

Coleção Explorando o Ensino História



Armador Francisco Manoel



Armador São Paulo II

Arquipélago de São Paulo e São Paulo



Santa-Cecília São Paulo

Atol das Rocas



Estação Hidrográfica Pernambuco

BRASIL



Vapor do Desembarque Açúcar

Paraná Alentejo



Ilustração 2º Guerra Mundial



Armador Ligeiro



Estação Naval de Rio de Janeiro

Ilha de Trindade Arquipélago de Martin Vaz



Estação Precursora Rio de Janeiro



Submarino Thetis



Açúcar Lezíria



Lançamento da Carga de Profundidade 2º Guerra Mundial

13
VOLUME

A Importância do Mar na História do Brasil

PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Luís Inácio Lula da Silva

MINISTRO DA EDUCAÇÃO

Fernando Haddad

**COMANDANTE DA MARINHA/COORDENADOR DA COMISSÃO
INTERMINISTERIAL PARA OS RECURSOS DO MAR**

Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho

**SECRETÁRIO DA COMISSÃO INTERMINISTERIAL
PARA OS RECURSOS DO MAR**

Contra-Almirante José Eduardo Borges de Souza

COLEÇÃO EXPLORANDO O ENSINO

VOLUME 13

HISTÓRIA

ENSINO FUNDAMENTAL E ENSINO MÉDIO

COLEÇÃO EXPLORANDO O ENSINO

- Vol. 1 – Matemática
- Vol. 2 – Matemática
- Vol. 3 – Matemática: ensino médio
- Vol. 4 – Química
- Vol. 5 – Química
- Vol. 6 – Biologia
- Vol. 7 – Física
- Vol. 8 – Geografia
- Vol. 9 – Antártica
- Vol. 10 – O Brasil e o Meio Ambiente Antártico
- Vol. 11 – Fronteira Espacial
- Vol. 12 – Mudanças Climáticas

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

História : ensino fundamental e ensino médio : a importância do do mar na história do Brasil / coordenação Carlos Frederico Simões Serafim; organização Armando de Senna Bittencourt. – Brasília : Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2006. 216 p. : il.color. (Coleção Explorando o ensino ; 13)

1. História do Brasil. 2. Marinha Mercante do Brasil. 3. Costa marítima brasileira. I. Serafim, Carlos Frederico Simões. II. Bittencourt, Armando de Senna. III. Brasil. Secretaria de Educação Básica.

CDU 94(81)

**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SECRETARIA DE EDUCAÇÃO BÁSICA**

HISTÓRIA

ENSINO FUNDAMENTAL E ENSINO MÉDIO

A importância do mar na história do Brasil

BRASÍLIA

2006

SECRETÁRIO DE EDUCAÇÃO BÁSICA – MEC

Francisco das Chagas Fernandes

**PRESIDENTE DO FUNDO NACIONAL DE
DESENVOLVIMENTO DA EDUCAÇÃO – FNDE**

Daniel da Silva Balaban

**DIRETORA DE POLÍTICAS DO
ENSINO MÉDIO – SEB**

Lucia Helena Lodi

**DIRETOR DE PROGRAMAS
ESPECIAIS – FNDE**

Leopoldo Jorge Alves Júnior

EQUIPE TÉCNICA

Lunalva da Conceição Gomes

Maria Marismene Gonzaga

Pedro Tomaz de Oliveira Neto

COORDENAÇÃO

Carlos Frederico Simões Serafim

ORGANIZAÇÃO

Armando de Senna Bittencourt

COLABORAÇÃO

Alexandre Tagore Medeiros de Albuquerque

Armando de Senna Bittencourt

Carlos André Lopes da Silva

Carlos Frederico Simões Serafim

Emilson Paiva de Faria

Francisco Eduardo Alves de Almeida

João Afonso Prado Maia de Faria

José Eduardo Borges de Souza

José N. Nonato de Oliveira Coutinho

Mônica Hartz Oliveira Moitrel

Paulo Fernando Dias Vianna

Ricardo dos Santos Guimarães

Roberto de Guimarães Carvalho

Roberto Gama e Silva

Vinicius Castro de Farias

REVISÃO

José Eduardo Borges de Souza

REVISÃO FINAL

Joíra Furquim

Suely Touguinha

PROJETO GRÁFICO

Erika Ayumi Yoda Nakasu

CAPA

Sérgio Henrique Rigueti Bandeira

**ILUSTRAÇÕES E FOTOGRAFIAS
CEDIDAS PELA SECIRM E DPHCM**

Tiragem 1.000 exemplares

**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SECRETARIA DE EDUCAÇÃO BÁSICA**
Esplanada dos Ministérios, Bloco L, sala 500
CEP: 70047-900 Brasília-DF
Tel. (61) 2104-8177 / 2104-8010
<http://www.mec.gov.br>

Sumário

APRESENTAÇÃO	9
INTRODUÇÃO	11
CAPÍTULO 1	
A HISTÓRIA DA NAVEGAÇÃO	15
Os navios de madeira: construindo embarcações e navios	16
O desenvolvimento da navegação oceânica: os instrumentos e as cartas de marear	17
A vida a bordo dos navios veleiros	19
CAPÍTULO 2	
A EXPANSÃO MARÍTIMA EUROPÉIA E O DESCOBRIMENTO DO BRASIL	23
Sinopse	23
Fundamentos da organização do Estado português e expansão ultramarina	24
Lusitânia	25
Ordens militares e religiosas	26
O papel da nobreza	27
A importância do mar na formação de Portugal	27
Desenvolvimento econômico e social	27
A descoberta do Brasil	32
O reconhecimento da costa brasileira	33
A expedição de 1501/1502	33
A expedição de 1502/1503	34
A expedição de 1503/1504	35
As expedições guarda-costas	35
A expedição colonizadora de Martim Afonso de Sousa	36
CAPÍTULO 3	
INVASÕES QUE PODERIAM TER FRACIONADO O TERRITÓRIO BRASILEIRO	43
Sinopse	43
Invasões francesas no Rio de Janeiro e no Maranhão	45

Rio de Janeiro.....	45
Maranhão.....	47
Invasões na foz do rio Amazonas.....	49
Invasões holandesas na Bahia e em Pernambuco.....	49
Holandeses na Bahia.....	49
A ocupação do Nordeste brasileiro.....	51
A insurreição em Pernambuco.....	52
A derrota dos holandeses em Recife.....	55
Corsários franceses no Rio de Janeiro no século XVIII.....	56
Guerra, tratados e limites no Sul do Brasil.....	56

CAPÍTULO 4

FORMAÇÃO DA MARINHA IMPERIAL BRASILEIRA.....	65
Sinopse.....	65
A vinda da família real.....	67
A corte no Rio de Janeiro.....	67
Política externa de Dom João e a atuação da Marinha: a conquista de Caiena.....	67
A banda oriental.....	69
A revolta nativista de 1817 e a atuação da Marinha.....	72
Guerra da Independência.....	72
Elevação do Brasil a Reino Unido.....	72
A independência.....	74
A formação de uma esquadra brasileira.....	75
Operações navais.....	76
Confederação do Equador.....	78

CAPÍTULO 5

A ATUAÇÃO DA MARINHA NOS CONFLITOS INTERNOS DA REGÊNCIA.....	85
Sinopse.....	85
Conflitos Internos.....	89
Cabanagem.....	89
Guerra dos Farrapos.....	90
Sabinada.....	90
Balaiada.....	91
Revolta Praieira.....	91

Conflitos Externos.....	92
Guerra Cisplatina	92
Guerra contra Oribe e Rosas.....	100

CAPÍTULO 6

A ATUAÇÃO DA MARINHA NA GUERRA DA TRÍPLICE ALIANÇA COM O GOVERNO DO PARAGUAI	107
Sinopse.....	107
O bloqueio do Rio Paraná e a batalha naval do Riachuelo.....	110
Navios encouraçados e a invasão do Paraguai.....	116
Curuzu e Curupaiti	118
Caxias e Inhaúma	118
Passagem de Curupaiti	119
Passagem de Humaitá.....	120
O recuo das forças paraguaias.....	121
O avanço aliado e a dezembro.....	121
A ocupação de Assunção e a fase final da guerra	122

CAPÍTULO 7

A MARINHA NA REPÚBLICA	129
Sinopse.....	129
Primeira guerra mundial	133
Antecedentes	133
O preparo do Brasil.....	134
A Divisão Naval em Operações de Guerra.....	138
O período entre guerras.....	143
Esquadra	144
A situação em 1940.....	145
Segunda guerra mundial.....	146
Antecedentes	146
Início das hostilidades e ataques aos nossos navios mercantes.....	147
A lei de empréstimo e arrendamento e modernizações de nossos meios de defesa ativa da costa brasileira	152
Defesa ativa	154
A força naval do nordeste	157
E o que ficou?.....	160

CAPÍTULO 8

O MAR NO CONTEXTO ATUAL DA NOSSA HISTÓRIA	167
O mar, sempre o mar	167
Busca e salvamento marítimo	172
Considerações iniciais	172
Estrutura SAR – histórico, divisões e responsabilidades	172
Recursos e órgãos colaboradores	173
Estatísticas	174
Os limites do mar brasileiro – um Brasil maior	174
Mar territorial	177
Zona contígua	177
Zona Econômica Exclusiva (ZEE)	177
Plataforma Continental (PC)	178

CAPÍTULO 9

VULTOS NOTÁVEIS DA HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA	183
---	------------

CAPÍTULO 10

EMPREGO PERMANENTE DO PODER NAVAL	197
O Poder Naval na guerra e na paz	197
A percepção do Poder Naval	200
O emprego permanente do Poder Naval	202
A Marinha na história do Brasil em tempos de paz	204
Aspectos legais	204
Aspectos estratégicos	204
Atuação em situação de crise ou conflito armado	205
Atividades permanentes em tempo de paz	205
Conclusões	208
REFERÊNCIAS	213

Apresentação

A Secretaria de Educação Básica do Ministério da Educação tem o prazer de oferecer, aos professores de 5ª a 8ª séries do Ensino Fundamental e do Ensino Médio, o volume 13 da *Coleção Explorando o Ensino*. Lançada em 2004, essa coleção tem o objetivo de apoiar o trabalho do professor e de ampliar seus recursos instrucionais, permitindo maior aprofundamento dos conteúdos de cada disciplina e sugerindo novas formas de abordá-los em sala de aula. A coleção está composta, até o momento, dos volumes de Matemática (1, 2 e 3), Química (4 e 5), Biologia (6), Física (7), Geografia (8), Antártica (9), Meio Ambiente Antártico (10), Fronteira Espacial (11) e Mudanças Climáticas (12). A presente edição trata do ensino de História.

Este volume, desenvolvido em parceria com a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), possibilitará aos professores de História apreender conhecimentos sobre o estudo de nossa história, com centro de gravidade no aspecto marítimo, despertar consciência e reflexão sobre a importância do mar para a formação do Brasil atual e obter visões do futuro que tornará o País cada vez mais dependente do mar, por fim, dando-lhes a certeza de que a Nação necessita desenvolver a consciência marítima de seu povo como contribuição para um Brasil melhor.

O Brasil é normalmente decantado como um País continental, haja vista suas dimensões terrestres, que alcançam 8,5 milhões km². Também é assim, grosso modo, o estudo da nossa história, voltado para esse gigante sul-americano, com características físicas distintas em suas inúmeras regiões, com epopéias, heroísmo e bravura dos homens que vieram consolidar a unidade nacional, estudo este sempre dirigido para aquilo que é considerado como a maior riqueza da Nação: seu território.

A rápida evolução do mundo em todas as áreas do conhecimento e na definição de conceitos de soberania, principalmente no que tange ao Direito do Mar, modifica radicalmente esse panorama e nos aponta para uma outra área, também brasileira, igualmente rica, que é a área marítima.

O Brasil nasceu como decorrência da aventura de marinheiros portugueses. Nossas riquezas foram exploradas com o apoio de navegadores de várias nacionalidades que vieram marcar nossa história. A independência se firmou e se consolidou com a ação fundamental de nautas a serviço do País, na época em que estradas terrestres eram raras.

Brasileiros morreram no mar em defesa da unidade nacional, da soberania e, durante dois conflitos mundiais, na defesa da democracia.

Fica evidente, portanto, a dívida que a Nação brasileira tem com os homens do mar na construção de nossa história. Dívida de reconhecimento, pois os atos cometidos não foram menores do que aquilo que se espera de brasileiros dedicados ao País.

Hoje, com os recursos naturais terrestres escasseando, nossa história continua, com mais vigor ainda, a ser desenhada no mar. Ter a percepção do mar como parte integrante e inalienável de nosso território se firma como necessidade irreversível.

O Direito Internacional obedecido nos garante a soberania de uma área marítima igual a mais da metade do nosso território terrestre, por onde circulam nossas riquezas e de onde retiramos alimentos e recursos para nosso desenvolvimento.

Nossa fronteira marítima, finalmente delimitada, nos brinda com a responsabilidade da defesa de nossos interesses em uma região, por vezes inóspita, onde não se traçam linhas de fronteira, o que cria um imenso desafio para sua vigilância e proteção.

Nascemos pelo mar, deixamos de valorizá-lo por muito tempo, e agora o eixo do desenvolvimento, do futuro e da potencialidade de crescimento se volta outra vez para o mar, como no início da nossa história, desta feita com mais intensidade, clamando por ações concretas para esse aproveitamento.

É importante a Nação brasileira conhecer melhor os detalhes do que representa nossa área marítima para seus interesses. Define-se, assim, o propósito deste livro, qual seja, o de contribuir para o estudo e o conhecimento de fatos marcantes da história de nosso País que se desenrolaram na Amazônia Azul, que nos rodeia com cerca de 8,5 mil km de litoral e se estende mar adentro por distâncias que, às vezes, ultrapassam as 200 milhas marítimas.

Introdução

Toda riqueza acaba por se tornar objeto de cobiça, impondo ao detentor o ônus da proteção. Tratando-se de recursos naturais, a questão adquire conotações de soberania nacional, envolvendo políticas adequadas, que não se limitam à defesa daqueles recursos, mas incluem-na necessariamente.

Nesse contexto, a Amazônia brasileira, com mais de 4 milhões de km², abrigando parcela considerável da água doce do planeta, reservas minerais de toda ordem e a maior biodiversidade da Terra, tornou-se riqueza conspícua o suficiente para, após a percepção de que se poderiam desenvolver ameaças à soberania nacional, receber a atenção dos formuladores da política nacional. Assim, a região passou a ser objeto de notáveis iniciativas governamentais, que visam à consolidação de sua integração ao território nacional, à garantia das fronteiras, à ocupação racional do espaço físico e à exploração sustentada dos importantes recursos naturais ali existentes. Como exemplos dessas iniciativas podemos citar o Projeto Calha Norte e o Sistema de Proteção da Amazônia (Sipam), que inclui o Sistema de Vigilância da Amazônia (Sivam).

Entretanto, há uma outra Amazônia, cuja existência é, ainda, tão ignorada por boa parte dos brasileiros quanto o foi aquela por muitos séculos. Trata-se da Amazônia Azul, que, maior do que a verde, é inimaginavelmente rica. Seria, por todas as razões, conveniente que dela cuidássemos antes de perceber-lhe as ameaças.

Conforme estabelecido na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, ratificada por quase cem países, inclusive o Brasil, todos os bens econômicos existentes no seio da massa líquida, sobre o leito do mar e no subsolo marinho, ao longo de uma faixa litorânea de 200 milhas marítimas de largura, na chamada Zona Econômica Exclusiva (ZEE), constituem propriedade exclusiva do país ribeirinho. Em alguns casos, a Plataforma Continental (PC) – prolongamento natural da massa terrestre de um Estado costeiro – ultrapassa essa distância, podendo estender a propriedade econômica do Estado a até 350 milhas marítimas. Essas áreas somadas – a ZEE mais a PC – caracterizam a imensa Amazônia Azul, medindo quase 4,5 milhões de km², o que acrescenta ao País uma área equivalente a mais de 50% de sua extensão territorial.

No Brasil, apesar de 80% da população viver a menos de 200 km do litoral, pouco se sabe sobre os direitos que o País tem sobre o mar que o circunda e seu significado estratégico e econômico, fato que, de alguma forma, parece estar na raiz da escassez de políticas voltadas para o aproveitamento e a proteção dos recursos e dos benefícios dali advindos.

Citemos, de início, o transporte marítimo. Apesar de ser lugar-comum afirmar que mais de 95% do nosso comércio exterior é transportado por via marítima, poucos se dão

conta da magnitude que o dado encerra. O comércio exterior, soma das importações e das exportações, totalizou, em 2005, um montante da ordem de US\$ 120 bilhões. Ademais, não é só o valor financeiro que conta, pois, em tempos de globalização, nossos próprios produtos empregam insumos importados, de tal sorte que interferências com nosso livre trânsito sobre os mares podem levar-nos, rapidamente, ao colapso. A conclusão lógica é a de que somos de tal maneira dependentes do tráfego marítimo que ele se constitui em uma de nossas grandes vulnerabilidades. Como agravante, o País gasta com fretes marítimos, anualmente, cerca de US\$ 7 bilhões, sendo que apenas 3% desse total são transportados por navios de bandeira brasileira.

O petróleo é outra grande riqueza da nossa Amazônia Azul. Ao atingir a auto-suficiência, conforme dados de 2005, o Brasil prospecta no mar 90% do seu petróleo, o que, em números, significa a extração de algo na ordem de 1,6 milhões de barris por dia, de um total de 1,8 milhões de barris por dia, somando-se a extração continental à marítima, o que proporcionou à Petrobras um lucro recorde, em 2005, de R\$ 23,7 bilhões. Novamente, não é só o valor financeiro que conta. Privados desse petróleo, a decorrente crise energética e de insumos paralisaria o País em pouco tempo.

Além do tráfego marítimo e do petróleo, que, *per se*, já bastariam para mensurar o significado da nossa dependência em relação ao mar, poderíamos mencionar outras potencialidades econômicas como, por exemplo, a pesca. Em que pese a vastidão da área a explorar, a pesca permanece praticamente artesanal, enfrentando dificuldades de toda ordem, que elevam os custos e limitam a produção, quando poderia ser valiosa fonte para a geração de empregos e, também, poderoso aliado para o programa Fome Zero. Existem, ainda, potencialidades menos tangíveis, como os nódulos polimetálicos e hidratos de metano, jazentes sobre o leito do mar e cuja exploração, economicamente inviável no presente, poderá se tornar considerável filão de riquezas no futuro.

Na Amazônia verde, as fronteiras que o Brasil faz com seus vizinhos são fisicamente demarcáveis e estão sendo efetivamente ocupadas por pelotões de fronteira e obras de infra-estrutura. Na Amazônia Azul, entretanto, os limites das nossas águas jurisdicionais são linhas sobre o mar. Elas não existem fisicamente. O que as define é a existência de navios patrulhando-as ou realizando ações de presença.

Para tal, a Marinha tem de ter meios e deve-se ter em mente que, como dizia Rui Barbosa, esquadras não se improvisam. Para que, em futuro próximo, se possa dispor de uma estrutura capaz de fazer valer nossos direitos no mar, é preciso que sejam delimitadas e implementadas políticas para a exploração racional e sustentada das riquezas da nossa Amazônia Azul, assim como que sejam alocados os meios necessários para a vigilância e a proteção dos interesses do Brasil no mar.

Capítulo 1



A HISTÓRIA DA NAVEGAÇÃO

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 descobrir como transformar materiais, para que estes, flutuando, pudessem se 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]; o bote de couro de animais e outros.



Canoa – modelo de embarcação
Coleção Alves Câmara



Canoa – modelo de embarcação
construída de diversas tábuas

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

Durante o século XV, os portugueses² decidiram que deveriam prosperar negociando diretamente com o Oriente, por meio do mar. Para alcançar bom êxito nesse ambicioso projeto de interesse nacional, foi necessário: explorar a costa da África no Oceano Atlântico e encontrar a passagem, ao sul do continente africano, para o Oceano Índico; chegar às Índias 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

PAPIRO – plantas que nascem junto a rios e lagos.

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.

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.

2 – No século XV, Portugal era um pequeno país que estava entre o Reino de Castela, que mais tarde se tornou parte da Espanha, e o mar.

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 pela observação de pontos geográficos de terra determinando a posição do navio em relação à costa. Quando não se avista mais a terra e quando 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).



Bote de couro de animais – aquarela de Robson Carvajall, Rio de Janeiro, 1996 (acervo do Serviço de Documentação da Marinha-SDM)

OS NAVIOS DE MADEIRA: CONSTRUINDO EMBARCAÇÕES E NAVIOS

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 gurrupés, e tinham até três ou quatro cobertas com duas a três baterias de canhões.

Com o passar dos anos, foi-se modificando o seu velame. Eram embarcações imponentes, em geral ricamente ornamentadas, mas de difícil manejo.

As caravelas provavelmente tiveram sua origem em embarcações de pesca, que já existiam na Península Ibérica³ desde o século XIII. Tinham, em geral, velas latinas⁴. Essas velas são muito boas para navegar quase contra o vento, contribuindo para que as caravelas fossem muito úteis na costa da África. Foi principalmente com elas que os portugueses exploraram o litoral africano durante o século XV. As caravelas foram os navios mais importantes para Portugal até a descoberta do Cabo da Boa Esperança, que permitiu contornar a África, passando do Oceano Atlântico para o Oceano Índico. A partir de então, o transporte de mercadorias por [naus] passou a ser o mais importante.



Caravelas de três mastros (acervo SDM)

A nau era um navio mercante com grandes espaços nos porões para carregar as mercadorias do Oriente. Essa ênfase na carga, no entanto, fazia com que as naus fossem mal armadas. Levavam

3 – Península Ibérica representa hoje Portugal e Espanha.

4 – A vela latina é longitudinal à linha de centro do navio, como a dos pequenos barcos a vela que atualmente competem nas regatas.



Galeão do século XVI (acervo SDM)

poucos canhões para carregar mais mercadorias e eram presas fáceis para os navios dos países que começariam a desafiar o monopólio português do comércio com o Oriente pelo Cabo da Boa Esperança, da chamada Carreira da Índia. Até então, Portugal vinha utilizando caravelas bem armadas como navios de guerra, mas, desde o início do século XVI, sentira a necessidade

de desenvolver o [galeão], um navio de guerra maior e com mais canhões, para combater turcos no Oriente e corsários⁵ 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.

O DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO OCEÂNICA: OS INSTRUMENTOS E AS CARTAS DE MAREAR

Um dos instrumentos mais importantes que, no passado, permitiram as Grandes Navegações foi a bússola, inventada pelos chineses. A bordo ela é chamada de agulha magnética e, antigamente, de agulha de marear. Basicamente, ela consta de uma agulha imantada que se alinha em função do campo magnético natural da Terra, podendo-se, então, saber a direção em que está o pólo norte magnético. Assim, é possível saber a direção em que o navio segue, ou seja, seu rumo.

Para saber exatamente a posição em que se está em relação ao globo terrestre, é necessário calcular a latitude e a longitude do lugar. O cálculo prático da longitude depende de se saber, com precisão, a hora. Porém, a inexistência de relógios (cronômetros) que não fossem afetados pelos movimentos



Bússola ou agulha de marear (acervo SDM)

GALEÃO – do inglês galeno, do francês galion – embarcação de alto-bordo, dois ou três mastros envergando velas redondas e gupupés com velas de proa, empregada no transporte de ouro e prata da América para Espanha e Portugal, nos séculos XVI, XVII e XVIII. Era armado com numerosos canhões.

5 – Corsário é um navio, com manutenção, armamento e operação a cargo de particular, que recebia autorização de um país em conflito, por meio 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”.

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 à utilização a bordo dos navios, para o cálculo da longitude. A latitude não era difícil de se calcular e, por ela e pela

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



Astrôlabio (acervo SDM)

Outros instrumentos utilizados mais tarde, como o quadrante e o sextante, mediam a altura do Sol pelo ângulo em relação ao horizonte, permitindo estimar a hora e o cálculo de longitude.

As cartas náuticas, mapas do mar, eram muito imprecisas e passaram por difícil processo de desenvolvimento. As que foram inicialmente feitas pelos portugueses eram conhecidas como portulanos. A partir do final do século XVI, passou-se a utilizar a Projeção de Mercator, usada até os dias de hoje nas cartas náuticas. Nela os meridianos e os paralelos são representados por linhas retas que se interceptam formando ângulos de 90 graus. Isso 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 (na verdade um geóide), a distância mais curta entre dois pontos não é uma linha reta na Projeção de Mercator, mas isso é somente um pequeno inconveniente, e a curva que representa a menor distância pode ser calculada pelo navegador.



Gerardus Mercator, um importante fabricante de mapas e cartas náuticas, nasceu em 1512, onde hoje é a Bélgica, e faleceu em 1594

PLOTAGEM – inserção na carta (mapa) náutica da posição da embarcação.



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 algebeira, 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. A Idade da Vela representou para os marinheiros muito sacrifício. O trabalho a bordo, manobrando com as velas, muitas vezes durante tempestades, exigia bastante esforço físico e era arriscado. A comida, sem possibilidade de contar com uma câmara frigorífica, era deficiente, principalmente em vitaminas, o que causava doenças como o beribéri (pela carência de vitamina B) e o escorbuto (pela 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.

O escorbuto, no entanto, merece destaque, pois foi uma doença que causou a morte de muitos marinheiros nas longas travessias 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). Ele 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. Ele foi responsável por mais mortes na Idade da Vela do que os combates, os naufrágios, as tempestades e todas as outras doenças juntas.

A prevenção do escorbuto obtém-se bebendo, frequentemente, um pouco de suco de limão (que é rico em vitamina C), como parte da dieta. Essa solução surgiu no final do século XVIII, tornando mais saudável a vida a bordo nos navios.

Agora é possível deduzir porque a maioria dos piratas representados em filmes não possui alguns dentes.

Capítulo 2



A EXPANSÃO MARÍTIMA EUROPÉIA E O DESCOBRIMENTO DO BRASIL

SINOPSE

Este capítulo trata das condicionantes, físicas e políticas, que levaram portugueses e espanhóis a se aventurar pelo mar, em busca de caminhos alternativos para o comércio com as Índias. Vimos, no capítulo anterior, o desenvolvimento da construção naval e dos instrumentos náuticos que permitiram tal feito. Agora, vamos conhecer um pouco os navegantes que se aventuraram e um pouco da história dos seus países de origem, ou seja, Portugal e Espanha.

O pioneirismo português, já no final do século XIV, foi resultado de Portugal estar com suas fronteiras estabelecidas e ter um poder estatal em processo de centralização, possibilitando o incentivo, por parte do governo, à expansão ultramarina. A primeira conquista portuguesa no ultramar foi a cidade de Ceuta, no norte da África. Na seqüência, Diogo Cão explorou a costa africana entre os anos de 1482 e 1485; depois foi a vez de Bartolomeu Dias que, atingindo o sul do continente africano, passou pelo Cabo das Tormentas, em 1487, que passou a ser denominado 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. Estava, assim, formado o império ultramarino português.

