



# RMB

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

V. 142, n. 07/09 julho/setembro 2022

Mala Direta

Básica

9912340143/2022-SE/RJ

DPHDM

Correios



## – MARINHA DO BRASIL – 200 ANOS DA CAMPANHA DA INDEPENDÊNCIA





Lorde Thomas Cochrane  
Primeiro Almirante

# **RMB**

## **REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA**

(Editada desde 1851)

v. 142 n. 07/09  
julho/setembro 2022

FUNDADOR

***Sabino Eloy Pessoa***  
Tenente da Marinha – Conselheiro do Império

COLABORADOR BENEMÉRITO

***Luiz Edmundo Brígido Bittencourt***  
Vice-Almirante

R. Marít. Bras.	Rio de Janeiro	v. 142	n. 07/09	p. 1-320	jul./set. 2022
-----------------	----------------	--------	----------	----------	----------------

Revista Marítima Brasileira / Serviço de Documentação Geral da Marinha.  
— v. 1, n. 1, 1851 — Rio de Janeiro:  
Ministério da Marinha, 1851 — v.: il. — Trimestral.

Editada pela Biblioteca da Marinha até 1943.  
Irregular: 1851-80. — ISSN 0034-9860.

1. MARINHA—Periódico (Brasil). I. Brasil. Serviço de Documentação Geral da Marinha.

CDD — 359.00981 — 359.005

**COMANDO DA MARINHA**

Almirante de Esquadra *Almir Garnier Santos*

**SECRETARIA-GERAL DA MARINHA**

Almirante de Esquadra *Marcelo Francisco Campos*

**DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA**

Vice-Almirante (RM1) *José Carlos Mathias*

**REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA**

**Corpo Editorial**

Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>o</sup>) *Carlos Marcello Ramos e Silva* (Editor)

Capitão de Mar e Guerra (RM1) *Miguel Augusto Brum Magaldi*

Jornalista *Deolinda Oliveira Monteiro*

Jornalista *Kelly Cristiane Ibrahim*

**Diagramação**

Designer Gráfica *Amanda Christina do Carmo Pacheco*

Designer Gráfica *Rebeca Pinheiro Gonçalves*

**Assinatura/Distribuição**

Suboficial-RM1-CN *Maurício Oliveira de Rezende*

Marinheiro-RC *André Oliveira Vidal*

**Departamento de Publicações e Divulgação**

Capitão de Fragata (T) *Ericson Castro de Santana*

**Tiragem**

7.500



laboratorio@laboratoriodeideias.com  
tel.: +55 (21) 99285-1212 | 99312-1976

## **REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA**

Rua Dom Manuel nº 15 — Praça XV de Novembro — Centro — 20010-090 — Rio de Janeiro — RJ  
☎ (21) 2104-5493 / 2104-5506 - R. 5493 ou 1496 / 2524-9460

A *REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA (RMB)* é uma publicação oficial da MARINHA DO BRASIL desde 1851, sendo editada trimestralmente pela DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. As opiniões emitidas em artigos são de exclusiva responsabilidade dos autores, não refletindo o pensamento oficial da MARINHA. As matérias publicadas podem ser reproduzidas, com a citação da fonte.

A Revista honra o compromisso assumido no “Programa” pelo seu fundador, Sabino Eloy Pessoa:

“3º – Receberá artigos que versem sobre Marinha...

5º – ... procurará difundir tudo quanto possa contribuir para o melhoramento e progresso da nossa Marinha de Guerra e Mercante; programar ideias tendentes a dar impulso à administração da Marinha e a suas delegações, segundo o melhor ponto de vista a que seja possível atingir...”

Ao longo de sua singradura, a *RMB* busca aperfeiçoar o “Programa” ao se atribuir a “Missão” de divulgar teses, ideias e conceitos que contribuam também para o aprimoramento da consciência marítima dos brasileiros. Como tal, está presente em universidades, bibliotecas públicas e privadas do País, entre outras instituições.

Empenha-se em trazer teoria e técnica aplicadas para solver questões que retardam o desenvolvimento social e material da Nação.

Divulga ensinamentos a respeito da ética e do trabalho, esclarecendo o que nos cabe realizar na Marinha e no País, respeitando conceitos e fundamentos filosóficos.

Mostra como a conquista da honra ocorre na formação militar, analisando a lógica do mercado vis-à-vis com nossa ambiência naval.

Atende plenamente à “índole da revista e, confiando no futuro, protestamos indiferença sobre política e prometemos não nos envolver em seus tão sedutores quanto perigosos enleios”.

### **Na internet:**

<https://www.marinha.mil.br/rmb/>

### **Contato e remessa de matéria:**

E-mail: [rmbmateria@marinha.mil.br](mailto:rmbmateria@marinha.mil.br)  
8110-1496 (Retelma)

### **Assinatura e alteração de dados:**

E-mail: [rmbassinatura@marinha.mil.br](mailto:rmbassinatura@marinha.mil.br)  
8110-5493 (Retelma)

Os preços do número avulso e da assinatura anual são, respectivamente:

BRASIL (R\$ 19,50 e R\$ 78,00) EXTERIOR (US\$ 13 e US\$ 52)

O pagamento da assinatura pode ser feito por desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de R\$ 6,50, ou enviando nome, endereço, CPF, cópia do comprovante de depósito na conta corrente 13000048-0 agência 3915, do Banco Santander, em nome do Departamento Cultural do Abrigo do Marinheiro, CNPJ – 72.063.654/0011-47.

## SUMÁRIO

- 7 **NOSSA CAPA**  
**SÉCULO XIV À MARINHA DO FUTURO: Independência ou Morte**  
*Ilques Barbosa Junior* – Almirante de Esquadra (Ref<sup>2</sup>)  
Descobrimto, Colônia, Império e República. A Marinha na Independência e na consolidação do Estado Nacional. Planejamento estratégico
- 18 **MARINHA DO BRASIL – 200 ANOS DA CAMPANHA DA INDEPENDÊNCIA**  
*José Carlos Mathias* – Vice-Almirante (RM1)  
A Independência e a Marinha como garantidora da emancipação. Expulsão dos portugueses da Bahia. Adesão das províncias do Norte e Cisplatina. O jovem “Tamandaré” nas lutas. MB no pós-Independência
- 29 **BRASIL 200 ANOS: Política Exterior e Poder Naval**  
*Antônio Alberto Marinho Nigro* – Contra-Almirante (Ref<sup>2</sup>)  
Paradigmas da Política Exterior. Política de Defesa e Poder Naval. Pensamento estratégico da MB
- 44 **DE SAGRES À INDEPENDÊNCIA**  
*Guilherme Mattos de Abreu* – Contra-Almirante (RM1)  
A mítica Escola de Sagres. A circulação de correntes e ventos e a vinda da Família Real para o Brasil. O processo de Independência
- 52 **A MARINHA IMPERIAL E A PARTICIPAÇÃO DO ALMIRANTE COCHRANE E DE OFICIAIS ESTRANGEIROS NA CONSOLIDAÇÃO DA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL**  
*George Ermakoff* – Economista  
O Primeiro Almirante. A contratação de Lord Cochrane, John Taylor, Grenfell, Crosbie, Shepherd, Clewleye, Jewett e de outros militares estrangeiros. A Guerra da Independência na Bahia, no Maranhão e no Grão-Pará
- 88 **A HISTÓRIA DA MARINHA DO BRASIL E SUAS ORIGENS NARRADAS PELA FILATELIA**  
*Fernando Antonio Borges Fortes de Athayde Bohrer* – Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>2</sup>)  
Viagem pela história da Marinha do Brasil com imagens filatélicas, desde a Escola de Sagres à Guerra da Tríplice Aliança. Vultos da Marinha Imperial
- 112 **JOSÉ BONIFÁCIO E A FORMAÇÃO DA ARMADA BRASILEIRA**  
*Claudio da Costa Braga* – Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>2</sup>)  
Processo da Independência. Formação da Armada Imperial. Lorde Cochrane na Marinha
- 143 **A FORMAÇÃO DA ARMADA IMPERIAL E A INDEPENDÊNCIA**  
*Francisco Eduardo Alves de Almeida* – Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>2</sup>)  
O Primeiro Almirante, Lorde Cochrane. O controle do mar e a unidade nacional. A Nau *Pedro I* e as ações da nascente Marinha Imperial brasileira nas províncias insurretas. A consolidação da Independência

- 172 **150 ANOS DO TRATADO DE PAZ COM O PARAGUAI, AO FINAL DA GUERRA – APRECIACÕES – CONSEQUÊNCIAS**  
*Nylson Reis Boiteux – Coronel (Ref<sup>te</sup> – EB)*  
O Tratado de Paz, seus signatários e suas consequências. Análise da campanha do Paraguai
- 185 **BICENTENÁRIO DA ESQUADRA – Os próximos 200 anos**  
*Marcelo de Oliveira Predes – Capitão de Corveta (EN)*  
Poder Naval ao longo da história do Brasil. Importância política do Poder Naval brasileiro. Projetos da MB e caminhos para o futuro
- 222 **A HISTÓRIA DO SERVIÇO MILITAR OBRIGATÓRIO**  
*Armando da Silva Costa Neto – Capitão de Fragata*  
Origens – Brasil Colônia. A primeira Constituição do Império e a necessidade da obrigatoriedade do serviço militar. Implementação, evolução e modificações. O SMO na MB. Custos
- 231 **A INVENÇÃO DO CRONÔMETRO NAVAL E A DESCOBERTA DA LONGITUDE**  
*João Victor Nunes de Sousa – Engenheiro*  
O problema da determinação da posição do navio no mar no século XVIII. A invenção do cronômetro naval. Relógios produzidos por John Harrison
- 243 **A RELEVÂNCIA DA ROSA DAS VIRTUDES PARA A LIDERANÇA NA MARINHA DO BRASIL**  
*Francisco das Chagas Rodrigues Júnior – Primeiro-Sargento (AR)*  
Valor e ética militares. Liderança. Estatuto dos Militares e outras legislações. Vultos navais
- 251 **A MARINHA DE OUTRORA**
- 253 **NECROLÓGIO**
- 255 **ACONTECEU HÁ CEM ANOS**  
Seleção de matérias publicadas na *RMB* há um século. O que acontecia em nossa Marinha, no País e em outras partes do mundo
- 262 **REVISTA DE REVISTAS**  
Sinopses de matérias selecionadas em mais de meia centena de publicações recebidas do Brasil e do exterior
- 269 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**  
Coletânea de notícias mais significativas da Marinha do Brasil e de outras Marinhas, incluída a Mercante, e assuntos de interesse da comunidade marítima



## SÉCULO XIV À MARINHA DO FUTURO: Independência ou Morte\*

ILQUES BARBOSA JUNIOR\*\*  
Almirante de Esquadra (RM1)

---

**A**nalisar a Independência do Brasil caracteriza singular desafio, especialmente considerando a excelência das inúmeras obras sobre esse tema e, em mesmo nível de relevância, a amplitude de abordagens adotadas para apontar a participação preponderante dos oceanos e rios na manutenção da integridade territorial, desde o período pré-colonial até a atualidade, e na soberania nacional.

Entretanto, tendo em mente que bons marinheiros são formados em mar grosso e rios com corredeiras, aceitamos o desafio e, mesmo diante da exiguidade do espaço, vamos iniciar nossa abordagem considerando as fases apontadas na introdução do livro *Marinha do Brasil: Uma Síntese Histórica*, quais sejam: Descobrimiento, Colônia, Império e República.

---

\* “Independência ou Morte”, palestra realizada no âmbito dos Maçons Azuis do Apostolado, fundado por José Bonifácio de Andrada e Silva. O Príncipe Regente Dom Pedro, futuro Imperador Dom Pedro I, também pertencia à Maçonaria Azul. CASTRO, Therezinha de. *José Bonifácio e a unidade nacional*. Biblioteca do Exército, 1930, p. 88.

\*\* Comandante da Marinha de 9 de janeiro de 2019 a 9 de abril de 2021.

Assim, considerando essa amplitude – Descobrimto até a República –, podemos, em uma visão além do horizonte<sup>1</sup>, apontar que a Independência do Brasil caracteriza um conjunto de permanentes iniciativas, tais como: reuniões de saberes, apoios externos, a implantação de métodos e procedimentos e habilidades políticas. Adicionalmente, ainda temos na credibilidade do emprego da força, amálgama de vontade política e capacidades militares, coordenada com excelsa diplomacia, o *cavername*<sup>2</sup> que sustenta, ao longo dos tempos, a navegação rumo a uma permanente independência.

A Independência teve as suas origens, ocorreu e vem sendo envolvida em atividades desenvolvidas nos oceanos, destacadamente no Atlântico, e também nos períodos Colonial e Imperial, nos rios que expandiram, por meio dos bandeirantes, nossas fronteiras para oeste e, atualmente, com os bandeirantes das longitudes salgadas, na expansão para os espaços oceânicos do sul, sudeste, leste, nordeste e norte.

Em nossa navegação, analisaremos, em breve síntese, acontecimentos de nossa história e as suas consequências na Independência e nos tempos posteriores ao 7 de Setembro. Como entendemos que a independência é um processo contínuo, veremos que inexistia previsão de atracção, pois, na manutenção da liberdade, na complexidade da atual conjuntura

e considerando cenários prospectivos, temos desafios com crescente magnitude.

Antes de largarmos as espias, fortaleceremos o nosso espírito marinheiro:

### Sê brasileiro

“Se perguntarem, filho, onde  
É a terra do teu amor,  
Cheio de orgulho responde:  
– Sou brasileiro, senhor  
Não digas – Sou sergipano,  
Sou paulista ou sou mineiro,  
Pois será mais soberano,  
Dizendo: – Sou brasileiro  
Mais que paulistas, mineiros,

Devemos fazer  
questão

De ser todos  
brasileiros

De nascença e  
coração.

Pois não tem entre  
os Estados

Nem segundo  
nem primeiros;

São eles férteis  
legados

De todos nós brasileiros!”<sup>3</sup>

No alvorecer do século XV, iniciamos a nossa navegação, rumando para a Independência e, nas proximidades de um promontório, à vista da legendária Escola de Sagres, colocamos um ponto na carta. Uma das maiores epopeias da civilização humana estava começando: As Grandes Navegações!

O descobrimento da pátria do Cruzeiro do Sul, no século XVI, foi precedido

**Na manutenção da  
liberdade, na complexidade  
da atual conjuntura e  
considerando cenários  
prospectivos, temos desafios  
com crescente magnitude**

1 A expressão “visão além do horizonte”, em linguagem marinheira, procura induzir o leitor a aceitar a argumentação, ainda de forma preliminar, que a Independência ocorre cumprindo um processo, com origem, desenvolvimento, proclamação e continuidade no seu fortalecimento.

