

# BICENTENÁRIO DA ESQUADRA: Os Primeiros 200 Anos – Parte I\*

FRANCISCO EDUARDO ALVES DE ALMEIDA\*\*  
Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>3</sup>)

---

## SUMÁRIO

O Poder Naval brasileiro como fator dissuasório  
O Poder Naval na Colônia

### O PODER NAVAL BRASILEIRO COMO FATOR DISSUASÓRIO

No dia 28 de fevereiro de 1963, quinta-feira anterior ao Carnaval, às 10h12, com tempo bom e céu limpo, os contratorpedeiros (CT) *Paraná* e *Pará*, da Esquadra Nacional, encontraram o navio de guerra francês *Tartu* e três outros pesqueiros

franceses próximos à costa brasileira, nas imediações do Cabo Calcanhar.<sup>1</sup> O foco da discórdia: a disputa pela pesca da lagosta. Sentia-se um ar de confrontação, indesejada por todos os participantes naquele encontro em alto-mar. Os jornais já vinham notificando a grave crise que envolvia a questão. Nesse mesmo dia, o periódico *Última Hora* trazia, em letras

---

\* Monografia vencedora do Prêmio Jaceguay de 2022 pelo Clube Naval. Será publicada em quatro partes.

\*\* Graduado em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Mestre e doutor em História Comparada pela UFRJ, com pós-doutoramento pelo Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa. Professor e vice-coordenador do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval.

1 ESPELLET, Eddy Sampaio. “Recordações do episódio naval denominado ‘Guerra da Lagosta’”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 105, nº 07/09, jul/set 1985, p. 17.

garrafais, a seguinte notícia: “Agrava-se a crise da lagosta: a Esquadra francesa a caminho”.<sup>2</sup>

Os três navios fizeram então uma aproximação roda a roda, e logo o comandante do CT *Paraná* determinou que se tocasse “postos de combate” e que o armamento fosse colocado em posição de entrada e saída de porto.<sup>3</sup> Esperava-se o pior, um confronto que poderia levar à guerra dois países até aquele momento aliados na Guerra Fria<sup>4</sup>. Ao passarem uns pelos outros, em sentidos opostos, foram abertos toques de apito, e os comandantes nos passadiços “se cumprimentaram com larga continência, conforme mandava o cerimonial”, segundo um oficial que a tudo assistia<sup>5</sup>. Logo após, os navios se mantiveram afastados, dentro do alcance dos radares. O ponto culminante de um encontro naval em alto-mar acabava sem tiros, mortos ou afundamentos. Nos dias seguintes, o clima, embora não mais belicoso, continuou tenso. O jornal *O Globo* estampou em sua página principal: “A vigilância sobre os barcos franceses mantém inalterada a Guerra da Lagosta”.<sup>6</sup>

Essa crise havia começado no início da década de 1960, quando pescadores franceses, originários, em sua maioria, da Bretanha, resolveram pescar a lagosta, com alto valor de mercado, na costa brasileira entre o Rio Grande do Norte e Pernambuco. Suas áreas tradicionais de pesca na costa ocidental africana

encontravam-se degradadas, em razão da pesca predatória conduzida indiscriminadamente. A costa brasileira apresentava grande abundância desse crustáceo, e os franceses viram nessa oportunidade a chance de aumentarem seus lucros. Apesar dessa pesca se realizar fora das águas territoriais de 12 milhas, o Governo Dutra havia estabelecido que os bens vivos que estivessem localizados no leito da plataforma continental pertenceriam ao Brasil; assim, era vedada aos estrangeiros a sua exploração. Esse entendimento estabelecia que a lagosta, por ser um crustáceo que se deslocava no leito da plataforma, pertencia ao território brasileiro, o que foi contestado pelo governo francês, que alegava ser a lagosta um peixe que saltava no fundo do mar e que, por isso, não pertencia à plataforma continental. Tornou-se célebre nessa discussão ecológica a frase jocosa do renomado oceanógrafo brasileiro Paulo Moreira da Silva, então comandante, que defendeu a tese de que a lagosta deslocava-se no fundo, eventualmente saltando, o que o levou a rebater a interpretação francesa dizendo que “se a lagosta era um peixe que saltava, então o canguru era um pássaro, pois também saltava”. Apesar de essa tese ter sido a prevalente, os franceses não se intimidaram e continuaram a praticar no Nordeste do Brasil uma pesca predatória, utilizando para isso redes de arrasto que dizimavam as reservas do

2 EDITOR. “Agrava-se a crise da lagosta”. *Última Hora*. Rio de Janeiro, 28 de fevereiro de 1963, p. 4.

3 DA SILVA, Oscar Moreira. “A Guerra da Lagosta vista por um tenente 40 anos após”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 124, nº 01/03, jan/mar 2004, p. 99. A posição do armamento mostrou a vontade de ele ser utilizado.

4 Período de tensão política entre os Estados Unidos da América (EUA) e a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) e seus aliados, que se iniciou logo após o término da Segunda Guerra Mundial. Normalmente considera-se o início desse período em 1947, com o estabelecimento da Doutrina Truman, e o final em 1991, com a dissolução da URSS. Fonte: CROMPTON, Samuel Willard. *The Handy Military History Answer Book*. Detroit: Visible, 2015, p. 429.

5 DA SILVA, *op. cit.*, p. 99.

6 EDITOR. “A vigilância sobre os barcos franceses”. *O Globo*. Rio de Janeiro, 4 de março de 1963, p.1.

crustáceo.<sup>7</sup> A pressão dos pescadores nacionais foi intensa, pois não tinham como competir com seus adversários, que deslocavam para a área navios-mãe que beneficiavam o produto no local e competiam desproporcionalmente com os modestos trabalhadores brasileiros.

Criou-se, então, uma crise político-estratégica entre o Brasil e a França de difícil resolução, pois os dois lados consideravam-se com a razão. Ocorreram alguns apresamentos de barcos franceses por navios brasileiros, o que motivou o deslocamento do *Tartu* para “proteger” seus concidadãos nas costas brasileiras. Imediatamente, o governo brasileiro determinou que a Marinha do Brasil (MB) deslocasse para a região um Grupo-Tarefa (GT) para fazer cumprir sua decisão. Foi então estabelecido um grupo de navios composto do Cruzador *Barroso* e dos CT *Pará*, *Paraíba*, *Paraná*, *Pernambuco*, *Greenhalgh* e *Apa*, além do Submarino *Riachuelo*.<sup>8</sup>

Sendo época de Carnaval, as tripulações tiveram de ser chamadas em casa. Além disso, muitos navios da Esquadra estavam em períodos de reparos, com equipamentos abertos e sem munição. O mês de fevereiro era um período tradicional de férias coletivas das tripulações, o que veio a agravar ainda mais a formação do Grupo-Tarefa que seguiria para a área de operações. O Almirante Eddy Sampaio Espellet, na época capitão de mar e guerra, chefe do Estado-Maior da Flotilha de Contratorpedeiros, lembrou do despreparo dos navios para enfrentar essa eventualidade ao dizer que “havia também insuficiência

de sobressalentes e mesmo de material comum”.<sup>9</sup> A própria manutenção da força operando em estação estaria prejudicada com a inexistência de um navio-tanque que acompanhasse o GT. A questão da munição de dotação de paz também era crítica, pois só se poderia manter um engajamento por cerca de 30 minutos, insuficientes para um confronto de média duração, e não existiam munições para completar as dotações de guerra. Os equipamentos de salvamento, lanchas e material de controle de avarias estavam com sérias limitações, o que poderia afetar a segurança das tripulações, em caso de naufrágio. Além disso, muitos navios tinham problemas de manutenção de equipamentos e problemas crônicos nas máquinas. Para complicar ainda mais a situação, o Departamento de Estado norte-americano afirmou que os CT da classe *Pará* estavam cedidos ao Brasil pelo sistema de empréstimo e que, assim, não podiam ser utilizados contra aliados dos Estados Unidos da América (EUA). O chefe do Estado-Maior da Armada (Cema) de então, o Almirante de Esquadra José Luiz da Silva Júnior, em resposta ao embaixador dos Estados Unidos, retrucou que, em 1941, o Brasil havia declarado guerra ao Japão em solidariedade aos EUA sem ter sido agredido. Sendo assim, em atendimento ao Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (Tiar) assinado pelos países americanos em 1947, esperava reciprocidade dos EUA em relação à França, já que os atos praticados por este Estado contra o Brasil eram próximos a uma agressão.<sup>10</sup>

7 BRAGA, Cláudio da Costa. “As lagostas da discórdia – Disputa econômica pelo crustáceo que quase provoca confronto militar entre Brasil e França”. *Revista de História da Biblioteca Nacional*. Rio de Janeiro, 23 de março 2009, p. 2. Fonte: <https://www.revistadehistoria.com.br/secao/artigos/as-lagostas-da-discordia>.