Já os espanhóis se aventuraram em busca do caminho para as Índias na direção oeste. Cristóvão Colombo chegou à América em 1492, e Fernão de Magalhães, financiado pela Espanha, alcançou, em 1519, o extremo sul do continente sul-americano, ultrapassou o estreito que hoje leva seu nome e cruzou o Oceano Pacífico, chegando às Filipinas em 1521.

Tendo descoberto as terras que Portugal denominou Brasil, foi necessário reconhecê-las e povoá-las. Veremos, a partir daqui, quais as expedições que reconheceram o nosso litoral e as providências adotadas para povoá-lo.

Singremos, portanto, no reconhecimento da nova terra.



Nau – pintura a óleo de Carlos Kirovsky (acervo do Clube Naval)

FUNDAMENTOS DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO PORTUGUÊS E EXPANSÃO ULTRAMARINA

A condição fundamental para o processo de formação das nações européias¹ foi a crise do feudalismo, que teve início em meados do século XIII. Essa crise foi resultante da relativa paz em 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. Isso 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



General Tarik

<http://pt.wikipedia.org>

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 (vassallos) 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.

territórios ao que viriam a ser seus reinos. Era o embrião do futuro Estado nacional.

Intensas lutas precederam e consolidaram o Estado português. O primeiro grande embate foi para a expulsão dos mouros da Península Ibérica em 1249 (os mouros, comandados pelo general Tarik, 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, essa empreitada envolveu somas altíssimas e, para financiá-la, a coroa portuguesa se valeu do aumento de impostos e recorreu a empréstimos financeiros de grandes comerciantes e banqueiros (inclusive italianos).

LUSITÂNIA

Conhecida outrora pelo nome de Lusitânia, a região que hoje é Portugal foi originalmente habitada por populações iberas 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 o ano de 624.



2 – Em 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 Islá! 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?”



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.

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 europeia, atraída pelas terras que a conquista lhes proporcionaria.

A origem do próprio Estado português se deu com a formação do Condado Portucalense, sob o domínio de Dom Henrique de Borgonha.

As vitórias alcançadas pelos exércitos de Dom Henrique mostraram à Santa Sé a importância que estes vinham adquirindo com o sucesso das lutas militares. Assim, os interesses do senhorio do condado e os do papado iam aos poucos convergindo para o reconhecimento da autonomia portucalense ante o Reino de Leão.

O Tratado de Zamora, firmado em 1143 entre o duque portucalense Dom Afonso Henriques (1128-1185), filho de Henrique de Borgonha, e Dom 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 doentes e peregrinos que iam à Terra Santa e, sobretudo, para combater militarmente

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.

os adeptos da fé mulçumana, participaram das batalhas contra os mouros na Península Ibérica.

O PAPEL DA NOBREZA

Além de setores diretamente ligados à Igreja, assinala-se também intensa vinculação da nobreza portugalense na formação do Estado nacional lusitano. Esse 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.

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 das 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 Dom 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 Dom Dinis (1279-1325)⁴, sexto rei de Portugal (primeiro a assinar documentos com nome completo e,

4 – Durante o reinado de Dom Dinis, foi publicado um 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 a 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 diversos volumes de poesia. Nesse período, Lisboa foi considerada importante centro cultural, culminando com a fundação da Universidade de Coimbra pela *Magna Charta Privilegiorum*.

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*, Dom Dinis foi monarca essencialmente administrador e não guerreiro. Envolvendo-se em guerra contra Castela, em 1295, desistiu dela em troca das Vilas de Serpa e Moura.



<http://pt.wikipedia.org>

Dom Dinis

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 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 (de 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), como reserva florestal para o fornecimento de madeira destinada à construção naval e à exportação.

No reinado de Dom Fernando I (1367-1383), a construção naval recebeu grande incentivo, mediante a isenção de impostos e a concessão de vantagens e garantias aos construtores navais. 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 e intensamente frequentado por estrangeiros, aumentaram significativamente.

O processo de centralização do poder foi o elemento essencial que permitiu ao reino português lançar-se na expansão ultramarina porém, deve-se destacar 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 realização de seus negócios e, conseqüentemente, para obtenção de lucros. A saída seria

o 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 por meio da prática de pilhagens. A tomada de Ceuta, no norte da África (Marrocos), em 1415, seria um dos exemplos mais representativos desse tipo de empreendimento e marca o início da expansão portuguesa rumo à África e à Ásia⁵. Em menos de um século, Portugal dominou as rotas comerciais do Atlântico Sul, da África e da Ásia. Sua 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.



Ordem de Cristo

<http://pt.wikipedia.org>

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 muçulmanos⁶.

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

5 – 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 credências e lendas que atormentavam os homens do mar. Quando os navegadores dobraram o Cabo Bojador no reconhecimento da costa africana, isso foi considerado um grande feito, tendo em vista a crença 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.

6 – 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 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

- 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 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 Arquipélago de Cabo Verde, navegaram pelos Rios Senegal e Gâmbia e avançaram até Serra Leoa.

- 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 Dom 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 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 Dom 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 viagem.

Abalado com as notícias trazidas por Colombo, Dom 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 [bulas] do Papa Alexandre VI,

BULA – documento emitido pelos papas de caráter internacional e oficial.

que concederam à Espanha os direitos sobre as terras achadas por seus navegadores a ocidente 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.

Dom João II morreu em 1495 e coube ao seu sucessor, Dom Manuel, dar continuidade ao projeto expansionista. Durante sua gestão aconteceu a viagem de Vasco da Gama, que partiu do Rio Tejo em julho de 1497, dobrou o Cabo da Boa Esperança 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, passou a ser o principal fornecedor de tais produtos na Europa, abalando seriamente o comércio das repúblicas italianas.



Mapa das Grandes Navegações (acervo SDM)



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

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 as Índias. Pouco depois, a 9 de março de 1500, partiu em direção ao oriente uma portentosa frota de treze navios (dez provavelmente eram naus e três navios menores, que seriam caravelas).

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. De qualquer modo, sabe-se da dúvida de Dom 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 1,5 mil homens e oito frades franciscanos, os primeiros religiosos mandados por Portugal a tais lugares.

Uma das recomendações feitas a 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.

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 [fundearam] 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 nativos, quando se deu o primeiro encontro entre portugueses e indígenas.

Durante a noite soprou vento forte, seguido de chuvarada, colocando em risco as embarcações. Consultados os pilotos, decidiu

NÓS – unidade de velocidade igual a uma milha marítima por hora (1M/h = 1,852 km/h).

FUNDEAR – lançar a âncora ao mar.

BATEL – pequeno barco usado nas naus e galeões.



<http://pt.wikipedia.org>

Pedro Álvares Cabral

Cabral sair em busca de local mais abrigado, chegando em *Porto Seguro*, hoje Baía Cabralia. Alguns tripulantes desceram à terra, e não conseguiram entender os habitantes, nem por eles ser entendidos, pois falavam uma língua desconhecida.

No dia 26 de abril de 1500, no litoral sul da Bahia, foi rezada a primeira missa – num domingo de Páscoa –, onde foi decidido mandar ao reino, pela [naveta] de mantimentos, a notícia da descoberta. Nos dias posteriores, os marinheiros ocuparam-se em cortar lenha, lavar roupa e preparar [aguada], além de trocar presentes com os habitantes

NAVETA – nau pequena.

AGUADA – água potável utilizada a bordo para beber, cozinhar e lavar.

do lugar. No dia 1^o 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 onze 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 africano, reencontrando a frota na altura de Cabo Verde quando esta retornou.

DEGREDDADO – exilado, banido pela justiça de sua terra natal.

GRUMETE – marinheiro que está iniciando a carreira.

Com seis navios, Cabral alcançou as Índias, 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. Em 23 de junho, finalmente, 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, Dom Manuel enviou, antes mesmo do retorno de Cabral, uma expedição,

composta por três caravelas, comandadas por Gonçalo Coelho, tendo a companhia do florentino Américo Vespúcio⁷. A expedição partiu de Lisboa, em 13 de maio de 1501, em direção às Canárias, de onde rumou para Cabo Verde. Nesse arquipélago se encontrou com navios da esquadra de Cabral que regressavam das Índias. Em meados do mês de junho, partiu para sua travessia oceânica, chegando à costa brasileira na altura do Rio Grande do Norte.



<http://pt.wikipedia.org>

Américo Vespúcio

Na Praia dos Marcos (RN) deu-se o primeiro desembarque, tendo sido fincado um marco de pedra, sinal de posse da terra. A partir de então, Gonçalo Coelho deu partida à sua missão exploradora, navegando pela costa, em direção ao sul, onde avistou e denominou os pontos litorâneos, conforme calendário religioso da época⁸. O [périplo] costeiro da expedição teve como limite sul a região de Cananéia.

PÉRIPLLO – navegação à volta de um continente.

A EXPEDIÇÃO DE 1502/1503

Essa segunda expedição foi resultado do arrendamento da Terra de Santa Cruz a um consórcio formado por cristãos-novos⁹, 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.

A VANTE – adiante.

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

7 – 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 o nome de América pelo cosmógrafo Martin Waldseemüller em sua *Cosmographie Introductio*.

8 – 16 de agosto (1501) – Cabo de São Roque (RN) • 14 de setembro – Cabo de São Jorge (PE) • 29 de setembro – Rio de São Miguel (AL) • 4 de outubro – Rio de São Francisco (SE) • 1º 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) • 1º 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) • 17 ou 29 de fevereiro – Rio de Cananéia (SP).

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

A EXPEDIÇÃO DE 1503/1504

Segundo as informações do cronista Damião de Góis, essa expedição partiu de Portugal, em 10 de junho de 1503, com seis naus, e novamente foi comandada por Gonçalo Coelho. Ao chegarem em Fernando de Noronha, naufragou a [capitânia]. Nesse 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 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 que tudo indica ter sido o Rio de Janeiro, onde ergueram uma fortificação e deixaram 24 homens. Logo depois retornaram a Portugal, onde aportaram em 18 de junho de 1504. Gonçalo Coelho, com o restante da frota, regressou a Portugal, ainda em 1503.

CAPITÂNIA – é o navio em que se encontra embarcado o comandante de uma Força Naval.



Expedições de reconhecimento da costa brasileira

AS EXPEDIÇÕES GUARDA-COSTAS

O litoral, conhecido como a costa do pau-brasil, prolongava-se desde o Rio de Janeiro até Pernambuco, onde foram sendo estabelecidas feitorias¹⁰, 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, entre eles a França.

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 aquele Estado coibisse esse comércio clandestino.

10 – 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.

Notando que ainda era grande a presença de contrabandistas franceses no Brasil, Dom Manuel I resolveu enviar o fidalgo português Cristóvão Jaques¹¹, com a principal missão de realizar o patrulhamento da costa brasileira¹².

Cristóvão Jaques realizou viagens ao longo de nossa costa entre os períodos de 1516 a 1519, de 1521 a 1522 e de 1527 a 1528, onde combateu e reprimiu 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 terra¹³. A [Armada] partiu de Lisboa, a 3 de dezembro, com 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; estabelecer um ou mais 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 Borda 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.

ARMADA – grupo de navios de guerra.



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

11 – 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.

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

13 – 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.



Fonte: *História da Colonização Portuguesa no Brasil*, direção e coordenação de Carlos Malheiros Dias, Volume III, Porto, 1924

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

TRATOS DA TERRA
– regiões de terras.

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.



CRONOLOGIA

DATA	EVENTO
1415	Conquista da cidade de Ceuta pelos portugueses
1421 a 1434	Chegada dos lusitanos aos Arquipélagos da Madeira e dos Açores e avanço para além do Cabo Bojador. Até esse ponto, a navegação era basicamente costeira.
1436	Chegada ao Rio Douro e início da conquista da Guiné. Ali os lusitanos se apropriam da Mina, centro aurífero explorado pelos reinos nativos em associação com os comerciantes mouros, a maior fonte de ouro de toda a história de Portugal.
1441	Chegada ao Cabo Branco.
1444	Chegada à Ilha de Arguim, onde instalam a primeira feitoria em território africano e iniciam a comercialização de escravos, marfim e ouro.
1445 a 1461	Descoberta do Arquipélago de Cabo Verde; seguem navegando 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 a 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 das Índias.
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	Descobrimiento do Brasil por Pedro Álvares Cabral.
1519	Fernão de Magalhães chegou às Filipinas, passando pelo extremo sul do continente americano.

SAIBA MAIS

História Naval Brasileira, Primeiro Volume, Tomo I

O Descobrimento do Brasil, Max Justo Guedes, Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha. Rio de Janeiro 1998.

<http://pt.wikipedia.org>

Capítulo 3



INVASÕES QUE PODERIAM TER FRACIONADO O TERRITÓRIO BRASILEIRO

SINOPSE

Diversos intrusos e invasores 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-brasil (utilizado para tingir tecido); peles de animais selvagens; papagaios e macacos; resinas vegetais e outros. Portugal reagiu enviando expedições guarda-costas e, depois, iniciando a colonização do Brasil.

Esse início da colonização pelos portugueses criou dificuldades para os franceses, mas logo eles tentaram estabelecer 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.

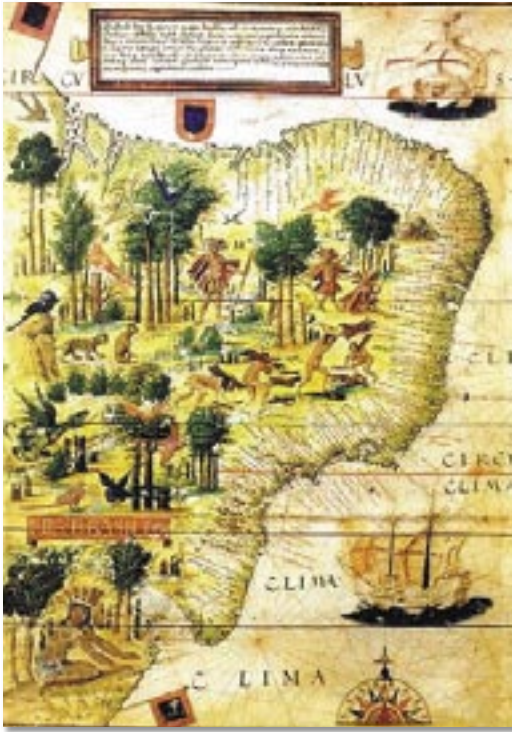
Na foz do Rio Amazonas vamos encontrar ingleses, holandeses e irlandeses que haviam estabelecido feitorias privadas, e foi preciso empregar a força para expulsá-los.

O comércio holandês com o Brasil datava quase do início da colonização, 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, mas, mesmo assim, esse comércio continuou, no início do século XVII, intermediado por comerciantes portugueses. Destacavam-se como mercadorias brasileiras o açúcar, o couro, o pau-brasil e o algodão.

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 competência. Eles não pretendiam ficar sem o rico mercado do açúcar brasileiro devido ao conflito com a Espanha e, conseqüentemente, com Portugal. Em 1621, eles



Extração de tinta para tingir tecidos



Mapa português representando o Brasil Colonial, provavelmente do século XVII

criaram a *West-Indische Compagnie*, a Companhia das Índias Ocidentais.

A Companhia das Índias Ocidentais holandesa invadiu primeiro Salvador, de onde foi expulsa por uma força naval luso-espanhola cerca de um ano depois, e, em seguida, Olinda, de onde se expandiu para boa parte do Nordeste e onde permaneceu por 24 anos.

Ocorreram nesse período muitos combates no mar e até uma grande batalha naval, a Batalha de 1640, onde quase cem navios, entre holandeses e luso-espanhóis, combateram na costa do Nordeste brasileiro.

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

No século XVIII, com o envolvimento de Portugal na Guerra de Sucessão da 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. Mais tarde, ela se tornaria a capital da colônia.

Por seu lado, os portugueses sempre ambicionaram atingir as riquezas existentes nas possessões espanholas do oeste sul-americano. Eles desejavam apossar-se da região do Rio da Prata, pois isso possibilitaria o acesso às minas de prata de Potosi, na Bolívia. A ocupação espanhola dessa região foi, portanto, fundamental para deter os interesses portugueses. Mesmo assim, por ela, a prata boliviana foi contrabandeada para o Brasil.

Buscando expandir seus domínios em direção ao sul do Brasil e alcançar sua meta, Portugal rompeu formalmente com o antigo Tratado de Tordesilhas, assinado com os espanhóis em 1494, quando, em janeiro de 1680, o governador do Rio de Janeiro, Dom Manuel Lobo, fundou, na margem esquerda do Rio da Prata, a Colônia do Santíssimo Sacramento. Esse fato desencadeou

uma série de desentendimentos, lutas e tratados de limites com a Espanha que se estenderiam por mais de um século, em que o emprego do poder naval português foi muito importante, como veremos neste capítulo¹.

Naveguemos, portanto, na luta de nossa integridade territorial.

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. Já a colonização do Brasil foi um interesse de Portugal, que pretendia proteger a rota de seu comércio com as Índias. Todos os recursos do Estado português estavam disponíveis para expulsar os invasores e proteger os núcleos de colonização portuguesa.

RIO DE JANEIRO

Em 1553, Nicolau Durand de Villegagnon foi nomeado Vice-Almirante da Bretanha². Assim tomou conhecimento do comércio francês com o Brasil e desenvolveu um plano para fundar uma colônia na Baía de Guanabara, onde habitavam nativos da tribo Tupinambá, aliados dos franceses. O rei da França, Henrique II, aprovou esse plano de iniciativa privada, prometeu apoio, forneceu financiamento e dois navios do rei para a viagem.



Nicolau D. de Villegagnon

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. 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

1 – O interesse no estudo desse período é que nele se definiram as fronteiras sul do território brasileiro, que mudavam conforme a força das armas e os tratados celebrados entre portugueses e espanhóis.

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

3 – França Antártica. Atualmente é onde está instalada a Escola Naval.

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, porém, não teve bom êxito e o progresso da colônia, como um todo, deixou a desejar.

Villegagnon, que já mostrara sua bravura e competência como militar em diversas ocasiões, encontrou muitas dificuldades para recrutar as pessoas certas para sua colônia. Um núcleo de colonização precisa de sapateiros, alfaiates, barbeiros, carpinteiros, oleiros, pedreiros, médicos, soldados e muitos outros. Sem eles haveria falta de coisas necessárias à sobrevivência na colônia. Além disso, é fundamental a presença de bons agricultores para que não falem alimentos e produtos para o comércio externo.

As pessoas que vieram com Villegagnon formavam, porém, um grupo heterogêneo em muitos aspectos: 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 europeias no grupo, o que fez com que muitos colonos procurassem as mulheres índias. Isso era difícil para Villegagnon entender, devido à sua formação religiosa de Cavaleiro de Malta, com voto de castidade, que não admitia o sexo fora do casamento.



Brasão da Ordem de Malta
(ordem militar cristã, com suas
origens nas Cruzadas)

Os franceses contavam com a amizade dos tupinambás⁴. Eles comerciavam com os franceses por meio de trocas (escambo) – recebiam machados, facas, tesouras, espelhos, tecidos coloridos, anzóis e outros objetos e forneciam o pau-brasil, que cortavam na floresta e traziam para a colônia, e alimentos. Os tupinambás lutaram bravamente ao lado dos franceses, pois detestavam os portugueses, que eram amigos de outros índios, seus inimigos.

A reação portuguesa somente ocorreu por intermédio do governador Mem de Sá, em 1560. Portugal desistira da via diplomática para a solução dos problemas com os franceses.

Mem de Sá atacou o Forte de Coligny com uma força naval (soldados e índios) que trouxera da Bahia e arrasou-o. Depois partiu para São Vicente sem deixar uma guarnição na Guanabara.

4 – Os índios tinham diversas aldeias no litoral da Baía de Guanabara, inclusive na atual Ilha do Governador.

Os franceses fugiram para o continente, abrindo-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 participação de uma tribo tupi, inimiga dos tupinambás do Rio de Janeiro, os temiminós, liderados por Araribóia⁵. Participaram, também, como aliados dos portugueses, índios da tribo tupiniquim de Piratininga, trazidos de São Vicente.

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 Açúcar⁶. Era um local apertado, mas protegido pelos morros, de fácil defesa e de onde se controlava a entrada da barra da Baía de Guanabara. Sem dúvida, o melhor lugar para poder cumprir sua missão. 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 desse ferimento.

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

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 na costa do Brasil,

5 – 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.

6 – 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 Morro 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 contração 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 passaria a ser o Centro da Cidade, ainda nos tempos de colônia, com a residência do governador e outros prédios de administração.



Morro do Castelo

estabeleceram-se, em pequeno número, em diversos pontos do litoral Norte. 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 uma expedição que constituía uma tentativa séria da iniciativa privada para estabelecer uma colônia no Brasil. O destino era o Maranhão. A expedição era chefiada pelos sócios François de Razilly, Daniel de la Touche de la Ravardière e o Barão de Sancy, com poderes de tenentes-gerais do rei da França. Quando chegaram, construíram o Forte de São Luís.

Na França, o bom relacionamento com a Espanha fez com que o governo não colaborasse significativamente com recursos para o reforço da colônia. Em 1614, uma força naval, comandada pela primeira vez por um brasileiro, Jerônimo de Albuquerque, chegou ao Maranhão para combater os franceses.

No Maranhão os portugueses iniciaram a construção de um forte, que chamaram Santa Maria. Logo os franceses fizeram uma [sortida] e 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. Os portugueses, no entanto, foram mais rápidos e contra-atacaram separadamente, com vigor, as duas forças francesas, vencendo-as.

SORTIDA – ataque.

Apesar de os franceses terem um navio de maior porte, o *Regente*, e as três presas portuguesas, além de ainda contarem com os tupinambás, resolveram propor um armistício, para conseguir reforços na França ou obter solução diplomática. Os portugueses aceitaram.

A trégua também era 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 os perigos cabiam aos particulares, sem que a paz entre os Estados fosse perturbada. Além do mais, o rei de Portugal⁷ não ratificou a trégua e ordenou que se expulsassem os franceses do Maranhão. Providenciou reforços e mandou, em seguida, o governador de Pernambuco organizar uma nova expedição. O comando coube a Alexandre de Moura.

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

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.

INVASÕES NA FOZ DO RIO AMAZONAS

Após a ocupação do Maranhão, os portugueses resolveram dirigir sua atenção para os invasores da foz do Rio 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 ingleses, holandeses e irlandeses, enforcando os que resistiam e escravizando as tribos de índios que os apoiavam. Essa 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 HOLANDESA 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, principalmente, com a exploração da agroindústria do açúcar. Levantado o capital para o empreendimento, os holandeses reuniram uma relativamente poderosa força naval de 26 navios, 1,6 mil marinheiros e 1,7 mil soldados. O comando coube ao Almirante Jacob Willekens.



Esquadra holandesa em Salvador

Os navios dessa força partiram de diversos portos da Holanda e reuniram-se em uma das ilhas do Arquipélago de Cabo Verde. No dia 8 de maio de 1624, eles chegaram à Baía de Todos os Santos. No dia seguinte, iniciaram o ataque a Salvador.

Os holandeses atacaram os fortes que defendiam a cidade, e os navios que transportavam tropas se dirigiram para o Porto da

Barra, onde, após calarem o Forte de Santo Antônio, desembarcaram um contingente que avançou na direção da cidade.

O governador português resistiu, mas, como não tinha recursos suficientes e a população havia abandonado a cidade, acabou se rendendo. A cidade foi saqueada. Somente alguns dias depois organizou-se a reação contra os invasores.

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

Soube-se da perda de Salvador, cerca de dois meses e meio depois, em Lisboa e Madri. As notícias chegavam à Europa levadas por navios. Logo, o governo luso-espanhol começou a preparar uma grande força naval para recuperar a colônia antes que a companhia holandesa consolidasse sua conquista. Na Holanda, sabendo-se dos preparativos luso-espanhóis, acelerou-se a prontificação dos reforços que deveriam garantir a ocupação da Bahia.

A preparação de forças navais que projetassem poder a tão longa distância exigia enorme esforço⁸. Era necessário planejamento cuidadoso de consideráveis recursos financeiros, materiais e humanos. A força deveria ser composta de navios de diferentes tipos. Os galeões eram os principais navios de guerra da época⁹. As naus e as urcas¹⁰ eram navios mercantes armados com 10 a 20 canhões, o que lhes possibilitava, também, emprego militar. As caravelas, pequenas, nem sempre com canhões, eram muito empregadas para desembarcar tropas. Havia ainda diversos outros navios menores, como [patachos], iates velozes e embarcações que complementavam a capacidade das forças navais.

PATACHO –
antigo navio à vela
de dois mastros.

Considerando as populações da época – a Holanda teria cerca de 1,5 milhão de habitantes e Portugal ainda menos – não era fácil conservar em segredo a preparação de uma força naval. Espiões mantinham as cortes européias bem 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 vantagem decisiva.

8 – As provisões necessárias para as longas travessias e estadas demoradas no mar incluíam animais vivos, peixes e carnes salgadas, legumes e frutas secos – como ervilhas, lentilhas e figos –, azeite, vinagre, vinhos e outros gêneros secos e molhados, dos quais se destacava o biscoito. Este, na realidade – bolachas feitas de farinha de trigo – era um dos alimentos mais resistentes à deterioração, se bem confeccionado e armazenado.

9 – Os galeões variavam em tamanho: os maiores com uns 60 canhões e os menores com cerca de 20 canhões.

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

Os luso-espanhóis conseguiram, dessa vez, ficar prontos antes dos holandeses e, em 22 de novembro, partiu de Lisboa uma armada composta por 25 galeões, 10 naus, 10 urcas, 6 caravelas, 2 patachos e 4 navios menores, tendo a bordo 12,5 mil marinheiros e soldados. O Comandante-Geral era Dom Fadrique de Toledo Osório, Marquês de Villanueva de Valdueza¹¹.

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 vinte navios holandeses se abrigavam sob a proteção dos fortes e a cidade estava defendida por tropas holandesas. Logo, iniciou-se o ataque luso-espanhol, que, pela superioridade de forças, não poderia encontrar muita resistência. Com a rendição dos holandeses, a cidade foi ocupada em 1^a de maio¹².

A OCUPAÇÃO DO NORDESTE BRASILEIRO

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

A força naval holandesa enviada conquistou Olinda em 1630. Era comandada pelo General-do-Mar Wendrich Corneliszoon Lonck e trazia, além de uma tripulação de 3,5 mil homens, 3 mil soldados.

Soube-se dos preparativos com antecedência em Madri e Lisboa. O General Matias de Albuquerque¹³, que então estava na 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.

Entre 1631 e 1640, dentro do período da união com a Espanha, foram enviadas três Esquadras luso-espanholas ao Brasil¹⁴ para recuperar Pernambuco.

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 de porte. Destacam-se, entre eles:

11 – Essa 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.

12 – A força naval holandesa com os reforços chegou no final de maio, atrasada para qualquer ação eficaz.

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

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

- o Combate Naval dos Abrolhos, em 3 de setembro de 1631;
- os combates navais que ocorreram intermitentemente durante cinco dias, a partir de 12 de janeiro, na Batalha Naval de 1640.