2 *Cavername* – o emprego da palavra procura nos remeter ao conjunto de cavernas que formam a estrutura do casco de um navio. Tendo um bom *cavername*, o navio será avaliado como “bom de mar”, capaz de enfrentar mar grosso.

3 Francisco Eugênio Brandt Horta. Poema “Sê brasileiro”. Livro *Brasil, minha pátria*.

por feitos vitoriosos, que caracterizam a brilhante implantação de uma matriz político-estratégica e respalda, ainda mais, a convicção do pleno êxito das Grandes Navegações. A matriz político-estratégica de Sagres permitiu a conquista de uma imensidão de riquezas, espaços e potencialidades e também, como sabemos, atraiu a ocorrência de invasões e múltiplas ameaças.

Sob a coordenação do Infante Dom Henrique, o Navegador, a matriz de Sagres envolveu insígnies líderes políticos, marinheiros, cientistas, carpinteiros e religiosos e diversas áreas do conhecimento humano, com destaque a ciência náutica e a inovação. As variáveis de Sagres podem ser atualmente visualizadas nas vertentes do conceito político-estratégico “Amazônia Azul”, quais sejam: Soberania Nacional, Econômica, Científica e Ambiental. A capacidade de coordenar diversas variáveis, mesmo diante da ampliação das áreas do conhecimento e dificuldades de toda ordem, caracteriza o legado mais importante das Grandes Navegações para a Marinha do Brasil.

Dessa maneira, constatamos que, entre o período do Descobrimento e o de Colônia, séculos XVI ao XIX, temos o Oceano Atlântico e rios como ambientes operacionais para ataques, incursões e tentativas de ocupação de nosso território. Outra seria a dimensão territorial do Brasil independente se alcançassem êxitos as invasões francesas na França Antártica, em 1555/1567; França Equinocial, em 1612/1615; e a da Holanda, no Nordeste, em 1630.

Em 1567, nos combates no entorno e na Ilha de Serigipe (Ilha de Villegagnon), na Guerra de Cabo Frio, com a participação de Arariboia; em 1614, naqueles liderados por Jerônimo de Albuquerque Maranhão, na Batalha de Guaxenduba; e em 1631, na Ba-

talha Naval dos Abrolhos, sob a liderança do Almirante Antônio Oquendo, temos nas forças navais os primeiros registros para a manutenção da integridade territorial. Em decorrência das vitórias nesses combates, constatamos o início da formação de uma base geopolítica condicionante para uma perfeita associação entre povo e território. Tal associação sempre influencia o fortalecimento de forças centrípetas, que permanecem ampliando os laços de coesão do território continental brasileiro.

Quando da transmigração da Família Real, ocorre mais um marco rumo à Independência do Brasil. Em situação político-estratégica sempre contrária aos interesses portugueses, devido, principalmente, a conflitos com Espanha e França, a Família Real tem no Brasil o imprescindível porto seguro para a manutenção do Império português.

Para a longa navegação, a Família Real encontra proteção na histórica aliança luso-inglesa, que remonta ao casamento da princesa inglesa Felipa de Lencastre<sup>4</sup>, em 1387, com o rei D. João I, e, sobretudo, no domínio da Marinha britânica no Atlântico.

Após deixarmos Sagres e navegarmos em direção ao Brasil, com a Família Real a bordo, julgo oportuno reduzir a velocidade para verificarmos nossa navegação. Para tal, como três retas de observação astronômica, cruzando em um ponto, temos a Abertura dos Portos às Nações Amigas e a instalação, no Brasil, da Academia Real dos Guardas-Marinha e da Brigada Real de Marinha (futuro Corpo de Fuzileiros Navais). O Brasil – vinculado ao Oceano Atlântico e bem navegado – passa a ter a possibilidade de ampliar o comércio exterior, acessar novos conhecimentos e manufaturas e cumprir outras etapas da

4 Felipa de Lencastre – princesa inglesa da Casa de Lencastre, esposa do Rei Dom João I, de Portugal. Entre seus filhos temos o Infante Dom Henrique, o Navegador, e Dom Fernando, o Infante Santo, que faleceu em Ceuta, nos primórdios das Grandes Navegações.

navegação rumo à Independência. Teve início a passagem de Colônia para Império.

Os ensinamentos das navegações no Oceano Atlântico, o Oceano Tenebroso, obtidos no desbravamento daqueles espaços territoriais a oeste, a precocidade nacionalista e a forma política de governo central de Portugal contribuíram para o Brasil, seja como Colônia, Reino Unido ou Império, resistir às tendências separatistas de partes de nosso território, em consequência das invasões estrangeiras, de aspectos do feudalismo adotado nas capitanias hereditárias, de conflitos internos, em que muitos possuíam imaturo perfil republicano, e das guerras externas.

Os esforços para combater, entre outras, as citadas invasões francesa e holandesa, como as ações navais na Guiana Francesa, com o batismo de fogo dos fuzileiros navais; a campanha Cisplatina; as ações navais sobre a Bahia

e as capitanias do Norte-Nordeste; e o emprego de navios para a vigilância, transmissão de informações para os processos decisórios e o comércio fortemente ilustram a continuidade da importância da Marinha, de Guerra e Mercante, no respeito à navegação rumo à Independência.

No período da passagem de Brasil Colônia para o Império têm destaque brilhantes articulações políticas de eminentes portugueses e brasileiros, entre os quais o então Príncipe Regente Dom Pedro<sup>5</sup> e o ministro do Interior e dos Negócios Estrangeiros José Bonifácio de Andrada

e Silva<sup>6</sup>, o Patriarca da Independência, assim como a arquiduquesa da Áustria Maria Leopoldina, futura imperatriz consorte do Brasil. Como pilares de uma contenda entre poderosos interesses, atuaram para evitar graves retrocessos políticos, como a recolonização, e estabeleceram as ações imprescindíveis para perpetuar a consolidação de um país continental.

Entre as importantes iniciativas adotadas pelo Patriarca da Independência, temos aquela que diretamente sustentou, pelas armas, a Independência e a integridade territorial: a subscrição popular para a obtenção de recursos para a formação de um Poder Naval, a Esquadra brasileira. A dimensão da

missão da nascente Esquadra pode ser avaliada pelas seguintes tarefas, em litoral de mais de 7.000 km: impedir o apoio logístico e a chegada de reforços para as forças portuguesas no Brasil; combater e dissuadir ações militares das

### **Os conhecimentos do Patriarca da Independência e sua habilidade político-estratégica ainda influenciam o planejamento estratégico da Marinha**

idades contrárias à emancipação; e transportar e concentrar tropas brasileiras com a necessária rapidez e segurança<sup>7</sup>.

Os conhecimentos do Patriarca e sua habilidade político-estratégica permanecem, em grande medida, influenciando o planejamento estratégico da nossa Marinha. Para atestar esse entendimento, constam no Plano Estratégico da Marinha – 2040 as seguintes tarefas: controlar áreas marítimas, negar o uso do mar ao inimigo, projetar poder sobre terra e dissuasão estratégica, sendo que todas envolvem aquelas previstas para a nascente Esquadra.

5 Herói da Pátria.

6 Idem.

7 *Marinha do Brasil: Uma Síntese Histórica*.

Como era reduzida, principalmente, a oficialidade naval brasileira, tivemos outra brilhante iniciativa: a contratação de oficiais experimentados nas Guerras Napoleônicas para comporem as tripulações dos navios da Esquadra, junto a brasileiros e portugueses que aderiram à Independência do Brasil. Dentre aqueles, foi designado Primeiro Almirante da Marinha Imperial um escocês, o Almirante Thomas Cochrane, denominado por Napoleão Bonaparte como “Loupe de Mer” (“Lobo do Mar” em francês) ou “El Diablo” (em espanhol).

A contratação da *expertise* marinheira, especialmente a inglesa, teve como auxílio ao processo decisório dois faróis<sup>8</sup>: o conhecimento das fainas navais e o prestígio profissional dos integrantes da Royal Navy, decorrente das vitórias navais que levaram à *Pax Britannica*. As vitórias na Guerra da Independência, devido à reunião de conhecimentos, moral e bravura de marinheiros brasileiros, portugueses e ingleses atestam a correção da Marinha do Presente em atribuir maior prioridade ao Programa Estratégico Pessoal, nosso Maior Patrimônio.

Nas vitórias da Flotilha Itaparicana, em combates ocorridos na Baía de Todos os Santos e em suas proximidades, tiveram destaque o Chefe de Divisão João Francisco de Oliveira Botas<sup>9</sup> e o Vice-Almirante

Tristão Pio dos Santos. A atuação da Flotilha, entre 1822 e 1823, foi fundamental para o bloqueio naval de Salvador, implantado pela Esquadra brasileira, sob o comando do Almirante Cochrane.

Em 2 de julho de 1823, a Esquadra portuguesa, escoltando cerca de 70 navios mercantes, deixa Salvador e inicia a navegação demandando Portugal, tendo sido perseguida até a foz do Rio Tejo pela Fragata *Nictheroy*, sob o comando de John Taylor. A bordo da “Primeira da Classe”, em atuação que mereceu elogios, estava o hoje Patrono da Marinha, o Almirante Joaquim Marques Lisboa<sup>10</sup>, o Marquês de Tamandaré.

## A Independência envolve elevado conjunto de habilidades políticas e capacidades militares, amplo elenco de ações e permanente busca de conhecimentos

A Esquadra brasileira também atuou nas áreas marítimas das capitânicas do Norte-Nordeste. Assim, no Maranhão, o Almirante Cochrane, e no Pará, o Capitão-Tenente John Pascoe Grenfell alcançaram a vitória, empregando,

além de estratagemas, diplomacia para apaziguamentos dos ânimos e também a força das armas.

No Sul, tivemos as ações navais na Cisplatina, com o bloqueio naval de Montevideu. Em março de 1824, após batalha naval, com vitória estratégica brasileira, ocorre a evacuação dos portugueses.

Nessa perna de nossa navegação, podemos reiterar que, desde o século XV,

8 Farol: Torre elevada que possui no seu cimo poderoso fecho de luz. A estrutura, de dia, e o fecho de luz, à noite, servem de orientação para a segurança da navegação. No texto, em linguagem marinheira, indica os condicionantes estabelecidos pelo Patriarca da Independência.

9 João das Botas, Herói da Pátria.

10 No embarque na Fragata *Nictheroy*, exerceu o cargo de ajudante de Navegação do comandante. Após o regresso da viagem de perseguição à Esquadra portuguesa, foi designado para guarda e conservação dos cronômetros de bordo, cargo que, à época, refletia o reconhecimento das qualidades do futuro Marquês de Tamandaré, herói da Pátria.

os espaços oceânicos e os ribeirinhos caracterizaram o ambiente onde ocorreram as primeiras iniciativas que nos conduziram até os acontecimentos às margens do Ipiranga. Também reafirmamos que a Independência, além do 7 de Setembro de 1822, envolve a continuada disponibilidade de um elevado conjunto de habilidades políticas e capacidades militares, amplo elenco de ações e, especialmente, uma permanente busca de conhecimentos no estado da arte, estes cada vez mais complexos.

Durante o Primeiro Reinado, a Regência e o Segundo Reinado, os desafios da Marinha Imperial foram ampliados, tanto nas dimensões da área de operações como em suas características e missões a serem cumpridas. A Marinha atuou enfrentando o clima, as condições meteorológicas e o estado do mar no Norte, Nordeste e Sul, com profundas diferenças. Adicionalmente, operou em rios, cujas exigências para a segurança da navegação são díspares daquelas do mar aberto.

Em 1824, a Marinha Imperial participou de ações na Confederação do Equador (Pernambuco); 1835-1840, na Cabanagem (Pará); 1837-1838 (Bahia); 1838-1840, Balaiada (Maranhão); 1835-1845, Revolução Farroupilha (Rio Grande do Sul); e 1848-1849, Revolução Praieira (Pernambuco).

Em questões externas, a Marinha Imperial participou, entre 1825 e 1828, da Guerra Cisplatina, na Bacia do Prata, e, entre 1843 e 1851, da Guerra contra Oribe e Rosas. Em 17 de dezembro de 1851, ocorre a Passagem de Tonelero, quando o transporte de tropas do Exército Brasileiro permite o adequado posicionamento da força terrestre para a vitória na Batalha de Caseros, em 3 de fevereiro de 1852.

Para atestar o entendimento relativo à ampliação dos desafios da Marinha Imperial, temos a atuação da Marinha na consolidação do Estado Nacional<sup>11</sup>, como consta no capítulo V, página 127, do livro *Marinha do Brasil: Uma Síntese Histórica*:

(...) Em 1837, como resposta à ameaça de desintegração territorial do País... No ano seguinte, o Ministro da Marinha estabeleceu o papel a ser exercido pela Esquadra, no caso, “manutenção da integridade, independência, honra, favorecer a agricultura, proteção do comércio e enriquecer as ciências com novas observações”. Creditou à Força Naval, inclusive, um papel civilizador, ao dizer que são inegáveis “os serviços já prestados e que está ainda prestando à causa da ordem pública e da integridade do Império...”

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

Na Guerra da Tríplice Aliança (1865-1870), decorrente de disputas territoriais e de confrontos geopolíticos, a Marinha Imperial, em denodado esforço, implanta ações para adquirir e adaptar meios para

11 Para ampliação de conhecimentos, ver Capítulo V de *Marinha do Brasil: Uma Síntese Histórica*.

operações fluviais; aprimorar conhecimentos para o apoio logístico às operações em teatro de operações distante; operações ribeirinhas, o que incluiu a navegação e o combate naval em espaços restritos; abordagem; apoio de fogo naval e transporte estratégico.

Como são diversas e excelentes as análises sobre a Guerra da Tríplice Aliança, julgo relevante somente transcrever duas Partes de Combate<sup>12</sup>, do Capitão-Tenente Aurélio Garcindo Fernandes de Sá, comandante da Corveta *Parnaíba*, e do Chefe de Divisão Francisco Manoel Barroso, a bordo da Fragata *Amazonas*, comandante da Segunda Divisão.

