho de 1944. Às 23h55min, foi sentida forte explosão na popa, abrindo grande rombo, 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, perdeu-se a Corveta *Camaquã*, afundada devido a violento mar.

Discutem-se até hoje os motivos que levaram esse navio a seu afundamento. O Comandante Antônio Bastos Bernardes, sobrevivente do sinistro, afirmou alguns anos após esse acidente que o emborcamento se deu por “fortuna do mar”. Seja como for, pereceram nessa oportunidade 33 pessoas.

Por fim, o pior desastre enfrentado pela Marinha durante a Segunda Guerra Mundial foi a perda do Cruzador *Bahia*, no dia 4 de julho de 1945. Essa tragédia foi exacerbada pelo conhecimento dos terríveis sofrimentos dos náufragos, abandonados no mar durante muitos dias, por incompreensível falha de comunicações.

Três infortúnios e cerca de 486 mortos, incluindo os falecidos em outros navios e em navios mercantes afundados, mais que os mortos brasileiros em combate na Força Expedicionária Brasileira que lutou na Itália.

Pouco discutida é a atuação da Quarta Esquadra Norte-Americana, subordinada ao Vice-Almirante Jonas Ingram. Figura notável que teve o mérito de congregar forças heterogêneas em um comando unificado, eficiente e coeso, auxiliado pelos Almirantes



Caça-Submarino *Gurupi*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



Corveta *Camaquã*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



Cruzador *Bahia*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha



Oliver Read e Soares Dutra, comandantes das principais forças-tarefas.

Essa força norte-americana compreendeu, em seu maior efetivo, seis cruzadores, 33 contratorpedeiros, diversas esquadrilhas de patrulha, bombardeiros e dirigíveis, além de caça-submarinos, patrulheiros, tânderes, varredores, auxiliares e rebocadores.

Um dos principais pontos desse relacionamento Brasil–Estados Unidos foi a integração operacional entre as duas Marinhas. Foram aperfeiçoados procedimentos comuns e táticas eficazes na luta anti-submarino.

Em 7 de novembro de 1945, concluída a sua missão, a Força Naval do Nordeste regressou ao Rio de Janeiro em seu último cruzeiro, tendo contribuído para a livre circulação nas linhas de navegação do Atlântico Sul.

E o que ficou?

Não se pode analisar a participação da Marinha de Guerra brasileira na Segunda Guerra Mundial sem apontar alguns dados que delimitam todo o seu esforço para manter nossas linhas de comunicação abertas.

Foram comboiados cerca de 3.164 navios, sendo 1.577 brasileiros e 1.041 norte-americanos, em 575 comboios. Considerando esse número de navios e as perdas em comboios, chegamos à conclusão de que cerca de 99,01% dos navios protegidos atingiram os seus destinos.

Foram percorridos pelos escoltas, sem contar os ziguezagues realizados para dificultar a detecção submarina e o tiro torpédico, um total de 600.000 milhas náuticas, ou seja, 28 voltas em redor da Terra pelo Equador.

A Esquadra americana comboiou no Atlântico 16 mil navios, o que corresponde a 16 mercantes por cada navio de guerra. A Marinha do Brasil comboiou mais de três mil navios, o que corresponde a 50 mercantes por cada navio de guerra brasileiro.

Foram atacados 33 navios mercantes brasileiros, com um total de 982 mortos ou desaparecidos na Marinha Mercante. Em tonelagem bruta, foram perdidos 21,47% da frota nacional.

O navio de guerra que mais tempo passou no mar foi o Caça-Submarinos *Guaporé*, num total de 427 dias de mar, em pouco mais de três anos de operação, o que fez uma média anual de 142 dias de mar.

O navio que participou no maior número de comboios foi a Corveta *Caravelas*, com 77 participações.

Com todos esses dados, o que efetivamente significou para a nossa Marinha de Guerra a sua participação no conflito mundial?



A primeira conclusão a que se pode chegar é a que adquirimos maior capacidade para controlar áreas marítimas e maior poder dissuasório. No entanto, deve ser admitido que tal situação foi fruto do auxílio norte-americano. Se estivéssemos sozinhos nessa empreitada, poderíamos ficar em situação delicada, principalmente na manutenção de nossas linhas de comércio marítimo.

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 fez a Marinha tornar-se bem mais profissional.

A terceira foi a oportunidade de a Marinha “sentir o odor do combate”, participar de ações de guerra e adquirir experiências da refrega, das adversidades, do medo e da dor com a perda de navios e companheiros. Essa experiência de combate foi fundamental para forjar os futuros almirantes, oficiais e praças da Marinha, acostumados com a vida dura da guerra anti-submarino e da monotonia e do estresse dos comboios.

A quarta conclusão é a percepção de que a logística ocupa lugar de importância na manutenção de uma força combatente operando eficientemente. Esse tipo de percepção refletiu-se na construção da Base Naval de Natal e outros pontos de apoio logístico do nosso litoral. Nisso os Estados Unidos foram os grandes mestres.

A quinta foi a nossa aproximação com os norte-americanos. Essa associação nos alinhou diretamente com suas doutrinas e com uma exacerbada ênfase na guerra anti-submarino. Essa percepção só foi mudada a partir da denúncia, em 1977, do Acordo Militar assinado com esse país em 1952. Com esta denúncia, optamos por uma tecnologia relativamente autóctone.

E, por fim, a guerra no mar mostrou-nos que, no caso do Brasil, em uma conflagração generalizada, as nossas linhas de comunicação serão os alvos prioritários em nossa defesa, pois ainda somos dependentes do comércio marítimo.

Corveta *Caravelas*
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha





Desfile das tripulações da Força Naval do Nordeste e da Força Naval do Sul em 7 de setembro de 1945 na Avenida Rio Branco (RJ)
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

C R O N O L O G I A

EVENTO

DATA

Julho de 1904	Apresentação na Câmara dos Deputados do programa de reaparelhamento naval do Almirante Júlio de Noronha pelo Deputado Laurindo Pitta.
Nov. de 1906	Aprovação do programa de reaparelhamento naval do Almirante Júlio de Noronha modificado pelo Almirante Alexandrino de Alencar.
Ago. de 1914	Começa a Primeira Guerra Mundial.
17 /01/ 1917	A Alemanha estabelece bloqueio sem restrições ao comércio marítimo com os Aliados.
11/04/ 1917	Rompimento das relações diplomáticas entre o Brasil e a Alemanha.
26/10/ 1917	Declaração de guerra entre o Brasil e a Alemanha.
01/08/ 1918	DNOG suspende de Fernando de Noronha com destino à África.
09/11/ 1918	Termina a Primeira Guerra Mundial.
09/06/1919	DNOG regressa ao Rio de Janeiro.
01/09/1939	Começa a Segunda Guerra Mundial.
11/03/1941	Assinatura da Lei de Empréstimos e Arrendamentos – Lend Lease – com os Estados Unidos da América.
28/01/1942	Brasil rompe relações diplomáticas com os países do Eixo.
31/08/1942	Declaração de guerra entre o Brasil e a Alemanha – Criação dos Comandos Navais na costa brasileira e Mato Grosso.
05/10/1942	Criação da Força Naval do Nordeste.
19/07/1944	Torpedeamento do Navio-Auxiliar <i>Vital de Oliveira</i> no través do Farol de São Tomé.
21/07/1944	Afundamento da Corveta <i>Camaquã</i> próximo a Recife.
08/05/1945	Termina a Segunda Guerra Mundial.
04/07/1945	Afundamento do Cruzador <i>Bahia</i> entre o Nordeste e a África.
07/11/1945	A Força Naval do Nordeste regressa ao Rio de Janeiro.