Para os luso-espanhóis, a batalha ocorrida em 1640 foi uma derrota estratégica. Após cinco dias de combate, não haviam desembarcado as tropas em Pernambuco. Os combates levaram a força naval muito para o norte, ao longo do litoral do Nordeste, e tinha, entre ela e Pernambuco, a força holandesa muito pouco desfalcada. O desembarque das tropas acabou se realizando no atual estado do Rio Grande do Norte e o conde da Torre regressou 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 1^a de dezembro de 1640, ocorreu a Restauração de Portugal, sendo o Duque de Bragança aclamado rei, com o nome de Dom João IV.

Em junho de 1641, assinou-se uma trégua de dez anos com os holandeses em Haia. Essa trégua interessava à Companhia, que via seus lucros consumidos pelas ações militares, e aos portugueses, que, no momento, estavam em guerra com a Espanha e precisavam reduzir as frentes de combate.

Como sempre ocorre às vésperas de uma trégua, trataram os holandeses de alargar suas conquistas. Assim, ocuparam Sergipe e Maranhão, no Brasil, e Angola e São Tomé, na África.

Após a Restauração de Portugal, foi enviado novo governador-geral para o Brasil, Antônio Teles da Silva. Embora 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 de novatos faziam com que dificilmente essa força

pudesse fazer frente aos profissionais holandeses¹⁵. O comando foi dado ao coronel Jerônimo Serrão de Paiva.

O Governador Teles da Silva decidiu executar um plano para ocupar o Recife. Os galeões e outros navios de uma frota que seguia para Portugal deveriam se juntar aos de Serrão de Paiva e, caso os holandeses fossem ingênuos ou se a população se revoltasse, tentar desembarcar na cidade.

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

Os navios holandeses permaneceram no porto, aguardando os acontecimentos e, em terra, os representantes da Companhia das Índias Ocidentais estavam dispostos a resistir a qualquer tentativa de desembarque.

No dia 13, o mau tempo obrigou os navios portugueses a buscar o alto-mar. Durante todo o dia 12, no entanto, tinham sido admirados pelo povo pernambucano, e o que 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 9 de setembro de 1645, o almirante holandês Lichthardt resolveu atacar a força de Serrão de Paiva, que se separara dos outros navios. Os portugueses contavam com sete naus, três caravelas e quatro embarcações, com uma tripulação de mil homens, aproximadamente, e estavam fundeados na Baía de Tamandaré. Lichthardt [investiu à barra] com oito navios holandeses e foi abordar os navios portugueses dentro da baía.

INVESTIR À BARRA
– entrar no rio pela sua foz.

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

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

FRAGATA – 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 1,8 mil t (no último quartel do século XIX houve fragatas mistas, a vela e a vapor).

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, pelo mar, e ocuparam a Ilha de Itaparica. O propósito era ameaçar Salvador.

O ataque a Itaparica incentivou Dom João IV a iniciar a preparação de uma força naval para enviar ao Brasil.

Dom 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, 1 urca, 2 naus, 2 [fragatas] e 4 navios menores.

A missão da esquadra do Conde de Vila Pouca de Aguiar não era expulsar os holandeses de Pernambuco, ou atacar o Recife, mas, sim, proteger Salvador e expulsar os invasores da Ilha de Itaparica. A perda de Salvador seria, sem dúvida, desastrosa para Portugal e para a causa dos revoltosos.

Na Holanda, sabendo-se da Armada portuguesa de Socorro do Brasil, organizou-se uma força naval sob o comando do Vice-Almirante Witte Corneliszoon de With.

Os navios holandeses saíram aos poucos dos portos e, somente em março de 1648, alcançaram o Recife. Encontraram uma situação muito desfavorável e indefinições sobre a ação a tomar no mar. As forças holandesas tinham se retirado de Itaparica e somente restava em poder da Companhia, além do Recife, a Ilha de Itamaracá e os Fortes do Rio Grande do Norte e da Paraíba.

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

Restava para a Companhia agir no mar, bloqueando os portos brasileiros e atacando pontos do litoral. O bloqueio, apesar de exigir dos marinheiros longas estadas 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.

A DERROTA DOS HOLANDESES EM RECIFE

Em 1649 os holandeses foram novamente derrotados em terra na segunda Batalha de Guararapes. Apesar de ainda terem o domínio do mar, iniciou-se, em seguida, grande deterioração do ânimo do pessoal embarcado, com motins, destituições de comandantes e navios que regressaram para a Holanda amotinados.

Em fevereiro de 1650, a primeira frota portuguesa da Companhia do Comércio do Brasil, com 18 navios de guerra, chegou ao Brasil. Não tinha ordens para atacar o Recife. Dom João IV ainda temia uma guerra com a Holanda na Europa e preferiu manter a situação informal no Brasil, procurando obter resultados por meio 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, o Recife recebeu o reforço de doze navios holandeses, 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 de 1650, partiu para Portugal.

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 a 1654. Tornou-se, portanto, inviável para os holandeses manter o domínio do mar permanente na costa do Brasil.

Em dezembro de 1653, uma frota portuguesa chegou ao Brasil. O comandante da frota, Pedro Jaques de Magalhães, decidiu bloquear o Recife e apoiar os revoltosos luso-brasileiros. As posições holandesas foram, sucessivamente, sendo conquistadas, e a rendição do 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 o Recife já estava cercado e era inviável vencer em terra, ainda conseguiram, por longos anos, suprir a cidade por mar.

CORSÁRIOS FRANCESES NO RIO DE JANEIRO NO SÉCULO XVIII

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

As riquezas do Rio de Janeiro emergente atraíram a cobiça de dois franceses. O primeiro foi Duclerc, que foi derrotado depois de invadir a cidade. 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 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. Assim, para consolidar o domínio da região, os dois reinos travaram diversas batalhas – nas quais o poder naval de ambos os lados foi muito empregado – e vários acordos foram firmados. A fronteira sul do Brasil mudou então diversas vezes, conforme o estipulado em cada novo acordo assinado entre as duas coroas, ficando conhecida como a fronteira do vai-e-vem.

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 da Sucessão da 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 foi 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 bloqueio marítimo à colônia lusa, enquanto 4 mil soldados realizavam 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, constituída de duas naus e uma fragata. Essa força partiu de Lisboa em março de 1736. Ao chegar ao Rio de Janeiro, recebeu reforços e a ela se juntou o Brigadeiro Silva Paes, com 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 esses 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 naquela baía –, decidiu partir para o Rio Grande de São Pedro e cumprir a missão de fortificá-la. Ao chegar, tratou Silva Paes de organizar suas defesas e mandou



Tratado de Madri – 1750
Fonte: Livro *Fronteiras do Brasil no Regime Colonial* de José Carlos de Macedo Soares, Rio de Janeiro, 1939

construir o forte que denominou Jesus, Maria e José. Estavam assim criadas as condições para o início da povoação dessa região, que recebeu mais tarde casais açorianos para ocupar a terra.

Procurando solucionar suas questões de limites, Portugal e Espanha resolveram assinar, em 1750, o Tratado de Madri, que, entre outras medidas, estabeleceu a posse da Colônia de Sacramento para Espanha e a de Sete Povos das Missões para Portugal. A troca estabelecida pelo tratado não foi efetuada, pois os índios que viviam nas Missões se recusaram a deixar o local, empreendendo resistência armada, levando os luso-espanhóis a responder com ação militar conjunta que, em 1756, por meio da força, permitiu a ocupação da região¹⁶.

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, conseqüentemente, a guerra se propagou para o Sul do Brasil.

O espanhol Dom 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 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

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

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 de 1776.

Em 1777, os espanhóis protestaram contra a tomada do Rio Grande pelos portugueses e, após insucessos diplomáticos, decidiram enviar poderosa expedição sob comando de Dom Pedro de Cevallos. 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 Dom José I, em fevereiro de 1777, assumiu o trono de Portugal Dona Maria I. Na tentativa de resolver as questões de limites entre os dois países, foi assinado, em 1^a de outubro de 1777, o Tratado de Santo Ildefonso. Por esse tratado, ficou estabelecida 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. Esse tratado deixou os espanhóis com o domínio exclusivo do Rio da Prata, sendo deveras desvantajoso para Portugal.

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 a 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 de fronteiras. No Rio Grande de São Pedro, tropas



Tratado de Santo Ildefonso – 1777
Fonte: Livro *Fronteiras do Brasil no Regime Colonial* de José Carlos de Macedo Soares, Rio de Janeiro, 1939

foram aprestadas para defender as fronteiras, ainda em demarcação, e os luso-brasileiros invadiram e conquistaram 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, e Portugal recuperado, no sul da América, o território dos Sete Povos das Missões Orientais do Uruguai.

CRONOLOGIA

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 a 1640	União Ibérica.
1612	A França envia uma expedição com o intento de fundar outra colônia no Brasil, desta vez no Maranhão.
1614	Formação da 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.
1652 a 1654	Guerra anglo-holandesa.
1654	Rendição dos holandeses no Recife, término da ocupação holandesa.
1681	Tratado de Lisboa.
1715	Tratado de Utrecht.
1750	Tratado de Madri.
1756 a 1763	Guerra dos Sete Anos entre Portugal e Espanha.
1761	Tratado do Pardo.
1777	Tratado de Santo Ildefonso.
1801	Tratado de Badajós.

SAIBA MAIS

História Naval Brasileira – Segundo volume, Tomo IB

História Naval Brasileira – Segundo volume, Tomo II

História do Brasil, Antonio Luiz Porto e Albuquerque. Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1985.

História do Brasil: período colonial, monarquia e república. Hélio Vianna. 14ª edição. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1980.

Capítulo 4



FORMAÇÃO DA MARINHA IMPERIAL BRASILEIRA

SINOPSE

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 continental¹. Os demais Estados europeus foram concitados a aderir ao bloqueio, entre eles Portugal.

Portugal sempre manteve laços comerciais com a Inglaterra, e sua não-adesão ao bloqueio 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 e o Príncipe Regente Dom João acordaram na retirada para o Brasil de toda a Família Real².

Em 29 de novembro de 1807, a Família Real embarca rumo ao Brasil. O comboio de transportes que conduziu todo o aparato (15 mil pessoas, entre militares e civis) era de trinta navios e várias embarcações³. Foi protegido por escolta inglesa composta por dezesseis naus.

Em 22 de janeiro de 1808, a nau *Príncipe Real*, onde o Príncipe Regente Dom João encontrava-se embarcado, chegou à Bahia.

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, entre 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).

BERGANTIM – do italiano *brigantino*, embarcação pirata do Mediterrâneo, do inglês *brigantine*, do francês, *brigantin*. Antiga embarcação a vela e remo, esguia e veloz, de convés corrido, com um ou dois mastros de galé e oito a dez bancos para remadores. Posteriormente, navio a vela de dois mastros, cada um espigando dois mastaréus (mastro suplementar preso ao mastro real) e envergando pano redondo, com velas no entremastro e gurupés, armado com 10 a 20 peças de artilharia.

Em 28 de janeiro daquele ano, Dom João proclamava a independência econômica do Brasil, com a publicação da famosa carta régia, que abriu ao comércio estrangeiro os portos do País; em 7 de março de 1808, Dom 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



Estandarte dos Fuzileiros Navais

Vamos ver neste capítulo o que ocorreu quanto ao estabelecimento da Marinha na Corte e a política externa de Dom 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 do Recife.

Com o retorno de Dom João VI para Portugal, permaneceu no Brasil seu filho Dom Pedro, que passou a sofrer pressão vinda da Corte de Portugal para que regressasse a Lisboa. Como consequência, temos o Dia do Fico (9/1/1822) e, posteriormente, após novas pressões, Dom Pedro proclama a nossa Independência.



Embarque da Família Real

Para concretizar a 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.

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*.

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.

A VINDA DA FAMÍLIA REAL

A CORTE NO RIO DE JANEIRO

Juntamente com a Família Real, todo o aparato burocrático e administrativo foi transferido para o Rio de Janeiro. Entre as primeiras decisões de Dom 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.

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, hoje Escola Naval, que também acompanhou a Família Real, teve sua instalação nas dependências do Mosteiro de São Bento, tornando-se, 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.



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

POLÍTICA EXTERNA DE DOM JOÃO E A ATUAÇÃO DA MARINHA: A CONQUISTA DE CAIENA

Diante da invasão do território continental português pelas tropas do General Junot, Dom João assinou, em 1^o de maio de 1808, manifesto declarando guerra à França, considerando nulos todos os tratados

6 – Salvo o Conselho Supremo, o Arquivo, a Contadoria e a Fábrica de Pólvora, as demais repartições citadas eram verdadeiro desdobramento 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. O do Recife e de Belém existiram como arsenais de Marinha.

que o imperador dos franceses o obrigara a assinar. 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. A Corte determinou 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, valendo-se, inclusive, (diante dos escassos recursos existentes nos cofres da capitania) de subscrição popular.



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

ESQUADRILHA – parcela de navios da esquadra.

BRIGUE – do inglês *brigantine*, do francês *brick*: navio a vela, com dois mastros espigando o mastaréus e envergando pano redondo, com velas de entremastro e gurupés e um latino quadrangular no mastro da mezena.

Em outubro de 1808 a força estava pronta, sob o comando do Tenente-Coronel Manuel Marques d’Elvas Portugal. Para conduzir essa força ao lugar de destino, aprestou-se uma [esquadilha] composta por dez embarcações⁸. Em 3 de novembro, a esquadilha foi acrescida de três navios vindos da Corte, um deles, o [brigue] *Infante D. Pedro*, estava sob o comando do Capitão-Tenente Luís da Cunha Moreira⁹. Juntos traziam um reforço de 300 homens. Tinham ordens de ocupar o território da Guiana Francesa e submeter Caiena.

Em 1^o de dezembro, desembarcaram as nossas tropas no território inimigo. Quatro escunas francesas foram aprisionadas, incorporadas e rebatizadas de *Lusitana*, *D. Carlos*, *Sydney Smith* e *Invincível Meneses*.



Almirante Luís da Cunha Moreira

8 – Escuna *General Magalhães* (capitânia); cúteres *Vingança e Leão*; três barcas-canhoneiras; sumaca *Ninfa*; dois obuseiros; iate *Santo Antônio*; lancha *São Narciso*.

9 – O almirante Luís da Cunha Moreira teve carreira brilhante, sendo, após a proclamação da Independência, nomeado ministro da Marinha, tornando-se, portanto, o primeiro ministro brasileiro nato da nossa Marinha. No combate de Caiena, praticamente seu batismo de fogo, destacou-se na luta, 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, em 12 de janeiro de 1809. A importância dessa operação recai na condição de ter sido o primeiro ato consistente de política externa de Dom João realizado por meio militar, contando com forças navais e terrestres anglo-luso-brasileiras.

A ocupação portuguesa da Guiana Francesa durou mais de oito anos. Embora temporária, a ocupação da Guiana Francesa foi da maior 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 Dom João na política externa foi a ocupação da Banda Oriental. Na ocupação, 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. Nesse intento, invadiu as fronteiras portenhas e brasileiras, o que ocasionou o acordo entre as duas últimas para uma ação conjunta contra Artigas.

Em 12 de junho de 1816, partiu do Rio de Janeiro uma Divisão Naval, composta de uma fragata, uma [corveta], cinco



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

CORVETA – do francês *corvette*. Navio de guerra semelhante à nau, porém mais veloz, menor e mais armado que ela, com três mastros, sem acastelamentos, armado apenas com uma bateria de canhões, coberta ou descoberta. 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 e de transporte.

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.

naus (das quais uma era inglesa e outra francesa) e seis brigues, capitaneada pela nau *Vasco da Gama*, onde achavam-se embarcados o Chefe-de-Divisão Rodrigo José Ferreira Lobo, 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. Foi se reunir com o 1º Escalão, composto por seis navios¹², que já havia seguido para Santa Catarina em janeiro.

Do Rio de Janeiro, em 4 de agosto, partiu nova flotilha, composta por quatro navios¹³, com a missão de operar em combinação com a Divisão dos Voluntários Reais. Em 22 de novembro de 1816 deu-se o desembarque, em Maldonado, das 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 Dom João VI.

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, em 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.

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*,

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

13 – Era composta da corveta *Calipso* (capitânia), sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Dom 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; 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.

pela *Corveta Maria da Glória*, comandada pelo Capitão-de-Fragata Diogo Jorge de Brito.

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



A REVOLTA NATIVISTA DE 1817 E A ATUAÇÃO DA MARINHA

Em paralelo ao que ocorria no Sul, teve a Corte de 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-os seguir para Pernambuco sob o comando do Capitão-Tenente Rufino Peres Batista. A esquadrilha era composta por três navios¹⁵ e tinha como missão o bloqueio do porto do Recife.

Em 2 de abril, partiu da Corte uma Divisão sob o comando do Chefe-de-Esquadra Rodrigo José Ferreira Lôbo, composta por três navios¹⁶, enquanto que, da Bahia, seguiram por terra dois regimentos de cavalaria e dois de infantaria. Em 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 do Recife por terra e o bloqueio efetuado por mar fizeram com que os rebeldes abandonassem a cidade em 20 de maio, dando fim ao movimento separatista.

GUERRA DA 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, a queda de Napoleão e o movimento de restauração das monarquias absolutistas, encabeçado



Bandeira do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves (1816-1821)

15 – Corveta *Carrasco*, Brigue *Mercurio* 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 D. 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.

pelo Congresso de Viena¹⁸, levou os portugueses a esperar 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 essa situação, elevou o Brasil a uma condição equivalente a de Portugal, com a formação do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves. Enquanto comerciantes e fazendeiros brasileiros desfrutavam do afrouxamento dos laços coloniais, a sociedade portuguesa via-se deixada em segundo plano, com o território luso sendo administrado por uma junta sob controle de um militar britânico.

Tal estado de “abrasileiramento” da monarquia portuguesa, somado ao clamor por uma flexibilização do absolutismo 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 constitucionalista. O estado revolucionário da antiga metrópole provocou o retorno do rei em 26 de abril de 1821, deixando seu filho Dom 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 Dom 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, reerguendo o pacto colonial¹⁹. A oposição que as Cortes faziam à dinastia de Bragança em Portugal e suas crescentes imposições ao príncipe regente provocaram reações de Dom Pedro. Em 9 de janeiro de 1822, no que ficou conhecido como Dia do Fico, Dom Pedro declarou que permaneceria no Brasil, apesar da determinação das Cortes para que retornasse à 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.

18 – 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, com ele, das monarquias absolutistas derrubadas por Napoleão.

19 – *Pacto Colonial* foi o nome dado às relações entre a metrópole e a colônia, que implicavam sempre na subordinação da segunda à primeira. O pacto colonial implicava que todo o comércio dos produtos produzidos na colônia só poderia ser feito com a metrópole. De maneira inversa, todos os produtos que os colonos quisessem importar só poderiam ser vendidos pela metrópole, o que se chama *monopólio comercial* ou *exclusivismo mercantil*.

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

A INDEPENDÊNCIA

Em 7 de setembro de 1822²⁰, o Príncipe Dom 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. Até pela proximidade geográfica, estas mantiveram-se fiéis às decisões emanadas do Paço²¹, mesmo após a partida de Dom João VI. As capitais das províncias ao Norte do País mantiveram sua ligação com a



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

<http://portal.iphan.gov.br>



Paço Imperial

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 dessas províncias, nas capitais e nas poucas principais cidades, as elites de comerciantes era majoritariamente portuguesa e adepta da restauração colonial pretendida pelo movimento liberal português. Durante a queda-de-braço empreendida entre as Cortes e Dom Pedro, foram reforçadas as guarnições militares das capitânicas 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

20 – Princesa Dona Leopoldina, esposa de Dom 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 essa reunião, a princesa teria enviado a carta que, lida às margens do Ipiranga, levou Dom Pedro ao definitivo rompimento com Lisboa e à proclamação da Independência do Brasil.

21– Paço Imperial foi a sede administrativa do governo durante o período do reinado de Dom João VI e por todo o Império. Localiza-se na Praça XV de Novembro, no centro da cidade do Rio de Janeiro.

das tropas de ocupação, General Carlos Frederico Lecor, colocou-se ao lado dos brasileiros, seu subcomandante, Dom Álvaro da Costa de Souza Macedo, e a maior parte das tropas defenderam o pacto com Lisboa. A situação geral que se desdortinava parecia cada vez mais desfavorável para o processo de independência. Mesmo que as forças brasileiras, constituídas de militares e milícias patrióticas, no interior, forçassem e mesmo sitiessem as guarnições portuguesas, o mar era uma via aberta para o recebimento de reforços. Assim, Portugal reforçou com tropas, suprimentos e navios de guerra a guarnição de Salvador comandada pelo governador das Armas da Província, Brigadeiro Inácio Luís Madeira de Melo.



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

A FORMAÇÃO DE UMA ESQUADRA BRASILEIRA

O governo brasileiro, constituído por José Bonifácio, percebeu que só o domínio do mar manteria a unidade da ex-colônia portuguesa, pois as ligações entre as províncias litorâneas, onde estava concentrada a maior parte da população e da força produtiva brasileira, eram inteiramente pelas vias marítimas, ao longo de um extenso litoral de mais de 8 mil quilômetros.

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, com a rapidez e a segurança que os caminhos terrestres não permitiam. Ainda, esse conjunto de navios de guerra, a Esquadra, promoveria o bloqueio aos portos das cidades brasileiras ocupadas pelos portugueses, impedindo a chegada de reforços da metrópole e isolando as guarnições portuguesas de ressuprimentos vindos por mar, bem como fustigando-as com o fogo dos canhões embarcados.

O nascimento da Marinha Imperial se deu nesse regime de urgência, aproveitando os navios deixados no porto do Rio de Janeiro pelos portugueses, em mau 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



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 mau 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 Portuguesa para o Brasil em 1808. Óleo sobre tela de Eduardo de Martino (Acervo SDM)

nos corpos de oficiais e praças foram completadas com a contratação de estrangeiros, sobretudo experientes remanescentes da Marinha inglesa. A necessidade de dispor da Força Naval como eficiente elemento operativo e como fator de dissuasão²² para as pretensões de reconquista portuguesa fez com que o governo imperial contratasse Lorde Thomas Cochrane, um brilhante e experiente oficial de marinha inglês, como Comandante-em-Chefe da Esquadra.

OPERAÇÕES NAVAIS

Em 1^o de abril de 1823, a Esquadra brasileira comandada por Cochrane deixava a 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 a 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 suas forças e expurgar os elementos desleais, e a despeito das Forças Navais portuguesas, Cochrane colocou Salvador sob bloqueio naval, capturando os navios que realizavam o abastecimento da cidade, já sitiada por terra pelas forças brasileiras.



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 SDM)

22 – O conceito de dissuasão será exposto no capítulo VIII – *O Emprego Permanente do Poder Naval*.

Pressionadas pelo desabastecimento, as tropas portuguesas abandonaram a cidade em 2 de julho, num 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.



Fragata *Niterói* persegue os navios portugueses que se retiram da Bahia. Aquarela do Almirante Trajano Augusto de Carvalho (Acervo SDM)

O próximo passo para a 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 à deposição da junta governativa que se mantinha fiel a Lisboa, o que aconteceu em 27 de julho de 1823.



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

Seguiu-se a utilização do mesmo ardil no Pará, conduzido pelo Capitão-Tenente John Pascoe Grenfell, no comando do brigue *Maranhão*. Tais blefes, que conduziram à 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 nativos e portugueses recém-adeptos da Independência levou a 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 à Montevideu, isolando as tropas portuguesas comandadas por Dom 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 mais navios vindos das vitórias no 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 à desalentadora notícia que Montevideu era a última resistência portuguesa na ex-colônia, provocou a evacuação do contingente português da Cisplatina, em novembro de 1823.

DESLOCAMENTO DAS FORÇAS NAVAIS BRASILEIRAS



CONFEDERAÇÃO DO EQUADOR

Ainda no reinado de Dom 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. 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 1,2 mil homens, comandada pelo Brigadeiro Francisco Lima e Silva. As tropas seriam desembarcadas em Alagoas e seguiriam por terra para a província rebelada, enquanto a Força Naval alcançava o Recife, em 18 de agosto de 1824, instituindo severo bloqueio naval. Com a Marinha e o Exército atuando conjuntamente, as forças rebeldes do Recife foram derrotadas em 18 de setembro.

CRONOLOGIA

DATA	EVENTO
29/11/1807	Saída de Lisboa da Família Real.
22/1/1808	Chegada da Família Real em Salvador.
29/1/1808	Abertura dos portos ao comércio estrangeiro.
7/3/1808	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.
11/3/1808	Instalação do Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar no Rio de Janeiro.
1º/5/1808	Dom João assina manifesto declarando guerra à França.
1º/12/1808	Desembarque das tropas luso-brasileiras em território da Guiana Francesa.
12/1/1809	Caiena, capital da Guiana Francesa, se rende.
12/6/1816	Saída da Divisão Naval para a Banda Oriental.
22/11/1816	Desembarque em Maldonado.
2/4/1817	Saiu da Corte a Divisão Naval com a missão de bloquear o Recife, durante a Revolta Nativista de 1817.
20/5/1817	Fim do movimento nativista de Pernambuco.
26/4/1821	Retorno de Dom João VI para Portugal.
31/7/1821	Incorporação da Banda Oriental à Coroa de Portugal.
9/1/1822	Dia do Fico. O príncipe regente Dom Pedro declara que não obedecerá às determinações das Cortes portuguesas e que permanecerá no Brasil.
7/9/1822	Independência do Brasil.
10/11/1822	Primeira vez em que é içada a Bandeira Imperial em navio da nova Esquadra. Aniversário da Esquadra.
1/4/1823	A Esquadra brasileira, sob o comando do Primeiro-Almirante Cochrane, deixou o porto do Rio de Janeiro rumo à Bahia.
2/7/1823	Larga do porto de Salvador um comboio de navios levando as tropas portuguesas para Portugal.
27/7/1823	Adesão à causa da Independência pela Província do Maranhão.
15/8/1823	Adesão à causa da Independência pela Província do Pará.

- 21/10/1823** Tentativa de rompimento do bloqueio naval brasileiro pelos navios fiéis a Portugal estacionados na Província Cisplatina.
- 7/4/1824** O conselho da Província de Pernambuco, liderado por Manuel de Carvalho Pais de Andrade, resolve não dar posse ao presidente da Província nomeado por Dom Pedro I, Francisco Paes Barreto (Confederação do Equador).
- 17/9/1824** As forças rebeldes do Recife foram derrotadas.

SAIBA MAIS

História Naval Brasileira, Segundo Volume Tomo II. Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1979.

História do Brasil. Antonio Luiz Porto e Albuquerque. Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1985.

A Revolução Brasileira: O projeto político e a estratégia da Independência. Fernando Diegues. Objetiva, Rio de Janeiro, 2004.

História Geral do Brasil. Maria Yedda Linhares (Org.). Editora Campus, Rio de Janeiro, 1990.

A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império (tentativa de reconstituição histórica). João do Prado Maia. Livraria José Olympio Editora, Rio de Janeiro, 1965.