8 DA SILVA, *op. cit.*, p. 102.

9 ESPELLET, *op. cit.*, p. 12.

10 O melhor livro sobre a Guerra da Lagosta é o de Cláudio da Costa Braga. Fonte: BRAGA, Cláudio da Costa. *A Guerra da Lagosta*. Rio de Janeiro: SDM, 2004.

Apesar de todas essas dificuldades, o GT foi formado e, no dia 28 de fevereiro, encontrava-se defronte ao *Tartu*. Aos poucos foram chegando mais navios brasileiros na cena de ação, e a diplomacia atuou para diminuir as tensões entre os dois países. Ao final, a tese brasileira sobre o crustáceo prevaleceu, e as tensões acabaram. Estava terminada a “Guerra da Lagosta”, para alívio de todos.

A ideia de que a História ensina lições<sup>11</sup> é controversa, no entanto algumas observações podem ser percebidas desse evento particular.

A primeira, a de que a dissuasão<sup>12</sup> funcionou para o Brasil, pois a França, percebendo a disposição do País em utilizar o seu Poder Militar até as últimas consequências, resolveu distender a crise.

Sabia-se da superioridade militar francesa, porém o preço político a ser pago talvez não compensasse as ações ofensivas contra o Brasil. Então a diplomacia francesa recuou, para alívio de todos os envolvidos. Em segundo lugar, apesar das dificuldades logísticas e das restrições operativas que afetaram o desempenho da Esquadra, o GT foi formado. O esforço de preparação foi superior às dificuldades encontradas. Em terceiro lugar, as ameaças poderão

surgir de onde menos se espera, uma vez que as Relações Internacionais (RI) são regidas por interesses nacionais e não por eventuais alianças baseadas na simpatia ou na proximidade política contingencial. Em quarto lugar, o País terá interesses de toda a ordem a serem atendidos, requerendo a preparação das forças militares nacionais para a sua defesa. Nessa preparação, devem ser considerados aspectos político-estratégicos, econômicos, científico-tecnológicos, sociais e culturais. Sem Forças Armadas (FA) com credibilidade,

difícilmente um Estado terá condições de disputar espaços em iguais condições com outros no difícil universo das RI. Sem recursos financeiros, materiais e humanos em prol do aumento da eficácia das forças militares, dificilmente os interesses

nacionais irão ser defendidos adequadamente. No caso especial do Poder Naval (PN),<sup>13</sup> esse aspecto assume maior relevância, pois a manutenção de uma Esquadra eficiente requer altas somas de recursos financeiros, tecnológicos e de preparação dos tripulantes de seus meios de combate.

Este artigo pretende discutir o papel do PN na formação e consolidação do Estado brasileiro, desde a Independência até o tempo presente.<sup>14</sup> O propósito prin-

**A dissuasão funcionou na “Guerra da Lagosta”.  
A França percebeu a disposição do País em utilizar o seu Poder Militar até as últimas consequências**

11 O regime de historicidade “*Historia Magistra Vitae*”, que é o de a História ser a “mestra da vida” e ensinar ao homem como proceder e retirar “lições”, é muito controverso no meio dos historiadores. Esse regime foi válido da Antiguidade até o Período Medieval. A maioria dos historiadores considera que a História não aponta nenhuma lição e que ela é contingencial, circunstancial e imprevisível.

12 Mais à frente será abordado o que se entende por “dissuasão”.

13 Entende-se como Poder Naval a expressão militar do Poder Marítimo, que é a resultante da integração de recursos da Nação para a utilização do mar e águas interiores, visando conquistar e manter seus objetivos e interesses.

14 História do Tempo Presente abarca os acontecimentos históricos desde a queda do Muro de Berlim e a dissolução da URSS até os dias atuais.

cial será analisar o PN como elemento relevante na formação do Estado e suas contribuições na História do Brasil, desde a Guerra da Independência, tendo em vista a importância da área marítima de interesse para o desenvolvimento do País, ensejando desafios à MB para assegurar essa herança para as gerações futuras. Serão apresentadas três sessões, sendo que a primeira, “O Poder Naval na Colônia”, como elemento introdutório, abarcará o PN português como impulsionador da nacionalidade lusitana no mundo conhecido, a partir das grandes navegações e do achamento do Brasil em 1500. Serão discutidas questões referentes aos primeiros tempos da colônia, tendo como elemento fulcral o PN e as tentativas de ocupação estrangeira no território colonial com incursões francesas, holandesas e atritos com a Inglaterra e a Espanha. As questões estratégicas envolvendo o PN lusitano serão apresentadas, assim como os embates com os seus adversários, encerrando a sessão com a transmigração da Família Real de Bragança em 1807 e o papel que o PN britânico exerceu nessa mudança para o Brasil. Na segunda seção, a ser publicada no próximo número da *Revista Marítima Brasileira (RMB)* e cujo título será “O Poder Naval brasileiro da Independência até o início do século XXI”, serão apresentadas questões referentes à formação da nacionalidade brasileira e à criação da Marinha Imperial e os combates travados para a consolidação da independência. Em sequência, serão discutidas as ações do PN imperial nas lutas na Cisplatina, no Prata e no maior desafio até ali enfrentado pelo Império: a Guerra da Tríplice Aliança contra a República do Paraguai. Após, serão apresentados aspectos relacionados às influências de pensadores navais sobre

a arquitetura da força naval brasileira, as ações na Grande Guerra e na Segunda Guerra Mundial e, por fim, na Guerra Fria. Na última sessão, “O Poder Naval brasileiro nas Amazônia e Economia Azuis”, pretende-se analisar o PN no início do século XXI, e a formulação do projeto de força naval brasileira neste período. Projetando-se para o século atual, serão analisados alguns parâmetros apontados no Plano Estratégico da Marinha 2040 (PEM-2040) e as tarefas requeridas do PN na atual conjuntura das RI, considerando a boa ordem no mar. Por fim, serão apresentados, como considerações finais, alguns desafios para a utilização do PN no século XXI.

## O PODER NAVAL NA COLÔNIA

O historiador britânico Jeremy Black mencionou que “o mais expressivo PN no século XVI foi Portugal, o primeiro Estado no mundo a ter colônias na Ásia, África e Américas e o primeiro Estado transoceânico a depender de navios de guerra para articular esse império”<sup>15</sup>. Essa condição foi adquirida graças a dois fatores de suma importância: o desenvolvimento da tecnologia náutica e a visão estratégica do Infante Dom Henrique.

Um primeiro desenvolvimento tecnológico importante foi a invenção do leme central fixado no cadaste da popa, em substituição às espadelas laterais, como os remos. Uma segunda invenção foi a bússola, outra novidade do período, vinda possivelmente da China, generalizando-se no Mediterrâneo por meio dos árabes. Um terceiro desenvolvimento fundamental foi o portulano, que derivava da observação direta de posições mediante o uso da bússola, possibilitando a determinação

15 BLACK, Jeremy. *Naval Power. A History of Warfare and the sea from 1500*. London: Palgrave, 2009, p. 13.

de uma rota em considerável extensão de alto-mar, contrastando com a tradicional navegação ao longo da costa. Além desses três inventos, outros vieram incrementar a navegação oceânica portuguesa, como a vela triangular ou latina, possibilitando manobrar com relativa facilidade até os maiores navios. A caravela foi outra invenção, talvez de concepção original árabe, tornando-se o navio ideal para navegação a longas distâncias por sua confiabilidade e resistência. Possuía casco largo, baixa tonelagem, em torno de 50 toneladas, robustez, calado baixo e três mastros hasteando grandes velas triangulares ligadas a longas vergas.<sup>16</sup> As bombardas, pequenos canhões, também foram um aperfeiçoamento extra ao serem posicionadas nas laterais das caravelas, aumentando o poder de fogo dos navios. As caravelas seriam seguidas por naus e depois galeões.