Capitão-Tenente Aurélio Garcindo Fernandes de Sá, comandante da Corveta *Parnaíba*:

“(...) O inimigo (...) atacou nossa linha, cortando na altura da *Parnaíba*. Avançaram sobre nós três vapores paraguaios, que mais tarde reconheci serem o *Taquari*, o *Paraguari* e o *Salto*. Sendo inevitável a abordagem, ordenei que funcionasse a máquina com toda a pressão do vapor e dirigi-me sobre o *Paraguari*, tendo a felicidade de metê-lo a pique. O *Taquari* abordou-nos pelo lado de bombordo e o *Salto* por estibordo (...). Nessa luta heroica em que cada oficial, marinheiro e soldado cumpriu como verdadeiro brasileiro, muitas vidas foram sacrificadas no altar da pátria. O capitão do 9º Batalhão de Infantaria, Pedro Afonso Ferreira, e o Guarda-Marinha João Guilherme Greenhalgh sucumbiram defendendo o pavilhão nacional, que chegou a ser arriado por um oficial do *Taquari*, conseguindo depois apoderar-se do leme, tendo sido acutilada nessa ocasião quase toda a guarnição do

4º rodízio, que heroicamente lutou contra as hordas de nossos inimigos que, superiores em número, apossaram-se da tolda. Sendo a luta desesperada, e cada vez mais crítica a nossa situação, por haver-nos abordado pela popa o *Marquês de Olinda*, e durante talvez já uma hora o combate de mosquetaria e ferro frio, fizemos todos um esforço supremo de patriotismo, aplaudido com entusiasmo a ordem transmitida pelo oficial imediato, o Primeiro-Tenente Felipe Firmino Rodrigues Chaves, de combinação comigo, para que lançasse fogo ao paiol de pólvora, ordem essa que ia ser imediatamente executada (...), quando felizmente ouviram-se os gritos de ‘viva a Nação brasileira, o Imperador, o Almirante Tamandaré, o Chefe Barroso e a guarnição da *Parnaíba*’. Eram vozes dos nossos marinheiros e soldados, acometendo resolutamente os paraguaios, que escapavam por haver percebido que o *Amazonas* e o *Belmonte* vinham em nosso auxílio e, também, a *Mearim*... Outros heróis perderam a vida durante essa abordagem, como o Marinheiro Marcílio Dias<sup>13</sup>, a praça mais distinta da *Parnaíba*.”

Chefe de Divisão Francisco Manoel Barroso<sup>14</sup>, a bordo da Fragata *Amazonas*, comandante da Segunda Divisão:

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

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

Segui a mesma manobra contra o segundo, que era o *Marquês de Olinda*,

<sup>12</sup> *Marinha do Brasil: Uma Síntese Histórica*, como pode ser visto, representa ampla fonte de consulta para esse trabalho.

<sup>13</sup> Herói da Pátria, Projeto de Lei 1.402/22 aprovado na Câmara Federal em 4 de agosto de 2022.

<sup>14</sup> Idem.

e contra o terceiro, que era o *Salto*, e a todos inutilizei. O quarto navio a que me arremessei, o *Paraguay*, (...) foi encalhar em uma ilha em frente, para a qual fugia a sua gente, abandonando-o.

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

A vitória da Marinha Imperial na Batalha Naval de Riachuelo foi decisiva para a Tríplice Aliança, pois manteve o bloqueio e eliminou as chances de vitória dos paraguaios. Aliados possíveis, desiludidos com a derrota, optaram por não participar da guerra. Além disso, impediu que o Paraguai recebesse navios encouraçados encomendados que, mais adiante, foram adquiridos pelo Brasil e empregados na guerra.

Na Batalha Naval do Riachuelo encontramos sólido respaldo quanto ao emprego de forças navais na perene vigilância da Independência do Brasil. De fato, desde Sagres, constatamos que, nas características do Poder Naval – mobilidade, versatilidade, flexibilidade e permanência –, encontramos as diretrizes balizadoras das Ações Estratégicas Navais relacionadas com o atendimento de Objetivos Navais, voltados para a consecução dos Objetivos Políticos constantes nos ordenamentos jurídicos<sup>15</sup> mais importantes de cada período de nossa história.

Nos sinais de Barroso, “O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever!” e “Sustentar o Fogo que a Vitória é Nossa!”, constatamos um legado de vitórias; a tradição de observância da Rosa das Virtudes, onde ao norte temos a Honra, ao sul a Fidelidade, a leste o Espírito de Sacrifício e a oeste a Abnegação; e o rumo a ser cumprido, em qualquer estado do mar, nas navegações de sempre.

Os sinais de Barroso também poderiam ser içados durante as ações navais da Divisão Naval de Operações de Guerra, na Primeira Guerra Mundial, e naquelas realizadas durante a Segunda Guerra Mundial.

Mesmo antes da declaração de guerra à Alemanha, em 1917, a Marinha do Brasil patrulhava a costa visando manter a neutralidade. Após a entrada do Brasil no conflito, ampliamos às operações navais da DNOG na área marítima entre Dacar, Cabo Verde e Gibraltar, destinadas a “controlar áreas marítimas”, “negar o uso do mar ao inimigo” e, por decorrência, a “dissuasão estratégica”.

É oportuno reproduzir a Ordem do Dia do Almirante Frontin, comandante da DNOG<sup>16</sup>, divulgada antes de realizar a travessia Fernando de Noronha-Freetown:

“(…) Esta Divisão representa a Marinha do Brasil nesta Grande Guerra. Esta Divisão Naval representa hoje a contribuição das Forças Militares do Brasil na batalha... a história gloriosa de nossa Marinha de Guerra pode ser continuada, pode ser interrompida. Isto depende dos feitos gloriosos ou não desta Divisão Naval. Vamos deixar o Brasil; que nesta partida haja, em todos os corações, desejo de vencer e segura esperança da vitória.”

15 Na atualidade, a Constituição Federal, de 1988.

16 Página 233, Capítulo IX. *Marinha do Brasil: Uma Síntese Histórica*.

Hoje, perfilados, podemos afirmar ao Almirante Frontin: senhor Almirante, prevaleceu o desejo de vencer e, como sempre, vencemos!

Na Segunda Guerra Mundial, foram ampliados os desafios da Marinha do Brasil. Neste período de nossa história, os desafios decorriam de um conflito provocado por nefasta e totalitária ideologia política, o nazi-fascismo, que adotava falsos pressupostos de supremacia racial e outros princípios também contrários ao espírito cristão de nossa pátria.

Como em outros conflitos externos, o envolvimento do Brasil na Segunda Guerra Mundial decorre, uma vez mais, de ataques a navios mercantes brasileiros. Perdemos 21% da Marinha Mercante devido a torpedeamentos, mas mantivemos em operação os portos e defendidas as linhas de comunicações marítimas, que permanecem influenciando, de forma preponderante, a sobrevivência e a prosperidade<sup>17</sup> do Brasil.

Na Batalha do Atlântico, vital para a vitória aliada, a Marinha do Brasil realizou a proteção de 3.164 navios mercantes, tendo a bordo 1.577 brasileiros e 1.041 norte-americanos, totalizando 575 comboios, em 600 mil milhas náuticas (30 voltas ao redor da Terra, pelo Equador).

É oportuno avaliarmos o esforço da Marinha do Brasil, comparando as capacidades navais da atualidade, ao constatarmos que cada navio de guerra brasileiro escoltou 50 navios mercantes. Sob qualquer perspectiva, reconhecemos o imenso esforço despendido e, mais uma vez, lembrando a frase do Almirante Frontin na DNOG (“... que nesta partida haja, em todos os cora-

ções, desejo de vencer e segura esperança da vitória.”), podemos novamente afirmar: senhor Almirante, prevaleceu o desejo de vencer e, como sempre, vencemos!

Os atos de bravura, abnegação e excelso patriotismo de marinheiros, fuzileiros navais e servidores civis de ontem, de hoje e de sempre, aliados a um estrito atendimento das diretrizes da Rosa das Virtudes e sustentados nos ensinamentos de Sagres, nas Grandes Navegações e naqueles decorrentes dos Bandeirantes e dos Bandeirantes das Longitudes Salgadas, caracterizam os esforços da Marinha do Brasil em uma permanente presença nas atividades na Amazônia Azul, onde as vertentes Soberania Nacional, Econômica, Científica e Ambiental representam o Poder Marítimo na sustentação da Independência do Brasil.

Nessas alturas da navegação<sup>18</sup>, em apoio constante à independência do Brasil e sem previsão de atracação, julgo que podemos associar o brado do então Príncipe Regente Dom Pedro, “Independência ou Morte”, divulgado inicialmente pelo Patriarca da Independência, aos sinais do Almirante Barroso, que permanecem içados nos mastros da Marinha do Brasil.

“Independência ou Morte”.

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

“Sustentar o Fogo que a Vitória é Nossa”.

Estes são os sinais da Marinha do Presente, do Amanhã e do Futuro!

Sinais permanentes da Marinha Invicta de Tamandaré!

A Todo Pano!

Tudo pela Pátria!

17 Sobrevivência – insumos, serviços e bens de capital, conhecimentos, crença em determinados valores e o culto de tradições, que são necessários para manter a integridade territorial e o desenvolvimento nacional em nível que preserve a continuidade da liberdade e da vida.

Prosperidade – exportação e importação de conhecimentos, pesquisas, produtos, serviços e bens de capital, que ampliam as possibilidades de desenvolvimento nacional.

18 Agradecimentos especiais aos autores de *Marinha do Brasil: Uma Síntese Histórica*.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS>; Campanha da Independência; Guerra da Independência; Luta pela Independência;

<HISTÓRIA>; Descobrimto do Brasil; História da Independência do Brasil; Independência do Brasil;

### BIBLIOGRAFIA

1. ABREU, Guilherme Mattos de. A Amazônia Azul: O mar que nos pertence. Rio de Janeiro: [s.n.] ESG, 2007. Palestra proferida para o Programa de Atualização da Mulher, 2006.
2. ABREU, Guilherme Mattos de. e BARBOSA JUNIOR, Ilques. (Orgs) *Marinha do Brasil: Uma Síntese Histórica*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2018.
3. BARBOSA JÚNIOR, Ilques. *O dimensionamento da Força Naval*. Monografia apresentada no Curso de Política e Estratégia Marítimas da Escola de Guerra Naval, 2001.
4. BARBOSA JÚNIOR, Ilques. “Oceanopolítica: conceitos fundamentais, a Amazônia Azul”. In *Amazônia Azul: política, estratégia e direito para o Oceano do Brasil*. Rodrigo F. More e Ilques Barbosa Junior (org.). Rio de Janeiro: Femar/SaGServ, 2012, pp. 205-231.
5. BARBOSA JÚNIOR, Ilques. “Oceanopolítica: uma pesquisa preliminar”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: 2º trimestre de 2009, pp. 55-68.
6. BARROS, Luiz Felipe. *350 milhas – Soberania do mar brasileiro*. Rio de Janeiro: Diversos, 2021.
7. BRASIL. Constituição Federal de 1988: República Federativa do Brasil, 1999. Brasília: Senado Federal, Secretaria de Edições Técnicas, 1999. Texto constitucional de 5 de outubro com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais nº 1/92 a 22/99 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão nº1 a 6 /94.
8. BRASIL. Serviço de Relações Públicas da Marinha. “Amazônia Azul: Patrimônio Brasileiro no Mar”. *Notícias da Marinha*, Brasília, 2006.
9. BUSCH, Jorge Martinez. “El Mar como Sistema. Los Vetores para la Oceanopolítica”. *Revista de Marina*, Valparaiso, Chile, n. 833, pp. 329/339, 1996.
10. BUSCH, Jorge Martinez. “La Oceanopolítica en el Desarrollo de Chile”. Aula Magna na Academia de Guerra Naval do Chile, 1993.
11. BUSCH, Jorge Martinez. *Oceanopolítica: Una alternativa para el desarrollo*. Santiago, Chile: Andres Bello, 1993.
12. CABRAL FILHO, Severino Bezerra. Palestras e Conferências sobre Geopolítica. Rio de Janeiro: [s.n.] ESG, 2007. Proferidas, em 2007, para o Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia e disponíveis no site [www.esg.br](http://www.esg.br), da Escola Superior de Guerra.
13. CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *Delineamentos da Estratégia*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1980.
14. CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *História Marítima*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1979.
15. CANELLAS, Ana Maria Ribeiro *et al.* *Navegação de Cabotagem*. Rio de Janeiro: Agência Nacional de Transportes Aquaviários, 2005.
16. CASTRO, Therezinha de. *José Bonifácio e a Unidade Nacional*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984.
17. COUTO E SILVA, Golbery. *Geopolítica e Poder*. Rio de Janeiro: UniverCidade, 2003.
18. DA SILVA PINTO, Luiz Fernando. *Sagres: A Revolução Estratégica*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2003.
19. GOES FILHO, Synesio Sampaio. *Navegantes, bandeirantes, diplomatas*. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

20. GOES, Guilherme Sandoval. Palestras e conferências sobre Geopolítica. Rio de Janeiro: [s.n.] ESG, 2007. Proferidas, em 2007, para o Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia e disponíveis no *site* www.esg.br, da Escola Superior de Guerra.
21. HARDT, Michael *et al.* *Império*. Tradução de Berilo Vargas. 7ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2005.
22. JENKIS, Roy. *Chuchill*. Tradução de Heitor de Aquino Ferreira. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002.
23. MAHAN, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power upon History*. 16ª ed. Dover: General Publishing Company, 1987.
24. MATTOS, Carlos de Meira. *Geopolítica e Modernidade*. Coleção General Meira Mattos. Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 2007.
25. MATTOS, Carlos de Meira. *O General Meira Mattos e a Escola Superior de Guerra*. Coleção General Meira Mattos. Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 2007.
26. MACKINDER, Halford J. *Democratic Ideals and Reality*. 5ª ed. Washington, DC: National Defense University Press, 1996.
27. NOGUEIRA, Arthur Lopes. *Mackinder x Mahan, um Geógrafo x um Historiador. Ambos Profetas? A Quem Cabe os Maiores Acertos nas Respectivas Previsões?* Ensaio apresentado para o Curso de Comando e Estado-Maior da Escola de Guerra Naval, 1991.
28. ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. *The Ocean Economy in 2030*. Paris: OECD Publishing, 2016.
29. PADFIELD, Peter. *Maritime Supremacy and the Opening of the Western Mind*. 2ª ed. London: Pimlico, 2000.
30. POTER, E. B. *Sea Power*. Annapolis, Estados Unidos da América: United States Naval Institute, 1981.
31. SOARES, Mário *et al.* “O Oceano: nosso Futuro”. Relatório da Comissão Mundial Independente sobre os Oceanos. Lisboa: Comissão Mundial Independente para os Oceanos, 1998.
32. VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira *et al.* *Amazônia Azul: O mar que nos pertence*. Rio de Janeiro: Record, 2006.
33. TILL, Geoffrey. “Questões relevantes e desafios”. Rio de Janeiro: Coletânea do I Ciclo Internacional de Conferências sobre o Poder Marítimo, Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, pp.23/42, 2005.

# MARINHA DO BRASIL – 200 ANOS DA CAMPANHA DA INDEPENDÊNCIA\*

JOSÉ CARLOS MATHIAS\*\*  
Vice-Almirante (RM1)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
A Independência do Brasil e a Marinha como  
garantidora da emancipação  
A Esquadra na expulsão dos portugueses da Bahia  
O jovem “Tamandaré” nas lutas pela Independência  
A Marinha do Brasil na adesão das províncias do Norte  
e Cisplatina  
A Marinha do Brasil no pós-independência  
Considerações finais

## INTRODUÇÃO

**P**reponderante no contexto do processo de consolidação de nossa Independência, especialmente para a manutenção da integridade territorial do Brasil, ainda nos tempos coloniais o Poder Naval figurou como elemento de

significativa importância em um período de constantes ameaças aos interesses ultramarinos de Portugal no seu maior e mais importante território colonial, onde as lutas contra invasões e pela expansão dos limites territoriais marcaram os séculos de domínio português. Nesse sentido, no ano em que celebramos o bicentenário

---

\*Texto da palestra ministrada pelo autor no Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, em 2 de agosto de 2022, no âmbito do Projeto 2022 – Brasil 200 anos da Independência.