FIXAÇÃO

- 1 – O Programa de Reaparelhamento da Marinha de 1904, além da aquisição de navios, incluía alguns melhoramentos fundamentais para um Poder Naval que se desejava no Brasil. Quais eram esses melhoramentos? Quem foi o idealizador desse Programa? Quem o modificou? Por que? Quais as alterações propostas?
- 2 – Como estava a Marinha preparada para enfrentar os germânicos na Primeira Guerra Mundial? Qual foi a principal contribuição da Marinha na luta contra as potências centrais? Descreva em quinze linhas essa contribuição.
- 3 – Por que o Brasil declarou guerra ao Eixo na Segunda Guerra Mundial? Como era constituída a Marinha brasileira e quais as Defesas Ativas do Rio de Janeiro? Quais as perdas na Marinha de Guerra nesse conflito?
- 4 – O que foi o Programa Lend Lease?
- 5 – O que efetivamente significou para a Marinha do Brasil a sua participação na Segunda Guerra Mundial? Descreva em 15 linhas as suas conclusões.

SAIBA MAIS:

HISTÓRIA naval brasileira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1975- .
v.5. t.1B e t.2.

PÁGINAS NA INTERNET

Marinha do Brasil: www.mar.mil.br

Mundo Educação: www.mundoeducacao.com.br/primeira-guerra-mundial

Cultura Brasileira: www.culturabrasil.pro.br/segundaguerra.htm

Naufrágios.com: www.naufragios.com.br/subbra.htm



CAPÍTULO VIII

O Emprego Permanente do Poder Naval

O Poder Naval na guerra e na paz

Sem o Poder Naval não haveria este Brasil que herdamos de nossos antepassados. Conforme se verifica neste livro, o Poder Naval português, por algum tempo o luso-espanhol, e, mais tarde, após a Independência, o brasileiro, foram empregados com a violência necessária nos conflitos e nas guerras que ocorreram no passado. Toda vez que alguém utilizou a força para impor seus próprios interesses encontrou a oposição de um Poder Naval que defendeu com eficácia o território e os interesses que possibilitaram a formação do Brasil.

Cabe observar que, em geral, o que qualquer nação mais deseja é a paz. Mesmo os países que promoveram as guerras do passado queriam alcançar a paz. A paz, porém, da forma que desejavam, impondo aos outros o que lhes convinha.

A Alemanha mandou seus submarinos afundarem os navios mercantes brasileiros porque não queria que o Brasil, apesar de ser ainda neutro na Segunda Guerra Mundial, continuasse a fornecer matérias-primas para seus inimigos. Algumas dessas matérias-primas eram muito importantes para o esforço de guerra deles. O interesse do Brasil era continuar comerciando com quem desejasse e transportando as mercadorias livremente em seus navios, mas isto não era bom para os alemães, que precisavam vencer a guerra para alcançar a paz da forma que desejavam, o mais breve possível. Na paz que a Alemanha queria, suas conquistas territoriais deveriam ser reconhecidas pelos outros países e sua expansão, julgada por ela importante para o futuro dos alemães, imposta aos povos vencidos.

A guerra resulta de conflitos de interesses. Ela ocorre porque não há um árbitro supremo para resolver completamente as questões entre os países. Existem organizações internacionais, como a Organização das Nações Unidas (ONU) e a Organização dos Estados Americanos (OEA), por exemplo, que muito ajudam para evitar a violência e manter essas questões no campo da diplomacia. Verifica-se, no entanto, que o poder delas é limitado, porque as nações são ciosas de sua soberania. Cada país precisa se precaver, cuidando da defesa de seus interesses, para que



Símbolo da Organização das Nações Unidas



Símbolo da Organização dos Estados Americanos



os outros nunca pensem em empregar meios violentos para resolver os conflitos.

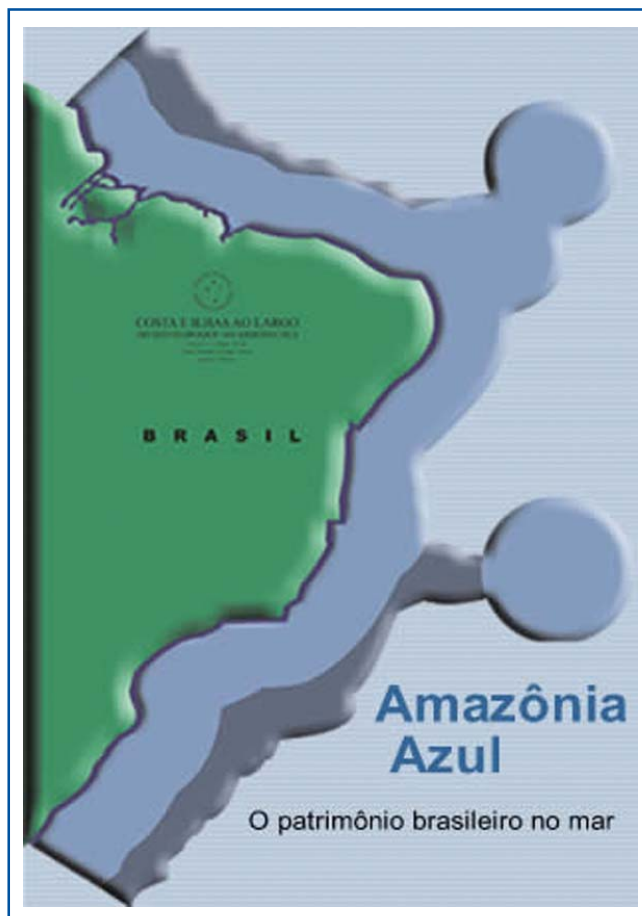
Não seria lógico pensar que alguém possa empregar a violência sem que imagine ter uma boa probabilidade de êxito, sofrendo apenas perdas aceitáveis. Cabe ao Poder Militar de um país – do qual o Poder Naval é também um dos componentes – criar permanentemente uma situação em que seja inaceitável, para os outros, respaldar seus interesses conflitantes com o emprego de força. Isto é, o nosso Poder Militar deve permanentemente dissuadir¹ os outros países de usar a violência e é, conseqüentemente, o guardião da paz – daquela paz que nos interessa, evidentemente.