Outras questões tecnológicas ajudaram os portugueses a se projetarem para além-mar. Algumas delas foram o desenvolvimento da arte da navegação celeste, tal como a solução da determinação da latitude, permitindo o aperfeiçoamento das cartas náuticas, mantidas sob segredo de outros Estados, e a vulgarização da navegação astronômica, com a consequente confecção de cartas náuticas congregando os regimes de ventos e correntes no Atlântico, também sob segredo de Estado. Acrescentem-se o desejo do rei de Portugal em determinar novas rotas de comércio e o estabelecimento de entrepostos que serviram como locais de troca comercial e pontos de apoio de seus navios. O Mediterrâneo estava sob o domínio dos Estados italianos e

dos muçulmanos, que controlavam as rotas marítimas. Assim, a burguesia portuguesa, desejosa de aumentar seus lucros, pressionou o rei para a expansão por novos caminhos marítimos que não possuíssem os entraves ocorridos no Mediterrâneo. Os entrepostos e bases serviram para esse surto expansionista. Como disse Black, “suas linhas de comunicação se baseavam nas suas bases, uma política seguida pelos holandeses e ingleses nos séculos XVII e XVIII”<sup>17</sup>.

O segundo fator a ser considerado diz respeito à visão estratégica e de longo prazo do Infante Dom Henrique e à chamada Escola de Sagres. Filho do Rei Dom João I e da Rainha Filipa de Lancaster, não era o mais velho. Seu pai, o Mestre de Aviz, que nasceu em 1357 e reinou em Portugal por quase 50 anos, tinha as características de ser astuto, estrategista, culto e amante do conhecimento. Sua mãe, a Rainha Filipa, provinha da Inglaterra e era filha de John The Gaunt, o poderoso irmão do Rei Eduardo III. Excelente organizadora, culta e determinada, Filipa é considerada, até hoje, por muitos historiadores como uma das maiores rainhas de Portugal, sendo responsável pela aproximação intensa entre as cortes portuguesa e inglesa.<sup>18</sup> Henrique herdou muitas das características de seus pais. Feito Senhor, depois Duque de Vizeu, Henrique tinha vivo interesse por Astrologia, Astronomia, Matemática e Ciências Náuticas. Cercou-se de membros da Corte que tinham interesse nas atividades comerciais marítimas e nos desenvolvimentos da arte de navegar. Oliveira Marques apontou que Henrique “estava em condições ideais para se lançar num vasto plano de expansão

16 MARQUES, A. H. de Oliveira. *Breve História de Portugal*. Lisboa: Presença, 2012, p. 124.

17 BLACK, *op. cit.*, p. 15.

18 STILWELL, Isabel. *Filipa de Lancastre. A Rainha que mudou Portugal*. 26 ed. Lisboa: Esfera dos Livros, 2012, p. 499.

marítima”.<sup>19</sup> Em 1443, Henrique veio a adquirir uma vila que recebeu o nome de Sagres. Esse local serviu de assistência aos navegadores e um centro de desenvolvimento de estudos e debates sobre a “arte de navegar”. A existência de uma estrutura física com professores, salas de aula e alunos é motivo de debates entre os historiadores. Os autores portugueses dos séculos XV e XVI não fazem qualquer referência à existência dessa escola formal. O historiador Fábio Pestana Ramos nega a existência da Escola de Sagres, pois inexistente comprovação documental de ter existido.<sup>20</sup> O historiador português Oliveira Marques, em sua conhecida obra *Breve História de Portugal*, com 780 páginas, não citou nenhuma vez a existência dessa escola. Apenas mencionou a mudança de residência de Henrique de Viseu para a Vila do Infante, perto do Cabo Sagres, com diminuta importância na história da expansão marítima portuguesa.<sup>21</sup> Tendesse a alinhar com esses dois historiadores; assim, a “Escola de Sagres” era mais uma escola de pensamento, uma ideologia que apregoava a expansão marítima lusitana, em vez de uma escola formal como entendido no tempo contemporâneo. Estavam assim criadas as condições para a projeção marítima de Portugal.

O primeiro ato de expansão foi a tomada de Ceuta, em 1415, quando Henrique tinha 21 anos. Quatro anos depois, a Ilha da Madeira foi conquistada, seguindo-se os Açores, em 1430, e a ultrapassagem do Cabo Bojador por Gil Eanes, em 1434. A costa ocidental africana foi paulatinamente conquistada pelo PN lusitano. Dez

anos após, foi a vez de Cabo Verde cair em poder de Portugal. Em 1479, o Cabo da Boa Esperança foi ultrapassado por Bartolomeu Dias, que percebeu que o Atlântico Sul tinha um regime de ventos simétrico ao do Atlântico Norte e que necessitava cortar os alísios do sudeste em direção sul e descer para leste.<sup>22</sup> E assim foi feita a conexão com o Oceano Índico, abrindo-se o caminho para novas rotas por esse espaço marítimo. Nos anos de 1497 e 1498, Vasco da Gama desbravou uma nova rota marítima pelo Índico até Calicute. Novos caminhos abriram-se para os lusitanos. Os lucros aumentaram para a burguesia, e o PN português atingiu o seu auge.

No dia 6 de março de 1500, partiu de Lisboa uma armada de 13 navios e 1.500 homens sob o comando de Pedro Álvares Cabral, com o propósito de demonstrar força aos indianos resistentes ao comércio europeu.<sup>23</sup> Em 22 de abril foram avistadas terras desconhecidas. A Terra de Vera Cruz fora descoberta. Na carta de Pero Vaz de Caminha, ele já assinava como estando presente no “porto seguro, da Vossa Ilha de Vera Cruz, hoje, 6ª feira, um de maio de 1500”. Nascia assim o futuro Brasil, colônia de Portugal.

### *Os Primeiros Tempos do Brasil*

Para Capistrano de Abreu, o nome de “Brasil” parece ter sido motivado pela indicação de uma ilha em mapas antigos, cujo nome era *Braçir*, *Braxil*, *Berzil*, *Brasyll*, *Berzi* ou *Barci*, dentro da crença de existência da lendária Atlântida.

19 MARQUES, *op. cit.*, p. 136.

20 RAMOS, Fábio Pestana. *Por mares nunca dantes navegados: a aventura dos descobrimentos*. São Paulo: Contexto, 2008.

21 MARQUES, *op. cit.*, p. 134.

22 CLAVAL, Paul. *A Construção do Brasil. Uma grande potência em emergência*. Lisboa: Piaget, 2004, p. 16.

23 MONTEIRO, Saturnino. *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*. V. III. Lisboa: Sá da Costa, 1989, p. 81.

Os descobridores apontaram esse nome posteriormente à Ilha de Vera Cruz e Terra de Santa Cruz. Alguns historiadores indicaram que o nome “Brasil” poderia ter sido motivado pela grande existência de pau-brasil na costa atlântica da colônia. Não importa a origem do nome Brasil, o que importa é que competia ao PN lusitano manter o novo território sob o seu controle. A primeira expedição exploradora foi a de Gaspar de Lemos, em 1501, com uma frota de três caravelas, estando um desses navios sob o comando de Américo Vespúcio, célebre por ter seu nome ligado ao novo continente. Em agosto daquele ano, Gaspar de Lemos aportou em frente ao Cabo de São Roque e, a partir desse ponto, navegou para o sul, batizando com nomes do calendário cristão os diversos acidentes geográficos com os quais se deparou: Rio São Francisco (4 de outubro), Baía de Todos os Santos (1º de novembro), Cabo de São Tomé (21 de dezembro) e Rio de Janeiro (1º de janeiro de 1502), entre alguns dos pontos demandados. Essa expedição foi importante, pois determinou que o território descoberto por Cabral não era uma ilha, mas sim um grande continente. Além disso, foi a primeira demonstração do PN lusitano como protetor do novo território descoberto. Uma segunda expedição naval ocorreu em 1503, sob o comando de Gonçalo Coelho, com seis navios, porém não era uma missão de exploração ou colonização, mas sim de descoberta de um novo caminho ocidental para Malaca. Gonçalo Coelho acabou não descobrindo esse caminho, porém explorou a costa sul do território até o Rio da Prata, voltando para Lisboa somente em 1506. Outras

expedições de menor vulto ocorreram, como a de Fernão de Loronha (1503); Nuno Manuel (1513); João Diaz Solis (1515); Fernão de Magalhães (1519), na sua viagem de circunavegação; e Cristóvão Jacques (1516 e 1526)<sup>24</sup>.