\*\* Diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

da Independência de nosso país, importa destacar o papel central da Marinha do Brasil na consolidação desse processo.

## A INDEPENDÊNCIA DO BRASIL E A MARINHA COMO GARANTIDORA DA EMANCIPAÇÃO

A partir da transmigração da Família Real e da Corte portuguesa para o Brasil, e da consequente abertura dos portos para o comércio com as nações amigas, teve início um progressivo processo de ampliação da autonomia brasileira, que ainda se viu aumentada com a elevação do Brasil à condição de Reino Unido a Portugal e Algarves, em 1815. A aclamação de D. João como rei de Portugal, em 1818, e seu retorno a Lisboa, em 1821, elevaram a pressão das elites portuguesas pelo regresso do Príncipe D. Pedro de Alcântara

a Portugal e pela recondução do Brasil à condição de colônia, desagradando parcela importante das elites brasileiras e muitos portugueses com propriedades e negócios no Brasil, que passaram a considerar a Independência como solução para aquela crise.

Com o aprofundamento da crise entre o então Reino do Brasil e Portugal, o único caminho viável para alcançar a independência em todo o território era o mar. Esta era a percepção de José Bonifácio de Andrada e Silva, ministro da Secretaria de Estado do Interior e dos Negócios Estrangeiros do governo do Príncipe Regente D. Pedro de Alcântara. A rápida organização da Marinha Imperial, dotada de navios de guerra bem-armados, poderia impedir a chegada de reforços portugueses ao Brasil e dar combate às tropas portuguesas no litoral, além



Figura 1 – Chegada da Família Real portuguesa ao Rio de Janeiro, em 7 de março de 1808  
Autor: Geoffrey Hunt/Acervo: Reprodução DPHDM

de transportar soldados e suprimentos para apoiar a luta pela independência em terra.

A relevância atribuída por José Bonifácio à formação de uma esquadra – um conjunto de navios de guerra sob comando unificado – se mostrou bastante acertada na medida em que os principais núcleos populacionais do Brasil estavam no litoral, isolados da capital do novo Império pela absoluta precariedade de uma rede de estradas e caminhos. Assim, a organização de uma Marinha se apresentava como necessidade premente para assegurar a consolidação da Independência e a manutenção da unidade territorial do Brasil.

A urgente demanda por estabelecer o Poder Naval brasileiro fez com que o Imperador e seu gabinete ministerial direcionassem suas ações para constituir uma Esquadra que pudesse atuar de modo decisivo no processo de consolidação da Independência. Uma das primeiras ações foi a imediata incorporação dos navios portugueses deixados nos portos nacionais àquela que seria a Força Naval brasileira. Entre essas embarcações estavam as fragatas *União* e *Real Carolina* (rebatizadas, mais tarde, como *Piranga* e *Paraguaiçu*, respectivamente) e as corvetas *Maria da Glória* e *Liberal*, navios da Armada Real portuguesa que permaneceram no Brasil sob o controle de Dom Pedro. Havia ainda outros navios sediados no Rio de Janeiro, como os brigues *Real Pedro*, *Real*, *Independência ou Morte* e *Leopoldina*, além daqueles com sede no Sul, como a Fragata *Tétis*, e mais seis escunas e duas canhoneiras. Em outubro de 1822, foi nomeado o primeiro brasileiro nato para a cadeira de ministro da Marinha do Brasil independente, o então Capitão de Mar e Guerra Luís da Cunha Moreira, Visconde de Cabo Frio.

Em razão do mau estado de conservação, muitos dos navios deixados pelos



Figura 2 – Luís da Cunha Moreira, Visconde de Cabo Frio

Autor: H Krunholz/Acervo: DPHDM

portugueses no porto do Rio de Janeiro não puderam ser aproveitados. Entretanto, com o intenso trabalho realizado no Arsenal de Marinha da Corte (Rio de Janeiro), foi recuperada a Nau *Martin de Freitas*, rebatizada *Pedro I* e escolhida capitânia da nova Esquadra. Foram ainda concluídos os reparos na Fragata *Sucesso*, por meio de subscrições públicas, e o reaparelhamento do Brigue *Reino Unido*, rebatizados, respectivamente, *Niterói* e *Cacique*, além do reaparelhamento dos brigues-escuna *Atlanta* e *Rio da Prata*, adquiridos por particulares. O governo também obteve alguns navios, como o brigue mercante *Maipu*, comprado pelo próprio Imperador e renomeado *Caboclo*, e o brigue britânico *Nightingale*, rebatizado *Guarani*.

Havia ainda a situação dos corpos de oficiais e praças, que, em razão da diminuta presença de brasileiros natos,



Figura 3 – Nau *Pedro I*

Autor: Eduardo de Martino/Acervo: DPHDM

forçou a negociação com marinheiros portugueses, sobretudo com os oficiais, visando conquistar suas lealdades. Pouco mais da metade dos 160 oficiais da Marinha portuguesa no Brasil se declararam leais a Dom Pedro I, e, destes, em razão de já ocuparem os últimos postos da hierarquia militar, a maioria não podia ocupar funções no mar. Assim, a contratação de europeus, sobretudo os britânicos, aparecia como solução natural, dada a grande disponibilidade de oficiais e praças da Marinha britânica no pós-Guerras Napoleônicas.

Diante desse cenário, o General Francisco Felisberto Caldeira Brant Pontes, então encarregado de equipar a nascente Marinha, recomendou a urgente contratação de ingleses para comporem as tripulações dos navios brasileiros. Assim, em março de 1823, Lord Thomas Cochrane, oficial experimentado nas Guerras Napoleônicas e com passagem pelo Chile, onde liderou a Marinha daquele país em sua guerra de independência, chegou à Baía de Guanabara para assumir o comando em chefe da Es-



Figura 4 – Lord Thomas Cochrane,  
Marquês do Maranhão

Autor: Henry Meyer a partir da pintura de James Ramsay/Acervo: DPHDM



Figura 5 – A Flotilha Itaparicana  
Autor: Trajano Augusto de Carvalho/Acervo: DPHDM

quadra brasileira, trazendo consigo veteranos da Marinha britânica e da Companhia das Índias, os quais foram incorporados como oficiais à Marinha brasileira, junto a outros estrangeiros contratados.

### A ESQUADRA NA EXPULSÃO DOS PORTUGUESES DA BAHIA

Com o início das ações militares para a consolidação da Independência, as atenções se voltaram para as regiões onde os portugueses haviam melhor reforça-

do suas guarnições. A resistência mais forte estava em Salvador, Bahia, onde existiam grande concentração de tropas, sob o comando do Brigadeiro Inácio Luís de Madeira de Melo, e uma poderosa Força Naval, comandada pelo chefe de Divisão João Félix Pereira de Campos. Não obstante, as forças brasileiras, sob o comando do General Pierre Labatut, conseguiram cercar a cidade, enquanto o patrão-mor, Segundo-Tenente João Francisco de Oliveira Botas, estabelecido na Ilha de Itaparica, comandava uma



Figura 6 – Combate de 4 de maio de 1823  
Autor: Trajano Augusto de Carvalho/Acervo: DPHDM

flotilha que fustigava as embarcações que abasteciam Salvador, contribuindo para o isolamento daquela capital.

Em 1º de abril de 1823, a Esquadra brasileira, já sob o comando do Primeiro Almirante Thomas Cochrane, embarcado na Nau *Pedro I*, deixava a Baía de Guanabara com o propósito de estabelecer o bloqueio naval de Salvador. O primeiro combate aos navios portugueses, em 4 de maio, apesar de um início promissor graças a uma ousada manobra de Cochrane, foi desfavorável aos brasileiros, que foram obrigados a recuar.

O fator de maior peso para o insucesso brasileiro naquele combate foi a indisposição de marinheiros de origem portuguesa de lutar contra sua bandeira, o que foi claramente verificado na capitânia, quando marujos portugueses chegaram a impedir momentaneamente o fornecimento de pólvora durante o combate. Outros navios estiveram próximos ao motim, tendo a Corveta *Liberal* e o Brigue *Guarani* se retirado da ação com receio de que suas guarnições entregassem os navios às Forças portuguesas. Contudo, em 13 de maio, após a chegada de reforços de marinheiros estrangeiros, Cochrane reorganizou suas Forças e estabeleceu, efetivamente, o bloqueio naval sobre Salvador.

Pressionadas pelo desabastecimento, em 2 de julho as tropas de Madeira de Melo abandonaram Salvador em um comboio de aproximadamente 70 embarcações escoltadas pelos navios de Félix de Campos. A Esquadra brasileira foi então incumbida de perseguir o comboio português para capturar o maior número de navios, tropas e equipamentos militares, além de impedir que desembarcassem em outras localidades do território brasileiro.

A Esquadra acompanhou por alguns dias os navios portugueses. Porém logo Cochrane incumbiu o Capitão de Fragata

John Taylor, comandante da Fragata *Niterói*, de seguir com a perseguição, o que este cumpriu até as proximidades da foz do Rio Tejo, onde foi informado sobre a chegada dos navios remanescentes da Força Naval de Félix de Campos a Lisboa. Nessa missão, a Fragata *Niterói* foi responsável pela captura de cerca de dois mil soldados e mais de uma dezena de navios.

## O JOVEM “TAMANDARÉ” NAS LUTAS PELA INDEPENDÊNCIA

Nascido em 13 de dezembro de 1807, em Rio Grande (RS), filho do patrão-mor e prático da barra daquela localidade, aos 15 anos de idade Joaquim Marques Lisboa iniciou sua trajetória na Marinha do Brasil ao apresentar-se como voluntário, em 1823, durante as lutas pela Independência.

Ainda muito jovem, a bordo da Fragata *Niterói* e sob o comando do Capitão de Fragata John Taylor, o futuro Marquês de Tamandaré exerceu a função de ajudante



Figura 7 – O jovem oficial Joaquim Marques Lisboa. Acervo: DPHDM

de navegação e participou dos combates na costa da Bahia e do bloqueio a Salvador contra as forças de mar portuguesas comandadas pelo Chefe de Divisão Félix de Campos. Ainda nesse cenário, tomou parte também da histórica perseguição empreendida pela Fragata *Niterói* ao comboio português que seguiu para Portugal após abandonar Salvador.

Em 1824, Joaquim Marques Lisboa foi matriculado na Academia Imperial de Marinha. Já experimentado em combate, foi convocado pelo comandante em chefe da Esquadra brasileira, o Primeiro Almirante Thomas Cochrane, para participar da campanha contra a Confederação do Equador.

Certamente a experiência em combate acumulada na Guerra de Independência e nas posteriores campanhas da Confederação do Equador e da Cisplatina contribuiu sobremaneira para a formação pessoal e militar-naval daquele que seria o maior marinheiro do Brasil e patrono de nossa Marinha.

## **A MARINHA DO BRASIL NA ADESÃO DAS PROVÍNCIAS DO NORTE E CISPLATINA**

Após submeter Salvador, o governo brasileiro direcionou suas forças para outras províncias do Norte e a Cisplatina. No Maranhão, uma Junta Governativa se mantinha leal a Portugal, e a cidade de São Luís estava sitiada por tropas favoráveis à Independência. Cochrane, utilizando-se de um hábil artil, informou ao comandante das tropas portuguesas

que a Nau *Pedro I* estava estabelecendo um bloqueio à cidade e que seria a ponta de lança de uma grande Força Naval que viria próxima, transportando um grande contingente militar, uma inteligente manobra para levar à deposição da Junta Governativa e submeter o Maranhão à Independência, o que de fato ocorreu em 27 de julho de 1823.

Por ordem de Cochrane, a mesma estratégia foi adotada no Pará, para onde foi enviado o Capitão-Tenente John Pascoe Grenfell, no comando do Brigue *Maranhão – ex-Infante Dom Miguel*, apresado por Cochrane em São Luís –, com cartas do Primeiro Almirante comunicando à

Junta Governativa a adesão do Maranhão à Independência e o bloqueio naval a Belém. Em 15 de agosto de 1823, a Província do Pará também declarava sua adesão ao Império.

A estratégia adotada por Cochrane para submeter as elites de maioria

portuguesa em São Luís e Belém à Independência brasileira não se consolidou tão facilmente quanto um exame superficial desse evento histórico permite concluir. Nesse sentido, a disputa pelo poder regional entre brasileiros e portugueses levou o contingente da Marinha naquelas cidades a atuar de maneira diplomática, de modo a trazer a paz e a ordem por meio da força das armas.

Na Província Cisplatina, último reduto da resistência portuguesa, as tropas comandadas por D. Álvaro Macedo se encontravam isoladas na cidade de Montevidéu, cercada por tropas leais ao Imperador e submetida a um bloqueio

### **A Guerra de Independência e as campanhas da Confederação do Equador e da Cisplatina contribuíram para a formação pessoal e militar-naval do patrono da Marinha**

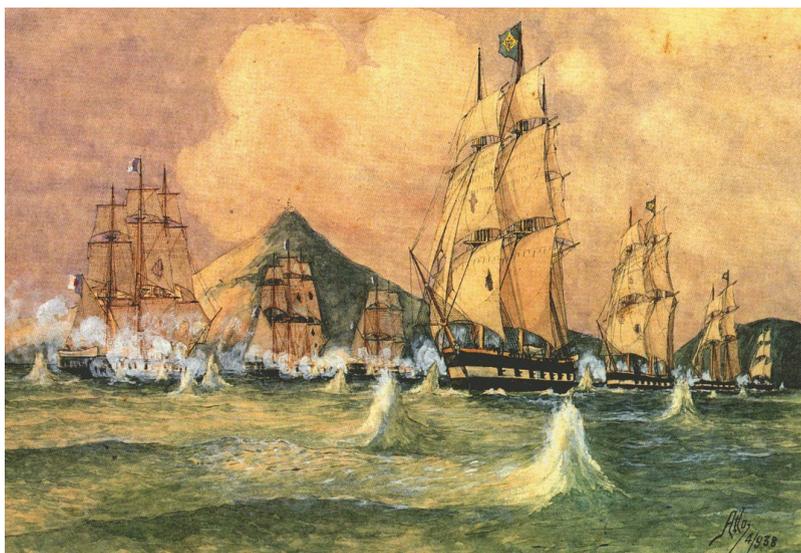


Figura 8 – Combate de Montevidéu  
 Autor: Trajano Augusto de Carvalho/Acervo: DPHDM

imposto pela Força Naval brasileira naquelas águas, sob o comando do Capitão de Mar e Guerra Pedro Antônio Nunes. Em março de 1823, essa Força Naval foi reforçada por navios vindos do Norte do Império, o que intensificou o bloqueio a Montevidéu a tempo de frustrar a tentativa em rompê-lo, em 21 de outubro.