História Naval Brasileira. Terceiro Volume, Tomo I. Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro, 2002.

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
www.mar.mil.br

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

Capítulo 5



A ATUAÇÃO DA MARINHA NOS CONFLITOS INTERNOS DA REGÊNCIA

SINOPSE

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 Dom Pedro I: a separação entre brasileiros, os liberais, que defendiam a monarquia constitucional, e portugueses, que propunham a maior 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 defendia 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 Dom Pedro fosse uma monarquia constitucional.

A Assembléia Constituinte foi reunida para redigir a primeira Constituição brasileira. Contudo, a maioria dos deputados constituintes queria uma Constituição que limitasse os poderes do imperador. Tal fato desagradava a Dom Pedro e aos homens que o apoiavam, já que o monarca queria no Brasil uma monarquia absolutista, como seu pai, Dom João, reinou em Portugal.

O conflito entre Dom 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. O resultado é que impôs uma Constituição, outorgada em 1824, que praticamente resgatava o regime absolutista. A atitude autoritária do imperador aumentou em muito a oposição liberal a ele, representada pelo Partido Brasileiro¹.

Foram vários anos de disputa política entre os Partidos Português e Brasileiro e de críticas cada vez mais violentas ao imperador,

1 – Essa divisão entre o imperador e o Partido Português contra o Partido Brasileiro se tornou mais radical pela crise econômica em que o Brasil tinha entrado logo no começo de sua história como Estado autônomo, causada pelos gastos com o reconhecimento da independência brasileira e com a guerra empreendida pela posse da Província Cisplatina, da qual trataremos mais tarde.

vindas dos políticos do Partido Brasileiro e de todos os que defendiam que o poder do Estado não ficasse tão concentrado nas mãos de Dom Pedro. Também desagradava muito aos brasileiros naturais a influência que os portugueses, que haviam aderido à nacionalidade brasileira com a independência, tinham perante o imperador. Os nativos brasileiros acusavam os portugueses de monopolizar o comércio com o exterior.²



Fragata *Imperatriz*, navio com 54 canhões que operou na Marinha Imperial de 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 SDM)

O embate entre portugueses e brasileiros na Assembléia Geral Legislativa transparece na imprensa, que ataca o imperador e vai para as ruas, onde partidários do imperador entram em choque com defensores do Partido Brasileiro. Preocupava Dom Pedro I não somente a oposição a seu reinado, que crescia entre os brasileiros, mas também a situação política em sua terra natal, Portugal, onde ele próprio e seus descendentes tinham direitos sobre o trono.

Em 7 de abril de 1831, Dom Pedro I abdicou do trono em favor de seu filho, Dom Pedro de Alcântara, então com cinco anos de idade. Enquanto 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 Dom Pedro II. A Marinha da Independência e da Guerra Cisplatina, constituída por elevado número de navios de relativo grande porte, foi sendo transformada em uma Marinha de unidades menores, próprias para enfrentar as conflagrações nas províncias e também de acordo com as limitações orçamentárias.

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

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 no Piauí (Balaiada) e em Pernambuco (Revolta Praieira), esta já anos após a coroação de Dom Pedro II.

Em todas essas 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 províncias 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 nas províncias, 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.



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 pequenos 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 SDM)

Os dois grandes conflitos externos em 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 desenrolou a grande maioria das operações navais desses dois conflitos, separados no tempo por quase um quarto de século, foi a mesma, o grande estuário do Rio da Prata, que separa o Uruguai da Argentina. Foi com as forças militares dessas duas repúblicas que o Império brasileiro lutou.

Na Guerra Cisplatina, Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata, atual Argentina, lutaram pela posse ou influência no território

uruguaio, ainda não independente. Nessa 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 muito um 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 naval³ 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 uruguaios que atacavam a navegação mercante brasileira ao longo de toda a nossa costa.



3 – Bloqueio Naval – Impedir a entrada ou a 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.

A próxima guerra em que o Brasil se envolveria no Rio da Prata seria contra Juan Manuel de Rosas, ditador argentino, 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 nesse curto conflito: a Passagem de Tonelero. Pela primeira vez se utilizando de navios a vapor em um conflito externo, a Força Naval brasileira ultrapassou, em ávida troca de fogos, 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 posterior vitória sobre as tropas adversárias.

CONFLITOS INTERNOS

CABANAGEM

A primeira sublevação ocorrida contra a Regência foi a Cabanagem, no 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 uma 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.



Litografia da primeira metade do século XIX mostrando o porto da cidade do Pará, atual Belém do Pará (Acervo SDM)

Durante todo o conflito, as forças legais 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, mas também bombardeou posições rebeldes, desembarcou tropas do Exército e embrenhou-se nos rios amazônicos para dar combate aos mais isolados focos de revolta.



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 SDM)

O desgaste que as forças militares impuseram aos cabanos levou ao abandono da capital em maio de 1836. 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.

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 no 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 ocorreriam 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 nas Lagoas dos Patos e Mirim, que foi vencida pela Marinha em um combate no porto de Laguna. Foi nesse 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 o 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 nos engenhos da zona da mata e do 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.



Aspectos do Porto do Recife, Pernambuco, no século XIX (Acervo SDM)



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 SDM)

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 nessa revolta, embora breve, evitou que a capital provincial caísse nas mãos dos rebeldes.

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 Dom João VI, em 1821.

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 interior da América do Sul.

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 de cisplatinos contra o Império brasileiro, visando à possibilidade de incorporar a Banda Oriental. Assim, imediatamente deram

apoio político, militar e financeiro à revolta, passando, posteriormente, a envolver-se oficialmente na luta.

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 nas Guerras da Independência, para o estuário da Prata, sob o comando do 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.

A batalha mais significativa da Guerra Cisplatina, a Batalha do Passo do Rosário, ou Ituzaingó, como 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.

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 suas proximidades, região com grande número de bancos de areia que dificultava a navegação. Isso 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 deslocada para o estuário do Rio da Prata era liderado pelo experiente irlandês William George Brown, comandante da pequena Esquadra sediada em Buenos Aires



Selo uruguaio comemorativo dos 175 anos da Batalha de Ituzaingó (Passo do Rosário, para os brasileiros)

<http://pt.wikipedia.org>

desde as lutas pela independência daquele país. O adversário, apesar do 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 de seu porto base, o ancoradouro de Los Pozos, em Buenos Aires, onde seus navios eram abastecidos e reparados.



Combate Naval de Colares. Aquarela do Almirante Trajano Augusto de Carvalho (Acervo SDM)

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 argentinas 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 1,5 mil 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 iniciaram o bombardeio, respondido

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

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 Montevidéu, esperando que o socorro chegasse mais rápido àquela praça sitiada.

Contudo, o Vice-Almirante Rodrigo Lobo não acudiu de imediato à cidade acossada pelo inimigo. Na noite de 1^o 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.

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 Montevidéu, tentando aumentar o tamanho de sua Esquadra e tomar alguma carga de valor dos 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 tanto do porto de Montevidéu que foi reconhecida por navios da Esquadra brasileira, mesmo arvorando a bandeira francesa⁵.

Saiu em sua perseguição a fragata *Niterói*, comandada pelo hábil Capitão-de-Mar-e-Guerra James Norton, ambos, navio e comandante, veteranos das Guerras da Independência e recém-chegados para reforçar a Força Naval brasileira no Rio da Prata. Acompanharam a perseguição à capitânia argentina quatro outros pequenos navios, mas o combate se concentrou nos navios de maior porte, com a fragata *Niterói* trocando disparos com

5 – Expediente 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.

a fragata *25 de Mayo* e com um dos brigues que a acompanhavam. Com o cair da noite, os navios argentinos, com graves avarias, retiraram-se para Buenos Aires, dando por encerrado o embate que ficou conhecido como o Combate de Montevideú.

Após o malogro da tentativa de capturar navios ao largo do porto de Montevideú, Brown planejou outra ação para reforçar sua Esquadra com navios brasileiros capturados. 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 Montevideú, 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 preparou para o combate. Os navios argentinos



Momento em que a fragata argentina *25 de Mayo* aborda a fragata *Imperatriz*. Aquarela do Almirante Trajano Augusto de Carvalho (Acervo SDM)



Combate de Montevideú. 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 SDM)

25 de Mayo e *Independência* 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 mortalmente ferido no convés, atingido por disparos do inimigo. Foi uma das duas vítimas fatais da *Imperatriz* no combate.

Em 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.

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.

No dia 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.

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 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 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.



Combate Naval de Lara-Quilmes (30 de julho de 1826).
Desenho de Gaston Rouillet segundo as indicações do Barão do Rio Branco (Acervo SDM)

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, desmantelando o bloqueio naval brasileiro em torno de Buenos Aires.

No início de fevereiro de 1827, a 3ª Divisão desceu o Rio Uruguai para combater a Força Naval argentina que o bloqueava.

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.

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 *Independencia*, 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.

Nesse 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 *Independencia* fo-



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 SDM)

ram 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.

A guerra de corso, empreendida contra nosso comércio marítimo (à época, como hoje, essencial para a economia nacional), foi mais efetiva contra o esforço de guerra brasileiro do que as ações da Esquadra argentina. A operação ofensiva que a Marinha Imperial brasileira realizou com o bloqueio naval no Prata coexistiu com a ação defensiva na vigilância das extensas águas territoriais brasileiras, defendendo nosso comércio marítimo dos corsários.

O combate aos corsários foi mais efetivo no bloqueio naval empreendido a outra de suas “bases”, a localizada no Rio Salado. Outros corsários 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.



Aprisionamento do navio corsário *Governador Dorrego*, em 24 de agosto de 1828, no que foi o último combate naval antes da vigência da Convenção Preliminar de Paz. O corsário *Governador 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 corsários, 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 *Governador Dorrego*, depois de ter sua mastreação destruída pela fragata *Piranga*, corveta *Bertioga* (que aparece à 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 SDM)

A indefinição da campanha terrestre e o esgotamento econômico e militar de ambos os contendores levou 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 como 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.

GUERRA CONTRA ORIBE E ROSAS

Terminada a longa 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 seus executores 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.

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 legal 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 da Independência e na Cisplatina.

Somente com a intervenção da força terrestre, as tropas que cercavam Montevidéu capitularam. Manuel Oribe estava 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 2,8 mil 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 foi o emprego conjunto dos navios a vela e a vapor na operação de transposição daquele obstáculo.



Chefe-de-Esquadra John Pascoe Grenfell, comandante da Força Naval que irrompeu pelo passo fortificado de Tonelero (Acervo SDM)

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, e 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 no 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 SDM)

CRONOLOGIA

DATA	EVENTO
1825 a 1828	Guerra Cisplatina
1835 a 1838⁵	Cabanagem (Província do Pará)
1835⁶ a 1845	Guerra dos Farrapos (Província do Rio Grande)
1837 a 1838	Sabinada (Província da Bahia)
1838 a 1841	Balaiada (Províncias do Maranhão e do Piauí)
1848 a 1849	Revolta Praieira (Província de Pernambuco)
1850 a 1852	Guerra contra Oribe e Rosas

5 – Período de pacificação de focos rebeldes no interior da província do Pará.

6 – Entrada das tropas farroupilhas em Porto Alegre.

SAIBA MAIS

História do Brasil, Antônio Luiz Porto e Albuquerque. Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1985.

A Marinha Imperial e sua ação contra Rosas e Oribe (1850-1852), Edina Laura Nogueira da Gama. Monografia apresentada no Curso de Pós-Graduação em História Militar – Universidade Federal do Rio de Janeiro – UNIRIO, 2001.

História Naval Brasileira. Terceiro Volume, Tomo II. Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro, 2006.

História Geral do Brasil, Maria Yedda Linhares(Org.). Editora Campus, Rio de Janeiro, 1990.

A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império (tentativa de reconstituição histórica), João do Prado Maia. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1965.

Campanha Naval na Guerra Cisplatina. In *História Naval Brasileira*, Helio Leoncio Martins; Lucas Alexandre Boiteux. Terceiro Volume, Tomo I. Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro, 2002.

Cabanagem – A Marinha na Estruturação Nacional: Fatos e Documentos: 1835 – 1840, Mônica Hartz Oliveira Moitrel. Monografia apresentada no Curso de Pós-Graduação em História Militar – Universidade Federal do Estado Rio de Janeiro – UNI-RIO, 2001.

PÁGINAS NA INTERNET

Museu Histórico Nacional

<http://www.museuhistoriconacional.com.br/>



Capítulo 6

A ATUAÇÃO DA MARINHA NA GUERRA DA TRÍPLICE ALIANÇA COM 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 disso, 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 consequências. 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 argentinos permissão para que o Exército paraguaio atravessasse



Mapa do Cone Sul
Fonte: *O Exército na História do Brasil – Mapas, Esquemas e Esboços*. Biblioteca do Exército/Organização Odebrecht

seu território 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, ao 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, Dom 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.

Nesse 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, em 15 de maio de 1811, e derrotando, nesse 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 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 1^a de maio de 1865:

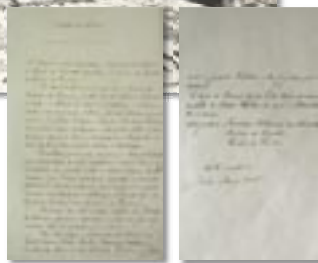
- o apresamento do vapor brasileiro *Marquês de Olinda*, que viajava para Mato Grosso, transportando o novo presidente dessa província, em 12 de novembro de 1864, em Assunção;

- a invasão do sul de Mato Grosso por tropas paraguaias, em 28 de dezembro de 1864;

- 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*.



Assinatura da Tríplice Aliança entre o General Venâncio Flores (Uruguai), Dr. Francisco Otaviano (Brasil) e o presidente da Argentina Bartolomeu Mitre



Tratado da Tríplice Aliança (Acervo SDM)



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

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 papel importante, de diferenciador, nos conflitos da região do Rio da Prata.

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

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.

casco de madeira. Muitos deles já estavam armados com canhões raiados de carregamento pela culatra².

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 trouxe 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 um³, eram navios de madeira, mistos, a vela e 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.

O BLOQUEIO DO RIO PARANÁ E A BATALHA NAVAL DO RIACHUELO

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

2 – O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (Arsenal da Corte) passara por modernização em meados do século XIX. Alguns de seus engenheiros, como Napoléon Leve 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.

3 – O *Pirabebe*, pequeno navio fluvial, tinha a estrutura de ferro e era movido a hélice.



Marquês de Tamandaré (Acervo SDM)

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 de transportar suprimentos para as tropas, 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.



Almirante Barroso (Acervo SDM)

Não era, sabidamente, possível manter a posse dessa cidade na retaguarda das tropas invasoras, principalmente naquele momento da luta, em que os paraguaios mantinham 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 isso levou Solano López a planejar a ação que levaria à Batalha Naval do Riachuelo.



Plano da Batalha Naval do Riachuelo feito pelo Primeiro-Tenente Antônio Luiz Von Hoonholtz (futuro Barão de Teffé), comandante da canhoneira *Araguari* (Acervo SDM)

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



Óleo sobre tela retratando a Batalha Naval do Riachuelo. Victor Meireles (Acervo do Museu Histórico Nacional)

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 assentar canhões nas barrancas da Ponta de Santa Catalina, que fica imediatamente antes da foz do Riachuelo⁴, e reforçar com tropas de infantaria o Rincão de Lagraña⁵, que lhe fica a jusante.

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 Rio 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 esquerda⁶.

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*, *Beberibe*, *Parnaíba*, *Mearim*, *Araguari*, *Iguatemi* e *Ipiranga*, estava fundeada ao sul da cidade de Corrientes, próxima 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*, *Ipora*, *Jejuy*, *Salto Oriental*, *Marquês de Olinda* e *Pirabebe*, rebocando seis chatas artilhadas.



Vapor Jequitinhonha (Acervo SDM)

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].

AMARRAS – corrente formada por elos que segura a âncora à embarcação.

4 – 17 quilômetros distante ao sul da cidade de Corrientes, portanto, em território argentino.

5 – Assim chamado porque era uma estância do governador Lagraña.

6 – 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, alagadiço e inóspito.



Em destaque canhoneira *Araguari* (Acervo SDM)

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,

TRAVÉS – parte lateral do navio.

logo após o local onde estavam as baterias de terra. Fechou-se a armadilha em uma extensão de uns seis quilômetros, ao longo de um trecho do Rio Paraná, junto à foz do Riachuelo⁷.

Pouco tempo depois, a coluna brasileira, com o *Belmonte* à frente, seguido pelo *Jequitinhonha* e por outros navios, avistou as barrancas de Santa Catalina.

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 consequência, 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 de 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 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.



Sinais de Barroso

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

“Sustentar o fogo que a vitória é nossa.”

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

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 da resistência heróica de brasileiros, como o Guarda-Marinha Guilherme Greenhalgh e o Marinheiro Marcílio Dias, que lutaram até a morte.



Guarda-Marinha Greenhalgh
(Acervo SDM)

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



Imperial marinhheiro Marcílio Dias
(Acervo SDM)

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 inutilizei, e depois o terceiro, que era o Salto, que ficou pela mesma fôrma. 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 falei, 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”.

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 disto, apesar de não comentarem, na época, não seria sensato abordar um navio lotado com tropas.



Óleo sobre tela retratando a *Batalha Naval do Riachuelo*.
Eduardo de Martino (Acervo SDM)

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

A Esquadra paraguaia foi praticamente aniquilada, e não teria mais participação relevante no conflito. Estava garantido o bloqueio que

impediria o Paraguai de receber armamentos e, até mesmo, os [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, da *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 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.

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 inimigo⁸.

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.

ENCOURAÇADO – do inglês *ironclad*, 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.

RODA – bico de proa (parte avante do navio).



Barão de Teffé – Antônio Luiz Von Hoonholtz (Acervo SDM)

8 – Solano López ordenara o regresso da coluna que avançara 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.



Passagem de Mercedes (E) e Passagem de Cuevas (D) (Acervo SDM)

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 as fortificações de Humaitá eram séria ameaça, mesmo para esses navios.

NAVIOS ENCOURAÇADOS E A INVASÃO DO PARAGUAI

Eles começaram a chegar à frente de combate em dezembro de 1865. O encouraçado *Brasil*, encomendado após a Questão Christie⁹ na França, foi o primeiro que chegou a Corrientes, em dezembro de 1865.



Encouraçado *Brasil*. Aquarela do Almirante Trajano Augusto de Carvalho (Acervo SDM)

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.

Durante a guerra, foram incorporados à Armada brasileira 17 navios encouraçados, incluindo alguns classificados como

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

[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.



Encouraçado *Barroso* (Acervo SDM)

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*.

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.

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.

CURUZU E CURUPAITI

Em 31 de agosto de 1866, as tropas comandadas pelo Barão de Porto Alegre (Tenente-General Manoel Marques de Souza) 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.



Aquarela do Almirante Trajano Augusto de Carvalho retratando o encouraçado *Rio de Janeiro* no momento em que afundava durante o ataque a Curuzu (Acervo SDM)

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.

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. Já havia provado ser um excelente general e estadista; o homem certo para aquela ocasião difícil.

O comando da Força Naval coube ao Chefe-de-Esquadra Joaquim José Ignácio,



Duque de Caxias (Acervo SDM)



Visconde de Inhaúma (Acervo SDM)

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 soube empregar 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 necessário¹⁰.

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 essa 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 pequena ferrovia nesse caminho, para transportar as provisões necessárias.



Passagem de Curupaiti. Aquarela do Almirante Trajano Augusto de Carvalho (Acervo SDM)

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

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, 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 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

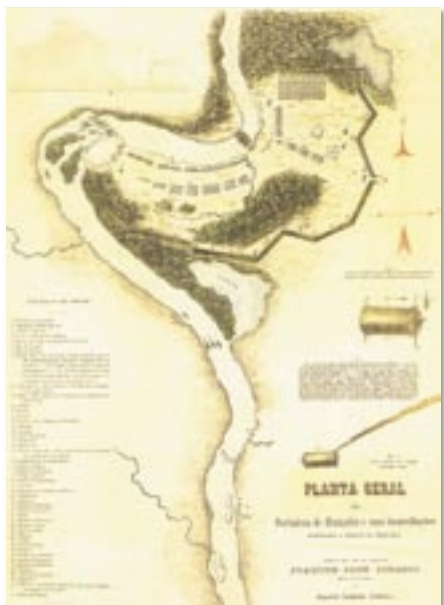
Na madrugada de 19 de fevereiro de 1868, iniciou-se a Passagem de Humaitá.

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



Solano López (Acervo SDM)

O RECUE 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 Gama e Júlio de Noronha, entre outros. Ao final, renderam-se 1,3 mil paraguaios.



Almirante Saldanha da Gama (Acervo SDM)

O AVANÇO ALIADO E A DEZEMBREADA

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 necessário ao Exército aliado.

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 operação em que a Força Naval exerceu 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 ser 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.

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 paraguaio¹¹.

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 fundeu 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, por sua dificuldade logística, pelo envolvimento da população do país e, até, por ações típicas de guerrilha, foi um enorme desafio para os países da Tríplice Aliança. Ela teve conseqüências notáveis. 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 brasileiros das diferentes regiões do País se conheceram melhor, passando a se respeitar e a se entender.

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

CRONOLOGIA

DATA	EVENTO
12/11/1864	O governo paraguaio apreende o navio mercante brasileiro <i>Marquês de Olinda</i> , 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.
27/1/1865	O Império do Brasil declara oficialmente que responderá às hostilidades do Paraguai.
5/4/1865	Sai de Buenos Aires uma Força Naval brasileira, para bloquear o Rio Paraná.
13/4/1865	O governo paraguaio declara guerra à Argentina e forças paraguaias atacam Corrientes.
1º/5/1865	Assinado em Buenos Aires o Tratado da Tríplice Aliança, entre os governos do Brasil, da Argentina e do Uruguai.
20/5/1865	O Chefe-de-Divisão Francisco Manoel Barroso da Silva assume o comando das duas divisões navais brasileiras incumbidas do bloqueio.
10/6/1865	Forças paraguaias invadem a Província do Rio Grande do Sul.
11/6/1865	Batalha Naval do Riachuelo.
21/2/1866	O Vice-Almirante Tamandaré, Comandante-em-Chefe da Esquadra brasileira, chega à cidade argentina de Corrientes.
16/4/1866	Início da travessia do Passo da Pátria.
27/7/1866	Início do reconhecimento, pelos navios da Esquadra, da área da Fortaleza de Curuzu.
31/8/1866	As tropas brasileiras, comandadas pelo Barão de Porto Alegre, desembarcam para a tomada do Forte de Curuzu, apoiadas pelo fogo dos navios.
2/9/1866	A Marinha perde o encouraçado <i>Rio de Janeiro</i> , posto a pique pela explosão de duas minas flutuantes.
3/9/1866	Tomada da Fortaleza de Curuzu.
22/9/1866	A Esquadra bombardeia pesadamente o Forte de Curupaiti, enquanto as tropas comandadas pelo Visconde de Porto Alegre tentam 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.
- 13/1/1867** A Esquadra brasileira inicia os bombardeios ao Forte de Curupaiti.
- 15/8/1867** O Vice-Almirante Joaquim José Ignácio comanda a 1ª Passagem de Curupaiti.
- 13/2/1868** 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)
- 19/2/1868** Iniciou-se a Passagem de Humaitá. (1ª Passagem de Humaitá)
- 21/3/1868** A Fortaleza de Curupaiti foi conquistada.
- 2/5/1868** 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 cortariam as comunicações do inimigo concentrado em Humaitá, impedindo o recebimento de socorro.
- 21/7/1868** Os encouraçados *Cabral*, *Silvado* e *Piauí* forçam a Passagem de Humaitá, para se reunirem à Divisão do Chefe Delfim. (2ª Passagem de Humaitá)
- 25/7/1868** As tropas aliadas conquistam a Fortaleza de Humaitá.
- 1º/8/1868** Combate na Lagoa Verá entre chalanas paraguaias e escaleres dos navios brasileiros.
- 16/8/1868** Início da Dezembrada
- 30/8/1868** O Barão da Passagem, Chefe-de-Divisão Delfim Carlos de Carvalho, comandando uma divisão composta pelo encouraçado *Bahia* e pelos monitores *Alagoas*, *Ceará*, *Pará*, *Piauí* e *Rio Grande*, entra pelo Rio Tebiquari, para proteger a passagem do Exército.
- 1º/10/1868** Os encouraçados *Bahia*, *Barroso*, *Tamandaré* e *Silvado* forçam as baterias de Angostura, ao mesmo tempo em que os encouraçados restantes bombardeavam o acampamento inimigo.
- 19/11/1868** A Esquadra bombardeia as fortificações de Angostura – manobra do Pissiquiri.
- 4/12/1868** A Esquadra inicia a passagem do Exército do Chaco para a Barranca de Santo Antônio.
- 1º/1/1869** Tropas brasileiras, sob o comando o Coronel Hermes da Fonseca, ocupam Assunção, que se encontra deserta.

- 16/1/1869** O Vice-Almirante Joaquim José Ignácio, gravemente enfermo, deixou o comando da Esquadra brasileira em Operações no Paraguai e regressou ao Rio de Janeiro.
- 6/2/1869** O Chefe-de-Esquadra Elisário Antônio dos Santos assume o comando da Força Naval.
- 22/3/1869** Foi nomeado Comandante-em-Chefe das Forças de Terra e Mar, em operações contra o Paraguai, o Príncipe Conde d'Eu.
- 18/4/1869** O Comandante-em-Chefe da Esquadra no Paraguai ordenou a perseguição e a captura de embarcações paraguaias no Rio Manduvirá e afluentes.

SAIBA MAIS

A Estratégia Naval Brasileira da Guerra do Paraguai (com algumas observações sobre ações táticas e o apoio logístico). *Revista Marítima Brasileira* V. 117, nº 7-9, Helio Leonicio Martins. Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro, 1997. P 59-86.

Visitando Riachuelo e revendo controvérsias, 132 anos depois – *Revista Marítima Brasileira* V. 117, nº 7-9, Armando de Senna Bittencourt. Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro, 1997. P 41-57.



Capítulo 7

A MARINHA NA REPÚBLICA

SINOPSE

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 defender.

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 perante as classes mais modernas que estavam em processo de construção pelas potências industriais da época.

Procurando satisfazer a justa aspiração brasileira em constituir uma Marinha bem aparelhada, o deputado Dr. Laurindo Pitta apresentou à Câmara, em julho de 1904, projeto que continha o programa naval do Almirante Júlio de Noronha, o qual poderia atender a tais expectativas. Em discurso entusiasmado, propôs a aprovação de orçamento que financiasse os navios requisitados. Pitta encabeçou 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 por unanimidade, ele se transformou no Decreto nº 1.296, de 14 de novembro de 1904.



Almirante Júlio de Noronha

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.

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.

BRULOTE – embarcação carregada de matérias inflamáveis e explosivas destinadas a levar fogos aos navios inimigos.