Inicialmente, a criação de uma política colonial portuguesa foi assentada na escolha de formas de exploração econômica, com três possibilidades que se apresentaram: o comércio com os indígenas; o desenvolvimento das trocas com os colonos europeus que se submetessem ao poder lusitano; e a exploração dos recursos locais e retirada dos lucros, com total dominação política.<sup>25</sup> As frotas despachadas por Portugal tinham a missão inicial de informação, a descoberta de novas terras e a compreensão da mecânica dos ventos e das correntes locais. Ainda não era necessária, naquele momento, nenhuma instalação permanente.<sup>26</sup> A primeira expedição realmente colonizadora foi a de Martim Afonso de Sousa, já em 1530, que saiu de Lisboa com duas naus, um galeão e duas caravelas. Sua função foi trazer a sua nomeação como governador das terras do Brasil, além de afastar os corsários franceses que exploravam o pau-brasil e fundar uma povoação no sul do território. Vinha na expedição cerca de 400 tripulantes, uma força considerável. Nessa viagem, ocorreram combates entre portugueses e corsários franceses na costa brasileira, tendo sido capturadas três naus inimigas próximas ao Cabo de Santo Agostinho. Ressalta a importância de um combate entre uma caravela lusitana e uma nau francesa, que durou toda a noite até o esgotar da munição do navio francês, que se rendeu.<sup>27</sup> Essa nau foi incorporada à fro-

24 MAIA, Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império. Tentativa de reconstrução histórica*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1965, p. 10.

25 CLAVAL, *op. cit.*, p. 18.

26 *Ibidem*, p. 23.

27 MONTEIRO, V. 2, *op. cit.*, p. 202.

ta de Martim Afonso, que seguiu para o sul até São Vicente, onde resolveu fundear e se demorar em 1532, fundando o primeiro núcleo de colonização lusitana no Brasil.

O Rei Dom João III resolveu colonizar o novo território. Para isso, dividiu-o em capitânicas, doando-as a vassallos da Corte, que ficaram com a obrigação de povoá-las e defendê-las com seus próprios recursos, uma vez que desoneravam o tesouro português dessas obrigações. Tal iniciativa não deu os resultados esperados. Voltou-se então para uma Governadoria-Geral, designando o Rei João III o nobre Tomé de Sousa como o primeiro governador-geral do Brasil. Este veio de Portugal com uma grande esquadra composta de três naus, quatro caravelas e um bergantim, com cerca de mil pessoas, incluindo famílias inteiras, padres, soldados, colonos e degredados.<sup>28</sup> Estabeleceram-se em Salvador, na Bahia. Dois desses navios voltaram a Portugal com carregamento de pau-brasil, enquanto os demais constituíam a primeira Esquadra portuguesa no Brasil. As tarefas a ela alocadas eram patrulha e vigilância do litoral contra corsários estrangeiros, transporte de bens e recursos materiais e humanos nos diversos pontos da costa e transporte de tropas para fundação dos primeiros pontos estratégicos de defesa ou fortificações, normalmente nas entradas de rios e baías. Aos poucos essa Esquadra foi sendo reforçada com novas unidades, que vieram em 1550 e 1551. Percebiam-se a influência do PN português, que, à época, era poderoso como um fator de integração territorial, e a manutenção da ligação da colônia com a Coroa em Lisboa. Com a união das Coroas de Portugal e Espanha, motivada pela morte de Dom Sebastião I, em 1578, em

Alcacer-Quibir, e a assunção de Felipe II da Espanha ao trono lusitano, percebeu-se uma queda no poderio naval lusitano no Brasil. As atenções espanholas se voltaram para a luta nos Países Baixos e para a disputa contra a Inglaterra protestante de Elizabeth I, deixando o Brasil à mercê dos ataques de franceses e holandeses.

### *Os desafios ao Poder Naval português*

Nos primeiros tempos da colônia, o pau-brasil foi o pomo da discórdia. Corsários franceses navegavam na costa do Brasil, ora mantendo acordos com os indígenas, trocando essa madeira por utensílios como espelhos, facas e machados, ora impondo seu poderio na exploração em terras controladas pelos índios. Em 1526, Cristóvão Jacques, com uma nau e cinco caravelas, em missão de policiamento da costa, travou um combate com três navios contrabandistas franceses de pau-brasil próximo à foz do Rio Paraguaçu, na Bahia. Esse é considerado o primeiro combate naval travado em águas sob o controle lusitano no Brasil. O engajamento levou o dia inteiro. Depois de resistir por muito tempo, os franceses acabaram se rendendo, sendo aprisionados 300 homens.<sup>29</sup> O curso francês, assim como o inglês, concorreu para um clima de insegurança nas rotas do Atlântico a partir da segunda metade do século XVI.

Em verdade, os franceses não consideravam válido o Tratado de Tordesilhas, estabelecido por bula do Papa Alexandre VI, tendo o rei francês Francisco I se eximido de refrear os ataques de seus súditos ao território recém-anexado ao reino lusitano. Uma tentativa de fixação francesa na costa brasileira ocorrera em 1532, quando

<sup>28</sup> MAIA, *op. cit.*, p. 12.

<sup>29</sup> *Ibidem*, *op. cit.*, p. 16.

Jean Peret, capitão do navio *La Pelerine*, construiu um pequeno fortim no canal de Itamaracá, atacado e tomado por Pêro Lopes de Sousa depois de muitos dias de combate. No entanto a principal expedição francesa ocorreu em 1555, quando uma frota comandada pelo Almirante Nicolau Durand de Villegagnon aportou no Rio de Janeiro, com o propósito de fundar o que se chamou de “França Antártica”, chegando na Baía de Guanabara e lá instalando um forte denominado Coligny. Esse empreendimento teve o apoio do rei de França, Henrique II, que tinha grande interesse pelas expedições marítimas e em empreendimentos ultramarinos.<sup>30</sup> Era um desafio direto ao PN português. Por cinco anos os franceses trataram de se aliar aos tamoios e fortalecer a sua posição. Em 1560, uma força lusitana, sob o comando de Bartolomeu Vasconcelos, depois de um combate de três dias, conseguiu expulsá-los da Ilha de Villegagnon e arrasou o forte francês. No entanto os franceses regressaram às suas antigas posições depois da saída da força portuguesa e lá permaneceram por mais sete anos. Só foram expulsos em 1567, quando Mem de Sá, à frente de uma Esquadra de três galeões, dois navios menores e seis caravelas, com o seu sobrinho Estácio de Sá, conseguiu expulsá-los definitivamente. Alguns anos depois, os franceses tentaram nova incursão ao Rio de Janeiro, mas foram repelidos. No Maranhão, tiveram mais sorte, fundando a cidade de São Luiz e lá permanecendo entre 1612 e 1615, quando foram derrotados por Alexandre de Moura. Na realidade, apesar dessas sucessivas derrotas, os franceses não desistiram do comércio marítimo nas costas do Brasil – todos os anos, cerca de

uma dezena de navios traficavam com os indígenas fora das vistas dos portugueses e espanhóis. Alguns combates navais esporádicos ocorreram nesse período, com o apresamento de muitos barcos franceses. No século XVIII, já desligado da união com o trono espanhol, em função da Restauração em 1640, Portugal aliou-se à Inglaterra contra a França e a Espanha em razão da chamada Guerra da Sucessão espanhola. Os franceses realizaram duas ações navais ao Rio de Janeiro naquele período. A primeira foi em 1710, com seis navios sob o comando de Jean François du Clerc, que, tentando forçar a entrada da barra, foi repellido, investindo então na Praia de Guaratiba para atacar a cidade por terra. Acabou Du Clerc prisioneiro dos portugueses e assassinado. No ano seguinte, nova expedição francesa, sob o comando de Duguay-Trouin, com 17 navios, atacou o Rio de Janeiro. O pretexto foi a vingança pela morte de Du Clerc, mas, na verdade, o propósito era a pilhagem da cidade, que acabou sendo tomada. Foram pagos um largo butim de cerca de 250 contos em dinheiro, cem caixas de açúcar e 200 bois<sup>31</sup>. O PN português, enfraquecido, nada pôde fazer a não ser render-se ao corsário francês.