Após intensa batalha naval entre brasileiros e portugueses, culminando em uma vitória estratégica das Forças brasileiras que conseguiram manter o bloqueio, o desabastecimento provocado pelo cerco resultou na rendição do efetivo lusitano, em 18 de novembro de 1823, e na consequente evacuação de todo o contingente português do território brasileiro.

## A MARINHA DO BRASIL NO PÓS-INDEPENDÊNCIA

Desde as Guerras de Independência até a atualidade, a Marinha do Brasil tem figurado como instituição essencial para o País, atuando de modo decisivo em alguns

dos principais episódios de nossa história, com destaque para a Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870), a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) e a Segunda Guerra Mundial (1939-1945).

No contexto da Guerra da Tríplice Aliança, quando Brasil, Argentina e Uruguai aliaram-se para enfrentar as forças paraguaias de Francisco Solano López, a Esquadra brasileira figurou como elemento fundamental para o triunfo aliado. Nesse quadro, a vitória da Força Naval brasileira, sob o comando do Chefe de Divisão Francisco Manoel Barroso da Silva, na Batalha Naval do Riachuelo, travada no Rio Paraná, foi decisiva. Além de praticamente aniquilar a Marinha paraguaiá, o controle daquele rio, conquistado após a vitória, comprometeu seriamente o abastecimento e a logística das tropas de Solano López.

A coragem de Barroso ao lançar a Fragata *Amazonas*, sua capitânia, contra os navios paraguaios para colocá-los a pique e sua arrojada convocação às



Figura 9 – Almirante Francisco Manuel Barroso.  
Acervo: DPHDM

tripulações brasileiras para combater o mais próximo possível dos inimigos, a fim de anular a vantagem dos canhões paraguaios postados nas margens, levaram à vitória brasileira. Somam-se a isso os incontáveis atos de bravura e heroísmo observados naquele combate, como o sacrifício do Imperial Marinheiro Marcílio Dias, mortalmente ferido em luta contra quatro oponentes no convés da Corveta *Parnaíba*.

Em relação ao quadro de beligerância que se estabeleceu no continente europeu a partir de 1914, após adotar um posicionamento de neutralidade, somente em outubro de 1917 o Brasil passou ao estado de guerra contra o Im-

pério alemão, após o afundamento de quatro navios mercantes brasileiros por submarinos alemães.

Couberam então à Marinha do Brasil o preparo e o envio de uma Divisão Naval para atuar junto às Marinhas aliadas que combatiam nas costas da África e no Mediterrâneo. Sob o comando do Contra-Almirante Pedro Max Fernando de Frontin, em 1<sup>o</sup> de agosto de 1918 a Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG) deixou as águas de Fernando de Noronha rumo a Freetown, em Serra Leoa. A DNOG, mesmo duramente atingida pela gripe espanhola durante a passagem pelos portos africanos de Freetown e Dakar, vitimando parte das tripulações, cumpriu seu papel, apoiando as forças de mar aliadas até o Armistício, em novembro de 1918.

No contexto das hostilidades atinentes à Segunda Guerra Mundial, o Brasil manteve uma postura de neutralidade até agosto de 1942, quando, diante dos diversos torpedeamentos de navios mercantes brasileiros por submarinos alemães, inclusive em águas nacionais, o País declarou guerra à Alemanha e à Itália.

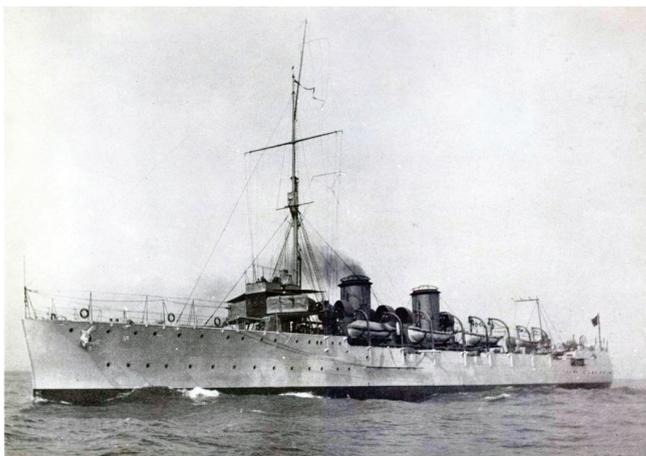


Figura 10 – Cruzador *Bahia* em Gibraltar – 1918. Acervo: DPHDM



Figura 11 – Navio-Museu *Bauru*, que atuou na Segunda Guerra Mundial, em exposição no Espaço Cultural da Marinha. Acervo: DPHDM

Nesse quadro, além de escoltar os navios que transportaram a Força Expedicionária Brasileira (FEB) para o *front* europeu, a missão da Marinha do Brasil foi patrulhar o Atlântico Sul e proteger os comboios de navios mercantes que trafegavam entre o Mar do Caribe e o litoral sul brasileiro contra a ação dos submarinos e navios germânicos e italianos.

Para adequar-se à situação do conflito, foi então necessário um rápido e intenso processo de preparo de material e pessoal e, em especial, de reorganização das forças navais. Foi nesse quadro que se deu a criação da Força Naval do Nordeste, em outubro de 1942, quando navios constituíram a Força-Tarefa 46 da 4ª Esquadra da Marinha dos Estados Unidos da América. Durante todo o conflito, os navios da Marinha do Brasil comboiaram 3.164 navios, entre nacionais e estrangeiros, em um total de 575 comboios. Nesse confronto, 1.456 brasileiros perderam suas vidas no mar, sendo 982 da Marinha Mercante e 474 da Marinha de Guerra, entre os quais estavam

três civis e dois oficiais mortos a bordo do submarino USS R-12, da Marinha dos Estados Unidos da América.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Preponderante para a manutenção da integridade territorial e para a própria consolidação do processo de Independência do Brasil, o Poder Naval foi elemento de significativa importância em um período marcado por constantes ameaças aos interesses brasileiros.

Em condições de atuar com mobilidade e flexibilidade em um curto espaço de tempo, a nascente Esquadra brasileira cumpriu sua missão de consolidar a Independência, promulgada em 7 de setembro de 1822, mantendo a soberania brasileira sobre todo o território.

A Marinha, por meio de sua Esquadra, foi, e continua sendo, capaz de negar o uso do mar às Forças Navais inimigas e proteger as linhas de comunicação marítimas que interligam os diferentes pontos

do nosso extenso litoral com o exterior, permitindo o trânsito seguro dos navios mercantes responsáveis pela maior parcela do comércio internacional brasileiro.

Atualmente, a Marinha do Brasil se mantém fiel à memória da Esquadra da Independência, assegurando a soberania sobre a nossa Amazônia Azul e figurando como elemento essencial para a defesa nacional. A MB contribui também para

o desenvolvimento do País por meio da produção de conhecimento científico e de tecnologias nacionais, além de atuar em diversas ações de caráter cívico e humanitário.

Desde o alvorecer de nossa jovem nação independente até os dias atuais, a invicta Marinha de Tamandaré e Marcílio Dias segue defendendo os interesses do Brasil e dos brasileiros.

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS>; Campanha da Independência; Guerra da Independência; Luta pela Independência;  
<HISTÓRIA>; Descobrimiento do Brasil; História da Independência do Brasil; Independência do Brasil;

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, Guilherme Mattos de (Org.). *Marinha do Brasil: Uma Síntese Histórica*. Rio de Janeiro: SDM, 2018.
- ALONSO, Wladimir; SCHUCK-PAIM, Cynthia; SHANKS, G. Dennis; e ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. “A alta mortalidade da pandemia espanhola na Divisão Naval em Operações de Guerra em 1918”. *Revista Navigator*, vol. 9, nº 17, 2013, pp. 11-21.
- CASTRO, Robert Wagner Porto da Silva e FERREIRA, Moisés Mendes. *Vultos, Patronos e Ex-Ministros da Marinha do Brasil nascidos nos estados de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul*. Itajaí: Univali, 2019.
- GUEDES, Max Justo (Coord.). *Nossa Marinha – Seus Feitos e Glórias (1822-1940)*. Almirante Trajano Augusto de Carvalho. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha/ Fundação Emílio Odebrecht, 1986.
- LEITE, Jorge da Silva. “Aspectos da participação da Marinha de Guerra brasileira na Primeira Grande Guerra”. *Revista Marítima Brasileira*, jul./dez., 1987, pp. 9-40.
- MAIA, João do Prado. *DNOG, uma página esquecida da história da Marinha brasileira*. Rio de Janeiro: SDGM, 1961.
- SALDANHA DA GAMA, Arthur Oscar e MARTINS, Helio Leoncio. “A Marinha na Segunda Guerra Mundial”. In: BRASIL; Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira*. 5º Volume, Tomo II. Rio de Janeiro: SDGM, 1985.
- VALE, Brian. “A ação da Marinha nas Guerras da Independência”. In: BRASIL; Marinha do Brasil. *História Naval Brasileira*, 3º Volume, Tomo I. Rio de Janeiro: SDM, 2002.
- VÉRAS, Francisco Accioli. *DNOG*. Rio de Janeiro: A Noite, 1920.

# BRASIL 200 ANOS: Política Exterior e Poder Naval

ANTÔNIO ALBERTO MARINHO NIGRO\*  
Contra-Almirante (Refb)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Paradigmas da Política Exterior  
Política Exterior, Política de Defesa e Poder Naval  
Conclusão

## INTRODUÇÃO

**E**stamos comemorando os 200 anos da Independência. A História do Brasil, como a dos demais países hispano-americanos libertos do regime colonial ao início do século XIX, é rica, e vários dos seus aspectos foram revividos após a Segunda Guerra Mundial. Terminado esse conflito, houve um processo de libertação de países das suas respectivas metrópoles que resultou na denominação da segunda metade do século XX como

período pós-colonialista das Relações Internacionais (RI). De fato, nesse período, as RI se consolidaram como uma nova área de conhecimento.

Este artigo limita complexidades por se debruçar sobre as Relações Internacionais do Brasil e suas possíveis repercussões sobre o Poder Naval. Fundamenta-se no breve exame dos Paradigmas da Política Exterior de 1810 até os nossos dias, apresentados por Amado Cervo em sua obra *Inserção Internacional: Formação dos Conceitos Brasileiros* e, paralelamente,

---

\* Mestrando em Estudos Estratégicos na Universidade Federal Fluminense (UFF).

averigua possíveis impactos dos paradigmas sobre o Poder Naval.

A argumentação tem seu alicerce no fato de esses paradigmas se associarem aos princípios da Estratégia Marítima de Alfred Thayer Mahan<sup>1</sup>. Senão, vejamos: segundo Mahan, ao seu tempo, ele já reconhecia que o poder militar é um simples acessório subordinado a interesses maiores, os econômicos e os comerciais. Em consequência, as Marinhas seriam beneficiárias da prosperidade econômica, fonte das receitas necessárias para os estados financiarem suas esquadras. Em outras palavras, pôr em marcha e sustentar um ciclo virtuoso entre a economia, a diplomacia e o Poder Naval seriam a essência da estratégia marítima. (HOLMES, 2019)

De outra parte, um pouco antes do marco temporal do estudo de Amado Cervo (1810-2008), houve a assinatura da Convenção Anglo-Portuguesa de 22 de outubro de 1807, relativa à transmigração da Família Real para o Brasil. Há 215 anos, os britânicos temiam o fechamento dos portos lusitanos aos seus navios e decidiram impedir a tomada dos navios mercantes e de guerra portugueses pela França de Napoleão. Em outras palavras, esta foi a estratégia marítima britânica para contrapor-se ao Império Napoleônico. (VIANNA, 1977)

O tempo passou, e até o final dos anos 1990 e início da primeira década dos anos 2000 não existiam uma política e uma estratégia nacionais de defesa oficialmente promulgadas pelo Estado brasileiro. Consequentemente, nos limitaremos a averiguar os indícios registrados na bibliografia citada e, da mesma forma, as interpretações da política externa realizadas pelos autores consultados.

Após esta breve introdução, o texto apresenta uma análise sucinta dos paradigmas da política exterior de Amado Cervo e sua associação com a formação do Poder Naval. Em seguida, dedica-se às relações entre a Política de Defesa e a Política Externa durante o último paradigma de Cervo e realça suas relações com o Poder Naval no século XXI. Por fim, apresenta-se uma breve conclusão, coerente com a argumentação usada.

## PARADIGMAS DA POLÍTICA EXTERIOR

Amado Cervo identifica quatro paradigmas com base no exame das Relações Internacionais do Brasil:

(...) o liberal-conservador, que perpassa o século XIX e se estende a 1930; o desenvolvimentista, entre 1930 e 1989; o normal ou neoliberal e o logístico, sendo que os três últimos coabitam, embora com prevalências diferenciadas e descompassadas, e integram o modelo brasileiro de inserção internacional de 1990 a nossos dias (CERVO, 2008, p. 67).

Os quatro paradigmas serão aqui examinados para permitir a avaliação da medida em que contribuiu ou não para o preparo do Poder Naval brasileiro. Como apontado por Cervo, os três últimos paradigmas convivem ainda hoje com intensidades diferenciadas. Assim, subjetivamente ao paradigma Logístico, serão abordadas atitudes governamentais desde a passagem do século XX até o XXI.

Cervo faz ressalvas sobre paradigmas e salienta que eles são úteis nas ciências

1 Mahan é o autor do clássico *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, no qual expõe os fundamentos da sua estratégia marítima.

humanas para emprestar uma compreensão orgânica ao complexo mundo da vida do homem. “Em razão dessa versatilidade e flexibilidade, não deve o leitor exigir do paradigma o encaixe de todas as variáveis, dependentes, independentes ou intervenientes, na explanação de um tema de estudo”(CERVO, 2008, p. 65).