Segundo o próprio Laurindo Pitta, em discurso por ocasião da apresentação do seu projeto de reaparelhamento naval, couraçados, [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 o leve, a fragata era ligeira e a torpedeira e o [brulote], destinado a incendiar as antigas naus.



Brulote

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.



Almirante Alexandrino Faria de Alencar

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.

Como conseqüência 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 obteve 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 em que se fizesse necessário.



Encouraçado *Minas Gerais* (Acervo SDM)

A incorporação de navios como os encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*, pertencentes à classe dos *dreadnoughts*, os mais poderosos do mundo, encheu de orgulho e confiança os cidadãos brasileiros.



Cruzador *Bahia* (Acervo SDM)

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*.

CONTRATORPEDEIRO – Navio destinado a combater as torpedeiras, dotado de maior velocidade do que estas, e armado com canhões de médio calibre e tubos lança-torpedos. Sinônimos em desuso: contratorpedeira, caça-torpedeiro, destróier.

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.

A Esquadra brasileira passou a ser organizada, essencialmente, em divisões de encouraçados e 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 responsabilidade³.

Dessa forma, a Marinha iria enfrentar os seus dois principais desafios no século XX. As duas grandes guerras mundiais.



Contratorpedeiro *Paraná* (Acervo SDM)



Submarinos *F1*, *F2* e *F3* (Acervo SDM)

3 – Foram criadas as Divisões Navais do Sul (São Francisco do Sul), Centro (Rio de Janeiro) e Norte (Belém).

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 de 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 Operações de Guerra (DNOG), sob o comando do Almirante Pedro Max Fernando de Frontin. Era composta dos 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 da Marinha para se aperfeiçoar na 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.

Esse ato levou o Brasil a declarar guerra, em 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 EUA). 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 4 mil navios, de muitas nacionalidades, contra a ameaça submarina germânica. Cada passagem de um comboio era uma vitória. Garantiu-se o suprimento, vital na época, de combustível, insumos, até 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 Estados Unidos, Itália, Rússia, Alemanha e Japão. Isso 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 do 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 por 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. Essa 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 EUA entraram na guerra. No mesmo ano, eclodiu a revolução socialista na Rússia e seus dirigentes assinaram, com a Alemanha, o Tratado de Brest-Litovsky, retirando-se da guerra.

Em 1918, o Brasil entrou no conflito quando a campanha submarina alemã atingiu seus navios mercantes, afundados em razão do bloqueio alemão à Grã-Bretanha.

O Brasil enviou, nesse mesmo ano, uma Divisão Naval para operar com a Marinha britânica entre Dakar e Gibraltar.

A Alemanha, depois de uma fracassada ofensiva no teatro de operações 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 dos combates na Europa, em 1914. Naqueles dias conturbados, prevalecia no País uma tendência natural de simpatia em 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.



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 SDM)

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 aquele 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 Braz⁴. Seguiu-se então o rompimento das relações diplomáticas com o governo alemão, em 11 de abril de 1917. Um fato importante, que influenciou também na decisão de se romper relações com o Império Alemão, foi a atitude de protesto dos Estados Unidos contra 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.

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*. Ele foi abordado por um submarino alemão, que mandou a tripulação deixar 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 novo navio brasileiro fosse atacado e afundado, dessa feita foi o vapor *Tupi*, nas mediações do Cabo Finisterra. O caso tornou-se grave porque 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

4 – 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.

que mantinham comércio com outros países em pleno desenvolvimento. Além disso, naquela oportunidade, não existiam estradas ligando o Sul e Sudeste com o Norte e Nordeste⁵. 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 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.



Encouraçado *Minas Gerais* fundeado na cidade de Salvador (Acervo SDM)

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 Alexandrino Faria de Alencar, ministro da Marinha de então, como anteriormente mencionado. Eram ao todo dois encouraçados tipo *dreadnought*, o *Minas Gerais* e o *São Paulo*, dois cruzadores tipo *scouts*⁶, o *Rio Grande do Sul* e o *Bahia*, que viria a ser perdido tragicamente na Segunda Guerra Mundial, e dez contratorpedeiros de pequenas dimensões. 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 européias, o que representaria grande esforço para a Marinha.

5 – Não existiam estradas ligando os principais centros do País.

6 – Cruzadores leves e velozes que tinham a tarefa de esclarecer em apoio à linha de batalha formada por encouraçados e cruzadores de batalha.



Aviadores brasileiros na Inglaterra durante a Primeira Guerra Mundial (Acervo SDM)

Uma outra contribuição significativa foi a designação de treze oficiais aviadores, sendo doze da Marinha e um do Exército, para se aperfeiçoarem como pilotos de caça da Royal Air Force no teatro europeu. Depois de árduo adiestramento em que dois pilotos se acidentaram, sendo

um fatal, eles foram considerados qualificados para operações de combate, tendo sido empregados no 16^a Grupo da RAF, com sede em Plymouth, em missões de patrulhamento no Canal da Mancha.

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 à possibilidade de seu uso como pontos de refúgio de navios inimigos: as de Trindade e de 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 encalhá-los, 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



Hidroavião Curtiss pertencente à Escola de Aviação Naval brasileira (Acervo SDM)

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 Centrais⁷.

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 possuía os encouraçados guarda-costas, *Deodoro* e *Floriano*, dois cruzadores, *Tiradentes* e *República*, 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 possuía os cruzadores *Barroso*, *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, 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, do Amazonas, aviões de guerra e, por fim, navios soltos.

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 tornaram-se obsoletos rapidamente. Em que pese tal fato,

7 – As Potências Centrais eram o Império Alemão, a Austro-Hungria e a Turquia.

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*)⁸, ao todo oito navios.



Cruzador *Rio Grande do Sul* (Acervo SDM)



Contratorpedeiro *Piauí* (Acervo SDM)

Contra quem iríamos lutar? A Alemanha, apesar de possuir Esquadra menor que a da Inglaterra, possuía uma frota muito agressiva e motivada, que se batera com valentia até aquele momento.

No início do conflito, 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 europeias e os afundaram sem trégua.

Há de 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, muito habilidoso, com grande experiência marinha, na ocasião comandante da Divisão de Cruzadores com base no porto de Santos, o Almirante Pedro Max de Frontin, irmão do engenheiro Paulo de Frontin⁹, para o comando da DNOG.

8 – O cruzador-auxiliar *Belmonte* fora um dos navios alemães apresados logo após a declaração de guerra pelo Brasil. Levava o nome de *Valesia*.

9 – 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.

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 ser 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.



Almirante Pedro Max de Frontin
(Acervo SDM)

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 pelo transporte do carvão necessário para a DNOG, daí sua grande importância logística.

No dia 1^a de agosto, a Divisão unida suspendeu de Fernando de Noronha com destino a Dakar, passando por Freetown.

DERROTA – caminho percorrido ou a percorrer por uma embarcação no mar.

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 coisa alguma 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, possuía pequena capacidade



Divisão Naval em Operações de Guerra (Acervo SDM)

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 em seus [conveses]. A maior possibilidade de destruir esses submarinos acontecia quando o inimigo vinha à superfície para destruir o alvo 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-Dakar 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 fainas 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.

No dia 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. No dia 26 de agosto, os navios aportavam em Dakar e aí começariam as grandes provações dos tripulantes nacionais.

Todo esse martírio teria início quando determinado navio inglês, o *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

CONVESES – nome dado aos pavimentos de bordo.

TORPEDO – 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.

REBATE – ataques possivelmente falsos.

GRIFE MORTAL – Os sintomas dessa doença 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. Dentro de pouco tempo a morte se abatia.

IMPALUDISMO – infecção, malária.

FEBRE BILIAR AFRICANA – febre amarela.

contraído a terrível “gripe espanhola”¹⁰. Possivelmente o *Mantua* foi o responsável pela moléstia que vitimaria diversos de nossos tripulantes que nunca retornariam ao Brasil.

No início de setembro, as primeiras vítimas brasileiras eram atingidas pela [gripe mortal].

A permanência em Dakar deveria ser curta. No entanto, devido à 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 deixados pelos falecimentos. Foram vitimados 156 brasileiros¹¹ da DNOG pela “gripe espanhola”.

Os navios britânicos e brasileiros em Free-town 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.



Cemitério São João Batista. Mausoléu erguido em homenagem aos mortos da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG) (Acervo SDM)

No dia 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.

A vitória dos aliados seria confirmada em Paris, em 28 de junho de 1919, quando se reuniram os representantes de 32 países para assinar o Tratado de Versalhes, que foi imposto à Alemanha derrotada.

10 – Pandemia que teve o seu ápice no segundo semestre de 1918, não só na África, mas em todo o mundo, inclusive no Brasil.

11 – Total de marinheiros brasileiros enterrados no cemitério de Dakar. Outros vieram a falecer mais tarde, não sendo possível, desta feita, precisar o número exato de perdas por causa da gripe.

LARGAR – partir, desatracar.

No dia 9 de junho de 1919, depois de tocar Recife por breves dias, os navios da DNOG entravam na Baía de Guanabara, porto sede da Divisão Naval. Acabara, assim, a participação da Marinha na Primeira Guerra Mundial.



Chegada da DNOG no Rio de Janeiro (Acervo SDM)

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 avançar na melhoria das condições de prontidão da nossa Força Naval.

A revolução de 30 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 análise da situação da Marinha, encontra-se registrada a seguinte declaração: “Esta-



Almirante Protógenes Pereira Guimarães (Acervo SDM)

mos 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....”¹².

12 – Relatório do ministro da Marinha, Almirante Protógenes Pereira Guimarães, encaminhado ao presidente da República em junho de 1932.



Os seis navios da classe *Carioca* (Acervo SDM)

O programa naval estabelecido em 1932, e ajustado em 1936¹³, elaborado sem obedecer a nenhum planejamento estratégico ou político, criou uma Força Naval modesta, dentro das possibilidades financeiras e técnicas do País, podendo ministrar adestramento satisfatório e com capacidade 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 reconstituir, em termos nacionais, um Poder Naval com alguma credibilidade.

Em 1935, foi iniciada grande reforma no encouraçado Minas Gerais, que constou da substituição de suas caldeiras e do aumento do alcance de seus canhões de 305 mm.

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.

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: tânderes *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.

13 – Incluíam-se nesse programa três submarinos adquiridos na Itália (*Tupi*, *Timbira* e *Tamoio*) dois navios hidrográficos (*Jacaguai* e *Rio Branco*), um navio-escola (*Almirante Saldanha*), três contratorpedeiros (*Marcílio Dias*, *Mariz e Barros* e *Greenhalgh*), dois monitores (*Panaguassu* e *Parnaíba*) e um navio-tanque fluvial (*Potengi*), entre outros.

Flotilha da Diretoria de Hidrografia e Navegação:

- três navios hidrográficos e dois navios faroleiros.

Navio isolado:

- navio-escola *Almirante Saldanha*.



Acervo SDM

Flotilhas Fluviais

Dispondo o Brasil de imensas bacias [potamográficas], as forças fluviais sempre representaram papel importante em nossa concepção estratégica. Em 1940, elas eram assim constituídas:

POTAMOGRÁFICA
– conjunto de rios.

- 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 do Mediterrâneo, desde 1939.

A SITUAÇÃO EM 1940

Como vimos, o nosso Poder Naval possuía limitações operacionais importantes. No início da guerra 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, essencialmente, a proteção das linhas de comunicação, vitais para a conservação de nossas artérias comerciais com o exterior e para a manutenção das linhas de cabotagem¹⁴. 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.

Nossa Esquadra, despreparada, pouco podia fazer para enfrentar uma esquadra como a alemã.

SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

ANTECEDENTES

Derrotada na Primeira Guerra Mundial, a Alemanha foi obrigada a restituir a Alsácia e a Lorena à França, ceder minas de carvão, 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 proibida também de possuir Exército superior a 100 mil homens.

Essas medidas do Tratado de Versalhes atingiram duramente a economia alemã, afligindo seu povo, que passou a nutrir sentimento de aversão às principais potências da época. Estava constituído o caldo que os nazistas necessitavam para alcançar o poder. Muitas dessas restrições, sob o comando de Hitler, 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 destruir a ordem colonial vigente, Japão e Itália adotaram, na década de 30, 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 garras 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. Nesse ano de 1936, Itália, Alemanha e Japão assinaram

LIGA DAS NAÇÕES
– antecessora da
Organização das
Nações Unidas
(ONU), sendo
composta por
vários países.

14 – Linhas de cabotagem – Linhas de comunicação marítima ao longo da costa, geralmente ligando portos nacionais.

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 de submarinos alemães e italianos, 33 navios mercantes, que somaram cerca de 140 mil toneladas de arqueação (21% do total), com 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 todos 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, no dia 14 de fevereiro de 1942. 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.

ARQUEAÇÃO
– medida de capacidade dos espaços internos de uma embarcação, expressa em toneladas de arqueação (1 tonelada de arqueação = 100 f³ = 2,832 m³).



Navio Mercante *Cabedelo*

Ele foi considerado perdido por ação do inimigo, uma vez que o tempo reinante era bom e claro.

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 homens¹⁵.

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*.

USS – United State Ship (USS). Navio dos Estados Unidos da América.

Seguiram-se, em 1942, os torpedeamentos dos mercantes *Arabutã*, em 7 de março; *Cairu*, em 8 de março; *Parnaíba*, em 1^a de maio; *Gonçalves Dias*, em 24 de maio; *Alegrete*, em 1^o de junho; *Pedrinhas* e *Tamarandé*, em 26 de junho, todos

ocorridos ou na costa norte-americana ou no Mar das Antilhas, área em 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*



Rebocador *Heitor Perdigão*

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.

15 – 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.

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.

Nesse 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, essa ofensiva submarina foi reduzida em tamanho, mas não em intensidade, com o envio de dez submarinos ao litoral, com ordens para atacar nossa navegação de [longo curso] e de [cabotagem].



Submarino *U-507*

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 7^a Grupo de Artilharia de Dorso do Exército brasileiro, que iria reforçar as defesas do saliente nordestino.

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.

No dia 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 7^a Grupo de Artilharia de Dorso.

LONGO CURSO – navegação realizada em alto mar.

CABOTAGEM – navegação realizada em águas costeiras de um só país.

ESCOTEIRO – navegação de um único navio.

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 barçaça *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.



Capitão-de-Corveta Harro Schacht

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. Esse 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 SDM)

PERDAS DE VIDAS NA MARINHA MERCANTE

Nº DE ORDEM	NAVIOS	DATA DO ATAQUE	Nº DE TRIPULANTES	Nº DE PAS-SAG.	SALVOS		MORTOS OU DESAPARECIDOS		TOTAL DE 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. de 1942	46		46				
5	Arabutã	7 de mar. de 1942	51		50		1		1
6	Cairu	8 de mar. de 1942	75	14	28	8	47	6	53
7	Parnaíba	1 de mai. de 1942	72		65		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 jun. de 1942	52		48		4		4
13	Piave	28 de jul. de 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. de 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	Pelotaslóide	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 30 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 prático, estando escoltado por três caça-submarinos da Marinha brasileira.



Navio Mercante *Bagé* (Acervo SDM)

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 23 de outubro de 1943, ambos navegando escoteiros.

A LEI DE EMPRÉSTIMO E ARRENDAMENTO E MODERNIZAÇÕES DE NOSSOS MEIOS DE DEFESA ATIVA DA COSTA BRASILEIRA

A Lei de Empréstimo e Arrendamento – *Lend Lease* –, com os Estados Unidos da América permitia, sem operações financeiras imediatas, o fornecimento dos materiais necessários ao esforço de guerra dos países aliados. Ela foi assinada em 11 de março de 1941.

Em acordo firmado em 1º de outubro de 1941, o Brasil obteve, nos termos dessa lei, crédito de 200 milhões de dólares, dos quais, por ordem do presidente da República, couberam 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, permitira incluir na agenda das discussões o fornecimento ao Brasil de pequenas unidades de proteção ao tráfego e para o ataque a submarinos.



Caça-Submarinos *Juruená* (Acervo SDM)

Os primeiros navios recebidos pelo Brasil, depois da declaração de guerra, foram os caça-submarinos da classe G (*Guaporé* e *Gurupá*), entregues em Natal, em 24 de setembro de 1942.

Em seguida, foram incorporados à Marinha do Brasil, em Miami, oito caça-submarinos da classe J (*Javari*, *Jutaí*, *Juruá*, *Juruená*, *Jaguarão*, *Jaguaribe*, *Jacuí*, e *Jundiaí*).

No ano de 1943, foram entregues mais seis unidades da classe G (*Guaíba*, *Gurupá*, *Guajará*, *Goiana*, *Grajaú* e *Graúna*).

Nos anos de 44/45, mais oito unidades foram entregues, dessa vez os excelentes contratorpedeiros-de-escolta que já operavam em nossas águas (*Bertioga*, *Beberibe*, *Bracuí*, *Bauru*, *Baependi*, *Benevente*, *Babingtona* e *Bocaina*).

Após o término da guerra na Europa, a Marinha recebeu dos Estados Unidos, em 16 de julho de 1945, em Tampa, na Flórida, o navio-transporte de tropas *Duque de Caxias*.



Contratorpedeiro *Bauru* (Acervo SDM)



Contratorpedeiro *Greenhalgh* (Acervo SDM)



Navio mineiro varredor *Carioca* (Acervo SDM)

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, Fernando Vieira, Vidal de Negreiros e Barreto de Menezes*.

Declarada a guerra, foi desenvolvido trabalho intenso para adaptar nossos antigos navios, dentro de suas possibilidades, para a campanha anti-submarino.

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 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.

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.

DEFESA ATIVA

Na História, há numerosos exemplos de navios corsários surgirem de surpresa diante de um porto para danificarem suas instalações ou amedrontarem suas populações¹⁶. 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.

16 – Um desses exemplos foi Duguay-Trouin, em 1711, na Baía de Guanabara.

Com o advento do submarino, o perigo tornou-se maior, com a possibilidade de torpedeamento de navios surtos nos portos. 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. Foram essas as seguintes medidas de defesa ativa adotadas:

Rio de Janeiro – Instalação de 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 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 da Independência.

Externamente, ou onde fosse necessário, atuavam os antigos contratorpedeiros classe *Pará*, oriundos do programa de reaparelhamento naval desde 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 ser adotados de acordo com as necessidades. Em julho de 1943, teve início o serviço de varredura de minas do canal da barra, realizado pelo USS *Flicker*, substituído mais tarde pelo USS *Linnet*. Observamos aí mais uma vez o auxílio direto dos norte-americanos ao nosso plano de defesa local.



Encouraçado *São Paulo* (Acervo SDM)

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

AMARRADO –
atracado.

especialistas em desativação de minas, as quais, por vezes, chegavam 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.



Monitor *Parnaíba* (Acervo SDM)

CRUZAR MARCAÇÃO – traçado de linhas oriundas das direções dos sinais de rádio captados que, ao se cruzarem, informam a posição, no caso, do submarino.

APARELHO DE RADIOGONIOMETRIA – equipamento utilizado para informar a direção de uma comunicação eletromagnética (rádio).

CINTURA ESTREITA DO ATLÂNTICO – estreitamento do oceano Atlântico entre América do Sul e continente africano.

[Aparelhos de radiogoniometria] de alta freqüência [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 da [cintura estreita do Atlântico], ficou entregue ao Exército, que a 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



Navio-Transporte *José Bonifácio* (Acervo SDM)

de militares transportado, 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 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 eram afinal sua composição e suas 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 dos navios corsários germânicos e italianos. Luta constante, silenciosa e pouco conhecida pelos brasileiros.

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 os 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 sem armamento apropriado, porém esse obstáculo não impediu que navios e tripulações patrulhassem nossas águas, mesmo antes do envolvimento oficial do governo brasileiro no conflito, apesar de todos os perigos.

A criação da Força Naval do Nordeste (FNNE), pelo Aviso nº 1.661, de 5 de outubro de 1942, foi parte de rápido e intenso processo de reorganização das nossas forças navais para adequar-se à situação de conflito. Sob o comando do então 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 caça-submarinos *Guaporé* e *Gurupi*.

Ela seria posteriormente acrescida do tênder *Belmonte*, de caça-submarinos, contratorpedeiros-de-escolta, contratorpedeiros



Contra-Almirante Soares Dutra

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.



Caça-submarino *Gurupi* (Acervo SDM)



Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira* (Acervo SDM)

O combate, porém, custou-nos muitas vidas. As perdas brasileiras na guerra marítima somaram 30 navios mercantes e 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 nas proximidades do Farol de São Tomé, no dia 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 do Recife, perdeu nossa Marinha a corveta *Camaquã*, afundada devido a violento mar. Discute-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.



Corveta *Camaquã* (Acervo SDM)



Cruzador *Bahia* (Acervo SDM)

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 469 mortos, sem contar os cerca de 23 falecidos em outros navios e em navios mercantes afundados, elevaram o total de perdas humanas a 492, mais que os mortos brasileiros em combate pela Força Expedicionária Brasileira.

Um ponto pouco discutido em nossa historiografia compreende a atuação da Quarta Esquadra Norte-Americana, subordinada ao Vice-Almirante Jonas Ingram. Figura notável, de grande afabilidade, e realmente um grande chefe naval, que teve o mérito de congregar forças heterogêneas em um único comando unificado, eficiente e coeso, auxiliado pelos Almirantes 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-EUA 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 FNNE regressou ao Rio de Janeiro em seu último cruzeiro. A curta, árdua e intensa vida operativa da FNNE contribuiu para a livre circulação nas linhas de navegação do Atlântico Sul e, certamente, em muito somou para o esforço de guerra aliado.

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 254 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 mil milhas náuticas, ou seja, trinta voltas em redor da Terra pelo Equador.

A Esquadra americana comboiou no Atlântico 16 mil navios, o que corresponde a 16 mercantes por navio de guerra. A Marinha do Brasil comboiou 3 mil navios, o que corresponde a 50 mercantes por navio de guerra brasileiro.

Foram atacados 32 navios brasileiros, com um total de 972 mortos ou desaparecidos na Marinha Mercante. Em navios, foram perdidos 21,47% da frota nacional.

A Marinha de Guerra perdeu três navios e teve 492 mortos.

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, o que perfaz uma média anual de 142 dias de mar.



Corveta *Caravelas* (Acervo SDM)

O navio que participou do maior número de comboios foi a corveta *Caravelas*, com 77 participações.

Com todos esses dados, o que efetivamente significou para a Marinha de Guerra a sua participação no último conflito mundial?

A primeira conclusão foi 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 muito delicada, principalmente na manutenção segura 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 re-frega, das adversidades, do medo e da dor com a perda de navios e companheiros. Essa experiência de guerra foi fundamental para forjar os futuros almirantes, oficiais e praças com a vida dura da guerra anti-submarino e com a monotonia e o estresse dos comboios.

A quarta conclusão foi a percepção de que a logística ocupa um lugar de suma 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 no nosso litoral. Nisso os EUA foram os grandes mestres.

A quinta foi a nossa aproximação franca com os EUA. Essa associação nos alinhou diretamente com as doutrinas norte-americanas e com uma ênfase exacerbada na guerra anti-submarino. Essa percepção só foi mudada a partir da denúncia do Acordo Militar com esse país em 1977, quando optamos por uma tecnologia relativamente [autóctone].

AUTÓCTONE
– própria, da nossa
terra, nativo.

E, por fim, a guerra no mar mostrou que, no caso do Brasil, em uma conflagração generalizada, as nossas linhas de comunicação serão os alvos prioritários. Assim aconteceu em 1917 e 1942. Somos ainda dependentes do comércio marítimo. Não podemos estar despreparados mais uma vez.

Desfile na Avenida Rio Branco – Centro, Rio de Janeiro
(Acervo SDM)



CRONOLOGIA

DATA	EVENTO
jul. 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	Começo da Primeira Guerra Mundial.
31 /01/1917	Estabelecimento, pela Alemanha, de bloqueio sem restrições ao comércio marítimo com os aliados.
11/4/1917	Rompimento das relações diplomáticas entre o Brasil e a Alemanha.
26/10/1917	Declaração de guerra entre o Brasil e a Alemanha.
1º/8/1918	Saída da DNOG de Fernando de Noronha com destino à África.
9/11/1918	Término da Primeira Guerra Mundial
9/6/1919	Regresso da DNOG ao Rio de Janeiro.
1º/9/1939	Começo da Segunda Guerra Mundial.
11/3/1941	Assinatura da Lei de Empréstimos e Arrendamentos – <i>Lend Lease</i> – com os Estados Unidos da América.
28/1/1942	Rompimento, pelo Brasil, de relações diplomáticas com os países do Eixo.
31/8/1942	Declaração de guerra entre o Brasil e a Alemanha – Criação dos Comandos Navais na costa brasileira e em Mato Grosso.
5/10/1942	Criação da Força Naval do Nordeste.
19/7/1944	Torpedeamento do navio-auxiliar <i>Vital de Oliveira</i> no través do Farol de São Tomé.
21/7/1944	Afundamento da corveta <i>Camaquã</i> próximo a Recife.
8/5/1945	Término da Segunda Guerra Mundial.
4/7/1945	Afundamento do cruzador <i>Bahia</i> entre o Nordeste e a África.
7/11/1945	Regresso da Força Naval do Nordeste ao Rio de Janeiro.

SAIBA MAIS

História Naval Brasileira, Quinto Volume, Tomo I B. Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1997.

História Naval Brasileira, Quinto Volume, Tomo II. Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1985.

A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial. Arthur Oscar Saldanha da Gama. Editora Capemi, Rio de Janeiro, 1982.

A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Arthur Oscar Saldanha da Gama. Editora Capemi, Rio de Janeiro, 1982.

Dias de guerra no Atlântico Sul. Paulo de Queiroz Duarte. Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro, 1968.

História Marítima. João Carlos Gonçalves Caminha. Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro, 1980.

PÁGINAS NA INTERNET

1 – www.bibvirt/futuro.usp.br/textos/humanas/historia/tc2000/hisger28.pdf

2 – www.mar.mil.br/menu_h/noticias/dphcm/dphcm.htm

3 – www.mundoeducacao.com.br/primeira-guerra-mundial

4 – www.culturabrasil.pro.br/segundaguerra.htm.

5 – www.mar.mil.br/menu_h/noticias/forcanavaldonordeste/nota_forcanavaldonordeste.htm.

6 – www.naufragios.com.br/subbra.htm.



Capítulo 8

O MAR NO CONTEXTO ATUAL DA NOSSA HISTÓRIA

O MAR, SEMPRE O MAR

O mar é fundamental para o desenvolvimento e a sobrevivência das nações. Não há país que disponha de litoral e não identifique imensos interesses no mar.

Desde épocas mais remotas, mares e oceanos são usados como via de transporte e como fonte de recursos biológicos. O desenvolvimento da tecnologia marinha permitiu a descoberta nas águas, no solo e no subsolo marinhos de recursos naturais de importância capital para a humanidade.

No caso do Brasil, esses interesses são históricos e amplos. O mar foi nossa via de descobrimento, de colonização, de invasões, de consolidação da independência, de comércio e de agressões, além de arena de defesa da soberania nacional em diversos episódios, inclusive em duas guerras mundiais.