Os ingleses, por outro lado, em luta permanente contra a Espanha de Felipe II, aumentaram suas atividades contra a costa do Brasil a partir da União Ibérica. Nomes como Drake, Hawkins, Frobisher, Cavendish e Raleigh tornaram-se o terror dos mares e se dedicaram intensamente ao contrabando e ao corso, com apoio explícito de Elizabeth I. O primeiro grande combate entre ingleses e espanhóis ocorreu em Santos, em 1583, quando três galeões castelhanos enfrentaram dois

30 MONTEIRO, III, *op. cit.*, p. 253.

31 MAIA, *op. cit.*, p. 26.

navios ingleses sob o comando de Edward Felton. Nesse combate, os espanhóis perderam um navio. Oito anos depois, Thomas Cavendish atacou novamente Santos, depredando-a e saqueando a costa até o sul do Brasil. No ano seguinte, regressou a Santos, mas foi repellido. Incursões contra Ilha Grande, Ilha de São Sebastião e Recife ocorreram, no entanto tiveram poucos resultados. Monteiro afirmou que “manda a verdade que se diga que os ataques dos corsários ingleses às cidades do Brasil nunca chegaram a atingir a frequência e a intensidade dos perpetrados contra as cidades da América Espanhola”.<sup>32</sup> A derrota espanhola na ação da chamada “Invencível Armada” foi devastadora para o PN português. Foram perdidos três galeões – dois em combate e um por naufrágio. Após 1604, com a assinatura de paz entre a Espanha e a Inglaterra, os ataques ingleses praticamente cessaram. Não se pode imputar a responsabilidade pela decadência do PN lusitano somente ao desinteresse de Felipe II, nem às perdas que ele sofreu durante a “Invencível Armada”, mas sim à estagnação nos domínios da tática e da construção naval que começou a se verificar ao final do reinado de João III e se acentuou no de Dom Sebastião<sup>33</sup>, apesar do magnífico trabalho do padre Fernando Oliveira com o seu clássico *A Arte da Guerra no Mar*, de 1555, um mar-

co na história da estratégia naval.<sup>34</sup> A mais séria ameaça ao PN lusitano ocorreu já em plena Guerra dos Trinta Anos (1618-1648), quando os holandeses voltaram os olhos para o Brasil.

Em 3 de junho de 1621 foi assinada a constituição da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais, com o propósito de incrementar o comércio marítimo, como a sua congênera das Índias Orientais, mas também para conquistar e colonizar os imensos e ricos territórios dos espanhóis e portugueses no Atlântico Sul. Resolveram seus diretores apoderar-se da Bahia, a partir da qual imaginavam se expandir para

**A Companhia Holandesa das Índias Ocidentais tinha o propósito de incrementar o comércio marítimo e de conquistar e colonizar os imensos e ricos territórios no Atlântico Sul**

todo o Brasil e para Luanda, de modo a garantir o suprimento de escravos indispensáveis às plantações de cana-de-açúcar, em franca expansão na colônia, e competir no atrativo comércio na Europa, já que o açúcar era a base da economia colonial

naquele momento. Em 1624, chegou à Bahia uma esquadra poderosa com 33 navios, comandada pelo Almirante Jacob Willekens, e logo dali se apossou.<sup>35</sup> Os espanhóis reagiram e, no ano seguinte, conseguiram expulsar os holandeses, retomando a cidade. Não desistindo da empreitada, em 1630 os batavos organizaram nova Esquadra, composta de 70 navios, tomaram as cidades de Recife e Olinda e estenderam sua influência por todo o nordeste da colônia. No ano de

32 MONTEIRO, IV, p. 173.

33 *Ibidem*, p. 234.

34 OLIVEIRA, Fernando. *A Arte da Guerra no Mar – Estratégia e Guerra Naval no tempo dos descobrimentos*. Lisboa: Edições 70, s/d.

35 MAIA, *op. cit.*, p. 20.

1631 ocorreu o maior combate naval travado na costa brasileira no período colonial, a Batalha Naval dos Abrolhos. A Esquadra luso-espanhola, de 20 navios sob o comando de Dom Antonio de Oquendo, era composta por 449 canhões, 1.925 marinheiros e 3.147 soldados. Os holandeses dispunham de 16 navios com 472 canhões, sob o comando de Adrien Pater. No dia 12 de setembro ocorreu a batalha próximo a Abrolhos, no litoral brasileiro. Ao final do combate, pode-se dizer que houve empate, embora alguns historiadores contestem esse resultado. O holandês Joannes de Laet indicou que “foi um combate renhido e os vencedores [os espanhóis] não puderam rejubilar-se muito pela vitória, tendo sofrido quase tão grandes perdas quanto os nossos [holandeses]”.<sup>36</sup> Marcelo Loureiro apontou que, “de modo equilibrado, Oquendo e Pater não alcançaram um resultado tático expressivo”, tendo sido a batalha indecisa.<sup>37</sup> Alceu Jungstedt, resumindo as duas opiniões, indicou que Oquendo cumpriu o que lhe foi ordenado, tendo obtido uma vitória estratégica sobre os neerlandeses.<sup>38</sup> Tende-se a considerar essa batalha como um empate, pois os holandeses permaneceram dominando os mares costeiros ao Brasil e continuaram a manter suas linhas de comunicação marítimas abertas com Pernambuco, onde se encontrava a maior parte de suas tropas, apesar de não terem conseguido impedir o desembarque de tropas

luso-espanholas. Segundo Jungstedt, essa vitória estratégica “não contribuiu para o fim da dominação neerlandesa no Brasil”.<sup>39</sup>

Outros combates ocorreram, como a grande Batalha Naval de Ponta de Pedras, em 1640, ano da Restauração portuguesa, que rivalizou o Conde da Torre na Esquadra luso-espanhola e Willem Loos comandando a Esquadra batava. Foram quatro encontros navais seguidos, nos quais a vitória sorriu para os primeiros que perderam apenas um navio, enquanto os holandeses tiveram três navios afundados e o Almirante Loos morto. O Príncipe Maurício de Nassau ficou tão indignado com essa derrota que mandou enforcar alguns dos comandantes de seus navios que considerou “frouxos” no combate.<sup>40</sup> No ano de 1645 travou-se nas costas de Pernambuco o último grande combate naval do período, o de Tamandaré, entre os portugueses e holandeses, com vitória dos segundos. Segundo Claval, o desinteresse da Espanha sobre o que ocorria no Brasil provocou um descontentamento tanto em Lisboa como em Salvador.<sup>41</sup> Reconheceu-se que o trono espanhol não dera a devida prioridade que se impunha na luta contra os holandeses depois de 1631. Ao todo foram 24 anos de dominação holandesa no nordeste brasileiro, até a sua retirada definitiva, em 1654. Ao final do século XVII, a população do Brasil foi estimada em 300.000 almas e, em 1770, já havia alcançado o número de

36 LAET, Joannes de. *História ou Anais dos Feitos da Companhia Privilegiada das Índias Ocidentais desde seu começo até o fim do ano de 1636 por Joannes de Laet, diretor da mesma companhia*. Livros I-IV, V, XXX. 1908. Rio de Janeiro: Oficina Gráfica da Biblioteca Nacional, 1912, p. 210.

37 LOUREIRO, Marcelo. “O poder naval na defesa da colônia”. In: ABREU, Guilherme (org). *Marinha do Brasil: uma síntese histórica*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2018, p. 58.

38 JUNGSTEDT, Alceu O. C. “A Batalha Naval de Abrolhos (1631)”. *Navigator – Subsídios para história marítima do Brasil*, v. 17, n. 33. Rio de Janeiro: DPHDM, jun. 2021, p. 81.

39 *Ibidem*, p. 82.

40 MAIA, *op. cit.*, p. 24.

41 CLAVAL, *op. cit.*, p. 36.

1.700.000, no auge da corrida do ouro na colônia, um aumento expressivo.<sup>42</sup>

Após a separação da Espanha, houve enfrentamentos com os espanhóis em razão das disputas pela região sul do Brasil em torno da Colônia do Sacramento, fundada em 1680. Foi uma longa série de choques entre os dois poderes na região platina. Durante quase cem anos ocorreram encontros militares em torno dessa cidade. Pelo Tratado de Santo Ildefonso, Sacramento voltou à Espanha em 1777. Somente em 1817 Dom João VI reassumiria a posse da colônia em detrimento da Espanha. Largo trecho do que é hoje o Estado do Rio Grande do Sul foi invadido e ocupado por forças espanholas em 1763, só sendo reocupado com apoio do PN português em 1776. No ano seguinte, uma poderosa Esquadra espanhola sob o comando do General Dom Pedro de Ceballos ocupou parte de Santa Catarina e lá permaneceu por cerca de um ano. Evacuou-a em obediência ao Tratado de Santo Ildefonso.