No caso do Brasil, por exemplo, na paz que desejamos, a Amazônia é território nacional; o comércio internacional deve ser livre, assim como o uso do transporte marítimo nas rotas de nosso interesse; a maior parte do petróleo continua sendo extraída do fundo do mar, sem ingerências de outros países; a enorme área compreendida pela Zona Econômica Exclusiva e pela Plataforma Continental brasileira, chamada de Amazônia Azul², é controlada pelo País; não ocorrem exigências anormais no pagamento de nossa dívida externa; entre outras coisas. A dissuasão é, portanto, uma das principais formas de emprego permanente do Poder Militar em tempo de paz, existindo outras, como veremos adiante.

Na paz, ou no que se denomina paz no mundo, o confronto entre os países, resultante de conflitos de interesses, ocorre evitando, ao máximo, o uso da violência, porém, disputando politicamente, econo-micamente e em todas as outras manifestações da potencialidade nacional. Nesse contexto, o potencial ofensivo intrínseco dos instrumentos do Poder Militar faz com que seu emprego, mesmo indireto, possa excitar reações em países observadores. Tais reações podem simplesmente resultar de excitação acidental ou refletir resultados intencionalmente desejados por quem exerce esse emprego indireto do Poder Militar, chamado de persuasão armada.

Como a paz é relativa, a persuasão armada não exclui nem o uso da força, de maneira limitada, desde que entendido como simbólico pelo país agredido. As grandes potências internacionais, como os Estados Unidos da América, a Rússia e outros utilizam permanentemente seus poderes militares.

¹ Dissuadir – desestimular a ação contrária aos interesses.



² A Amazônia Azul é a área marítima costeira compreendida pela Zona Econômica Exclusiva (ZEE) – uma faixa de 200 milhas de extensão, contadas a partir da linha de baixa-mar – e a Plataforma Continental (PC), onde existir – uma extensão do território continental que se prolonga mar adentro. Essa PC, representada na figura azul mais escuro e após a ZEE (azul mais claro), foi reivindicada junto à ONU e foi levantada em trabalho conjunto da Marinha, Petrobras e universidades lideradas pela MB. Aceita integralmente a proposta brasileira, nossas águas costeiras abrangerão uma área um pouco inferior à Amazônia Legal, daí ser chamada de Amazônia Azul.



Dos componentes do Poder Militar, o Poder Naval pode ser empregado para exercer persuasão armada, em tempo de paz, no que se denominou, na década de 1970, de “emprego político do Poder Naval”. Ele pode ser empregado em condições inigualáveis com outros poderes militares, graças a seus atributos de: mobilidade, versatilidade de tarefas, flexibilidade tática, autonomia, capacidade de projeção de poder e alcance geográfico – que já foram referidos no primeiro capítulo deste livro. Concorre para isso o conceito de liberdade dos mares, que possibilita aos navios de guerra se deslocar livremente em águas internacionais, atingindo locais distantes e lá permanecendo, sem maiores comprometimentos, em tempo de paz.

Antes da invasão do Afeganistão em outubro de 2001, por exemplo, os americanos deslocaram para águas internacionais, próximas do local do conflito, uma poderosa força naval. Influíram assim nos países da região, sinalizando apoio aos aliados, dissuadindo as ações dos que lhes eram hostis e favorecendo o apoio dos indecisos, em suma, criando intencionalmente uma variedade de reações.

O sentido indireto da palavra persuasão é significativo, pois é através da reação dos outros que ela se manifesta. Então, é essencial que eles percebam o emprego das forças navais, modificando seu ambiente político e, conseqüentemente, afetando suas decisões, por se sentirem apoiados, dissuadidos ou mesmo compelidos a uma reação específica. Exerce-se, portanto, a persuasão armada estimulando resultados que dependem de reações alheias, políticas e/ou táticas, às vezes conflitantes e em princípio imprevisíveis. Existe sempre a possibilidade de se configurarem situações inesperadas, até pelo resultado, não

intencional, da excitação de terceiros. Daí a importância de uma permanente avaliação em qualquer ação de emprego político do Poder Naval.



Manobra no mar do Navio-Tanque *Gastão Motta* e Fragata *União*

Classificação



Os tipos de persuasão naval, específicos do emprego do Poder Naval em tempo de paz, classificados quanto aos modos em que os efeitos políticos se manifestam são:

- sustentação;
- dissuasão;
- coerção.

Na sustentação e na dissuasão, a persuasão se manifesta comportamentalmente em termos de se sentir apoiado ou contrariado em suas intenções, de acordo com o próprio significado dos termos empregados. Os aliados se sentem apoiados e quem é hostil se sente inibido de agir, portanto, dissuadido.

A coerção, por sua vez, pode ser positiva ou compelente, quando a uma ação já iniciada é forçada uma determinada linha de ação, modificando-a, ou negativa, também chamada de deterrente, quando inibe uma determinada atitude, impedindo que seja tomada.

Na crise da década de 1960, chamada de Guerra da Lagosta, por exemplo, a França enviou navios de guerra, em tempo de paz, para proteger seus barcos de pesca, que capturavam lagostas na plataforma continental brasileira. O governo brasileiro determinou que diversos navios da Marinha do Brasil se dirigissem para o local da crise, mostrando que o País estava disposto a defender seus direitos, se necessário com o emprego da força. Logo os navios franceses retornaram e o conflito de interesses voltou para o campo da diplomacia – de onde nunca deveria ter saído. A persuasão naval exercida pelo emprego do Poder Naval brasileiro foi de coerção deterrente³, porque inibiu o apoio que intencionalmente os franceses pretendiam dar a seus barcos de pesca.

No passado, muitas vezes as nações detentoras de Poder Naval utilizaram seus navios de guerra e forças navais com o propósito de sustentação ou de dissuasão. A simples existência de um Poder Naval preparado para a guerra pode fazer com que aliados se sintam apoiados em suas decisões políticas nas relações internacionais e inimigos sejam dissuadidos de suas intenções agressivas.

Evidentemente, os efeitos da persuasão armada

³ Coerção deterrente – a ação fez com que o oponente desistisse de sua atitude.

Contratorpedeiro Araguari, que compôs junto com os contratorpedeiros Pará, Pernambuco, Paraná e Greenhalgh, a Força Naval que se dirigiu para o local onde se encontravam os navios franceses na chamada Guerra da Lagosta.





podem se manifestar em diferentes níveis de intensidade. A relação entre as forças empregadas para a persuasão naval e a intensidade dos efeitos que elas estimulam não é nem direta nem proporcional. A resultante final da persuasão depende da integração das inibições e incitações provocadas pela ameaça ou apoio, que são, por sua vez, função de decisões tomadas sob pressões políticas, condicionadas por fatores psicossociais e culturais e pela interação entre os líderes e a opinião pública. A percepção, portanto, além de relativa, é essencial à análise da persuasão.