Entretanto, devido a fatores conjunturais, ocorreu uma migração do interesse econômico nacional para o interior do País, com a população brasileira voltando “as costas para o mar”. Dessa forma, houve uma degradação da mentalidade marítima¹, a ponto de, nos dias atuais, os brasileiros, em sua grande maioria, pensarem no mar apenas de forma lúdica.

Porém, como já citamos acima, os interesses do Brasil no mar são imensos.

Nosso país possui mais de 7,4 mil quilômetros de fronteira marítima. A costa norte leva-nos ao Caribe e à parte norte do Atlântico. Nela situa-se a foz do Rio Amazonas, cuja bacia permite a penetração, em todo o nosso território amazônico, de quem vem pelo mar.

A costa nordeste projeta-se em direção à África, estreitando o oceano e reduzindo a distância entre os dois continentes para cerca de 2,8 mil quilômetros.

As costas leste e sul levam-nos ao Rio da Prata, à Antártica e às passagens de Drake e do Cabo da Boa Esperança, únicas

1 – Mentalidade marítima de um povo é a compreensão da essencial dependência do mar para a sua sobrevivência histórica (*Amazônia Azul – o mar que nos pertence*, pág 21).

alternativas para a navegação em caso de interrupção, por qualquer motivo, do tráfego nos canais do Panamá e de Suez.



Foto satélite mostrando claramente a concentração da população brasileira no litoral

Como resultado de uma colonização que veio pelo mar, verificamos que 80% da população brasileira, 93% da produção industrial, 78% da receita, assim como 85% do consumo de energia elétrica das principais cidades concentram-se a menos de 200 km do litoral.

Em relação ao transporte marítimo, apesar de ser lugar-comum afirmar que mais de 95% do nosso comércio exterior é transportado por via marítima, poucos se dão conta da magnitude que o

dado encerra. O comércio exterior, soma das importações e das exportações, em 2004, alcançou o valor de U\$ 159,3 bilhões de dólares. Já em 2005, subiu para U\$ 191,8 bilhões de dólares. Todo este comércio se dá por um dos 75 portos marítimos organizados existentes ao longo do litoral brasileiro.



Mapa dos principais portos nacionais

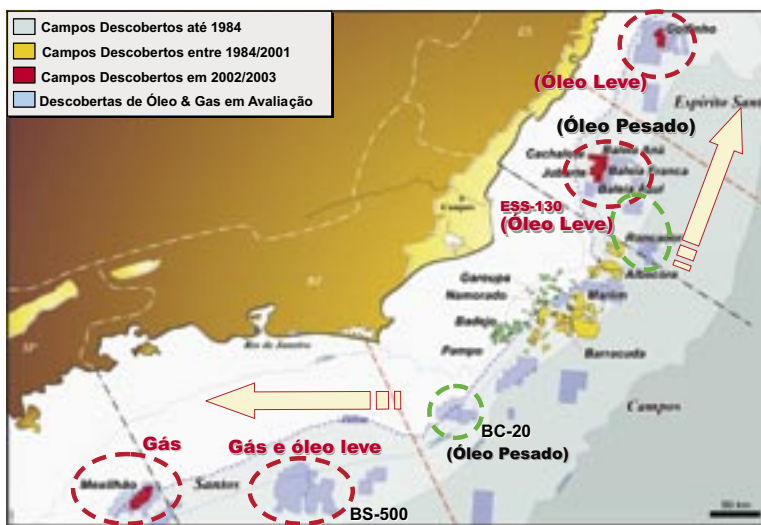
Mas não é somente o valor financeiro que conta, pois, em tempos de globalização, os próprios produtos brasileiros empregam insumos importados, de tal sorte que interferências com nosso livre trânsito sobre os mares podem levar-nos, rapidamente, ao colapso. O Brasil depende que suas Linhas de Comunicações Marítimas permaneçam abertas. A imagem ao lado nos apresenta quão importante é o fluxo diário de navios pelas diversas rotas marítimas de nosso interesse.



Fluxo diário do tráfego marítimo

O petróleo é outra grande riqueza de nosso mar. O patamar da auto-suficiência alcançado em abril de 2006, com a entrada em operação da plataforma P-50 da Petrobras, é marca inconteste que causa orgulho ao País e indica exemplo a ser seguido. O Brasil prospecta, no mar, cerca de 90% de seu petróleo, o que, em números, significa algo na ordem de 1,6 milhões de barris por dia. Com as cotações vigentes no início de 2006, é dali extraído, mensalmente, um valor aproximado de US\$ 2,5 bilhões de dólares.

Novamente não é só o valor financeiro que conta. Privados desse petróleo, a decorrente crise energética e de insumos paralisaria, em pouco tempo, o País. O petróleo proveniente do mar é uma riqueza, portanto, vital para o Brasil.



Principais bacias de exploração de petróleo brasileiro no mar. As primeiras descobertas na bacia de Campos foram em águas de profundidades inferiores a 200 metros. A localização de campos gigantes ocorreu em profundidades entre mil e 2 mil metros, onde estão 50% das reservas

O gás natural é outra grande fonte de energia encontrada no mar. “Hoje em dia, a participação do gás natural responde por 7,5% da matriz energética brasileira e o País está fazendo um grande esforço para que a mesma cresça, progressivamente, para que este valor atinja 15% até 2015, o que significa uma oferta de gás natural, ao mercado, de 100 milhões de metros cúbicos por dia, três vezes mais do que a oferta atual”². Os grandes depósitos descobertos na bacia de Santos, na bacia de Campos e no litoral do Espírito Santo viabilizam a consolidação do produto no mercado brasileiro.



Pesca artesanal em Fernando de Noronha

A atividade pesqueira é outra potencialidade de nosso mar. No mundo, o pescado representa valiosa fonte de alimento e de geração de empregos. Em termos de futuro, estima-se que até 2020 a produção pesqueira mundial cresça 40%, saindo das atuais 100 milhões de toneladas, para 140 milhões. No Brasil, a aqüicultura é o principal vetor da produção pesqueira, com o cultivo de espécies em fazendas no litoral e em águas interiores.

Existem, ainda, potencialidades menos tangíveis, como os nódulos polimetálicos no leito do mar. Eles são, basicamente, concentrações de óxidos de ferro e manganês, com significativas concentrações de outros elementos metálicos, economicamente importantes, como níquel, cobre e cobalto. Conhecidos desde o século XIX, sua exploração é ainda economicamente inviável. No entanto, considerando-se o exemplo do mineral mais explorado nos oceanos, o petróleo, que aplica a mais sofisticada tecnologia e apresenta os mais altos custos da indústria extrativista de bens minerais do mundo, a exploração dos nódulos polimetálicos tem amplas perspectivas de se viabilizar no futuro.

Não apenas o extrativismo mineral, mas o segmento do lazer tem elevado potencial de fomento no Brasil. A vasta e diversificada costa brasileira, aliando beleza e bom clima em quase toda a



Turmas de observação – baleia jubarte

2 – CORRÊA, Oton Luiz Silva. A auto-suficiência em petróleo do Brasil, *Revista Marítima Brasileira*, v. 126, abril de 2006.

sua extensão, é um verdadeiro paraíso para os esportes náuticos. A diversidade cultural soma-se a esses fatores como importante atrativo para o turismo marítimo.

Como vemos, o potencial do mar brasileiro é imenso e vital para o desenvolvimento e a sobrevivência da nação. Imensa e complexa também é a tarefa de proteger tão grande patrimônio. São 4,5 milhões de quilômetros quadrados de área a ser vigiada. Se a ação de vigilância for tímida, ilícitos como pirataria, contrabando, descaminho,



Navio-Patrolha *Gurupi*

despejos ilegais de material poluente, exploração da fauna, entre outros, encontram terreno fértil de propagação. Ações de patrulha naval, realizadas pela Marinha do Brasil, visam a evitar os ilícitos e combater infratores nas águas jurisdicionais brasileiras.

No mar, as fronteiras são linhas traçadas sobre uma carta náutica, só sendo respeitadas pela presença efetiva dos navios de nossa Marinha, representantes do poder estatal.

A história nos ensina que toda riqueza desperta a cobiça, cabendo ao seu detentor o ônus da proteção. Os brasileiros, em sua história, colecionam evidências a esse respeito. Pelo mar fomos descobertos, pelo mar chegaram nossos primeiros invasores. O apresamento de um navio, o Marquês de Olinda, foi o estopim do nosso maior conflito no Império, a Guerra do Paraguai. Ataques a navios mercantes nacionais nos levaram a participar das duas guerras mundiais.

É nossa a tarefa de usar e proteger nosso mar e aqueles que o usam; é nossa a tarefa de prevenir a degradação do nosso oceano; e é nosso, ainda, o dever de defender o que nos pertence, no esforço que for necessário, espiritual e material, mental e militar, impondo, da forma que a história nos indicar, a nossa soberania absoluta sobre esse legado.



Navio-Aeródromo *São Paulo*

Historicamente, o mar esteve sempre no destino do Brasil.

O mar, sempre o mar.

BUSCA E SALVAMENTO MARÍTIMO

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A expressão *Search and Rescue*, traduzida para o Português como Busca e Salvamento é, talvez, a única atividade em que a Marinha se envolve diuturnamente em tempo de paz. A fim de familiarizar o leitor e facilitar a compreensão do texto, sem que haja excesso de palavras com o mesmo significado, somente a sigla SAR será empregada.

Definições básicas:

Socorro – Salvaguarda da vida humana no mar

Salvamento – Assistência e salvamento de bens materiais

ESTRUTURA SAR – HISTÓRICO, DIVISÕES E RESPONSABILIDADES

A estrutura SAR brasileira, composta pelo Salvamar da Marinha do Brasil (MB) e pelo Salvaero da Força Aérea Brasileira (FAB), compreendem o território nacional (8.547.403,5 km²) e uma área marítima (15.328.502 km²).

Essa estrutura foi implementada de acordo com os conceitos estabelecidos na Convenção de Hamburgo, realizada em 1979, denominada Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo, que entrou em vigor em 22 de junho de 1985 e definiu as áreas de jurisdição SAR dos Estados que a ratificaram, assim como estabeleceu o modelo para organização desse tipo de serviço. É tarefa do chefe do Serviço de Busca e Salvamento estabelecer organização eficiente na área de responsabilidade SAR do respectivo país.

No presente tópico, o foco será dado ao Salvamar Brasil, a quem compete supervisionar as atividades SAR e elaborar e controlar a documentação pertinente.

O Serviço de Busca e Salvamento da Marinha foi criado em 20 de fevereiro de 1970.

A região de busca e salvamento (SAR) marítimo sob a responsabilidade do Brasil compreende uma extensa área do Oceano Atlântico, que abrange toda a costa brasileira e se estende na direção leste.



Região de busca e salvamento marítimo (SAR) do Brasil

Tendo em vista as dimensões dessa região, ela foi dividida em várias sub-regiões, ficando sob responsabilidade dos comandos dos Distritos Navais, Centros de Coordenação SAR (*Rescue Coordination Centres – RCC*), de onde são realizadas a coordenação e a direção da operações SAR, identificados na nossa estrutura como Salvamar Noroeste, Salvamar Norte, Salvamar Nordeste, Salvamar Leste, Salvamar Sudeste, Salvamar Sul e Salvamar Oeste, respectivamente.

Para a consecução de sua tarefa, um Serviço de Busca e Salvamento deve dispor de meios eficientes de comunicações, sistema de acompanhamento de navios (Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo – SISTRAM) e demais recursos SAR (navios, aeronaves, pessoal e outros).

RECURSOS E ÓRGÃOS COLABORADORES

Os principais recursos SAR são os navios e as aeronaves havendo um Navio de Serviço Distrital de prontidão para atendimento de qualquer incidente SAR.

O Centro de Hidrografia da Marinha, mediante solicitação de um Centro de Coordenação SAR ou de um navio executando missão SAR, fornece previsão meteorológica especial (Boletins

Especiais – BE) para as áreas onde estão sendo realizadas operações de busca e salvamento.

Os Hospitais Navais Distritais e os localizados no Rio de Janeiro poderão ser acionadas para prestarem orientação médica a navios no mar. Tal orientação será transmitida pelo Centro de Coordenação SAR responsável pela área na qual a embarcação se encontra.

Compete também aos Comandos dos Distritos Navais a responsabilidade pelas operações SAR nas vias navegáveis interiores, com o emprego das Capitânicas, Delegacias e Agências Fluviais subordinadas.

ESTATÍSTICAS

Durante o ano de 2005 ocorreram 101 incidentes SAR, assim distribuídos:

INCIDENTES	TONELAGEM			DISTÂNCIA				ÁREA							
	0 a 1.000 ton	1.000 a 10.000 ton	ACIMA DE 10.000 ton	ATÉ 12' DA COSTA	DE 12' a 50' DA COSTA	DE 50' a 200' DA COSTA	ACIMA DE 200' DA COSTA	1ºDN	2ºDN	3ºDN	4ºDN	5ºDN	6ºDN	9ºDN	TOTAL
Avárias	16	0	0	9	2	3	2	5	2	1	1	6	0	1	16
Naufraígios	21	2	0	13	6	4	0	4	4	3	4	7	0	1	23
Colisões	2	2	0	3	0	1	0	0	2	0	1	0	0	1	4
Encalhes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Desaparecimentos	3	0	0	1	1	1	0	1	0	1	1	0	0	0	3
Homens ao Mar	18	0	5	11	8	3	1	3	4	2	7	2	0	4	22
Incêndios	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
Orient/Evac Médica	7	2	7	2	5	5	4	2	0	2	3	9	0	0	16
Outros	12	1	1	8	4	1	1	6	5	0	2	0	0	2	15
TOTAL	80	8	13	48	27	18	8	21	17	9	19	26	0	9	101

OS LIMITES DO MAR BRASILEIRO – UM BRASIL MAIOR

Todos os brasileiros sabem que o território continental do País é muito grande, embora muitos não saibam que mede exatamente 8.547.403,5 km², dimensão que o coloca na quinta posição entre os países de maior superfície, atrás apenas da Rússia, da China, do Canadá e dos Estados Unidos da América.

Também sabem os brasileiros que o Brasil é um país tropical, embora alguns não saibam que tal condição se deve ao fato de a maior

parte do seu espaço físico situar-se entre o Equador e o Trópico de Capricórnio, o primeiro cruzando o território na altura de Macapá (AP) e o segundo nas proximidades de Sorocaba (SP). Esse detalhe geográfico valoriza sobremaneira o “continente” brasileiro, permitindo a utilização do solo o ano inteiro, a ponto de permitir duas ou, até mesmo, três colheitas anuais de culturas de ciclo curto.

Todos os brasileiros sabem que não há desertos no nosso território, embora nem todos saibam que a predominância do clima úmido decorre do aquecimento, na altura do Equador, das correntes marítimas que banham o nosso longo litoral, resultando numa intensa evaporação, origem principal das chuvas que se precipitam sobre o nosso território continental. O bioma denominado *caatinga*, necessário acrescentar, é semi-árido devido ao “cerco” imposto pelo relevo regional, responsável pela precipitação da umidade a barlavento, isto é, no lado de onde vem o vento, e pela secura do ar a sotavento, ou seja, por onde sai o vento.

Todos os brasileiros já ouviram falar da fartura de bens de superfície existente no território continental, todavia, muito poucos sabem que esse espaço físico contém a maior área de terras potencialmente agricultáveis do planeta, cerca de 5 milhões de quilômetros quadrados; aloja uma floresta tropical úmida cujo estoque de madeiras em pé pode ser comparado a uma inesgotável caderнета de poupança, com mais de um trilhão de dólares de depósitos; apresenta uma diversificação tão grande de vegetais e animais que, dessa variedade, se pode obter substâncias naturais para todos os usos, e, ainda, armazena nada menos do que 21% do volume de água doce superficial, em estado líquido, existente no mundo.

Todos os brasileiros, também, acreditam que o território continental possui um subsolo rico em recursos da natureza mineral, embora muito poucos tenham consciência do valor desses bens. Mas o fato é que o País figura entre os maiores detentores mundiais de reservas de nióbio, titânio, zircônio, alumínio, ferro, ouro, cobre, cromo, molibdênio e de quase todos os demais bens minerais, de “A” até “Z”.

Uma coisa que pouquíssimos brasileiros sabem é que as benesses do seu território continental já são suficientes para colocá-lo à frente de todos os demais países no campeonato mundial de recursos naturais.

A despeito de conhecerem algumas coisas importantes sobre o Brasil, normalmente, por puro empirismo, os brasileiros, em sua esmagadora maioria, desconhecem a existência de uma grande área marítima sob jurisdição exclusiva do País.

O mar sempre foi importante para a humanidade. Desde épocas remotas tem sido fonte de alimento e de mistérios. Com o passar do tempo e o advento das técnicas de navegação, passou a ser utilizado como via de transporte. Posteriormente, com o aprimoramento da tecnologia marinha, o solo e o subsolo marinhos passaram a ser encarados como fonte de recursos minerais.

Em 1930, sob a égide da Liga das Nações – antecessora da Organização das Nações Unidas (ONU), a comunidade internacional tentou elaborar um regime jurídico internacional para o meio marinho. Essa iniciativa foi continuada em 1958 e 1960, durante a realização, em Genebra, na Suíça, das I e II Conferências das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, respectivamente. Tais conferências não produziram o efeito desejado e, portanto, o debate foi reiniciado em 1967, já agora no âmbito da Assembléia Geral das Nações Unidas. Na oportunidade, o Embaixador Arvid Pardo, representante de Malta, fez um pronunciamento histórico em que sugeria que os recursos dos fundos marinhos situados além das jurisdições nacionais fossem considerados patrimônio comum da humanidade. Nascia ali, de forma imperiosa, a necessidade de se determinar os limites marítimos em relação aos quais os Estados costeiros exercem jurisdição.

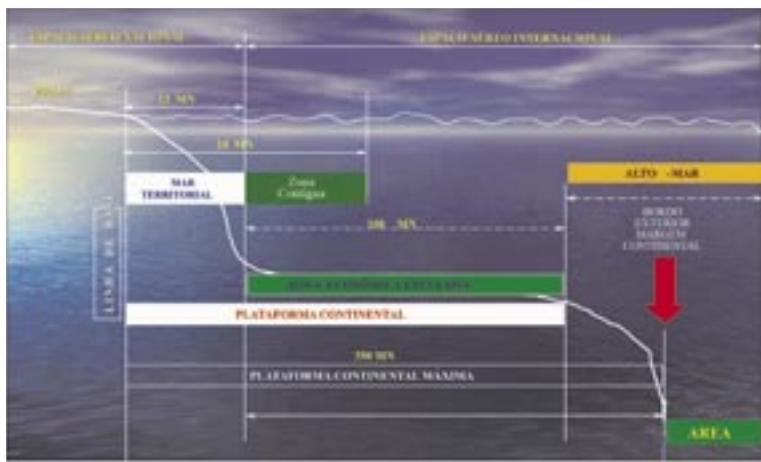
Decorridos cinco anos de intensas negociações, no Comitê para os Fundos Marinhos, abriu-se, em 1973, a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. O resultado final dessa conferência, cujas negociações se desenvolveram ao longo de nove anos até a Sessão de Encerramento, em Montego Bay, na Jamaica, em 10 de dezembro de 1982, foi a celebração da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), conhecida, também, como Lei do Mar, composta de nove anexos e um total de 438 artigos.

A CNUDM, assinada pelo Brasil no mesmo dia da sua celebração e, posteriormente, ratificada em 22 de dezembro de 1988, introduz ou consagra os conceitos de mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva e plataforma continental, que, embora distintos e aplicáveis a espaços oceânicos próprios, têm sido frequentemente confundidos, erroneamente utilizados e desconhecidos da maioria do povo brasileiro.

Em 4 de janeiro de 1993, o governo brasileiro sancionou a Lei nº 8.617, que tornou os limites marítimos brasileiros coerentes com os limites preconizados pela CNUDM.

De acordo com a convenção, em vigor desde 16 de novembro de 1994, um ano após o depósito do 60º instrumento de ratificação,

por parte da Guiana, os espaços marítimos do Brasil, exemplificados na figura 1 e abaixo definidos, passaram a ser os seguintes:



Limites das Águas Jurisdicionais Brasileiras

MAR TERRITORIAL

O mar territorial compreende uma faixa de 12 milhas marítimas (1 milha marítima = 1.852 metros) de largura, medidas a partir das linhas de base do litoral continental e insular brasileiro.

No mar territorial, o Estado costeiro exerce soberania ou controle pleno sobre a massa líquida e o espaço aéreo sobrejacente, assim como sobre o leito e o subsolo desse mar.

ZONA CONTÍGUA

A zona contígua compreende uma faixa de 12 milhas marítimas medidas a partir do limite exterior do mar territorial. Na zona contígua, o Brasil poderá tomar as medidas de fiscalização necessárias para evitar as infrações às leis e aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários.

ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA (ZEE)

A zona econômica exclusiva é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente e não se estenderá além de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial.

A convenção garante ao Estado costeiro direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão

dos recursos naturais, vivos ou não vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo.

Com o objetivo de promover a utilização ótima dos recursos vivos da ZEE, o Estado costeiro fixará as capturas permissíveis desses recursos. Quando o Estado costeiro não tiver capacidade para efetuar a totalidade da captura permissível, deve dar a outros estados acesso ao excedente dessa captura, mediante acordos ou outros ajustes entre as partes. Daí a importância de explorarmos de forma racional e sustentável os recursos naturais das águas jurisdicionais brasileiras (AJB).

O programa do governo brasileiro denominado Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva (Revizee), coordenado pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), identificou os recursos vivos e estabeleceu o potencial de sua captura na ZEE brasileira. A convenção também prevê que o estado costeiro, tendo em conta os melhores dados científicos de que disponha, assegurará, por meio de medidas apropriadas de conservação e gestão, que a preservação dos recursos vivos de sua zona econômica exclusiva não seja ameaçada por um excesso de captura.

Na ZEE, o estado costeiro tem jurisdição para regulamentar a investigação científica marinha e tem o direito exclusivo de construir e de autorizar e regulamentar a construção, a operação e a utilização de ilhas artificiais; instalações e estruturas com finalidades econômicas ou para fins de investigação científica. Qualquer investigação científica na ZEE brasileira por instituições nacionais ou internacionais somente poderá ser realizada com o consentimento do governo brasileiro.

PLATAFORMA CONTINENTAL (PC)

A plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.

Na plataforma continental, segundo a CNUDM, o Estado costeiro exerce direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais e esses direitos são exclusivos,

ou seja, se o Estado costeiro não explora a PC ou não aproveita os seus recursos naturais, ninguém pode empreender essas atividades sem o expresso consentimento desse Estado.

Segundo a CNUDM, a soberania, para fins de exploração econômica, poderá ir além desse limite, até o bordo exterior da margem continental, o que equivale a dizer até o limite da plataforma continental. No caso, só englobará os recursos minerais e outros recursos não vivos do leito do mar e subsolo, assim como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, isto é, aquelas que no período de captura estão imóveis no leito do mar ou no seu subsolo, ou que só se podem mover em constante contato físico com esse leito ou subsolo.

Como a Convenção sobre o Direito do Mar determina que o Estado costeiro, que tiver a intenção de fixar o limite exterior da plataforma além das 200 milhas, apresente à Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU as características de tal limite, juntamente com informações técnicas e de apoio, foi criado no Brasil o *Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac)*, exatamente para estender esses direitos de soberania até o limite externo da plataforma continental.

A Marinha do Brasil iniciou, em junho de 1987, a demarcação da plataforma continental com uma comissão de levantamento efetuada pelo navio oceanográfico *Almirante Câmara*, da Diretoria de Hidrografia e Navegação.

Adiante, já sob a coordenação da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm), coordenada pelo Comandante da Marinha, juntaram-se à Diretoria de Hidrografia e Navegação setores especializados da Petrobras e da comunidade científica nacional, para concluir o levantamento e entregá-lo à ONU.

Os trabalhos do Leplac já foram concluídos e apresentados à ONU, o que poderá vir acrescentar ao território nacional uma área marítima de cerca de 900 mil km², sobre a qual o Brasil exercerá direitos soberanos, conforme explicitado acima. Segundo a convenção, os limites exteriores da PC, além das 200 milhas marítimas, não poderão ultrapassar 350 milhas marítimas das linhas de base de onde se mede o mar territorial, ou ultrapassar 100 milhas marítimas além da profundidade de 2,5 mil metros.

Há mais de quatro décadas, portanto muito antes da Convenção sobre o Direito do Mar, a Marinha já havia ocupado, em caráter permanente, a Ilha da Trindade, distante cerca de 540



Carta de Perfis Geofísicos – Linhas de Base

milhas marítimas do porto de Vitória (ES). Para efeito de aplicação da Lei do Mar, a ocupação de Trindade representa um acréscimo de cerca de 450 mil quilômetros quadrados à ZEE.

Em 1998, ademais, o Brasil providenciou a ocupação contínua do Arquipélago de São Pedro e São Paulo, afastado cerca de 500 milhas do litoral nordeste do Rio Grande do Norte. Na ilha Belmonte, a principal do arquipélago, foi instalada uma estação com capacidade para abrigar quatro pesquisadores de cada vez, que lá desenvolvem mais de 40 projetos científicos. O arquipélago, vale ressaltar, acha-se posicionado na rota de peixes migratórios, além de situar-se em região muito rica em recursos do mar. Sua ocupação permanente representa um acréscimo de mais 450 mil km² à ZEE brasileira.