Durante o século XVIII, o PN português estava muito debilitado, principalmente após a assinatura do Tratado de Methuen, em 1703, que provocou uma dependência econômica e política da Grã-Bretanha (GB), que já dominava os mares. O alinhamento político imediato com os ingleses retirou muito da antiga iniciativa lusitana nos mares ocorrida no século XVI. Os comboios ligando a colônia a Portugal eram muitas vezes protegidos por navios ingleses, o que debilitava ainda mais a situação naval lusitana. A situação só começou a melhorar para Portugal ao final do século XVIII, durante o reinado de

Maria I, quando os galeões foram substituídos por naus e fragatas modernas copiadas dos franceses e ingleses e os nobres foram sendo substituídos por capitães dos navios mercantes, chamados de capitães de mar e guerra e por oficiais estrangeiros, especialmente ingleses. O ministro da Marinha, Martinho de Melo e Castro (1770-1795), reorganizou e modernizou a Marinha lusitana, aumentando sobremaneira a eficiência operacional da Armada. Segundo Monteiro, a Marinha de Guerra portuguesa apresentou, ao longo do século XVIII, uma dimensão numérica adequada para a defesa da navegação contra os corsários franceses, mas não para que se pudesse ser utilizada “como um trunfo no jogo da política internacional”.<sup>43</sup> Os ingleses ainda protegiam os navios lusitanos, e isso se evidenciaria ainda mais nas Guerras Napoleônicas, quando da transmigração da Família Real para o Brasil em 1807.

### *A vinda da Família Real portuguesa para o Brasil*

Em 1793 o PN português era constituído por 21 naus, 17 fragatas, um brigue, seis bergantins, oito charruas e 11 navios menores, distribuídos por um grupo na Carreira das Índias, um segundo no Brasil, o terceiro na Índia e o restante ao longo da costa lusitana.<sup>44</sup> Logo em seguida, em 1798, quando Portugal, aliada da GB, encontrava-se em guerra contra a França napoleônica, o Marquês de Nisa comandou uma esquadra de seis navios, cooperando com os ingleses no Mediterrâneo.<sup>45</sup> Esse auxílio português contribuiu

42 *Ibidem*, p. 51.

43 MONTEIRO, V. VII, p. 10.

44 PEREIRA, José Rodrigues. *Campanhas Navais – A Marinha portuguesa na época de Napoleão*. V. II. Lisboa: Tribuna da História, 2005, p. 8.

45 ESPARTEIRO, Antonio Marques. *O Almirante Marquês de Nisa*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1987, p. 50.

para a rendição de Malta, em poder de forças francesas, auxiliando também no bloqueio de Toulon e na evacuação da família real de Nápoles, sob o comando direto de Lorde Nelson. Em abril de 1800, a força de Nisa regressou a Lisboa, ainda no contexto das Guerras Revolucionárias. A presença de navios lusitanos em apoio aos ingleses levou Napoleão a declarar: “O tempo virá em que a nação portuguesa pagará em lágrimas de sangue o ultraje que está fazendo à República Francesa”.<sup>46</sup>

Em 1807, Dom João, o regente de Portugal, desejava manter a tradicional amizade com o Reino Unido (RU), que vinha desde a união de Felipa de Lancaster com Dom João I, no século XIV, e de Catarina de Bragança com o rei inglês Carlos II, no século XVII,<sup>47</sup> reafirmada por Methuen no século seguinte. No entanto temia os exércitos franceses de Napoleão vitoriosos na Europa. Em julho de 1807 terminou a Guerra da Quarta Coalizão, e logo o regente adotou uma política pendular, ora agradando seus tradicionais aliados, ora Napoleão. Os navios do Rei Jorge III não perderam a oportunidade de manter uma Esquadra bloqueadora de Lisboa, “protegendo” a cidade contra ataques dos franceses e impedindo a imposição do Bloqueio Continental estabelecido pelo Grande Corso. Ao tomar conhecimento de que Portugal seria dividido entre França e Espanha pelo Tratado de Fontainebleau, Dom João resolveu insurgir-se contra a França, motivando a invasão do general francês Junot ao pequeno Reino Ibérico determinada por Napoleão no contexto da Guerra Peninsular. A única solução

era o abandono do Reino e a mudança da sede do governo para a colônia do Brasil. Manuel de Oliveira Lima, historiador brasileiro e membro da Academia Brasileira de Letras, em seu clássico *Dom João VI no Brasil*, de 1908, declarou textualmente: “Retirando-se para a América, o príncipe regente, sem afinal perder mais do que o que possuía na Europa, escapava a todas as humilhações sofridas por seus parentes castelhanos, depositos à força (...) mantinha-se na plenitude dos seus direitos, pretensões e esperanças”.<sup>48</sup> Lorde Stranford, ministro plenipotenciário em Portugal, premido pelas circunstâncias, propôs a Dom João acelerar a partida, pois os franceses já se encontravam próximos a Lisboa. O historiador inglês William James, em seu *The Naval History of Great Britain*, de 1837, declarou que Napoleão, anteriormente, no outono de 1807, ameaçou invadir Portugal, obrigando o deslocamento de uma força naval britânica sob o comando do Conde São Vicente para Lisboa, de modo a proteger Portugal contra os franceses. Caso a defesa não fosse possível, São Vicente ofereceu os seus navios para escoltarem Dom João e a Corte para qualquer colônia portuguesa que ele desejasse. Novos objetivos surgiram, o Grande Corso voltou os olhos para outros lugares e a empreitada foi desfeita.<sup>49</sup>

Em 4 de novembro de 1807, Dom João participou aos membros da Corte o seu desejo de seguir para a colônia do Brasil, escoltado pela Armada Real britânica. Pela primeira vez na História Ocidental europeia um rei decidiu se transladar a uma colônia para manter a integridade de seu

46 PEREIRA, p. 9.

47 STILWELL, Isabel. *Catarina de Bragança – A coragem de uma infanta portuguesa que se tornou Rainha da Inglaterra*. 17ª Ed. Lisboa: Esfera dos Livros, 2011.

48 LIMA, Oliveira. *Dom João VI no Brasil*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996, p. 43.

49 JAMES, William. *The naval history of Great Britain*, v. 4. London: Richard Bentley, New Burlington Street, 1837, p. 316.

reino. Foi um acontecimento notável pela sua significação política e histórica. Essa transmigração incluiria todo o aparelho estatal e burocrático<sup>50</sup>, com funcionários, secretarias, tribunais, arquivos, escolas e o Tesouro Nacional. O governo português teve pouco tempo para organizar a retirada. A antropóloga Lilia Moritz Schwarcz afirmou ter sido de 10 mil o número de retirantes, embora tenha dito que esse número “continua e continuará controverso”<sup>51</sup>. O professor Pedro Calmon acreditou ser razoável o número de 10 mil transportados.<sup>52</sup> Luiz Norton discordou de Lilia Moritz, afirmando ter sido 15 mil o número de transportados<sup>53</sup>, o que parece exagero, considerando a população de Lisboa ser de aproximadamente 200 mil habitantes à época, o que corresponderia a cerca de 7,5 % da população da cidade. O historiador Kenneth Light, especialista no assunto, pesquisou os livros de quartos dos navios ingleses, e os números oscilaram entre 7 e 12 mil pessoas transportadas.<sup>54</sup> Só na nau portuguesa *Príncipe Real*, de apenas 67 metros de comprimento, estavam, segundo ele, 1.054 pessoas, o que parece razoável, considerando ser a sua guarnição de 950 marinheiros.