Em paralelo aos períodos dos paradigmas Liberal-Conservador e Desenvolvementista, o Vice-Almirante Armando Vidigal se refere a intervalos da história naval brasileira nos quais

houve persistência de algumas ideias e ações no campo naval, ligadas entre si por certa linha de coerência, caracterizando-se assim uma concepção estratégica dominante, talvez não explícita e, até mesmo, não compreendida como tal por todos na época, mas que, por força da influência que exerceu sobre os acontecimentos, merece ser considerada dessa forma. Dentro desta visão ampla dos fatos, discernimos três fases do pensamento estratégico naval brasileiro perfeitamente delimitadas: 1ª Fase – da Independência até 1893, data da Revolta da Armada contra Floriano Peixoto; 2ª Fase – de 1893 até 1977, data da denúncia do Acordo Militar Brasil-Estados Unidos; e 3ª Fase – iniciada em 1977, estendendo-se até os nossos dias. (VIDIGAL, 1985, p. 106)

Vidigal não teve a oportunidade de conhecer os paradigmas de Cervo; ele nos deixou em 14 de dezembro de 2009. Mas o que Vidigal considerou como pensamento estratégico naval nada mais foi do que impactos na Marinha das decisões de quem detinha o poder ao longo dos paradigmas. As duas primeiras fases de Vidigal coincidem com o paradigma Liberal-Conservador. A terceira fase an-

tecede aos paradigmas Normal e Logístico de Cervo. Vidigal não testemunhou esses acontecimentos, mas nos deixou uma extensa e profícua bibliografia sobre as questões navais.

### *O paradigma Liberal-Conservador do século XIX e da Primeira República (1810-1930)*

Nesse período, constata-se a predominância do liberalismo econômico de origem europeia no Brasil e nas demais áreas do hoje chamado Terceiro Mundo. Os países da América Latina recém-libertados foram submetidos aos ditames das potências europeias, antigas metrópoles, no que tange à evolução do mercantilismo colonial para o capitalismo. Na essência, não houve distinções entre regimes, e isso permanece válido tanto no Império quanto na República. Afinal, as elites eram as mesmas.

Esse paradigma se fundamentava na troca de produtos primários e agropecuários por produtos industrializados dos países do centro capitalista.

O grupo socialmente hegemônico iria beneficiar-se, com o tempo, desse esquema de intercâmbio, quando a diplomacia brasileira, nas décadas seguintes e a duras penas, abriu mercados, especialmente o norte-americano, para os produtos da agroexportação. Sem isso, o afã de consumo de manufaturados por parte dos proprietários de terra, apesar das baixas tarifas de importações fixadas pelos tratados, dificilmente seria satisfeito. (CERVO, 2008, p. 69)

Naquela ocasião, os europeus impuseram à periferia do capitalismo “a conduta diplomática, o modo de fazer o comércio, de organizar a produção e até mesmo

de criar instituições políticas e sociais” (CERVO, 2008, p. 68). Eram estabelecidos tratados bilaterais que funcionavam como instrumento de ordenamento econômico, jurídico e político. O Brasil firmou com as potências capitalistas 19 desses tratados entre 1810 e 1828. E acrescenta Cervo:

O bloco duro das relações internacionais do país, da independência a 1930, inclui, segundo a metodologia aqui aplicada, a percepção dos interesses nacionais, as relações econômicas internacionais e os impactos sobre a formação nacional. Os liberais conservadores brasileiros procediam à leitura do interesse nacional, evocando um conceito de sociedade simples, composta fundamentalmente de dois segmentos: os grandes proprietários de terras e donos do poder de um lado, e o resto da sociedade de outro, fossem escravos, ex-escravos, trabalhadores livres, imigrantes. (CERVO, 2008, p. 79)

Nesse ambiente, criou-se e desenvolveu-se a Armada Nacional Imperial e a Marinha da Primeira República. Segundo Vidigal:

(...) a formação de nossa primeira Esquadra não decorreu de nenhum planejamento ou conceito estratégico. Traduz, entretanto, por parte do Governo, a nítida consciência de desenvolver, de imediato, Poder Naval capaz de tomar a iniciativa das ações e, a curto prazo, expulsar os portugueses do país e assegurar a unidade nacional, ainda tão tênue. (VIDIGAL, 1985, p. 4)

A improvisação estratégica da primeira Esquadra – uma nau, três fragatas, duas corvetas e três brigues, todos navios portugueses surtos no porto do Rio de

Janeiro –, mais alguns mercantes adquiridos por subscrição popular até janeiro de 1823, prolongou-se por mais tempo. Por ocasião da Independência, foi necessário contratar oficiais e praças para guarnecer os navios da nova Esquadra. Usualmente, brasileiros natos não eram admitidos na Marinha metropolitana.

A estrutura do novel Poder Naval brasileiro compreendia, ainda, os arsenais e estaleiros construídos pelos portugueses ao longo de nossas costas. A Ribeira das Naus de Salvador foi, de longe, o mais importante estaleiro de construção naval no período colonial e assim continuou até meados do século XIX. Mesmo naus e fragatas, que eram os grandes navios da época, foram construídas nesse estaleiro, aproveitando-se a matéria-prima abundante no país e os artífices portugueses vindos para o Brasil. O Estaleiro da Corte, situado no Rio de Janeiro, embora tivesse construído uma nau no período colonial, à época da Independência estava limitado, e com muitas deficiências, a realizar reparos nos navios, assim permanecendo até o Segundo Reinado. O estaleiro do Pará, que fora importante a ponto de construir uma nau em 1761, encontrava-se em franca decadência no Primeiro Reinado, fruto, pelo menos em grande parte, das agitações políticas que perturbavam aquela província. Outros estaleiros situados no Maranhão, em Pernambuco, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso construíram navios do porte de corvetas e canhoneiras. Também em Maceió, Santos, Paranaguá, Itagipe e Ilha Grande existiam pequenos estaleiros, construindo navios tipo canhoneiras, barcas-canhoneiras e escunas. (VIDIGAL, 1985, pp. 3-4)

No período do paradigma Liberal-Conservador até 1930, o Brasil passou pela Guerra da Tríplice Aliança e tomou parte na Primeira Guerra Mundial. No primeiro conflito, ocorreu

a última grande batalha naval com navios de madeira em Riachuelo, no ano de 1865. Os navios brasileiros, construídos para operar no mar, possuíam mastreação para vela; na batalha, porém, só se usou o vapor. A couraça apareceu em 1864 na Corveta *Brasil*. Durante a Guerra do Paraguai a Armada Imperial chegou a ter 17 navios encouraçados (BRASIL, 1971, p. 71).

Encouraçados e máquinas a vapor eram produtos da Revolução Industrial e, portanto, frequentemente importados. A Esquadra de 1910, incorporando os encouraçados tipo *dreadnought Minas Gerais* e *São Paulo*,

foi constituída por navios construídos na Grã-Bretanha. Durante todo o período desse paradigma, a preparação do Poder Naval era uma reação ao Poder Naval de Buenos Aires. Buscava-se a todo custo diminuir as diferenças entre as Marinhas da Argentina e do Brasil (ALSINA JR., 2015). Ainda mais,

não se cogitava utilizar o material de defesa adquirido para **fins desenvolvimentistas**, mas para sua destinação primária: o combate. Como corolário dessa situação, o Brasil permaneceria tributário das grandes potências no que se refere ao equipamento militar – o que, aliás, ocorre até hoje. (ALSINA JR., 2015, p. 268, grifo nosso)

Mesmo assim, o Poder Naval brasileiro, durante a Primeira Guerra Mundial, tomou parte na patrulha antissubmarino na costa ocidental da África, entre Dakar e Gibraltar, com navios oriundos da Esquadra de 1910. No período de 1822 a 1930, 46,13% dos navios da Armada foram importados, como preconizado nesse paradigma. De fato, durante o paradigma Liberal-Conservador a maioria dos navios da Armada fora construída no Brasil. Talvez tenha contribuído para esse resultado o fato de que, naquele período, além do Arsenal de Marinha da Corte, os arsenais do Pará, de Pernambuco, da Bahia, de Ponta D'Areia (RJ) e do Rio Grande do

Sul ainda estavam em funcionamento (CAMINHA, 1986 e 1989).

Nesta altura, é conveniente ressaltar que o conceito de estratégia naval aqui empregado abrange duas conotações: o preparo e o emprego do Poder

Naval. O preparo, portanto, traduz o planejamento estratégico de força para conceber um Poder Naval útil em futuro próximo. Os fins desenvolvimentistas, mencionados acima por Alsina Jr., serão objeto do próximo paradigma.

### ***O paradigma Desenvolvimentista entre 1930 e 1989***

Esses 59 anos abraçam períodos marcantes e distintos para a comunidade de nações. Em primeiro lugar, surge a depressão econômica nos Estados Unidos da América (EUA), com reflexos em todo o mundo. Posteriormente, ocorre a Segunda Guerra Mundial, o maior conflito

## **O Poder Naval brasileiro, durante a Primeira Guerra Mundial, tomou parte na patrulha antissubmarino com navios oriundos da Esquadra de 1910**

bélico da humanidade. Em seguida, tem-se a Guerra Fria, associada a fronteiras ideológicas e a uma revolução tecnológica sem precedentes.

Durante os anos da depressão capitalista e no contexto da Segunda Guerra Mundial, a América Latina revelou extraordinário dinamismo econômico que colocou grandes países como o Brasil, o México e a Argentina em direção ao mundo moderno. Pressões externas e internas agiam elementos propulsores da transformação. No caso do Brasil, as pressões que incidiam de fora foram a queda das importações e exportações devido à crise econômica dos anos 1930 nos países do centro de comando capitalista, a disputa pelo mercado e pelo sistema produtivo internos por parte das potências capitalistas, a divisão do mundo em blocos e a política norte-americana de boa vizinhança de Franklin D. Roosevelt. Por dentro, assistia-se ao despertar de novas forças que requeriam a modernização. A depressão, enquanto encaminhou os países capitalistas avançados para o regresso ao protecionismo e às soluções nacionalistas, orientou a América Latina para o processo de modernização. (CERVO, 2008, p. 71)

Nesse paradigma, se constituiu uma nova atividade para o setor externo, tendo como finalidade a inserção internacional:

**No período  
desenvolvimentista  
sobressaem: a desativação  
da Esquadra de 1910, o  
despreparo às vésperas da  
Segunda Guerra Mundial  
e a dependência estratégica  
naval dos EUA durante  
a Guerra Fria**

“realizar interesses de uma sociedade complexa; conceber o desenvolvimento como expansão da indústria; prover de eficiência a política exterior mediante autonomia decisória” (CERVO, 2008, p. 72). A evolução da situação internacional, paralela ao ambiente revolucionário pós-1930, permitiu a adoção de um realismo de conduta e cooperação externa, comércio exterior pragmático e não mais ideológico e, por fim, o que mais interessa para o nosso estudo: a subordinação da política de segurança, em outras palavras, da guerra e da paz, aos fins econômicos e das relações com os vizinhos. Nessa ocasião, o maior rival militar ainda era regional.

Em essência, o desenvolvimentismo se constitui na resposta da América Latina, com maior ênfase no Brasil, à crise do liberalismo econômico via industrialização e em busca de menor dependência do exterior pela neutralização das trocas desiguais, manufaturados por primários, prevacentes

no paradigma anterior. Houve um movimento de intelectuais latino-americanos em apoio ao novo paradigma. Políticos apoiaram essas novas iniciativas, como Getúlio Vargas (1951-1954), Juscelino Kubitschek e Ernesto Geisel. Celso Furtado e Hélio Jaguaribe, entre outros, foram intelectuais que se destacaram na implantação do paradigma Desenvolvimentista (CERVO, 2008).

“Praticamente todo o desenvolvimento alcançado deveu-se à industrialização acelerada que situou o país entre as oito

maiores economias capitalistas” (CERVO, 2008, p. 76). Acontece que, durante o período deste paradigma, fatos externos repercutiram de forma negativa ao desenvolvimentismo: a crise do petróleo e a alta dos juros internacionais.

Com respeito ao Poder Naval, nesse período sobressaem três situações: a desativação da Esquadra de 1910, o despreparo às vésperas da Segunda Guerra Mundial e a dependência estratégica naval dos EUA durante a Guerra Fria.

A Esquadra de 1910, como já comentado, foi ditada pela busca de paridade com a Esquadra argentina. O despreparo do período entre guerras está ressaltado por Ricardo Bonalume Neto:

A Marinha brasileira começou o século XX dando um passo bem maior que as suas pernas. As consequências do tombo eram sentidas em 1942, quando a Marinha estava inegavelmente mal equipada para fazer frente aos submarinos alemães e italianos que começavam a afundar navios brasileiros no próprio litoral do País. Resumindo: por ocasião da Primeira Guerra Mundial, a Marinha tinha navios, mas não era capaz de utilizá-los direito, por falta de manutenção e treinamento; quando começou a Segunda, o treinamento e a manutenção tinham evoluído, mas agora faltavam navios modernos. (BONALUME, 2021, p. 63)

Os encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*, em 1910, “eram os navios mais poderosos do planeta... já em agosto de 1942, não havia nenhum navio na Marinha capaz de detectar um submarino submerso” (BONALUME, 2021, p. 64). Ocorre que, ao início da Segunda Guerra Mundial, os submarinos só poderiam disparar seus torpedos na superfície. Nesse sentido,

em 5 de outubro de 1942, somente 35 dias após a Declaração de Guerra aos países do Eixo, foi despachada a Força Naval do Nordeste (FNN), composta inicialmente pelos cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, navios-mineiros *Carioca*, *Caravelas*, *Camacã* e *Cabedelo* e pelos novos caças-ferro *Guaporé* e *Gurupi*, estes últimos entregues em Natal, somente 11 dias antes da ativação da Força. Este panorama retrata que, ao início das operações de guerra, a Força Naval do Nordeste carecia de navios adequados e de pessoal adestrado para se contrapor à ameaça submarina. Os comandantes e as tripulações desses navios se fizeram ao mar, onde, na ocasião, já era o túmulo de 470 tripulantes e 502 passageiros dos mercantes. (NIGRO, 2017)

A coragem dos marinheiros do Brasil se fez presente no momento em que a presença de navios de guerra na proteção de comboios levava segurança e até conforto para os embarcados em navios mercantes.

Porém, com o decorrer da guerra, a Força Naval do Nordeste recebeu 14 caça-submarinos e oito contratorpedeiros de escolta (CTE). Foram protegidos 251 comboios, com o total de 2.981 navios, além dos cinco escalões da Força Expedicionária Brasileira (NIGRO, 2017). Houve uma tímida recuperação da construção naval no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) com a produção de navios mineiros e de contratorpedeiros, projetados na Inglaterra.

A Lei de Empréstimo e Arrendamento (Lend Lease) veio “transformar os Estados Unidos da América (EUA) no Arsenal das Democracias, permitindo, sem operações financeiras imediatas, o fornecimento dos materiais necessários

ao esforço de guerra dos países aliados” (BRASIL, 1985, p. 262). Posterior à Segunda Guerra Mundial, veio o Programa de Ajuda Militar (Military Aid Program – MAP) dos EUA, por meio do qual “recebemos a preços simbólicos material excedente daquele conflito, desde navios até os mais simples sobressalentes” (VIGAL, 1985, p. 88).

O preparo do poder militar brasileiro ainda era influenciado pelos EUA, os quais estabeleciam o equilíbrio de poder entre Argentina, Brasil e Chile, apesar de apenas o Brasil ter participado da Segunda Guerra Mundial, por meio da distribuição de material excedente da guerra entre Argentina, Brasil e Chile (BANDEIRA, 2003).