A percepção do Poder Naval

Como toda percepção, a do Poder Naval depende das capacidades que são visíveis ao observador. Esse observador está embebido num contexto político, doméstico, regional e internacional, que não apenas molda suas reações, como também influi na própria percepção.

Enquanto numa guerra preponderam as qualidades reais dos meios empregados, que decidem os resultados das ações militares, em situação de paz ou conflitos de natureza limitada, as ameaças são medidas em termos de previsões e comparações. Essas previsões se baseiam nos dados quantitativos e qualitativos ao alcance do observador, de sua capacidade de perceber, portanto.

Os países desenvolvidos têm, em geral, maior capacidade para avaliar as verdadeiras ameaças resultantes do Poder Militar, inclusive do Poder Naval, que é um de seus componentes. Sabem utilizar seus meios de comunicação para divulgar notícias que valorizam a capacidade de seus armamentos. O mesmo não ocorre com países em desenvolvimento, que podem até ter sua percepção bastante influenciada por essas notícias, tendo em vista suas próprias limitações de análise. Conseqüentemente, as avaliações das forças navais podem levar a conclusões bastante distorcidas em relação à capacidade real em combate, mas, em tempo de paz, são estas avaliações subjetivas que importam e que produzem resultados.

São “invisíveis” aos leigos em guerra naval, por exemplo, a complexidade sistêmica dos navios modernos, necessárias às respostas rápidas e

Treinamento de fuzileiros navais brasileiros





eficazes, quando em combate. Por outro lado, são “visíveis” os mísseis, os canhões e o próprio porte e aspecto externo do navio. Na realidade, é importante que o navio tenha suficiente flexibilidade para possibilitar seu emprego político, mas a função política de tempo de paz não deve levar à preparação de um Poder Naval apenas aparente.

O prestígio de uma Marinha sempre foi um dos atributos mais importantes para a percepção do Poder Naval. O prestígio está principalmente baseado nas capacidades “visíveis” e pode levar à necessidade de demonstrar permanente superioridade. A Marinha Real da Grã-Bretanha, por exemplo, durante a época em que dominava os mares, fazia questão de manter o seu prestígio.

O Cruzador russo *Askold*, por exemplo, era o único navio de cinco chaminés do mundo e, em 1902, visitou o Golfo Pérsico. Sua visita causou profunda impressão, devido à percepção de potência mecânica que o número de chaminés transmitia. Em resposta, os britânicos desviaram o Cruzador HMS *Amphritite* para Mascate (capital de Omã). Para eles, a disputa de prestígio com a Rússia no Oriente era importante. Seu comandante providenciou mais duas chaminés de lona para seu navio, totalizando seis e restaurando o prestígio local da Marinha Real.

Possivelmente, a percepção mais importante do emprego político de uma força naval não está na aparência da força em si, nem no prestígio da Marinha a que pertence, mas na percepção do quanto é realmente importante o objetivo pretendido para quem aplica a persuasão armada. A disposição de usar a força e de sofrer as perdas conseqüentes deste ato é essencial e deve ser claramente perceptível. A percepção da capacidade de alcançar o objetivo pela força também é muito importante. Pode ocorrer que não exista essa capacidade, ou que não se possa alcançar o objetivo sem um sacrifício superior ao seu valor, ou basta que assim seja avaliado pelo país alvo, para que os resultados não sejam atingíveis através do emprego político do Poder Naval.

É interessante observar que, atualmente, os mísseis ar-superfície e superfície-superfície colocaram países relativamente fracos em condições de causar danos consideráveis a uma força naval próxima a suas costas. Tal fato, porém, não impede que uma força naval possa exercer persuasão, porque não é sua capacidade absoluta que importa, mas sim o que ela significa como representante do Poder Naval e da vontade de seu país de alcançar o objetivo suportando as perdas prováveis, se tal for assim percebido.

Na crise provocada pelos mísseis que a União Soviética pretendia instalar em Cuba, em 1962, a Marinha dos Estados Unidos mostrou determinação suficiente para que os soviéticos decidissem que os navios que transportavam os mísseis deveriam regressar. Foi portanto uma ação de coerção deterrente do emprego político



do Poder Naval americano, pois modificou uma ação que já estava em andamento, em face de terem percebido que os americanos estavam dispostos a usar a força para não ter seu território ao alcance dos mísseis de Cuba.

Considerando o conflito pela posse das Ilhas Falklands/Malvinas, em 1982, os argentinos deixaram de ser dissuadidos pelo Poder Naval britânico e invadiram as ilhas, porque julgaram que o valor daquelas ilhas não compensava o esforço de projetar o poder da Marinha da Grã-Bretanha àquela distância no Atlântico Sul, em face das perdas humanas e materiais que provavelmente teria. Por seu turno, a ocupação militar das ilhas falhou porque o governo britânico levou a questão ao ponto de defesa da honra do Reino Unido.

O ambiente doméstico do país que é alvo da persuasão é básico no contexto político das decisões que governam sua eficácia. É fundamental que os líderes desse país aceitem serem persuadidos e até cooperem, servindo de intermediários com a opinião pública, para que o objetivo da persuasão seja considerado uma necessidade imposta e a atitude tomada como pragmática.

O emprego permanente do Poder Naval

A teoria do emprego político do Poder Naval mostra a possibilidade do uso permanente das forças navais em tempo de paz, em apoio aos interesses de uma nação. Isso é verdade tanto para os países desenvolvidos quanto para os países em desenvolvimento e a intensidade e tipos de emprego são apenas funções do ambiente regional onde se situam e das vulnerabilidades que possuem.

Para os países mais pobres, o armamento moderno possibilita condições excepcionais, em relação ao passado. O conflito das Falklands/Malvinas, em 1982, apesar do desfecho desfavorável à Argentina, é um exemplo que não pode deixar de ser citado, porque poderia, até, ter outro resultado, se houvesse submarinos argentinos eficazes e suficientes.

Táticas podem ser descritas para a persuasão naval. Essas táticas são as diversas formas de emprego das forças navais para alcançarem resultados políticos em tempo de paz. Elas são:

- demonstração permanente do Poder Naval;
- posicionamentos operativos específicos;
- auxílio naval;
- visitas operativas a portos; e
- visitas específicas de boa vontade.

A demonstração permanente do Poder Naval permite, através de ações como deslocamentos e manobras com forças, inclusive estrangeiras, participação em missões de paz da Organização das Nações Unidas; reforços e reduções de nível de

forças; aumento ou redução da prontificação para combate; e obter efeitos desejados como: aumentar a intensidade da persuasão; desencorajar; demonstrar preocupação em crises entre terceiros; exercer coerção ou apoio de maneira limitada ou restrita, entre outros.

Os posicionamentos operativos específicos, situando navios ou forças navais próximo a um local de crise constituem apenas um caso especial da demonstração permanente e as ações podem ser semelhantes.

O auxílio naval inclui a instalação de missões navais, o fornecimento de navios e o apoio de manutenção.