A Esquadra lusitana retirante, sob o comando do Chefe de Esquadra (CE) Manuel da Cunha Souto-Maior, foi composta de oito naus, quatro fragatas, cinco brigues, três escunas e três charuas,<sup>55</sup> um total de 23 navios de guerra,

mais cerca de 40 navios mercantes de diferentes tamanhos.<sup>56</sup> Os navios ingleses (quatro naus) que receberam a missão de escoltá-los estavam sob o comando do Comodoro Moore, sob o comando-geral do Almirante Sir William Sidney Smith, que ainda mantinha sob o seu comando direto, mais afastadas, oito naus, duas fragatas e duas corvetas.<sup>57</sup> No dia 29 de novembro, os navios suspenderam, em um belo dia com pouco vento vindo do leste. Logo depois do suspender, a frota lusitana cruzou com navios russos fundeados sob o comando do Almirante Siniavin. Se a retirada fosse realizada após 2 de dezembro daquele ano, data da declaração de guerra da Rússia ao RU, possivelmente haveria algum tipo de confronto com essa força. William James imaginou que Siniavin não reagiria contra os ingleses, pois fora formado na Marinha britânica e mantinha grande admiração por essa força naval. Efetivamente, Siniavin manteve-se neutro, apesar da forte pressão francesa posterior para que se envolvesse no conflito. A meio caminho entre Lisboa e Funchal, o Almirante Sidney Smith, que acompanhava o deslocamento, alterou seu rumo e retornou para a entrada do Tejo a fim de continuar o bloqueio à cidade de Lisboa, já em poder de Junot. Em 8 de dezembro, nas proximidades da Ilha da Madeira, ocorreu violenta tempestade, destruindo velas e mastros e dispersando grande parte dos navios. Em 24 de

50 SCHWARCZ, Lilia Moritz. “O dia em que Portugal fugiu para o Brasil”. In: *Revista de História da Biblioteca Nacional*. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, ano 1, n.1, jul. 2005, p. 22.

51 *Ibidem*, p. 26.

52 CALMON, Pedro. *História do Brasil*, v. 4. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1963, p. 1.387.

53 NORTON, Luiz. *A corte de Portugal no Brasil*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1938, p. 35.

54 LIGHT, Kenneth. “Com os pés no mar”. In: *Revista de História da Biblioteca Nacional*. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, ano 2, n. 14, nov. 2006, p. 53.

55 PEREIRA, *op. cit.*, p. 15.

56 MAIA, *op.cit.* p. 32.

57 LIGHT, Kenneth. *A Viagem Marítima da Família Real. A transferência da corte portuguesa para o Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar, 2008, p. 231.

dezembro, os navios lusitanos fizeram aguada em Cabo Verde, lá permanecendo por três dias, escoltados pelas quatro naus de Moore, que continuaram com a frota até o Brasil. De Cabo Verde partiram em direção a Cabo Frio, ponto de aterramento para a chegada ao Rio de Janeiro. Após ultrapassada a área de ventos fracos na Linha do Equador, Dom João decidiu seguir em rumo direto para Salvador, depois de quase sete semanas no mar. Essa decisão tem sido muito discutida entre os historiadores brasileiros. Um grupo considera que ela se baseou na própria dispersão provocada pela tempestade, aliada à escassez de mantimentos e de água. Outro grupo, no qual se inclui Kenneth Light, acredita que essa decisão se deveu exclusivamente a Dom João, que considerava fundamental parar em Salvador a fim de aplacar o descontentamento local com a transferência da sede da colônia dessa cidade para o Rio de Janeiro. Como que para confirmar essa suposição de Light, Dom João, com muita sapiência, abriu os portos da colônia às nações amigas a partir de Salvador, aplacando qualquer reação contrária aos Bragança.

A questão do cansaço dos transportadores e da falta de água, para ele, Light, não tem procedência alguma. Citou, por exemplo, o caso da Nau *Bedford*, que ainda possuía cerca de 52 toneladas de água a bordo, para um consumo de duas toneladas/dia, o que permitiria ainda cerca de 26 dias de mar. Finalmente, no dia 22 de janeiro de 1808, após 54 dias de mar, alguns navios, dentre os quais se destacava a Nau *Príncipe Real*, onde se encontrava Dom João, sua mãe D. Maria I e os infantes Pedro e Miguel, seus filhos, fundearam na Baía de Todos os Santos, em Salvador. Alguns navios, em razão da dispersão, seguiram diretamente para o Rio de Janeiro, aonde chegaram cinco dias antes. Por cerca

de uma semana, Dom João recebeu os súditos baianos em longas cerimônias do “beija-mão”. Dom João permaneceu em Salvador por cerca de um mês. A abertura dos portos às nações amigas de Portugal, rompendo o chamado Pacto Colonial, certamente beneficiou o RU. Enfim, em 26 de fevereiro de 1808 a frota suspendeu em direção ao Rio de Janeiro, destino final da viagem. No dia 7 de março, os navios demandaram a Baía da Guanabara, nessa cidade. No dia seguinte, finalmente a Família Real portuguesa desembarcou no Rio de Janeiro, sob grande aclamação popular. Ainda segundo Kenneth Light, Dom João ficou tão feliz com a chegada ao Rio de Janeiro e com a atenção recebida da Marinha britânica que decidiu condecorar os oficiais mais destacados dessa força de escolta. Quanto ao Almirante Sidney Smith, Dom João autorizou-o a incluir em seu pavilhão pessoal as armas de Portugal, como gratidão da Família Bragança aos serviços prestados a Portugal. Em 1º de maio de 1808 Dom João dirigiu um longo manifesto às nações europeias explicando as causas de sua mudança para o Brasil e declarou guerra à França.

Como atos destacados de Dom João, após chegar ao Brasil, podem-se mencionar os tratados de 1810 assinados com o RU, um de amizade e aliança, outro de comércio e navegação e, por fim, um de regulamentações postais. Foram tratados que beneficiaram o RU, que já vinha tendo uma primazia nas relações com Portugal, chegando-se até a permitir a extraterritorialidade aos britânicos no Brasil, sem a devida reciprocidade diplomática. Isso motivou o declínio do comércio português na colônia e a primazia do comércio com o RU. Essa ação não foi totalmente ruim para o Brasil, pois esses contatos comerciais com os ingleses transformaram o Rio de

Janeiro em um importante empório no Atlântico Sul. A transformação do Brasil em Reino Unido a Portugal e Algarves foi outra ação de Dom João que veio facilitar a unidade política e territorial do futuro Estado, tendo Raymundo Faoro declarado que “o Reino Unido, fórmula consagrada em 1815 (...) à supremacia de Portugal vigorante até 1808, sucedera a supremacia do Brasil, com a quebra do estatuto colonial e dos instrumentos de sucção fiscal, agora concentrados no Rio de Janeiro”.<sup>58</sup> Outro instrumento de Dom João foi a fundação do Banco do Brasil, criado em outubro de 1808, que serviu como instituição de finanças do Tesouro Real. No campo cultural, houve a vinda da Missão Francesa em 1816, a criação da Academia de Belas-Artes e a permissão para a imprensa circular, uma iniciativa fundamental para o futuro Estado, embora sob o controle régio. Nesse bojo destacou-se o *Correio Braziliense*, editado em Londres e um ponto de contestação à política joanina. Essas foram iniciativas que influenciaram direta ou indiretamente a criação do novo Estado e, por conseguinte, o seu instrumento de política externa, o seu futuro PN.

Ao se transferir para o Brasil, Dom João trouxe com ele toda a estrutura administrativa portuguesa, incluindo unidades que iriam compor a futura Marinha Imperial brasileira. Pode-se afirmar que a gestação da Marinha brasileira se iniciou em 1808 e levou 14 anos até o seu nascimento. O ministro da Marinha na metrópole, Dom José Rodrigues de Sá e Meneses, o Visconde de Anadia, foi mantido no cargo, tendo logo sido instalada a Secretaria de Estado, com seus

órgãos subordinados. O sobrinho de Dom João, o Infante Dom Pedro Carlos, foi nomeado Almirante General da Marinha, apesar de ter apenas 21 anos. Essa situação de inexperiência provocou choques com o Visconde de Anadia.<sup>59</sup> Algumas repartições foram estabelecidas, como o Quartel-General de Marinha, sob a chefia do Infante Pedro Carlos; a Academia dos Guardas-Marinha, localizada no antigo Mosteiro de São Bento; o Conselho Supremo Militar; a Fábrica de Pólvora, o Hospital de Marinha e a Auditoria-Geral da Marinha. Um corpo de marinheiros, fuzileiros, artífices e lustradores constituía a Brigada Real da Marinha, que, a exemplo da Marinha britânica, guarnecia os navios e mantinha a sua segurança. A Real Junta da Fazenda conduzia a parte administrativa, de abastecimento e a logística dos arsenais, assim como a direção dos armazéns da Real Fábrica de Cordoaria e dos Pinhais Reais<sup>60</sup>, um desdobramento do que existia em Lisboa. Todas essas unidades seriam absorvidas no processo de independência.