Ainda na vigência desse paradigma, ocorreram a Guerra da Lagosta com a França e o posicionamento contrário dos EUA ao emprego dos navios do MAP nesse potencial conflito. Houve então um redirecionamento da origem das obtenções de meios, de volta ao Reino Unido. Foram construídas quatro fragatas da classe *Niterói* e três submarinos da classe *Oberon*. Mais duas fragatas classe *Niterói* foram construídas no AMRJ. Posteriormente, no governo Geisel, ocorreu a denúncia do Programa de Ajuda Militar.

Ao final do período Desenvolvimentista, “a retomada da construção naval no Brasil permitiu a construção de mais cinco corvetas no estado da arte, projetadas no Brasil, e mais três submarinos de projeto alemão” (FREITAS, 2014, pp. 122-123). No paradigma Desenvolvimentista, o Poder Naval brasileiro esteve constituído de 84% de navios importados, em dissonância com o propósito deste paradigma.

### ***O paradigma Normal, também chamado de Neoliberal (1990-2002)***

A transição de um paradigma a outro não ocorre subitamente. Há um período de acomodação entre as linhas de pensamento e as posturas dos agentes. Entretanto, em 1989 e 1990, houve a coincidência de serem eleitos “presidentes neoliberais em todos os grandes Estados da América Latina, e os monetaristas, de formação norte-americana em sua grande maioria, alojaram-se nos postos decisórios” (CERVO, 2008, p. 77).

Em decorrência, não houve um período de transição do paradigma Desenvolvimentista para o Normal. Choques econômicos de natureza neoliberal foram, na época, aplicados no Chile, na Argentina, no México, no Peru, na Venezuela e no Brasil de Collor. Ao Estado caberia prover a estabilidade econômica ou monetária de viés monetarista. Ao mercado caberia promover o desenvolvimento e tudo o mais para a sociedade. A autocrítica da Cepal<sup>2</sup> contribuiu para este fim (CERVO, 2008).

Ironicamente, as experiências neoliberais no Brasil e em outros países vizinhos, em vez de trazer solução para o déficit das contas nacionais como se propunha, agravaram-no. Sem projeto de desenvolvimento e sem recursos, a Era Cardoso, era dos normais, provocou a estagnação da economia brasileira e interrompeu um ciclo de 60 anos de desenvolvimento caracterizado pelas mais elevadas taxas de crescimento entre os países do mundo capitalista. (CERVO, 2008, p. 81)

Este paradigma Normal foi aberto pela intelectualidade política na América Lati-

2 Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal).

na, e os governos decidiram interiorizá-lo em ritmo e intensidade diferenciados. De um lado, a Argentina de Menem o abraça com a paixão peculiar dos portenhos; de outro, há um Brasil hesitante devido à impregnação do desenvolvimentismo e à cautela peculiar do Presidente Fernando Henrique (CERVO, 2008).

Para concluir esta etapa, nada melhor que as palavras do próprio Cervo: “Cardoso oferece, com efeito, o espetáculo da dança dos paradigmas: o Desenvolvimentista, que ele se compraz em ferir gravemente sem matar; o Normal, que emerge de forma prevalecente; e o Logístico, que se ensaia como outra via” (CERVO, 2008, p. 82).

Nesse período Normal foram criados o Ministério da Defesa e as primeiras Política e Estratégia de Defesa no Brasil. Houve o afastamento das Forças Armadas do mais elevado nível de decisão política. Entende-se a facilidade do diálogo político-estratégico com a comunidade internacional, em que predominavam os ministérios da Defesa nas principais democracias. O fato é que o Ministério da Defesa consolidou-se e desenvolveu a doutrina e a prática de operações conjuntas entre Marinha, Exército e Aeronáutica.

Porém mais uma vez as Forças Armadas privilegiaram a estratégia operacional – o emprego dos meios. Apesar dos esforços no campo da logística, em busca de uma Base Industrial de Defesa (BID), não houve progresso no que diz respeito à atividade estratégica de preparar o Poder Militar. Assistiu-se a iniciativas da Força Aérea, do Exército e da Marinha voltadas para as suas próprias interpretações de vulnerabilidades.

Da mesma forma que o neoliberalismo reativou as práticas do passado agroexportador, no domínio naval o processo de aquisição por oportunidade de belonaves

usadas por Marinhas mais avançadas foi revivido. A primeira aquisição de vulto estratégico foi a de 23 aviões navais a jato, os A-4 de alta *performance* do Kuwait, e, em seguida, do Porta-Aviões *São Paulo* (A12), a maior e mais poderosa unidade naval que a Marinha já possuiu. Sem dúvida, a incorporação do A12 à Esquadra elevou a percepção do Poder Naval brasileiro e, conseqüentemente, o respeito pelo Brasil na comunidade internacional.

Ao que parece, a lição dos encouraçados da Esquadra de 1910 mostrou-se esquecida e, por várias razões, o Porta-Aviões *São Paulo* foi desativado 19 anos após a sua incorporação.

### *O paradigma Logístico*

Este paradigma se fundamenta na experiência da apreciação do desempenho dos paradigmas anteriores: o Desenvolvimentista e o Normal. Segundo Cervo, a origem do modelo Logístico considera o malogro das experiências neoliberais latino-americanas; a percepção dos dirigentes brasileiros de que seus colegas do centro capitalista não aplicavam os preceitos que passavam à periferia latino-americana; e que a introdução do paradigma Logístico reside na resistência do pensamento crítico no Brasil e em demais países da América Latina. “A ideologia subjacente ao paradigma do Estado Logístico associa um elemento externo, o liberalismo, e outro interno, o desenvolvimentismo. Funde a doutrina clássica do capitalismo com o estruturalismo latino-americano” (CERVO, 2008, p. 85.).

Recuperou-se a autonomia de decisão na política externa, adentrando pela interdependência via um modelo de inserção pós-desenvolvimentista. O paradigma Logístico difere do Normal por atribuir ao Estado a função de manter a estabilidade

econômica, mas de apoiar a sociedade na realização dos seus interesses:

A política exterior volta-se à realização de interesses nacionais diversificados: dos agricultores, combatendo subsídios e protecionismo, porque convém à competitividade do agronegócio brasileiro; dos empresários, amparando a concentração empresarial e o desenvolvimento tecnológico; dos operários, defendendo o seu emprego e seu salário; dos consumidores, ampliando seu acesso à sociedade do bem-estar. (CERVO, 2008, p. 86)

O foco do paradigma está em prover apoio logístico aos empreendimentos públicos e privados, preferencialmente o privado. A globalização não é nem boa nem má, e sim uma oportunidade de negócios. Processa uma mudança mental do empresariado e dos burocratas. Como resultado, “o Brasil ocupa o sexto lugar entre os países emergentes como investidor direto no exterior, havendo suas empresas carreado US\$ 70 bilhões, ao fim de 2005” (CERVO, 2008, p. 89). Ao fim dos anos 2000, o Brasil encontrava-se com cerca de US\$ 100 bilhões de investimentos diretos no exterior, liderados por Petrobras, Vale e Gerdau.

Outra linha de ação externa logística do governo é sua opção estratégica pelos países emergentes. Por certo, estes não formam um bloco e são menos unidos que a Europa e os Estados Unidos, todavia a História reserva a eles a hegemonia do século XXI, como reservara a do século XIX à Europa e a do século XX aos Estados Unidos. Com efeito, os países emergentes reúnem no início do século XXI mais de cinquenta por cento da população, do comércio

internacional, do consumo e das finanças do mundo. (CERVO, 2008, p. 89)

Concluimos que, de acordo com Cervo, existe a distinção entre os quatro paradigmas de relações internacionais do Brasil desde a Independência. Com respeito à segurança e à defesa, Cervo julga que a inserção internacional brasileira esteve vinculada à política externa até 1989. A partir de 1990, por meio da segurança multilateralizada, formulam-se questões de segurança que ultrapassam a sua dimensão militar.

Privilegiamos as três inflexões da política de segurança que se estenderam da origem da Guerra Fria ao presente: a) a segurança coletiva decorrente do alinhamento brasileiro ao bloco ocidental durante a Guerra Fria; b) a nacionalização da segurança promovida nos anos 1970 como meta alternativa; e c) a segurança multilateralizada, com outro papel regional e global do Brasil, conceitos prevalentes no pensamento diplomático desde a transição dos anos 1980 para os 1990. Iniciamos, contudo, pela escola geopolítica brasileira com o fim de estabelecer o nexo entre pensamento estratégico e política exterior. (CERVO, 2008, p. 119)

Constata-se que, como Vidigal em relação ao pensamento naval, até 1985, Cervo também distingue, coincidentemente, três fases na política de segurança a partir da Segunda Guerra Mundial. Apesar da defasagem no tempo das fases, elas se ajustam aos períodos dos paradigmas da política exterior.

Neste paradigma, foram adquiridos por oportunidade o Navio Doca Multipropósito *Bahia* e o Porta-Helicópteros

Multipropósito *Atlântico*, além de novos helicópteros e meios para o Corpo de Fuzileiros Navais.

## **POLÍTICA EXTERIOR, POLÍTICA DE DEFESA E PODER NAVAL**

No início dos anos 2010, houve uma atenuação do protagonismo brasileiro no exterior. “A redução na diplomacia presidencial afetou a participação proativa do Brasil na política global. No marco do multilateralismo, as posições brasileiras mantiveram algumas divergências com as potências ocidentais” (SARAIVA, 2014, p. 28). Internamente, a Presidente Dilma sofreu impedimento ao contrariar interesses políticos. Seu sucessor manteve uma discreta diplomacia presidencial. O atual governo, a partir de 2019, introduziu uma ruptura na orientação da política externa ao alinhar-se com o ex-Presidente dos EUA Donald Trump.

O diplomata Alsina Jr., com passagens pelo Ministério da Defesa, apresenta interpretações singulares sobre a complementação entre a Política de Defesa e a Política Externa, a primeira criada em 1996, no governo FHC, e aprimorada em 2006 pelo Governo Federal. A atualização desses documentos, inéditos no Estado brasileiro, foi estabelecida pela síntese do Livro Branco da Defesa, o qual exige concertação da política de defesa com a política exterior e contempla o que se habituou chamar de “novas ameaças” (ilícitos transnacionais,

pirataria, contrabando e tráfico de entorpecentes e de pessoas, entre outros). “Privilegiar a solução pacífica dos conflitos não renuncia definitivamente ao uso da força na defesa do interesse nacional”(ALSINA JR., 2006, p. 117).

De outra parte, complementa Amado Cervo,

(...) enquanto não se transitar, no Brasil, de um enfoque demasiadamente voltado para a segurança para outro, essencialmente centrado na defesa, não será possível contar com Forças Armadas que respaldem efetivamente nossa política externa – em vista da introvisão gerada pela precariedade de meios capazes de projetar poder além fronteiras. (CERVO, 2006, p. 168)

Acontece que a análise de Vidigal antecede em 11 anos à de Alsina Jr., e esta antecede à de Cervo em dois anos. Estes intervalos de tempo são

curtos para a exegese de políticas nacionais, mas, por outro lado, as soluções de continuidade introduzidas pelos governantes implicam alterações de rumo nas políticas, em curto espaço de tempo. Isso repercute na atitude estratégica.

A guinada do atual Governo Federal nas políticas Externa e de Defesa, entretanto, não alterou programas de Estado, como o dos novos caças para a Força Aérea Brasileira (FAB) e a continuação do Programa de Submarinos (Prosub) para a Marinha. À semelhança, busca-se manter o Mercosul, mesmo diante de dificuldades internas e

**A guinada do atual  
Governo nas políticas  
Externa e de Defesa não  
alterou programas de  
Estado, como o dos novos  
caças para a FAB e a  
continuação do Prosub  
para a Marinha**

das negociações com a União Europeia. Da mesma forma, a inserção internacional via aliança com Rússia, Índia, China e África do Sul (Brics<sup>3</sup>), atualmente abalada pela Guerra entre Rússia e Ucrânia.

O projeto atual das quatro fragatas classe *Tamandaré* tem escopo limitado e visa substituir navios de escolta da Esquadra com cerca de 45 anos de operação. O Prosub, de maior relevância, atende à Política de Defesa por materializar a dissuasão e contribuir com o preceito constitucional de resolver controvérsias internacionais por meio de negociações (BRASIL, 2020).

Convém realçar que os conceitos de Estratégia Marítima e Naval são influenciados no Ocidente por pensadores anglo-saxões – Alfred T. Mahan nos EUA e Sir Julian Corbett no Reino Unido. Ambos, até meados do século XX, influenciaram os pensamentos estratégicos navais no Ocidente e em todo o mundo. No Brasil, esta influência ocorreu especialmente pela presença da Missão da Marinha dos EUA na Escola de Guerra Naval, desde o período entre guerras até o período da Guerra Fria, antes da denúncia do Acordo Militar Brasil-Estados Unidos no governo Geisel.

De igual forma, pensadores anglo-saxões, como Hans Morgenthau, John Mearsheimer, Henry Kissinger, Colin Gray e Barry Buzan, entre tantos outros, são referências nas Relações Internacionais e nos Estudos Estratégicos. A exceção talvez seja o francês Raymond Aron.

No quesito Estratégia Naval, Camila Cristina Ribeiro Luís critica a predominância estratégica defensiva antissubmarino da Marinha durante a Guerra Fria:

O pensamento estratégico da Marinha, visando maior participação e influência nas decisões estratégicas do Atlântico Sul com objetivo de estruturar uma componente oceânica com projeção de poder, ressurgiu em meio às modificações do cenário político sul-atlântico, cujas repercussões influenciaram o processo decisório em política externa. Alguns acontecimentos específicos, como o fechamento do Canal de Suez e a consequente valorização da Rota do Cabo, e o processo de descolonização de Angola e Moçambique contribuíram para valorização da maritimidade brasileira em Política Externa e Política de Defesa. (LUÍS, 2017, p. 105)

Nesse contexto, Cervo ressalta que Argentina e Brasil delinearão uma Zona de Paz regional:

Ergueu-se tal plano de segurança regional sobre os escombros da Guerra das Malvinas. Com efeito, a inoperância do Tiar<sup>4</sup> (...) e a humilhação da derrota Argentina (...) levaram a diplomacia brasileira a duas iniciativas: pleitear a Secretaria Geral da OEA<sup>5</sup>, posto no qual colocou, em 1984, o embaixador Baena Soares, e apresentar à ONU<sup>6</sup> a proposta de criação da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul, aprovada em 1986. (CERVO, 2008, p. 137)

É pertinente destacar que, na transição do paradigma Normal para o Logístico, o viés desenvolvimentista se fez presente pela sobrevivência do Programa Nuclear iniciado pelo Almirante Álvaro Alberto

3 N.R.: Agrupamento de países de mercado emergente composto por Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul.

4 N.R.: Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (Tiar) é um tratado de defesa mútua celebrado em 1947 na cidade do Rio de Janeiro entre diversos países americanos.