As visitas a portos estrangeiros, para reabastecimento, descanso das tripulações, ou mesmo, específicas de boa vontade, no que se denomina “mostrar a bandeira”, podem transmitir a imagem do prestígio da Marinha, aumentando a influência e acumulando vantagens psicossociais sobre o país visitado.



O Poder Naval brasileiro é empregado em tempo de paz de diversas maneiras, podendo-se destacar:

- as operações com Marinhas aliadas, como a *Operação Unitas*, com a Marinha dos Estados Unidos e de países sul-americanos; a *Operação Fraternal*, com a Armada da República Argentina; e muitas outras;
- a participação em diversas missões de paz, transportando as tropas ou através de seus fuzileiros navais, como em São Domingos, Angola, Moçambique, Nicarágua e Haiti;
- e as viagens de instrução do navio-escola e as visitas a portos estrangeiros, “mostrando a bandeira”.

Cabe também ressaltar o apoio que a Marinha do Brasil presta a outras Marinhas aliadas, na América do Sul e no continente africano.

Placa existente, em 2006, no portão de entrada da Base de Fuzileiros Navais no Haiti. Acadêmica Rachel de Queiroz.

O nome da Base é em homenagem à escritora, autora da frase estampada em português e francês (língua oficial do Haiti).

A análise do passado demonstra a necessidade do emprego permanente do Poder Naval. Para o Brasil, é importante manter um Poder Naval capaz de inibir interesses antagônicos e de conservar a paz como desejada pelos brasileiros.



Navio Veleiro Cisne Branco



Navio-Escola Brasil

CLASSIFICAÇÃO GERAL DE NAVIOS DE GUERRA

Brigue – Do inglês *brigantine*, do francês *brick*: navio a vela, com dois mastros espigando mastaréis e envergando pano redondo, com velas de entremastro e gurupés e um latino quadrangular no mastro da mezena.

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 mastaréis (mastro suplementar preso ao mastro real) e envergando pano redondo, com velas no entremastro e gurupés, armado com 10 a 20 peças de artilharia.

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, bolinavam bem e eram de fácil manobra.

Caravo – Embarcação a vela, de porte variável, muito utilizado pelos mouros no Mediterrâneo.

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.

Durante a Segunda Guerra Mundial foram empregadas pelos aliados para patrulha anti-submarino e escolta a comboios. As corvetas construídas após a guerra eram basicamente navios de patrulha adaptados a diversas finalidades, inclusive salvamento e reboque. Eram navios pequenos, de 500 a 1.100t, e velocidade de 12 a 18 nós. Atualmente, principalmente devido aos altos custos das fragatas e contratorpedeiros, as corvetas estão readquirindo sua importância, com várias Marinhas envolvidas em programas de construção de navios desta classe. As modernas corvetas da Marinha brasileira (Classes *Inhaúma* e *Barroso*) são dotadas de boa capacidade anti-submarina, mísseis antinavio, canhão de duplo emprego (antiaéreo e superfície), sistemas de defesa antiaérea e antimíssil de curta distância e podem operar um helicóptero. Devido a sua complexidade e armamento, algumas Marinhas as classificam como fragatas leves.

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.

Os cruzadores descendem das antigas fragatas. A Revolução Industrial, que permitiu, em meados do século XIX, a substituição quase simultânea da vela pela máquina a vapor e da madeira pelo ferro, resultou em profundas modificações nos métodos da guerra naval. Em 1860, começaram a surgir as

primeiras fragatas dotadas de couraça, assumindo logo depois um papel preponderante na linha de batalha, e sentiu-se a necessidade de dar às fragatas mais velozes e menos armadas uma função de observação avançada.

Na Guerra Civil Americana (1861-1865) apareceu o cruzador ligeiro, um navio levemente armado, sem proteção, destinado a dar caça aos navios de comércio e reprimir o contrabando. Pouco depois surgia o cruzador protegido, dotado de uma coberta protetora e subdivisões internas adequadas.

Entretanto, somente em 1889 é que começaram a aparecer os modernos cruzadores, tendo a Inglaterra nesse ano mandado construir navios que classificavam três tipos: cruzadores de 1ª, 2ª e 3ª classes.

No princípio do século XX, a Inglaterra construiu os cruzadores de batalha. Na Batalha da Jutlândia, em 1916 (Primeira Guerra Mundial), três cruzadores de batalha ingleses foram afundados com quase toda a tripulação: o *Invencible*, o *Infatigable* e o *Queen Mary*. Todos eles explodiram depois de alguns impactos e admitiu-se que os projéteis tenham atingido os paióis de munição devido à sua leve couraça. O mesmo fato repetiu-se em 1941 (Segunda Guerra Mundial) com o *Hood*, inglês e considerado o maior navio do mundo na época, liquidado com a terceira salva do Encouraçado alemão *Bismarck*.

Os tratados assinados em 1919 proibiam a Alemanha de construir navios de guerra com mais de 10.000t de deslocamento. Tendo isto em vista, esse país construiu três navios, o *Almirante Graff Spee*, o *Almirante Scheer* e o *Deutschland* (alterado em 1940 para *Lutzow*), aos quais classificou como *panzerschiffe* (navio encouraçado). Até 1939, pouco se sabia sobre eles fora da Alemanha, e a imprensa os cognominou de encouraçados de bolso. Aparentemente, tinham 10.000t de deslocamento, mas eram na realidade supercruzadores de 12.000t, armados com seis canhões de 11 polegadas (280mm) e oito de 5,9 polegadas (150mm).

O *Graff Spee* foi vencido na Batalha do Rio da Prata, Argentina, em 1939 (onde se refugiou avariado e foi afundado pelo próprio comandante), por uma Força Naval composta de um cruzador pesado de 8.400t, o *Exeter*, e dois cruzadores leves, o *Ajax* e o *Achilles*.

Os cruzadores construídos até a Segunda Guerra Mundial eram classificados em cruzadores pesados e cruzadores ligeiros. É lógico admitir que os cruzadores pesados eram maiores e mais poderosos, mas a base desta classificação não era o tamanho, e sim o armamento, sendo considerados pesados os que tinham canhões de mais de seis polegadas em sua bateria principal e ligeiros aqueles cujos canhões eram menores. Havia ainda os cruzadores de batalha, navios que, em comparação com os encouraçados, tinham canhões de mesmo calibre, mas, em menor número, possuíam maior velocidade e menor couraça.

Os cruzadores pesados (CP) possuíam uma bateria principal de oito a dez canhões de oito polegadas, dispostos em torres duplas encouraçadas, ou nove canhões em torres tríplexes. Sua bateria secundária era constituída de oito a doze canhões de cinco polegadas e a bateria antiaérea por um grande número de armas automáticas para tiro a curta distância; possuíam proteção de couraça e alguns CP levavam hidroaviões ou helicópteros.