No campo das RI, Dom João imediatamente ordenou ao governador do Pará que invadisse a Guiana Francesa no início de janeiro de 1809. Comandou essas forças o Tenente-Coronel Manuel Marques, que, diante da embocadura do Rio Mayori, nas proximidades de Caiena, intimou os franceses à rendição. Após breve resistência, os franceses renderam-se, e Manuel Marques tomou posse como governador provisório em nome do soberano português.<sup>61</sup> O segundo ato de RI de Dom João foi a intervenção no Prata. Com a abdicação do rei espanhol Carlos IV, a Princesa Carlota Joaquina,

58 FAORO, Raymundo. *Os Donos do Poder*. V. 1. São Paulo: Globo, 2000, p. 299.

59 MAIA, *op. cit.*, p. 35.

60 Idem.

61 POMBO, Rocha. *História do Brasil*. 14ª ed. São Paulo: Melhoramentos, 1967, p. 293.

esposa do regente lusitano, se apresentou aos povos platinos como a herdeira legítima do trono espanhol e “reivindicadora do sentimento nacional” da Espanha na América. Após breves conflitos locais, Dom João resolveu invadir, com o Exército português, a Banda Oriental, e a anarquia dominou o Prata. As lutas então atingiram a região do Rio Grande do Sul, e novamente forças portuguesas foram enviadas sob o comando de Lecór, que entrou em Montevidéu em 1817 como “amigo e protetor” da Banda. Tomou então o governo em nome do já Dom João VI. Com a derrota de Artigas em Tacuarembó e seu refúgio no Paraguai, foi instalado em Montevidéu um congresso de representantes que votou, em julho de 1821, a incorporação da Banda Oriental ao Brasil com o nome de Província Cisplatina.<sup>62</sup>

Em 1817, as crises econômicas e sociais em Pernambuco fizeram eclodir ideias liberais, confrontando portugueses e nativistas no que se conheceu como Revolução Nativista Pernambucana, de caráter republicano. Logo que eclodiu a revolta foi proclamada a república, criando-se até uma bandeira do novo Estado, que englobava Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. Os revoltosos chegaram a criar uma Marinha própria, com um brigue, uma galera, um barco e duas pequenas escunas.<sup>63</sup> O Conde dos Arcos da Bahia determinou que uma pequena força naval local bloqueasse Recife. O governo central, em seguida, enviou duas forças navais de maiores dimensões sob o comando do Chefe de Esquadra (CE) Rodrigo José Ferreira Lobo e do Chefe de Divisão (CD) Brás Caetano Barreto Pimentel para apoiarem tropas

de terra, que sufocaram os insurgentes. Abandonada a cidade do Recife pelos revoltosos, seguiram-se atos de selvageria sob o olhar complacente de Rodrigo Lobo, que nada fez para refrear as represálias contra os revolucionários. Prado Maia chegou a afirmar que “é justamente esse um dos motivos de nossa repugnância em admitir que a esquadra bloqueadora de Recife, como a Marinha de então, já fosse brasileira”.<sup>64</sup>

Tende-se a concordar com essa visão do Almirante Prado Maia. Discute-se se a Marinha brasileira nasceu antes da independência vinda de Portugal ou se foi constituída após a independência, com um núcleo da futura força naval nacional. Em verdade, o sentimento de “ser brasileiro” não existia antes de 1822. Se a um habitante do Recife fosse perguntado, em 1821, o que ele era, diria ser pernambucano. Se a pergunta fosse feita a um habitante de Santos, este diria ser paulista ou santista. O sentimento de ser “brasileiro” foi sendo forjado a partir do estabelecimento do Estado do Brasil independente. Eric Hobsbawn mencionou que uma nação é qualquer corpo de pessoas suficientemente grande cujos membros consideram-se membros de uma “nação”. Ele não considera a nação como uma entidade social originária ou imutável, tendo ela pertencido exclusivamente a um período particular e historicamente recente. A nação é uma entidade social apenas quando relacionada a uma certa forma de Estado territorial moderno, o “Estado-Nação”, e não faz sentido discutir nação e nacionalidade fora dessa relação. Complementou Hobsbawn que “o nacionalismo vem antes das nações. As nações não formam os Estados e os

62 *Ibidem*, p. 295.

63 MAIA, *op. cit.*, p. 43.

64 *Ibidem*, p. 44.

nacionalismos, mas sim o oposto”.<sup>65</sup> Essa visão é importante, pois não se pode pensar em Brasil antes de 1822. Tudo o que aqui existia em termos de PN era português e assim era percebido pelos seus integrantes e pela população. Isso não significa dizer que não existisse um sentimento de independência em relação a Portugal; muito pelo contrário, esse sentimento existia, mas dentro de um espírito de consolidação do Estado e do futuro sentimento de “ser brasileiro”. José Murilo de Carvalho chega ao ponto de afirmar que o sentimento de “brasileiro” se iniciou com a Guerra do Paraguai, 42 anos depois do Grito do Ipiranga, pois essa guerra foi o fator “mais importante na construção da identidade brasileira no século XIX”. Complementou dizendo que a “ideia e o sentimento de Brasil até a metade do século eram limitados a pequena parcela da população”.<sup>66</sup> Assim, pode-se afirmar que o sentimento de “brasilidade” foi formado durante o século XIX, com auxílio do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), fundado em 1838, que marcou a construção de uma história genuinamente do Brasil e da Guerra da Tríplice Aliança, a qual criou uma identidade em que pernambucanos e paulistas lutaram contra um inimigo comum em defesa do Estado Imperial. Concordamos que no Ipiranga nasceu o Brasil como Estado, e em seguida veio a Nação.

Prado Maia afirmou que os historiadores navais, quase todos, tendiam a coincidir a fundação da Marinha brasileira com a vinda da Família Real para o Brasil em 1808. No entanto frisou que, em razão

de todas as instituições vindas com ela serem portuguesas, essa transferência, no caso particular da Marinha, “não poderia significar a mutação desta em Marinha do Brasil”. Todos os membros da Marinha daquela ocasião eram portugueses obedientes à dinastia de Bragança. Todas as ações em Caiena, na Cisplatina e em Pernambuco foram realizadas pela Marinha portuguesa. Assim, por tudo isso, disse que “a Marinha brasileira nasceu com a Independência”.<sup>67</sup> Concordamos com essa visão de Prado Maia.

A vinda da Família Real provocou as condições para a criação do Brasil e do PN brasileiro. Theotonio Meirelles da Silva, o fundador da historiografia naval brasileira, em sua *Historia Naval Brasileira*, de 1884, disse que “a vinda da Família Real portuguesa para o Brasil se deveu à criação dos estabelecimentos que hoje [1884] em grande escala possuímos (...) e todas as repartições foram tão bem organizadas que, declarando-se o Brasil independente de Portugal a 7 de setembro de 1822, continuaram todas a funcionar com a maior regularidade, substituindo-se apenas alguns de seus empregados”.<sup>68</sup> Pode-se dizer que o PN brasileiro realmente foi gestado, em um sentido figurado, em 1808, e nascido em 1822, na Independência.

Em 1821 Dom João VI regressou a Portugal, sob pressão das Cortes, em razão da Revolução do Porto. As Cortes no fundo deixaram claro que o propósito era a recolonização do Brasil, o fim dos privilégios britânicos no comércio e a restrição da autonomia administrativa. A elite nativista no Brasil iniciou ações

65 HOBBSBAWN, Eric. *Nações e nacionalismo desde 1780*. 4ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 1990, p. 19.

66 CARVALHO, José Murilo de. *Forças Armadas e a Política no Brasil*. São Paulo: Todavia, 2020, p. 265.

67 MAIA, João do Prado. *Através da História Naval Brasileira*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936, p. 29.

68 SILVA, Theotonio Meirelles da. *Historia Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Garnier, 1884, p. 11.

emancipacionistas, apoiando a permanência de Dom Pedro como regente no Brasil. A decisão das Cortes portuguesas em determinar a volta do regente levou ao conhecido ato do “Fico”, em 9 de janeiro de 1822. Premido por nativistas e

pelas circunstâncias, Dom Pedro rompeu definitivamente os laços da união política com Portugal, o que culminou no 7 de Setembro, sendo aclamado o Primeiro Imperador do Brasil em 1º de dezembro de 1822. Nascia o Brasil, e com ele o seu PN.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Marinha de Portugal; Marinha do Brasil; Poder Naval brasileiro;  
<GUERRAS>; Guerra da Lagosta; Guerra da Independência;