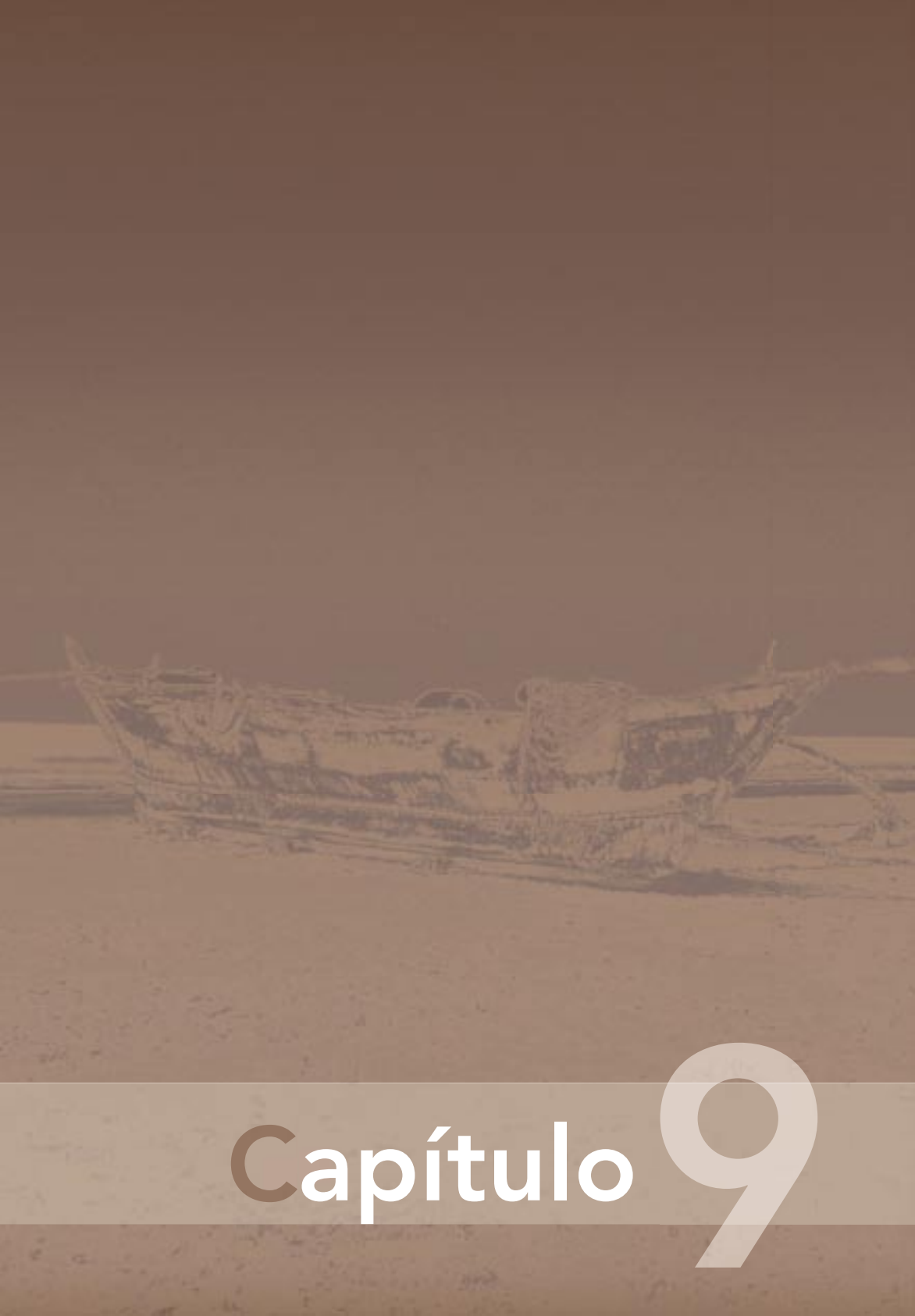
Com a soma desses dois acréscimos, a faixa litorânea de 200 milhas marítimas passou a ter 3.539.919 km².

Fica demarcado, assim, um “Brasil Maior”, com a avantajada superfície de 12.087.322,5 km².

Como muito bem classificou o Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, incorporou-se ao território pátrio uma “Amazônia Azul”, assemelhando a área marítima incorporada à “Amazônia Verde”, não por sua posição geográfica, mas pela semelhança de dimensões e pelas riquezas existentes.



Zona Econômica Exclusiva e Extensão da Plataforma Continental



Capítulo 9

VULTOS NOTÁVEIS DA HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA

A galeria dos vultos notáveis da nossa Marinha de Guerra é extensa e brilhante. Desde os primórdios do Brasil independente, quando se constituiu nos nossos mares verdes a Marinha genuinamente brasileira, representada pela Esquadra da Independência esses vultos notáveis se vêm alteando, pouco a pouco, aqui e ali, através das etapas históricas que temos atravessado.

Entretanto, só o tempo catalisa e consagra. É preciso que muitos e muitos anos transcorram, e o julgamento se cristalize, sem paixões, sem radicalismos, sem idiossincrasias, para que os valores autênticos se consolidem e brilhem – não apenas como simples lâmpadas de duração efêmera, mas como estrelas de luz permanente.

Hoje, com a consagração do tempo e a sanção da posteridade, muitos nomes ilustres se destacam e se afirmam como homens tutelares da nossa Marinha, faróis de longo alcance cuja intensa luminosidade aclara a trajetória e orienta o rumo dos que ora cruzam os caminhos marítimos a serviço do Brasil.

São eles os guias e os paradigmas dos hodiernos marujos brasileiros: Cochrane, Taylor, Greenfel, Cunha Moreira, Barroso, Inhaúma, Greenhalgh, Marcílio Dias, em época mais próxima de nós; Jacguai, Saldanha da Gama, Wandenkolk, Custódio de Melo, Júlio de Noronha, na transição do século; Alexandrino, Gomes Pereira, Frontin, Soares Dutra e vários outros, nos dias que são os nossos.

Esta publicação reúne um grupo desses vultos notáveis da nossa Marinha. Que os brasileiros em geral e, de modo especial, as crianças e os jovens do nosso Brasil, vejam, observem, admirem, na atuação desses ilustres marinheiros, um pouco da contribuição e do esforço patriótico da nossa Marinha, por meio do evolver da nacionalidade, para a consolidação, a defesa, a conservação da unidade territorial, o progresso, enfim, de uma Pátria livre e soberana.



PATRONO DA MARINHA – ALTE. JOAQUIM MARQUES LISBOA

Marquês de Tamandaré – Almirante Joaquim Marques Lisboa (1807–1898), natural do Rio Grande do Sul. Ingressou na Marinha como voluntário da Academia Imperial, praticante de piloto, por ocasião da consolidação da Independência (1823).

Embarcado na fragata *Niterói*, fez parte do combate de 4 de maio de 1823, contra a Esquadra portuguesa, e o célebre cruzeiro desse navio em perseguição aos lusitanos que deixaram a Bahia no dia 2 de julho de 1823. Oficial brilhante, extremamente dedicado à profissão, “sua fé-de-ofício é a própria História da Marinha Brasileira”, como escreveu o historiador Garcez Palha. Tomou parte em todas as nossas lutas internas, na Campanha Cisplatina (1825–1828), na Campanha Oriental (1864–1865) e na Guerra do Paraguai, no comando-em-chefe das Forças Navais do Brasil.

Foi Barão, em 1860; Visconde, em 1865; Conde, em 1887 e Marquês de Tamandaré, em 1888. Símbolo de virtudes cívicas, o grande marinheiro Marquês de Tamandaré foi, por isso mesmo, elevado às honras e à culminância de Patrono da Marinha Brasileira, pela Lei nº 461, de 29 de outubro de 1948. Durante toda sua existência, Tamandaré foi apenas, e exclusivamente, marinheiro. Dedicou-se à Marinha e ao Brasil com todo amor e devoção. De voluntário da Academia Imperial, classe de aspirante, que não tinha foro de nobreza – uma das exigências da época – chegou às glórias do almirantado, sempre digno, sempre admirado. Desde logo, encontramos-lo lutando bravamente, nas campanhas da Independência, na guerra da Cisplatina, em que praticou atos de bravura, e na consolidação da Pátria, quando a nossa Marinha teve papel decisivo e brilhante.

Na Abrilada, na Guerra dos Cabanos, na Balaiada, na Sabinada, na Guerra dos Farrapos, na Revolução Praieira de Pernambuco, na Guerra contra Oribe e Rosas, em todas elas Tamandaré agigantou-se, foi um bravo, um valente, um herói, que tudo fez para que a Pátria não se fragmentasse e para que o prestígio do Brasil no continente não decaísse, antes se afirmasse, como Nação líder e digna de sua grandeza moral e material. O Decreto nº 42.112, de 20 de agosto de 1957, criou a medalha *Mérito Tamandaré* para galardoar aqueles que se destacam a serviço da Marinha.

A data de 13 de dezembro, aniversário de nascimento de Tamandaré, foi instituída como Dia do Marinheiro. Tamandaré faleceu na cidade do Rio de Janeiro, em 20 de março de 1897.



VISCONDE DE CABO FRIO – ALTE. LUÍS DA CUNHA MOREIRA

Nasceu na antiga província da Bahia em 1º de outubro de 1777. Foi educado em Lisboa, no Colégio dos Nobres, onde estudou Matemática, Artes e observações astronômicas.

Ao regressar ao Brasil foi matriculado na Academia da Marinha, em 5 de outubro de 1795, onde completou o curso e obteve a Carta Geral, sendo admitido no Serviço da Armada. Exerceu diversas comissões na Marinha, entre elas a de inspetor do Arsenal de Marinha da Corte, comandante da Academia dos Guardas Marinha e intendente da Marinha da Corte.

Destacou-se como comandante da corveta *Maria da Glória* na expedição naval enviada à Bahia, em julho de 1822. Como Capitão-de-Mar-e-Guerra, foi o primeiro ministro da Marinha brasileira, assumindo esse posto em 28 de outubro de 1822, na primeira reorganização ministerial, após a Independência. A ele se deve a organização inicial da Marinha brasileira, quanto ao material flutuante, como ao pessoal e à parte administrativa. Cunha Moreira faleceu em 25 de maio de 1865.



LORDE COCHRANE – ALTE. ALEXANDER THOMAS COCHRANE

Nasceu em 14 de dezembro de 1775. Contratado para o serviço do Brasil com a patente de Primeiro-Almirante (1823), comandou a Esquadra da Independência, entrando em combate com a Esquadra portuguesa, que se achava na Bahia.

Destacou-se na integração das províncias do Norte do Império, notadamente Bahia, Maranhão e Pará. Lorde Cochrane, em 1823, apresenta-se no Rio de Janeiro organizando, com outros oficiais ingleses igualmente contratados, a nossa Marinha, constituída de navios deixados pelos portugueses e outros que foram adquiridos.

Foi o consolidador da nossa independência política, o que fez com o maior devotamento, assegurando a integridade do nosso território, o que lhe valeu o título de Marquês do Maranhão. A atuação de Cochrane significou tudo para a nossa sobrevivência como Estado e como Nação instituídos pela vontade dos brasileiros.



ALMIRANTE JOÃO PASCOE GREENFELL

Nasceu na Inglaterra no ano de 1800. Acompanhado do Almirante Cochrane, ingressou na Marinha Brasileira como Primeiro-Tenente. Destacou-se na Campanha da Independência, especialmente na integração do Pará à Independência e ao Império. No comando do brigue *Caboclo*, durante a campanha Cisplatina, foi gravemente ferido nos combates de Lara e Quilmes (20/7/1827), tendo perdido o braço direito. Comandou as forças navais do Império contra os rebeldes da Guerra dos Farrapos e na campanha externa contra Oribe e Rosas. Foi Comandante em Chefe da Esquadra, quando do notável feito da Passagem do Tonelero, em 17 de dezembro de 1851. Faleceu em 1869.



ALMIRANTE JOHN TAYLOR

Nasceu na Inglaterra em 22 de dezembro de 1796. Oficial da Marinha inglesa, onde tinha o posto de Primeiro-Tenente. Organizando-se a Marinha Nacional, foi contratado por Decreto de 9 de janeiro de 1823 no posto de Capitão-de-Fragata. Chefiou no Pará a Divisão Naval incumbida de dar combate à revolução dos Cabanos, foi ajudante-de-ordens e encarregado do Quartel-General da Marinha e comandante dos navios surtos no porto do Rio de Janeiro. No comando da fragata *Niterói*, participou do combate de 4 de maio de 1823 e, de modo brilhante, do famoso cruzeiro realizado por aquele navio em perseguição à Esquadra lusitana que abandonou a Bahia no dia 2 de julho do mesmo ano.

Como oficial-general, comandou as Forças Navais brasileiras em várias lutas internas e, já no posto de Vice-Almirante, exerceu o cargo de Chefe do Estado-Maior da Armada. Dos oficiais estrangeiros que ingressaram na Marinha Brasileira por ocasião da Independência, Taylor foi um dos que mais se destacaram, vindo a falecer no Rio de Janeiro em 26 de novembro de 1853.



ALMIRANTE JOÃO FRANCISCO DE OLIVEIRA BOTAS

Nasceu em Portugal, em 24 de junho de 1776. Foi um dos pioneiros da consolidação da Independência, tomando papel relevante perante os patriotas baianos do Recôncavo e os da Ilha de Itaparica, na reação contra o General Madeira de

Melo, dando sua contribuição para a expulsão das tropas portuguesas da Bahia. Comandando uma esquadra de canhoneiras, uma escuna e baleeiras, guarnecidas por cerca de 700 homens, praticou aquele herói prodígios de valor e de perícia marinheira.

João das Botas participou ainda, com o mesmo ardor patriótico, da Campanha Cisplatina, do Combate Naval de Santiago, de Lara, Quilmes e Arrequi, vindo a falecer no dia 18 de dezembro de 1833. Atingiu o posto de Chefe-de-Divisão da Armada Nacional e Imperial, o que lhe valeu o posto de Almirante. Foi um dos pioneiros da consolidação da Independência, com sua ativa participação na expulsão das tropas que ocupavam o território baiano.



CAPITÃO-DE-FRAGATA LUÍS BARROSO PEREIRA

Barroso Pereira (1786–1826) era natural do estado de Minas Gerais. Como imediato da fragata *Niterói*, tomou parte na campanha da Independência, no combate de 4 de maio contra a Esquadra portuguesa e no cruzeiro da mencionada fragata em perseguição à Esquadra lusitana. Comandava a fragata *Imperatriz* durante a campanha Cisplatina, quando, na noite de 27 de abril de 1826, foi este navio abordado por três navios argentinos, sob o comando do Almirante Brown.

No mais aceso da luta, foi o Comandante Barroso Pereira atingido no peito por uma bala, disparada do cesto de gávea do capitânia argentina (*25 de Mayo*), e tombou, ferido de morte, mas ainda a tempo de exclamar para os que o cercavam: “Não se assustem, camaradas, não foi nada... Ao fogo!”.

Como imediato de Taylor, então comandante da fragata *Niterói*, teve sob suas ordens o então voluntário da Academia Imperial da Marinha Joaquim Marques Lisboa, futuro Almirante Marquês de Tamandaré, Patrono da Marinha Brasileira.



BARÃO DO AMAZONAS – ALTE. FRANCISCO MANUEL BARROSO DA SILVA

Barão do Amazonas (1804–1882), nasceu em Lisboa, ingressou na Escola Naval, já com sede no Brasil, em 1821. Destacou-se sempre, como oficial e comandante-chefe. Realizou longas viagens de instrução com turmas de guardas-

marinha, revelando-se verdadeiro homem do mar. Herói da Guerra do Paraguai, foi vencedor da Batalha Naval do Riachuelo (11/6/1865), quando, investindo com a proa da sua capitânia – a fragata *Amazonas* – contra os navios inimigos que lhe estavam mais próximos e pondo-os a pique, decidiu a favor do Brasil a sorte da luta.

Duas frases de Barroso deixaram claros sua fibra e seu patriotismo, entrando para a nossa história: “Atacar e destruir o inimigo o mais perto que puder” e “O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever”. A importância de sua atuação na Batalha Naval do Riachuelo foi reconhecida pelo governo imperial, que lhe concedeu a Ordem Imperial do Cruzeiro e o título honorífico de Barão do Amazonas.



VISCONDE DE INHAÚMA – ALTE. JOAQUIM JOSÉ INÁCIO

Nasceu em Lisboa, em 30 de julho de 1808. Tomou parte nas lutas da Independência, na campanha Cisplatina e em quase todas as lutas internas da Regência e do 1º Reinado: Cabanada, Sabinada, Guerra dos Farrapos, Revolução Praieira. Atingiu os mais altos postos e cargos da hierarquia naval. Foi Chefe do Estado-Maior da Armada e ministro da Marinha. Comandante-em-chefe das Forças Navais brasileiras na Guerra do Paraguai, a ele se devem os feitos gloriosos da Passagem de Curupaiti (15/8/1867) e Humaitá (19/2/1868) e forçamento das baterias do Tebicuari, Timbó e Angostura. Deixou o comando gravemente enfermo (1869) mas, também, como declarou em ordem do dia: “Por não ter a Esquadra mais inimigos a combater, nem fortificações nas margens do Rio Paraguai a destruir”.

Chegou ao Brasil, com seus pais, em 10 de julho de 1810, aos dois anos de idade. Matriculou-se na Academia Imperial da Marinha, tendo praça de Aspirante a guarda-marinha no dia 20 de novembro de 1822, na primeira turma de aspirantes após o Brasil independente. Visconde de Inhaúma, o Almirante Joaquim José Inácio faleceu no Rio de Janeiro em 8 de março de 1869.



PRIMEIRO-TENENTE ANTÔNIO CARLOS DE MARIZ E BARROS

Nasceu na cidade do Rio de Janeiro, em 7 de março de 1835, vindo a falecer após prestar relevantes serviços à Marinha, em 28 de março de 1866. Aos 14 anos, no dia 14 de junho de 1849,

matriculou-se na Escola da Marinha, sendo Aspirante em 1849 e Primeiro-Tenente em 1857. Comandou o iate *Paraibano*, a canhoneira *Campista* e as corvetas a vapor *Belmonte* e *Recife* e, depois, o encouraçado *Tamandaré*, o primeiro dessa classe construído em estaleiros brasileiros. No comando desse encouraçado, Mariz e Barros participou dos combates da Guerra do Paraguai.

Em Paissandu se portaram com heroísmo muitos oficiais e soldados; mas, entre tantos, foi Mariz e Barros quem mereceu dos companheiros o magnífico apelido de Leão. Marcílio Dias, o Hércules, que combatera ao lado do Leão, dizia dele, com sua rudez: "O diabo no rapaz é um demônio". Após ter ido duas vezes à Europa, uma ao Pacífico e outra ao Alto Amazonas, acompanhou Sua Majestade, o Imperador, em sua viagem às províncias do Norte. Foi condecorado com o Hábito da Imperial Ordem da Rosa e com a Cruz de Cavaleiro da Legião de Honra.

Mariz e Barros, filho do Almirante Joaquim José Inácio, Visconde de Inhaúma, e neto de valentes e audazes marinheiros, nasceu para a Marinha, revelando desde a infância muita coragem e generosidade.



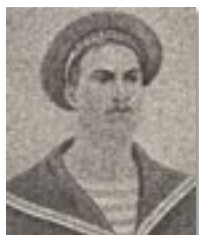
GUARDA-MARINHA JOÃO GUILHERME GREENHALGH

Nasceu no Rio de Janeiro, em 28 de junho de 1845, foi herói da Guerra do Paraguai. Durante a Batalha Naval do Riachuelo (11/6/1865), foi o seu navio, a corveta *Parnaíba*, abordado a um só tempo por três navios paraguaios e teve sua tolda a ré ocupada pela turba inimiga.

Defendendo com todas as forças de bravura e de heroísmo o pavilhão nacional, que um oficial paraguaio tentava arriar, viu-se Greenhalgh acutilado por todos os lados e tombou ferido de morte no convés de seu navio, no mesmo dia 11 de junho. Naquele episódio brada-lhe o inimigo: "Larga esse trapo!". Porém Greenhalgh não consente que se consuma tão monstruosa afronta a sua Pátria; empunha sua arma e a descarrega sobre o adversário. Os paraguaios, em onda, avançam para o herói e deceparam-lhe a cabeça.

Cai Guilherme Greenhalgh. Mas não caiu a bandeira do Brasil. No mastro ela ficou firme e serena, ocasionalmente sacudida pela brisa que a envolvia. Por isso a Marinha lhe tem dedicado, em várias épocas, um navio de guerra com a auréola de seu nome para que, com o navio, sintam os marinheiros de hoje a grande responsabilidade

de bem servir à Pátria com fervor e patriotismo consciente, que deve ser a mística, como foi do guarda-marinha herói.



IMPERIAL MARINHEIRO MARCÍLIO DIAS

Nasceu na cidade de Rio Grande, no Rio Grande do Sul. Marcílio Dias ingressou na Marinha como grumete, com 17 anos de idade, tendo praça no Corpo de Imperiais Marinheiros no dia 5 de agosto de 1855. Destacou-se no assalto à praça forte de Paissandu, durante a Campanha Oriental (1864–1865) e sagrou-se herói na Batalha Naval do Riachuelo (11/6/1865), no início da Guerra do Paraguai.

Chefe do rodízio raiado de ré da corveta *Parnaíba*, ao ser este navio abordado por três navios paraguaios, travou, armado de sabre, luta corpo a corpo contra quatro inimigos, abatendo dois deles, mas tombando, afinal, ferido de morte, para falecer no dia seguinte. Com as honras do cerimonial marítimo, foi sepultado (13/6/1865) nas próprias águas do Rio Paraná. Foi condecorado com a medalha de Paissandu, pela bravura com que participou na batalha do mesmo nome.

Sua passagem pela Marinha foi a de um marinheiro excelente, disciplinado, cumpridor dos seus deveres. A carreira de Marcílio Dias foi encerrada com a graduação de Primeira Classe, a que foi promovido no dia 20 de julho de 1864.



BARÃO DE JACEGUAI – ALTE. ARTUR SILVEIRA DA MOTA

Nasceu em 26 de maio de 1843, em São Paulo. Oficial preparado tecnicamente e intelectualmente, foi cedo investido das funções de Professor de Hidrografia e História Naval na Academia da Marinha. Herói da Guerra do Paraguai, comandou o encouraçado *Barroso*, primeiro navio brasileiro a vencer as defesas da poderosa fortaleza de Humaitá (19/2/1868).

Destacou-se em vários outros combates. Em notáveis viagens de instrução de longo curso, comandou a fragata *Amazonas* e as corvetas *Niterói* e *Vital de Oliveira*. Promovido sucessivamente por serviços de guerra, atingiu o posto de Capitão-de-Mar-e-Guerra aos 26 anos de idade, caso único na Marinha Brasileira.

Foi ministro plenipotenciário em missão especial na China; diretor da Escola Naval e da Repartição da Carta Marítima; Comandante-em-Chefe da Esquadra de Evoluções (1884). Oficial de grande cultura, notável escritor, foi o único representante da Marinha, até hoje, a ocupar uma cadeira na Academia Brasileira de Letras.



ALMIRANTE CUSTÓDIO JOSÉ DE MELO

Nasceu no estado da Bahia em 1840. Tomou parte na Guerra do Paraguai, sendo um dos sobreviventes do afundamento do encouraçado *Rio de Janeiro*, torpedeado pelos paraguaios em 2 de setembro de 1866. Tomou parte ativa no bombardeio de Curupaiti, nas passagens de Humaitá, Timbó e Tebicuari. Comandou o cruzador *Almirante Barroso* em viagem de circunavegação no anos de 1889 e 1890.

Foi ministro da Marinha no governo do marechal Floriano Peixoto e contra este veio a comandar a Revolta da Armada no período de 1893 a 1894. Foi um oficial de grande cultura e inteligência, autor de trabalhos de grande utilidade para a Marinha. Lutando, forjou seu caráter indômito e, na luta, conquistou a admiração e o respeito de seus compatriotas.

Homem de estudo, ao mesmo tempo que homem de ação, tanto se achava bem no passadiço do navio comandando a manobra, como dirigindo os movimentos de uma esquadra.

Antes de falecer, em 1902, Custódio de Melo ocupou vários cargos, entre os quais, em caráter interino, o de ministro da Guerra e das Relações Exteriores, este último, por duas vezes.



ALMIRANTE LUIZ PHILIPPE DE SALDANHA DA GAMA

Nasceu em Campos, estado do Rio de Janeiro, em 7 de abril de 1846. Tomou parte na Campanha Oriental (1864–1865) e na Guerra do Paraguai. Além de várias outras ações de guerra, esteve presente à rendição paraguaia em Uruguaiana e participou do forçamento da fortaleza de Curupaiti e das baterias de Angostura e Timbó.

Por serviços de guerra, foi promovido de Guarda-Marinha a Segundo-Tenente, Primeiro-Tenente e Capitão-Tenente. Já no posto

de Capitão-de-Fragata, assumiu o comando da corveta *Parnaíba* e, nesse navio, Saldanha partiu para Punta Arenas, extremo sul da América, numa viagem de estudos: deveria observar a passagem de Vênus pelo disco solar. No dia da partida da Parnaíba, Dom Pedro II esteve a bordo para prestigiar o que julgava ser um empreendimento de universal proveito.

Como diretor da Escola Naval (1892), tornou-se símbolo do oficial da Marinha para os Aspirantes de então. Por solidariedade à sua classe, participou da Revolta da Esquadra (1893–1894), justificando: “Aceitando essa situação que me é imposta pelo patriotismo, reúno-me, sem prévios conchavos pela libertação da Pátria”. Morreu em combate, em 24 de junho de 1895, em Campo Osório, Rio Grande do Sul, durante a Revolução Federalista.



ALMIRANTE JÚLIO CÉSAR DE NORONHA

Nasceu no Rio de Janeiro, em 25 de janeiro de 1845; filho e neto de tradicionais famílias brasileiras, foi um dos mais brilhantes chefes da Marinha no passado. Foi o Almirante Júlio de Noronha, no justo conceito de seus contemporâneos, um dos homens da Armada do Brasil que, pelo seu valor, sua competência e seu prestígio, conseguiu, por meio de uma preparação profissional e uma cultura sólida, a liderança que o projetou perante a posteridade.

Seu heroísmo na guerra, logo na primeira batalha em que se envolveu, mereceu citação especial de Tamandaré, por se haver empenhado com valor nas ações de Riachuelo, Cuevas e Mercedes. Foi também citado por Inhaúma pelo prodígio da sua bravura nos combates da Lagoa Vera, ao lado de Saldanha da Gama. Como ministro da Marinha, no governo Rodrigues Alves, Noronha voltou as atenções governamentais e parlamentares para a Armada. Em 14 de novembro de 1904 era sancionada lei autorizando a construção de novas unidades do Programa Naval Júlio de Noronha, vasto programa de remodelação do material flutuante da Marinha.



ALMIRANTE PEDRO MAX FERNANDO DE FRONTIN

Frontin (1867–1939) nasceu em Petrópolis, no dia 8 de fevereiro de 1867. Oficial, comandante e chefe extremamente dedicado à profissão, deu destaque e brilho a todas as comissões que lhe couberem. Foi o Comandante-em-

Chefe da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), cruzadores *Rio Grande do Sul* e *Bahia*, contratorpedeiros *Piauí*, *Santa Catarina*, *Rio Grande do Norte* e *Paraíba*, tender *Belmonte* e do aviso *Laurindo Pita* que, representando o Brasil no cenário da Primeira Grande Guerra, operou nos mares conflagrados da África e da Europa, ao lado das Esquadras da Inglaterra, da França e dos Estados Unidos.

Foi Chefe do Estado-Maior da Armada e ministro do Supremo Tribunal Militar, comandante de navios da Esquadra, destacando-se o encouraçado *São Paulo*; oficial do Estado-Maior e da Presidência da República; diretor da Escola de Guerra Naval; comandante do Corpo de Marinheiros Nacionais, da Segunda Divisão Naval e da Divisão de Encouraçados. Seu lema era: "Quando não se pode fazer tudo o que se deve, deve-se fazer tudo o que se pode". O Almirante Frontin faleceu no Rio de Janeiro, em 7 de abril de 1939.



ALMIRANTE ALFREDO CARLOS SOARES DUATRA

Nasceu em Manaus, em 4 de novembro de 1883, tendo ingressado na Escola Naval em 12 de abril de 1900, e sido promovido a Guarda-Marinha no dia 6 de janeiro de 1903.