Em 20 de julho de 1959, a Marinha norte-americana lançou ao mar o *Long Beach*, de 14.000t, classificado como cruzador nuclear de mísseis guiados. Primeiro navio de guerra de superfície de propulsão nuclear do mundo, com velocidade superior a 45 nós, desenhado para operar contra quaisquer inimigos na guerra nuclear ou convencional. Possuía os mais modernos equipamentos para detectar e destruir submarinos, aviões e mísseis inimigos da época.

O cruzador nuclear de mísseis guiados *California*, de 9.500t, lançado ao mar em 1971, semelhante ao *Long Beach*, foi o primeiro navio de guerra a ser armado com canhões de cinco polegadas desguarnecidos.

O primeiro cruzador de mísseis guiados da classe *Ticonderoga* foi lançado ao mar em 1981, constituindo-se no mais moderno e poderoso cruzador da atualidade, podendo contar com uma excelente capacidade de detecção nos três ambientes de guerra, além de equipamentos de guerra eletrônica de última geração e boa capacidade de defesa contra ataque nuclear, químico e biológico.

Contratorpedeiro – Navio de combate destinado a combater as torpedeiras. Ver verbete: torpedos, torpedeiras, contratorpedeiros.

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 anti-submarino.

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.

Encouraçado – Do inglês *ironclad*, *battleship*, do francês *cuirassé*: navio de combate desenvolvido no século XIX, armado de canhões de grosso calibre, fortemente protegido por couraças nos pontos vitais, e por subdivisão interna do casco em compartimentos estanques. Até a Segunda Guerra Mundial era o navio de combate mais poderoso, deslocando de 30 a 50 mil toneladas, e destinado a constituir a espinha dorsal da linha de batalha, no combate entre Esquadras. Durante a Segunda Guerra Mundial, os encouraçados foram empregados para canhonear fortificações costeiras, nas operações anfíbias; depois cederam a primazia aos navios-aeródromos.

Na Marinha do Brasil: Encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo* do tipo *Dreadnought*, lançados ao mar em 1910 e desativados na década de 1950.

Os primeiros navios encouraçados foram as fragatas francesa *Gloire* e inglesa *Warrior*, construídas em 1860. Eram navios a vela e vapor, tendo seus números canhões nas cobertas, que ficavam protegidas pela couraça. Na *Gloire*, a couraça estendia-se por todo o comprimento do casco, desde o convés até dois metros abaixo da linha-d'água em plena carga, e tinha a espessura de 120mm nas obras vivas e 110mm nas obras mortas. A *Warrior* tinha uma cinta couraçada estendendo-se por 60 metros na parte central do casco, limitada na proa e a ré por duas anteparas transversais de couraça. O calibre dos canhões foi aumentando gradualmente com a espessura das couraças até que, com o surgimento das primeiras torpedeiras, entre 1875 e 1880, houve necessidade de se adotar nos encouraçados uma artilharia de calibre médio e tiro rápido.

Na Guerra Russo-Japonesa (1904-1905) apareceram os encouraçados maiores, bem armados, com canhões de grosso, médio e pequeno calibre. Em 1906, a Inglaterra revolucionou a arquitetura naval com a construção do tipo *Dreadnought*, em que se suprimia a artilharia médio calibre, aumentava-se o deslocamento para 18.000t e a velocidade para 21 nós. Logo em seguida, em 1910, o mesmo país sentia necessidade de restaurar a bateria secundária ao construir para o Brasil os Encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*, os maiores navios daquela época, cujo tipo evoluiu nos encouraçados da Segunda Guerra Mundial.

Até aquela época, o encouraçado era considerado o navio mais poderoso, reunindo máximo poder ofensivo. Em ações da Esquadra, ele permanecia na linha de batalha atacando os maiores navios inimigos com tiros de canhão de grosso calibre, apoiado por cruzadores, navios-aeródromos e contratorpedeiros.

Os encouraçados têm sido utilizados para bombardeio pesado e contínuo de instalações de terra e portos inimigos, inclusive para apoio de operações anfíbias. Na Segunda Guerra Mundial, eles também faziam parte da escolta dos grandes comboios.

Até a última grande guerra, o armamento dos encouraçados constituía-se de:

- 1) uma bateria principal com canhões de 304mm a 406mm, geralmente dispostos em torres tríplexes e que lançavam projéteis pesando cerca de uma tonelada a mais de 20 milhas de distância;
- 2) uma bateria secundária com canhões de 122mm ou 147mm, em número de 15 a 20, dispostos em torres duplas;
- 3) bateria antiaérea com armas automáticas de pequeno calibre.

A modernização dos encouraçados que estão em serviço inclui: substituição de parte de sua bateria secundária e antiaérea por lançadores de mísseis de cruzeiro e antinavio; instalações de novos sensores, sistema de defesa antimíssil, sistema de direção de tiro e equipamentos de guerra eletrônica passiva e ativa; e capacitação para operar três helicópteros de porte médio.

O encouraçado é, em síntese, uma plataforma flutuante móvel de canhões de grosso calibre e longo alcance. A couraça constitui a principal proteção contra tiros de canhão. A espessura da couraça varia nas diferentes partes do casco, devendo a espessura máxima ser aproximadamente igual ao calibre dos canhões dos navios semelhantes de outras nações. Considera-se que a couraça deve resistir à penetração dos projéteis de calibre igual a sua espessura, quando lançados das distâncias usuais de tiro.

A couraça é de maior espessura nas torres e na cinta, onde é mais provável o impacto direto dos projéteis em ângulo favorável à penetração. Na torres dos canhões e na torre de comando, a espessura pode atingir 457mm.

A couraça lateral é uma cinta encouraçada de pouco mais de uma altura de coberta, estendendo-se ao longo da parte central do casco, que compreende suas partes vitais, na linha-d'água e um pouco abaixo.

A couraça horizontal protege o casco contra as bombas aéreas e tiros de canhão de grande elevação; consta de um convés encouraçado de 152 a 205mm e um convés protegido, abaixo do primeiro, com cerca de 101mm de espessura. Os pavimentos destas coberturas ajudam a absorver a energia de choque do projétil.

Outras partes do casco, como os compartimentos dos aparelhos de governo, estações de direção de tiro, passagens principais e tubulações colocadas acima da coberta encouraçada são também protegidas por chapas de couraça. O peso da couraça pode atingir 40% do peso total do navio.

A proteção contra explosões submarinas (torpedos, bombas e minas) é realizada por duas ou três anteparas longitudinais, constituindo compartimentos de segurança laterais, chamados *coferdans* ou contraminas. Esses compartimentos são cheios de óleo, de água, ou são conservados vazios. A espessura das chapas dos *coferdans*, óleo e a água absorvem grande parte do choque e do calor da explosão; os espaços vazios tendem a absorver a compressão dos gases resultantes da explosão, reduzindo seus efeitos antes de ser atingida a antepara interna.

Encouraçado de bolso – Do inglês *pocket battleship*: nome cunhado pela mídia para designar os encouraçados de 10.000 toneladas, construídos e empregados pelos alemães durante a Segunda Guerra Mundial. Ex: *Graff Spee*.

Fragata – (Do italiano) Embarcação menor que o bergantim com popa menos elevada. Navio de guerra semelhante à nau, menor e menos armado que ela, porém mais veloz e de melhor manobra. Não tinha castelo e sua mastreação era de galera. Apareceu na primeira metade do século XVII, como aviso e, com o tempo, chegou a ter 60 peças de artilharia e deslocamento de 1.800t (no último quartel do século XIX houve fragatas mistas, a vela e a vapor).

(Do português) Embarcação de boca aberta e popa chata, com um mastro que enverga vela latina quadrangular e duas velas de proa, 200 a 300t de capacidade de carga, usada no Rio Tejo para transporte de mercadorias.

Modernamente, navio de combate maior e mais bem armado que a corveta, empregado para patrulha anti-submarina e escolta de comboio e de forças-tarefas, cujo principal armamento são mísseis. São dotadas de numerosos sensores eletrônicos. No Brasil, fragatas da classe *Niterói*, com duas das seis incorporadas construídas no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ).

As fragatas estão ligadas aos contratorpedeiros. Cumprem os mesmos tipos de tarefa e têm características semelhantes. Estes navios, hoje, se confundem. Pode-se dizer que, em geral, as fragatas têm menor deslocamento, menor velocidade e menor quantidade de armamento que os contratorpedeiros, mas isso está longe de ser uma regra geral e varia de Marinha para Marinha. Podem atuar em qualquer ambiente da guerra naval, sendo empregadas, principalmente, em ataques contra navios de superfície; guerra anti-submarino; defesa antiaérea e antimíssil; apoio a operações anfíbias; operações de esclarecimento e como piquete radar; escolta de comboios; e guerra de curso contra navegação mercante e combate ao narcotráfico.

As fragatas americanas da classe *Oliver Hazard Perry* utilizam mísseis guiados na defesa antiaérea, antimíssil e para ataque a navios de superfície. A primeira unidade dessa classe foi comissionada em 1977. Os navios têm propulsão a turbina a gás e são equipados com mísseis *Standard* e *Harpoon*, armamento de 76 e 20mm e dois tubos triplos de torpedos, além de vários equipamentos utilizados na guerra eletrônica. Elas também podem operar com dois helicópteros orgânicos.

Galé – (Do inglês galley), do francês galée – Embarcação de guerra da Antigüidade 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 bastardas¹ içadas em mastros próximos à proa. Era dotada de esporão, que constituía o seu principal instrumento de ataque a navios inimigos.

Galera – Navio mercante a vela, com gurupés, três mastros², 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 no transporte de ouro e prata da América para a Espanha e Portugal nos séculos XVI, XVII e XVIII. Era armado com numerosos canhões.

Monitor – Navio de combate, de calado reduzido, borda-livre muito pequena, armado com canhões de médio ou grosso calibre, em geral instalados numa torre giratória na parte de vante e na mediana, para emprego em operações fluviais ou de bombardeio de costa. A vela fora abolida, e o casco do monitor era todo de ferro, bastante baixo, com uma borda livre de 40cm apenas; as únicas estruturas acima da borda eram a torre, uma pequena estação de governo e as chaminés.

¹ Vela bastarda: pano quadrangular, cujas dimensões são tão pequenas que o pano parece triangular, e que é estendida em uma verga muito comprida, inclinada no mastro.

² Excepcionalmente, existiam galeras com quatro ou cinco mastros.

Durante a Guerra Civil Americana a partir de 1861, os confederados construíram uma bateria encouraçada auto-impulsionada chamada *Merrimack*. Embora pouco de novo apresentasse em relação às canhoneiras francesas da Criméia, revelou-se uma ameaça que foi enfrentada pelo *Monitor*, do engenheiro naval sueco John Ericsson. Embarcação de ferro, com bordo livre baixo de 52m de comprimento cobrindo um casco convencional de 37m. Não havia nenhuma superestrutura além de chaminés, escotilhas, pequena estação de governo e, a obra-prima de Ericsson, uma única torre rotativa que continha dois canhões de antecarga de 11 polegadas. A disposição da torre sobre o convés permitia a redução do número de canhões, por atirarem eles pelos dois bordos.

Nau – Até fins do século XV, navio de porte relativamente grande, com acastelamentos à proa e à popa, arvorando geralmente um só mastro com vela redonda (ou “pano”). Daí até fins do século XVI, princípios do XVII, as naus foram aumentando de tamanho, tornaram-se muito bojudas (boca com cerca de 1/3 do comprimento da quilha), passaram a arvorar até três mastros (traquete, grande e mezena) envergando pano redondo, e uma vela latina quadrangular à popa além de gurupés, e tinham até três ou quatro cobertas com duas a três baterias de canhões; dependendo destas, variava o número de peças de artilharia que portavam. Com o passar dos anos, foi-se modificando o seu velame. Eram embarcações imponentes, em geral ricamente ornamentadas, mas de difícil manejo.

Nau de Guerra – Destinada a proteger o comércio marítimo e fazer a guerra no mar, armada de 60 a 120 peças de artilharia, podendo ser de 1ª classe (mais de 100 canhões), de 2ª classe (90 a 100 canhões) ou de 3ª (40 a 80 canhões).

Nau de linha – Armada com 74 canhões ou mais, assim chamada porque integrava a linha de batalha nos combates navais de vulto.

Torpedos, torpedeiras, contratorpedeiros – Os primeiros torpedos surgiram no início do século XIX, sob a forma de uma carga explosiva rudimentar, que deveria ser transportada por pequenas embarcações para ser colocada sob o casco de um navio fundeado, onde explodiria com uma espoleta de tempo. Apareceram também os torpedos rebocados por um cabo de aço, mas a dificuldade da aproximação sem ser notado pelo inimigo retardou o desenvolvimento da nova arma. Apesar disto, alguns navios foram afundados desta maneira até 1864, quando o escocês Robert Whitehead construiu o primeiro torpedo de autopropulsão.

Com o desenvolvimento do torpedo, começaram a aparecer navios destinados à sua utilização, as torpedeiras. Os primeiros navios deste tipo, que empregaram torpedos Whitehead, foram construídos de 1875 a 1880. Eram embarcações costeiras, com aproximadamente 30t de deslocamento e que atacavam principalmente à noite ou com nevoeiro, pois seus torpedos de seis nós de velocidade só percorriam 100 metros de distância.

O sucesso das torpedeiras fez aparecer o navio destinado a combatê-las. Maior, mais rápido e armado com canhões de médio calibre para emprego contra a chapa fina das torpedeiras, ficou conhecido como contratorpedeiro (destróier).