Participou das duas Grandes Guerras Mundiais: na primeira, a bordo do cruzador *Rio Grande do Sul*, capitânia da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG); na segunda, como Comandante-em-Chefe da Força Naval do Nordeste que, integrada à Quarta Esquadra dos Estados Unidos, teve atuação marcante na Batalha do Atlântico. Sob o comando do Almirante Soares Dutra, a Marinha teve participação direta e decisiva nas operações navais do Atlântico Sul, fazendo sentir a ação da Força Naval do Nordeste desde a altura do mar das Caraíbas até as solidões do Atlântico Sul, no Arquipélago de Tristão da Cunha.

Por sua brilhante atuação durante a II Guerra Mundial, em operação no Atlântico Sul, o Congresso Americano concedeu-lhe a *Legião do Mérito*. O Almirante Soares Dutra faleceu no Rio de Janeiro, em 30 de agosto de 1954.



Capítulo 10

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.



Símbolo da Organização das Nações Unidas

A Alemanha mandou seus submarinos afundarem os navios mercantes brasileiros porque não queria que o Brasil, apesar de ser ainda um país 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 isso não era bom para os alemães, que precisavam vencer a guerra para alcançar a paz da forma que desejavam, o mais brevemente 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



Símbolo da Organização dos Estados Americanos

(OEA), por exemplo, que muito ajudam a 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 os outros nunca pensem em empregar meios violentos para resolver os conflitos.



Amazônia azul

Não seria lógico pensar que alguém possa empregar a violência, sem imaginar ter probabilidade de bom 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. Nosso Poder Militar deve permanentemente dissuadir 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 a Plataforma Continental brasileira, chamada de Amazônia Azul, é controlada pelo País, entre outras coisas. A dissuasão é, portanto, uma das principais formas de emprego permanente do Poder Militar em tempo de paz, mas existem 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, economicamente 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 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.

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]. 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. Influíam 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 uma quantidade de reações intencionais.

O sentido indireto da palavra persuasão é significativo, pois é por meio 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 sentir apoiados, dissuadidos ou mesmo compelidos a uma reação específica. Exerce-se, portanto, a persuasão

armada, estimulando resultados que dependem de reações alheias, políticas ou táticas, às vezes conflitantes e em princípio imprevisíveis. Existe sempre a possibilidade de se configurarem situações

MOBILIDADE,
VERSATILIDADE
DE TAREFAS,
FLEXIBILIDADE
TÁTICA, AUTONO-
MIA, CAPACIDADE
DE PROJEÇÃO DE
PODER, ALCANCE
GEOGRÁFICO
– características
funcionais do
Poder Naval.



Manobra no mar do navio-transporte *Gastão Moutinho* e da fragata *União*



Contratorpedeiro *Anaguari*, que compôs, junto com os CT *Pará*, *Pernambuco*, *Paraná* e *Greenbalgh*, a Força Naval que se dirigiu para o local onde se encontravam os navios franceses na chamada Guerra da Lagosta

inesperadas, até pelo resultado, não intencional, da excitação de terceiros. Daí a importância da permanente avaliação em qualquer ação de emprego político do Poder Naval.

No passado, muitas vezes, as nações detentoras de Poder Naval utilizaram seus navios de guerra e suas forças navais com o propósito de sustentação ou de dissuasão. A simples existência de um Poder Naval preparado para a guerra pode fazer que aliados se sintam apoiados em suas decisões políticas, nas relações internacionais, e inimigos sejam dissuadidos de suas intenções agressivas.

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 preponderaram as qualidades reais dos meios empregados, que decidem os resultados das ações militares, em situação de paz ou de 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.

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



Treinamento de fuzileiros navais brasileiros

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 essas 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 eficazes, quando em combate. Por outro lado, são “visíveis” os mísseis, os canhões, o porte e o 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, como fazia a Marinha Real da Grã-Bretanha, durante a época em que dominava os mares, para 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. Imediatamente, os britânicos desviaram o cruzador HMS *Amphitrite* para Mascate (capital de Omã). Para eles, a disputa de prestígio com a Rússia, nessa época, 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.

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 dos 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 em 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 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 aqueles em desenvolvimento, e a intensidade e os 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.

As táticas para persuasão naval são as diversas formas de emprego das forças navais para alcançar resultados políticos, em tempo de paz. Elas são:



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)

- demonstração permanente do Poder Naval;
- posicionamento operativos específicos;
- auxílio naval;
- visitas operativas a portos;
- visitas específicas de boa vontade.

A demonstração permanente do Poder Naval é feita, por meio 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 entre outras – obtenção de efeitos desejados, como: aumentar a intensidade da persuasão; desencorajar; demonstrar preocupação em crises entre terceiros; exercer coerção ou apoio de maneira limitada ou restrita e outros.

Os posicionamentos operativos específicos, situando navios ou forças navais próximo a um local de crise, constituem apenas um caso especial da demonstração permanente do Poder Naval 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 ações 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 Unidas*, com a Marinha dos Estados Unidos e de países sul-americanos; a *Operação Fraternal*, com a Armada da República Argentina, e muitas outras;



Navio-escola *Brasil*

– a participação em diversas missões de paz, transportando as tropas ou enviando seus fuzileiros navais, como em São Domingos, Angola, Moçambique, Nicarágua e Haiti;

– as viagens de instrução do navio-escola e as visitas a portos estrangeiros, “mostrando a bandeira”.



Navio veleiro *Cisne Branco*

Cabe também ressaltar o apoio que a Marinha do Brasil presta a outras Marinhas aliadas, na América do Sul e no continente africano.

A análise do passado demonstra a necessidade do emprego permanente do Poder Naval. Para o Brasil, é muito importante manter um Poder Naval capaz de inibir interesses antagônicos e de conservar a paz como desejada pelos brasileiros.

A MARINHA NA HISTÓRIA DO BRASIL EM TEMPOS DE PAZ

ASPECTOS LEGAIS

Atualmente, a Constituição Federal dispõe, no artigo 142, que as Forças Armadas destinam-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e da lei e da ordem. Podemos afirmar, então, que essa destinação tem duas componentes:

- a primeira refere-se à defesa da pátria, defesa externa, relacionada à soberania, à independência e ao patrimônio nacionais;
- a segunda refere-se à atuação interna no País, relacionada à garantia dos poderes constitucionais e à garantia da lei e da ordem.

A defesa da pátria é a componente principal e essencial da destinação constitucional das Forças Armadas brasileiras, sendo a atividade-fim para a Marinha do Brasil. Em decorrência, a missão da Força é “Preparar e aplicar o Poder Naval, a fim de contribuir para a defesa da Pátria”.

Lei Complementar definiu que a atuação na área interna somente se dará após esgotados os instrumentos da Segurança Pública e quando expressamente decidido pelo Presidente da República. Portanto, esse emprego será episódico, temporário e de curta duração.

ASPECTOS ESTRATÉGICOS

Apesar de vivermos em paz com nossos vizinhos há mais de 130 anos, não estamos livres de ameaças externas, hoje mais presentes as oriundas de atores não-estatais, apesar de não estarem descartadas as originárias de outros países. A história da civilização demonstra que qualquer nação que deseje ser soberana no cenário internacional deve dispor de Poder Militar adequado e confiável, ajustado às dimensões territoriais, populacionais, políticas, estratégicas e econômicas do país. A Marinha tem grandes áreas estratégicas a proteger e um enorme patrimônio econômico a zelar, sejam terrestres, fluviais ou marítimos.

O principal documento de planejamento estratégico de defesa do Brasil é a Política de Defesa Nacional. Não é uma publicação de uso exclusivo da área militar: deve ser do conhecimento de toda a sociedade, podendo ser acessada na internet pelo site: <https://www.defesa.gov.br/pdn/index.php>. A edição em vigor é de junho de 2005, tendo sido aprovada pelo Presidente da República. Ela estabelece objetivos para o preparo e o emprego de todas as esferas do Poder Nacional relacionados com a defesa e, também, orienta o planejamento estratégico de longo prazo das Forças Armadas. A publicação afirma, ainda, que o Brasil não pode prescindir de Forças Armadas, pois tem enorme patrimônio a zelar. Define as duas áreas estratégicas prioritárias para o Brasil: Atlântico Sul e Bacia Amazônica.

ATUAÇÃO EM SITUAÇÃO DE CRISE OU CONFLITO ARMADO

Considerando a destinação constitucional, as áreas estratégicas prioritárias, os interesses do País no cenário internacional e as vulnerabilidades da nossa economia, foram estabelecidas as áreas de atuação e as possibilidades de emprego da Marinha do Brasil, em situação de crise ou conflito armado:

- Atlântico Sul;
- Bacia Amazônica;
- Bacia do Paraguai–Paraná;
- Operações de Paz e Humanitárias;
- Operações em coalizões com países amigos;
- Salvaguarda de cidadãos ou do patrimônio brasileiros no exterior.

Certamente as duas primeiras são prioritárias em relação às demais. Para a Marinha, o emprego principal é no Atlântico Sul e, entre as duas Bacias, a prioridade é para a Amazônica.

No Atlântico Sul, o conceito de emprego do Poder Naval será no sentido de impedir que as forças navais do possível inimigo alcancem as proximidades do território nacional.

Atualmente, estão presentes nas relações internacionais novas questões como os atores não estatais, as novas ameaças, o terrorismo internacional, o nacionalismo radical, os delitos transnacionais, entre outros, que também permeiam os arranjos de segurança e defesa dos estados.

ATIVIDADES PERMANENTES EM TEMPO DE PAZ

Em período de paz, a tarefa da Marinha do Brasil é de grande relevância, com a obrigação de:

- patrulhar cerca de 40 mil km de rios navegáveis, de nove diferentes bacias hidrográficas, que, por não estarem interligadas, exigem inúmeros navios e embarcações de diversos tipos;
 - fiscalizar e inspecionar os navios que chegam aos nossos 80 portos ou terminais hidroviários e marítimos e os que deles saem;
 - proteger cerca de 100 plataformas de exploração de petróleo situadas na Amazônia Azul, particularmente na Bacia de Campos, de onde se extrai 90% do petróleo produzido no Brasil;
 - prover o socorro (emergência) às pessoas acidentadas no mar e nos rios, operando o Serviço de Busca e Salvamento (Salvamar) – atividade conhecida mundialmente pela sigla SAR (*Search and Rescue*);
 - acompanhar cerca de 750 navios, sendo 70 de bandeira brasileira, que trafegam diariamente de/para portos nacionais em uma extensa área no Atlântico Sul (área SAR de responsabilidade do Brasil), caracterizando a atividade denominada internacionalmente como Controle Naval do Tráfego Marítimo;
 - autorizar a atividade de pesquisa e de exploração de recursos naturais por navios e embarcações estrangeiras na Amazônia Azul;
 - executar ações preventivas e repressivas nos navios brasileiros ou estrangeiros, quando navegando na área SAR do Brasil e submetidos a ataques terroristas, após decisão de autoridade competente;
 - fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, na Amazônia Azul, exercendo a função de Autoridade Marítima;
 - executar a inspeção naval e a vistoria da qualificação do pessoal de bordo, a fim de verificar o cumprimento de todos os requisitos de segurança da navegação aquaviária;
 - cooperar com os órgãos de segurança pública, na repressão aos crimes de repercussão nacional ou internacional, quando ocorridos no mar e nas águas interiores;
 - contribuir para a formulação e a condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar, particularmente, nas áreas de pesca, pesquisa científica no mar, mentalidade marítima e modernização dos portos.
 - efetuar levantamentos hidrográficos, sinalização, balizamento e manutenção dos faróis no litoral e no mar brasileiros;
 - prover a prevenção e a fiscalização ambiental de poluições causadas por embarcações ou plataformas petrolíferas no mar brasileiro;
 - qualificar os profissionais aquaviários, levando Ensino Profissional Marítimo para aqueles que guarnecerão as embarcações e os navios em todo o mar brasileiro e nas comunidades ribeirinhas situadas nas nove bacias hidrográficas;
 - regulamentar o serviço de praticagem e estabelecer as zonas em que a utilização desse serviço seja obrigatória;

- conduzir o Programa Antártico Brasileiro, mantendo a Estação Antártica Comandante Ferraz;
- cooperar com o desenvolvimento nacional, por meio de projetos elaborados pelas organizações de pesquisa científica e de desenvolvimento tecnológico;
- cooperar com o Sistema Nacional de Defesa Civil, por meio de ações preventivas, de socorro, assistenciais e recuperativas, destinadas a evitar ou atenuar os efeitos causados por catástrofes naturais;
- prover assistência médica e odontológica às populações ribeirinhas na Bacia Amazônica e do Rio Paraguai, que não têm acesso a esses serviços de outra forma;
- executar Assistência Cívico-Sociais nas comunidades carentes, particularmente nas áreas ribeirinhas da Bacia Amazônica e do Rio Paraguai;
- participar de campanhas institucionais de utilidade pública ou de interesse social, determinadas pelo governo federal.

Também, em apoio à política externa brasileira, a Marinha do Brasil atua em ações internacionais que ratificam o compromisso do País em participar do concerto das Nações e dá clara demonstração da capacidade de o Brasil atuar eficientemente, com suas Forças Armadas, o que contribui para a busca do efeito de dissuasão, como comentado neste livro, fundamental para evitar conflitos armados.

A Marinha do Brasil participou de Operações de Paz com envio de militares para vários países, de diversas formas: observadores militares, em grupos isolados, verificando o cumprimento dos acordos de paz, com tropas de infantaria, unidades médicas, equipes de desminagem, pelotões de engenharia e transporte de contingente brasileiro por navios, conforme dados resumidos a seguir:

a) observadores militares verificando o cumprimento dos acordos de paz:

- El Salvador: Operação Onusal – julho de 1991 a abril de 1995;
- Angola: Operações Unavem I e II e Monua – maio de 1989 a fevereiro de 1995 e de julho de 1997 a fevereiro de 1999;
- Ex-Iugoslávia: Operação Unprofor e Unpredep – agosto de 1992 a dezembro de 1995;
- Moçambique: Operação Onumuz – janeiro 1993 a dezembro de 1994;
- Libéria: Operação Unomil – setembro a novembro de 1993;
- Ruanda: Operação Unomur – agosto de 1993 a setembro de 1994;
- Croácia: Operação Unicro – maio de 1995 a janeiro de 1996;
- Macedônia: Operação Unipredep – maio de 1995 a maio de 1996;
- Guatemala: Operação Minugua – fevereiro a maio de 1997;

- Eslavônia: Operação Untaes – janeiro de 1996 a janeiro de 1998;
 - Prevlaka: Operação Unmpo – janeiro de 1996 a janeiro de 1998;
 - Peru e Equador: Operação Momep, conflito entre os dois países, entre 1995 e 1999;
 - Timor Leste: Operação Unamet – julho de 1997 a julho de 1999;
 - Libéria: Operação Unmil – outubro de 2003 a outubro de 2004;
 - Costa do Marfim: Operação Onuci – dezembro de 2003 até os dias de hoje.
- b) equipes de desminagem, limpando campos minados terrestres:
- Honduras, Nicarágua, Costa Rica e Guatemala: Operação Marminca – outubro de 1994 até setembro de 2006;
 - Equador e Peru: Operação Marminas – maio de 2003 até os dias de hoje.
- c) tropas de infantaria, engenharia e equipes médicas:
- República Dominicana: Operação FIP, entre 1965 e 1966, uma Companhia de Fuzileiros Navais;
 - Angola: Operação Unavem III, de agosto de 1995 a julho de 1997, com uma Companhia de Infantaria, um Pelotão de Engenharia e um posto de saúde;
 - Haiti: Operação Minustah, de 2004 até a presente data, com uma Companhia de Infantaria.
- d) navios transportando tropas e material do contingente brasileiro:
- Faixa de Gaza: Operação Unef I, em 1957;
 - República Dominicana: Operação FIP, em 1965;
 - Angola: Operação Unavem III, em setembro de 1996;
 - Haiti: Operação Minustah, três grupos de navios transportando três diferentes contingentes: em junho e novembro de 2004 e em junho de 2006.

CONCLUSÕES

Certamente a Marinha exerce diariamente inúmeras atividades, rotineiramente, em prol da sociedade brasileira e que muito contribuem para o desenvolvimento do País, mas nem todas aparecem para o público de maneira geral. A maioria dessas ações não fica ao alcance da visão dos cidadãos, pois estão em alto mar... É um trabalho silencioso, mas executado com profissionalismo.

Embora possamos concordar com o fato de, na atualidade, ser baixa a probabilidade de ocorrência de um conflito armado tradicional envolvendo o Brasil, a realidade é que uma crise pode surgir inesperadamente. Há inúmeros exemplos na história das

civilizações. Portanto, devemos nos manter preparados, haja vista que a capacidade de defesa naval do Estado, questão de fundamental importância para sua sobrevivência, não surge de forma repentina. Esquadras não se improvisam e leva tempo para prepará-las. A Marinha, como fez desde o início da história de nosso País, continuará vigilante e pronta para garantir a soberania do Brasil.

Essa é a Marinha, a nossa Marinha, presente e ativa desde o nascimento do Estado brasileiro na defesa do interesse e das aspirações do País, e a Marinha, em última análise, nada mais é do que a Nação brasileira no mar, porque é formada e mantida por todos nós, brasileiros, amantes da paz, trabalhadores incansáveis para o desenvolvimento do País, e sempre prontos para, em caso de necessidade, sacrificar a própria vida em benefício do Brasil.

Referências



Referências

ALBUQUERQUE, A. L. P. **História do Brasil**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1985, p. 84–90.

_____. Considerações sobre o Poder Naval do Brasil na década de 1860/70. In: **Navegador – Subsídios para a História Marítima do Brasil**. n. 2. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1970.

ALBUQUERQUE, A. T. M. Limites Marítimos. In: SEMINÁRIO O BRASIL E A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR (3/12/96). **Anais...** São Paulo: Associação de Profissionais em Ciência Ambiental (ACIMA), p. 40–45.

BITTENCOURT, A. S. Caxias e Inhaúma. In: **Revista Marítima Brasileira**. v. 123, n. 10/12, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2003.

BOXER, C. R. **Império Marítimo Português: 1415–1825**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

BRASIL. SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. **História Naval Brasileira**. v. 2, tomo II, Rio de Janeiro, 1979, p. 323–472.

BRASIL. SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. **História Naval Brasileira**. v. 5, tomo IB. Rio de Janeiro: Ral Fênix Indústria Gráfica, 1997.

BRASIL HISTÓRIA (Texto & Consulta). **Império**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1979. v. 2, 2 ed. p. 115–27.

CAMINHA, H. M. **Dicionário Marítimo Brasileiro**. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996.

_____. **Organização e Administração do Ministério da Marinha na República**. Brasília – Rio de Janeiro: Fundação Centro de Formação do Servidor Público. Serviço de Documentação da Marinha, 1989.

CARVALHO, A. B. Construção de modelo de chatas-canhoneiras. In: **Revista Marítima Brasileira**, out/nov/dez, 1995, p. 111–126.

CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR. Lisboa: Ministério dos Negócios Estrangeiros e do Mar, 1985. 313 p. Versão em Língua Portuguesa com Anexos e Acta Final da Terceira Conferência

das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Reproduzido na Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) do Ministério da Marinha.

CORRÊA, O. L. S. A auto-suficiência do Brasil. In: **Revista Marítima Brasileira**, v. 126, n. 04/06, abr./jun. 2006.

COSTA, F. F. P. **História da guerra do Brasil contra as Repúblicas do Uruguai e Paraguai**. v. III. Rio de Janeiro: Livraria Guimarães, 1870.

FORTES, D. B. Passo da Pátria – Operação Anfíbia. In: **Revista Marítima Brasileira**, out./dez. 1949.

GANSHOF, F. L. **O que é feudalismo?** 3 ed. São Paulo: Editora Europa-América, 1974.

GUEDES, M. J. Barão do Rio Branco e a Modernização da Defesa. In: **Revista Marítima Brasileira**, 3 tri/2003, p. 99–116.

_____. Independência ou Morte. In: **Revista Marítima Brasileira**. n. 7–9, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1970.

_____. **O descobrimento do Brasil**. Ministério da Marinha, Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, Rio de Janeiro, 1998.

HEEZEN, M. C.; THARP, M. & EWING, M., 1959. **The floors of the oceans**. I - The North Atlantic. The Geological Society of America. Special Paper 65, 122 p.

HOLANDA, S. B. H.; CAMPOS, P. M. (Dir.) **História Geral da Civilização Brasileira**. tomo I, 5 ed. São Paulo: Difel, 1976.

<http://www.mar.mil.br/>

<http://www.desenvolvimento.gov.br/>

<http://www.transportes.gov.br/>

LINHARES, M. Y. L. (Coord.) **História Geral do Brasil: da colonização portuguesa à modernização autoritária**. Rio de Janeiro: Campus, 1990.

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

MARTINS, H. L. A estratégia naval brasileira da Guerra do Paraguai (com algumas observações sobre ações táticas e o apoio logístico). In: **Revista Marítima Brasileira**. v. 117, n. 7–9. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1997.

MARTINS, H. L.; BOITEUX, L. A. Campanha Naval na Guerra Cisplatina. In: **História Naval Brasileira**. v. 3, tomo I. Rio de Janeiro: SDM, 2002.

MEIRELLES, T. **A Marinha de Guerra brasileira em Paissandu e durante a Guerra do Paraguai**. Rio de Janeiro: Tipografia Teatral e Comercial, 1876.

MENDONÇA, L. N. F. Humaitá. In: **Navigator**, n. 2, dez., 1970, p. 72–82.

O EXÉRCITO NA HISTÓRIA DO BRASIL – Reino Unido e Império. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Ed.; Salvador, BA; Odebrecht.

Palestra **O Comando da Marinha**, proferida em 13/mar/2006, pelo Comandante da Marinha, na ECEME, para os Cursos de Altos Estudos Militares das Forças Armadas.

ROCHA, M. C. **Diário da Campanha Naval do Paraguai** – 1866. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1999.

SCAVARDA, L. A Marinha no final de uma campanha gloriosa – de Humaitá a Assunção. In: **Navigator**, n. 2, dez., 1970.

SOUZA, J. M., 1994a. LEPLAC Project: Going Beyond the Limit of the 200 Nautical Miles of the Brazilian Exclusive Economic Zone (EEZ). In: **Regional Seismological Assembly in South America**. Deep Seismic Reflection and Refraction Experiments, 1994. Brasília (22–26/8/94), 1 p.

SOUZA, J. M., 1994b. Projeto LEPLAC: Programa do Governo para a Determinação do Limite Marítimo Brasileiro Além das 200 Milhas. In: Congresso Brasileiro de Geologia, 38, 1994. Camboriú. **Anais...** São Paulo: Sociedade Brasileira de Geologia, 1994. v. 1, p.379–382.

SOUZA, J. M., 1996. LEPLAC Project: Extending the Continental Shelf beyond the Limit of the Brazilian Exclusive Economic Zone. In: **CONEXPO ARPEL'96**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro do Petróleo, TT-056, 8 p.

SOUZA, J. M.; ALBUQUERQUE, A. T. M., 1996. **Até onde vai a soberania do Brasil no mar?** Rio de Janeiro: Revista CIÊNCIA HOJE, v. 20, n. 119, p. 66–68.

SOUZA, J. M.; PALMA, J. J. C.; MUEHE, D. C. E. H., 1992. Projeto LEPLAC: **Programa do governo brasileiro para a delimitação da "plataforma continental brasileira"**. Montevideo: Boletim Técnico ARPEL, v. 21, n. 3–4, p. 353–359.

TEIXEIRA, R. D. G. **Resumo da Guerra do Paraguai**. Rio de Janeiro: Typographia, 1982.

TELLES, P. C. S. **História da Construção Naval no Brasil**. Rio de Janeiro: FEMAR/LAMN. 2001.

VARNHAGEN, F. A. **História Geral do Brasil**. São Paulo: Editora Melhoramentos, 9 ed., 3 v., 1978.

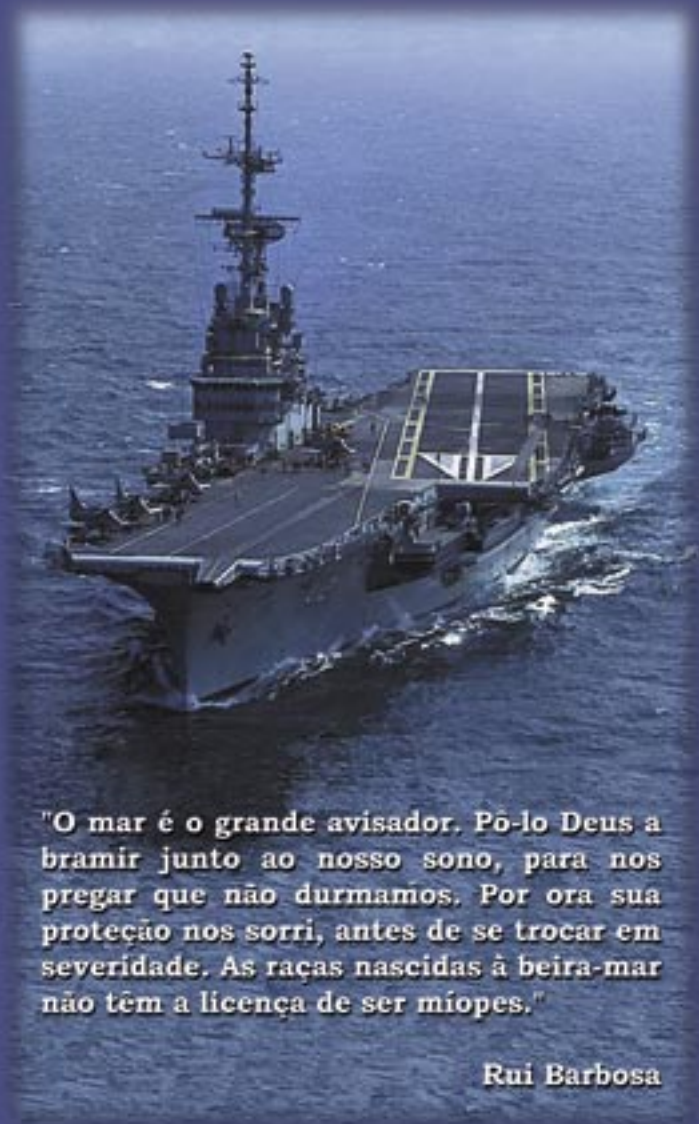
VIANNA, H. **História do Brasil**: período colonial, monarquia e república. 14 ed. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1980.

VIANNA, P. F. D. et al. **Fiscais e meirinhos**: a administração no Brasil Colonial. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, Editora Nova Fronteira, Pró-Memória, Instituto Nacional do Livro, 1 ed., 1985.

Coleção Explorando o Ensino

História

A Importância do Mar na História do Brasil



"O mar é o grande avisador. Pô-lo Deus a bramir junto ao nosso sono, para nos pregar que não durmamos. Por ora sua proteção nos sorri, antes de se trocar em severidade. As raças nascidas à beira-mar não têm a licença de ser míopes."

Rui Barbosa



Ministério
da Educação