Na Guerra Hispano-Americana (1898), as torpedeiras e contratorpedeiros assumiram papel predominante, mas os últimos, logo dotados também de torpedos, mostraram-se tão eficientes em todas as formas de combate que foram também tomando o lugar dos próprios navios a que eram destinados a combater, reduzindo a importância das torpedeiras. Os contratorpedeiros foram aumentando de ano a ano, em tamanho, velocidade e poderio, e hoje são navios destinados não somente a atacar navios de sua espécie, mas também podem ser empregados com eficiência contra todos os demais navios, tornando-se os mais decididos adversários de submarinos. Nas duas guerras mundiais, esses navios tiveram grande desenvolvimento e foram usados com muito sucesso.

Os maiores contratorpedeiros dos últimos anos são os da classe *Spruance*. Construídos de forma modular, em uma linha de montagem muito avançada, têm 170m de comprimento, 8.040t de deslocamento, propulsão a turbina a gás e velocidade acima de 30 nós. Seu armamento inclui mísseis de cruzeiro, antiaéreos, antinavios, armas para guerra anti-submarino, canhões e helicópteros.

Atualmente, além de serem navios bastante versáteis, os contratorpedeiros são também os mais numerosos navios de guerra do mundo. São navios de grande velocidade, podendo desenvolver até mais de 30 nós, com grande mobilidade, pequena autonomia, tamanho moderado e pequena proteção estrutural. Seu armamento principal consta de mísseis de curto e longo alcance, torpedos, canhões e helicópteros.

Apesar de executarem todos os tipos de tarefas, são empregados principalmente em proteção de um grupo de batalha nucleado por um navio-aeródromo; guerra anti-submarino; ataques contra navios de superfície e alvos em terra; defesa antiaérea e antimíssil; apoio a operações anfíbias; operações de esclarecimento e como piquete radar; e escolta a comboios.

Os contratorpedeiros modernos possuem mísseis de cruzeiro de longo alcance, canhões de 4,5 ou 5 polegadas de tiro rápido, mísseis antinavio, lançadores de torpedo, mísseis para defesa antiaérea a curta, média e longa distâncias, helicópteros capazes de levar torpedos e mísseis e grande capacidade de trocar informações com navios da força por meio de *link* de dados. A Marinha americana possui ainda contratorpedeiros com grande capacidade de defesa nuclear e utilização de tecnologia *stealth*, a qual dificulta a identificação do mesmo pelo inimigo, utilizando para isso diferentes tecnologias, como uso de superfície e bordas em ângulo (evitando-se ângulos retos), para diminuir a sua superfície refletora de radar, sistemas de resfriamento de equipamentos e compartimentos diminuindo a assinatura infravermelha. Um exemplo disso seria o resfriamento dos gases das turbinas, que, antes de atingirem o exterior do navio, aquecem a água dos grupos destilatórios e, conseqüentemente, se resfriam antes de chegarem ao meio ambiente, dificultando assim a detecção do navio por sistemas infravermelho.

A utilização de equipamentos elétricos, tais como cabrestante e guinchos, nas partes internas do navio são muito eficientes para diminuir a assinatura acústica e, com isso, dificultar a detecção por submarinos. Todo e qualquer artifício utilizado para evitar a detecção do navio pelo inimigo pode ser considerado tecnologia *stealth*.

..... BIBLIOGRAFIA

ALBUQUERQUE, Antonio Luiz Porto e . *História do Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1985.

_____. Considerações sobre o poder naval do Brasil na década de 1860/70. In: *Navigator*: subsídios para a história marítima do Brasil, Rio de Janeiro, n.2, dez. 1970.

BITTENCOURT, Armando de Senna. Caxias e Inhaúma. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v.123, n.10/12, out./dez. 2003.

BOXER, Charles Ralph. *Império marítimo português: 1415-1825*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

CAMINHA, Herick Marques. *Dicionário marítimo brasileiro*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996.

_____. *Organização e administração do Ministério da Marinha na República*. Brasília: Fundação Centro de Formação do Servidor Público; Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1989.

CARVALHO, Alvanir Bezerra. Construção de modelo de chatas-canhoneiras. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v.115, n.10/12, p.111-126, out/dez, 1995.

COSTA, Francisco Felix Pereira. *História da guerra do Brasil contra as Repúblicas do Uruguai e Paraguai*. Rio de Janeiro: Livraria Guimarães, 1870. v.3.

FORTES, Diogo Borges. Passo da Pátria: operação anfíbia. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v.68, n.10/12, out./dez. 1949.

GANSHOF, F. L. *O que é feudalismo?* 3.ed. São Paulo: Ed. Europa-América, 1974.

GUEDES, Max Justo. Barão do Rio Branco e a modernização da defesa. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v.123, n.7/9, p.99-116, jul./set. 2003.

_____. Independência ou morte. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v.90, n. 7/9, jul./set. 1970.

_____. *O Descobrimento do Brasil*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, 1998.

HISTÓRIA geral da civilização brasileira. Direção de Sérgio Buarque de Holanda e Pedro Moacyr Campos. 5.ed. São Paulo: Difel, 1976. t. I.

HISTÓRIA geral do Brasil: da colonização portuguesa à modernização autoritária. Org. de Maria Yedda Linhares. Rio de Janeiro: Campus, 1990.

HISTÓRIA naval brasileira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975- .

- IMPÉRIO. In: BRASIL história: (texto e consulta). 2.ed. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1979. v.2. p.115-27.
- MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império: (tentativa de reconstituição histórica)*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1965.
- MARTINS, Helio Leôncio. A estratégia naval brasileira da Guerra do Paraguai: (com algumas observações sobre ações táticas e o apoio logístico *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v.117, n.7/9, jul./set. 1997.
- _____ ; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha naval na Guerra Cisplatina. In: HISTÓRIA naval brasileira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975- . v.3, t.1.
- MEIRELLES, Teotônio. *A Marinha de Guerra brasileira em Paissandu e durante a Guerra do Paraguai*. Rio de Janeiro: Tipografia Teatral e Comercial, 1876.
- MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado de. Humaitá. *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, n.2, p.72-82, dez. 1970.
- REINO Unido e Brasil. In: O EXÉRCITO na história do Brasil. Salvador, Odebrecht, 1998. v.2.
- ROCHA, Manuel Carneiro da. *Diário da Campanha Naval do Paraguai: 1866*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1999.
- SCAVARDA, Levy. A Marinha no final de uma campanha gloriosa: de Humaitá a Assunção. *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, n.2, dez. 1970.
- TEIXEIRA, Rafael Danton Garrastazu. *Resumo da Guerra do Paraguai*. Rio de Janeiro: Typographia, 1982.
- TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da construção naval no Brasil*. Rio de Janeiro: FEMAR/LAMN, 2001.
- VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. *História geral do Brasil*. 9.ed. São Paulo: Ed. Melhoramentos, 1978. 3v.
- VIANNA, Hélio. *História do Brasil: período colonial, Monarquia e República*. 14.ed. São Paulo: Ed. Melhoramentos, 1980.
- VIANNA, Paulo Fernando Dias et alii. *Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil Colonial*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional/Ed. Nova Fronteira/ Pró-Memória/INL, 1985.