5 Organização dos Estados Americanos (OEA).

6 Organização das Nações Unidas (ONU).

após a Segunda Guerra Mundial e sustentado no governo Vargas nos anos 1950.

A atuação de Álvaro Alberto no domínio da energia nuclear é a das mais conhecidas. De fato, muito se falou e se escreveu sobre o assunto. Naturalmente, existem razões para isso. Ele foi um dos grandes defensores das riquezas minerais de cunho atômico existentes no País, além de ter sido articulador e executor de uma política nacional com esses propósitos, no decênio que se seguiu ao término da Segunda Guerra Mundial. Em consequência, foi protagonista de dramáticos embates, seja na arena internacional, seja na seara pátria. (MOTOYAMA, 1996, p. 53)

Houve considerável avanço nos aspectos do apoio logístico móvel ao longo da vida útil das novas unidades programadas – o custo de operação. Isso se faz sentir no Programa de Submarinos e na construção das fragatas classe *Tamandaré*. O Prosub pode representar o ápice do paradigma Logístico. Sua continuidade expressa a natureza de projeto de Estado e não de governo. Conceber uma Marinha não depende apenas das necessidades identificadas pela instituição. É parte da tarefa dos governantes, das lideranças econômicas e políticas, do apoio da sociedade civil, do setor acadêmico e de diplomatas. É uma questão de cidadania. Despesas em Defesa são, em essência, investimentos em Segurança no futuro.

O preparo do Poder Naval é parte do preparo do Poder Militar, em conjunto com Exército, Força Aérea e outras instituições atreladas pela evolução intensa das questões de defesa e de segurança internacional. Barry Buzan, há mais de 30 anos, ressalta que todos os estados passaram a ser vulneráveis a ameaças

militares e ambientais. Neste aspecto, cita o caso da Amazônia brasileira (BUZAN, 1991, pp. 94-97). Não se deve tratar com indiferença essas questões, pelo contrário.

O preparo do Poder Naval se constituiu no planejamento da Força Naval que o País necessitará a médio e curto prazo, algo como 20/25 anos. Este espaço de tempo é compatível, em princípio, diante da solução de compromisso entre a corrida tecnológica e o tempo para construção de unidades navais. Na última edição do Plano Estratégico da Marinha 2040 (BRASIL, 2020), consta que, no que se refere aos resultados para a sociedade, o primeiro objetivo está na Área Estratégica Naval – Defesa 1: “Desenvolver a sistemática de Planejamento de Força no âmbito da Marinha do Brasil (MB)”, tendo como propósito identificar uma Força crível, realista e em conformidade com as necessidades da Nação (BRASIL, 2020, p. 62).

## CONCLUSÃO

Os quatro paradigmas da política exterior são úteis para a compreensão das complexidades inerentes ao ambiente onde se inserem as Relações Internacionais e as questões de defesa. Claro está que a preparação de um Poder Naval é decorrente da análise contínua dessas questões e de outras variáveis também complexas, de forma a contribuir para o desenvolvimento da defesa nacional e para a segurança internacional. Houve dificuldades para desenvolver uma mentalidade marítima entre os brasileiros já no primeiro paradigma de Cervo. Como resultado da Convenção Anglo-Portuguesa de 1807, o Brasil ficou impedido de transportar, por via marítima, as riquezas aqui produzidas, mesmo após a Independência. Os navios mercantes de propriedade dos britânicos e portugueses o faziam. Certamente aqui reside uma das

causas do não desenvolvimento de uma mentalidade marítima entre nós.

Persiste o risco de desvio das funções essenciais das Forças Armadas pela maneira de tratar o que se passou a chamar de “novas ameaças”. No caso da Marinha, com mais ênfase, diante do fato da repressão aos ilícitos transnacionais praticados no mar ou em águas interiores ser parte de suas atribuições subsidiárias.

Existe correspondência entre os períodos da História Naval analisados pelo Almirante Vidigal e os paradigmas Liberal-Conservador e Desenvolvimentista de Amado Cervo. Por outro lado, a correlação entre os períodos dos quatro paradigmas de Cervo e as atitudes do Estado brasileiro, com respeito ao preparo do Poder Naval, não são coincidentes.

No paradigma Liberal-Conservador, a importação de navios em busca da paridade com o Poder Naval argentino foi coerente com o modelo agroexportador e importador de manufaturados. A Esquadra de 1910 é o exemplo clássico deste paradigma. Entretanto, paradoxalmente, 54% do Poder Naval eram constituídos por embarcações construídas no Brasil. Já no paradigma Desenvolvimentista, o Poder Naval era constituído, também de forma paradoxal, em 84% por navios importados.

Apesar dos esforços para construir navios de guerra no Brasil, retratados na construção das fragatas *Independência*

e *União*, das quatro corvetas da classe *Inhaúma*, da Corveta *Barroso* e de três submarinos da classe *Tupi*, essencialmente, esses navios não atenderam à natureza desenvolvimentista, segundo Alsina Jr., mas foram uma resposta à necessária reposição imediata de navios obsoletos. Sem dúvida, o MAP contribuiu para inibir a construção naval militar no Brasil.

Já o paradigma Neoliberal trouxe de volta a sistemática de aquisição de navios usados de países do centro capitalista, a começar pelo Porta-Aviões *São Paulo*. No paradigma Logístico, durante os anos 2000, enfim, iniciou-se o Prosub, com a participação de empresas privadas.

Hoje, o Plano Estratégico da Marinha para 2040 (PEM-2040) contempla um projeto de Força Naval. Neste Plano, é atribuída ao Estado-Maior da Armada a tarefa da concepção de uma sistemática

para o preparo do Poder Naval. Tudo indica que novos rumos serão seguidos. Porém é forçoso notar que a Marinha, isoladamente, não reúne capacidades para esse preparo. Há a imperiosa necessidade da participação dos governantes, em especial do Legislativo e do Executivo, e, da mesma forma, das elites política, econômica e financeira, diplomática e dos centros acadêmicos, além da necessária divulgação pela imprensa e da capacidade de persuasão do Ministério da Defesa. Trata-se de investimento no futuro.

**Tudo indica que novos rumos serão seguidos no preparo do Poder Naval. Trata-se de investimento no futuro**

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<POLÍTICA>; Relações Internacionais; Política Externa; Estratégia Nacional de Defesa; Poder Naval;

## BIBLIOGRAFIA

- ALSINA JR, João Paulo S. *Política externa e Política de Defesa no Brasil: Síntese Imperfeita*. Brasília: Câmara dos Deputados, 2006. História Contemporânea do Brasil.
- BONALUME, Ricardo. *A Nossa Segunda Guerra: os brasileiros em combate, 1942*.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. *Plano Estratégico da Marinha – PEM 2040*. Brasília: Estado-Maior da Armada, 2020.
- BRASIL. Ministério da Marinha. *Fatos da História Naval*. Rio de Janeiro: Lord S.A., 1971.
- BUZAN, Barry. *People, States & Fear: an Agenda for International Securities Studies in the Post-Cold War Era*. Colorado: Lynne Rienner, 1991.
- CAMINHA, Herick M. *História Administrativa do Brasil: organização e administração do Ministério da Marinha no Império*. Brasília – Rio de Janeiro: Funcep. Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986.
- CAMINHA, Herick M. *História Administrativa do Brasil: organização e administração do Ministério da Marinha no Império*. Brasília – Rio de Janeiro: Funcep. Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989.
- CERVO, Amado. *Inserção Internacional: Formação dos Conceitos Brasileiros*. São Paulo: Saraiva, 2008.
- FREITAS. Elcio de Sá. *A Busca da Grandeza: Marinha, Tecnologia, Desenvolvimento e Defesa*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2014.
- LUÍS, Camila C. R. *Estratégia Naval vis-à-vis a política externa*. Saabrücken: Verlag, 2017.
- MOTOYAMA, Shozo; GARCIA, João C.V. *O Almirante e o novo Prometeu: Álvaro Alberto e a C&T*. São Paulo: Unesp, 1996.
- NIGRO, Antônio Alberto Marinho. *75 Anos da Força Naval do Nordeste*, Discurso no Comando em Chefe da Esquadra, Niterói, 2017.
- SARAIVA, Miriam Gomes. “Balanço da Política Externa de Dilma Rousseff: Perspectivas Futuras?”. In: *Relações Internacionais*, nº 44. Lisboa, IPRI, Dez. 2014.
- VIDIGAL, Armando A.F. *A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1985.

# DE SAGRES À INDEPENDÊNCIA\*

GUILHERME MATTOS DE ABREU\*\*  
Contra-Almirante (RM1)

---

Para os referenciais de nosso tempo, o hiato que separa o retorno de Dom João VI para Lisboa e a Independência pode parecer longo. No entanto é composto por períodos de extensa calmaria, entremeados por poucas fases de feéricas atividades de ação e reação, uma vez que o ritmo dos eventos era ditado pelas longas travessias oceânicas.

É fato que, se há uma característica que chama a atenção no estudo de nossa história, é a de como os agentes portugueses, mesmo distantes da pátria e sem orientação superior, tomavam decisões

em proveito de Portugal, fundamentados no que entendiam ser o interesse nacional. Tal característica se repete desde a mítica Sagres e está presente na dinâmica dos acontecimentos de 1821 a 1824<sup>1</sup>, ainda que, no caso, tenham prevalecido os interesses do Brasil. Mas, como era peculiar à época, de qualquer modo, o ritmo dos acontecimentos seria ditado pelos caprichos de Éolo, o mitológico Deus dos Ventos, e de Poseidon, o Deus dos Mares.

Outra peculiaridade é que não podemos estudar a História do Brasil dissociando-a da dinâmica portuguesa, que se carac-

---

\* Texto de apoio apresentado na mesa temática “Os 200 anos vistos pela Geopolítica: da Escola de Sagres à atualidade do projeto do Império”, em 7 de abril, no Seminário Brasil 200 Anos, realizado na Escola Superior de Guerra em 6 e 7 de abril de 2022.

\*\* Diretor do Centro de Estudos Estratégicos Marechal Cordeiro de Farias, da Escola Superior de Guerra. Membro do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e colaborador do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Marinha (Cepe-MB).

<sup>1</sup> A Província Cisplatina seria o último bastião português a render-se aos brasileiros. As tropas portuguesas que ali lutaram fizeram vela para a Europa em 8 de março de 1824, sinalizando efetivamente o fim da Guerra da Independência.

terizava por ser pautada por interesses globais. Por exemplo, o combate aos invasores holandeses tem íntima relação com as interações que ocorriam na Europa, onde Portugal se equilibrava na corda bamba, pois, em determinada fase, tinha os batavos como inimigos no Hemisfério Sul, mas mantinha relações com eles no cenário europeu.

Outro bom exemplo são as negociações para o Tratado de Madrid (1750), depois ratificadas pelo de Santo Idelfonso (1777), modificando o estabelecido pelo de Tordesilhas (1494). No caso, Portugal e Espanha reajustavam os limites coloniais, sendo que o primeiro cedeu territórios ao segundo na Ásia; e vice-versa na América, fundamentado no *uti possidetis*, o que significou a formalização de importante expansão territorial da colônia denominada Brasil.

Mas antes de prosseguir, julgo ser oportuno retroceder alguns séculos e abordar a mítica Escola de Sagres, que compõe o título deste artigo. A Escola, em Sagres, apontam os historiadores, não existiu fisicamente, ao menos como de ordinário percebemos o que seria uma escola com um endereço. Esta deve ser entendida como um atilado sistema de gestão de conhecimentos, que possibilitou aos portugueses conduzirem um dos empreendimentos mais significativos da história da humanidade.

O professor Luiz Fernando da Silva Pinto, em seu livro *Sagres: A Revolução*

*Estratégica*, no qual, com habilidade, associa o empreendimento português ao faseamento que é aplicado no planejamento estratégico em nossos dias, aponta que a escola existiria em outro local, especulando que a denominação estivesse relacionada ao justificado sigilo adotado por Portugal em relação às suas iniciativas.

Mas já que falamos em planejamento estratégico, podemos imaginar uma intuitiva matriz Swot<sup>2</sup> *post factum*, na qual Portugal teria identificado como fatores de fraqueza:

- pequena população (cerca de 1 milhão no final do século XV);

- parcela considerável da população ligada às atividades agrícolas; e

- posição geográfica limitando as interações econômicas por terra com o restante da Europa, as quais tinham que ser feitas via Espanha.

Como fatores de força:

- a disponibilidade de lideranças com visão e capacidade de

construir e executar estratégias competentes;

- a capacidade de mobilizar a formação de pessoal apto a tocar empreendimentos, em seus múltiplos componentes;

- a vocação para o comércio e para o mar (Lisboa já era, no século XIV, um porto de escala internacional, e a atividade piscatória também era expressiva); e

- a disponibilidade de matérias-primas, em particular madeiras.

**A Escola de Sagres deve ser entendida como um atilado sistema de gestão de conhecimentos, que possibilitou aos portugueses conduzirem um dos empreendimentos mais significativos da história**

2 A sigla Swot, em inglês, significa *strengths* (forças), *weaknesses* (fraquezas), *opportunities* (oportunidades) e *threats* (ameaças).

No início do século XII, o rei Dom Afonso III (1248-1279), como também teria feito o seu antecessor, D. Sancho II (1223-1248), mandou plantar pinheiros com o propósito de impedir o avanço de dunas e proteger os terrenos agrícolas e a cidade de Leiria da areia transportada pelo vento. Trata-se do Pinhal do Rei ou Pinhal de Leiria. As madeiras e resinas dos pinheiros teriam amplo uso na construção de embarcações.

Como oportunidade:

– possibilidade de interceptar, por via marítima, os fluxos comerciais oriundos da Índia e da África na sua raiz ou em pontos focais próximos da origem, eliminando intermediários no processo de comercialização. Isto significava avançar sobre espaços desconhecidos, mas onde não havia concorrência.

Como ameaças:

– a vizinha Espanha, cuja relação era frequentemente conflituosa. Mas esta ameaça estava semiadormecida, visto que o país tinha a sua atenção voltada a combater e expulsar os mouros, o que somente seria conseguido com a rendição do Emirado de Granada, em 1492;

– nas regiões oceânicas ao Norte, disputas entre os países do entorno, em função de interesses comerciais; e

– no Mar Mediterrâneo, confrontação, também em função de interesses comerciais, mas neste os fluxos eram controlados por estados ágeis e militarmente fortes, e a pirataria ameaçava o tráfego mercante (ainda que alguns portugueses se dedicassem a esta atividade criminosa).

Podemos imaginar que, a partir do século XV, com tais fatores em consideração, ainda que intuitivamente, as lideranças portuguesas conceberiam um

planejamento envolvendo acumulação sistemática de conhecimento, redefinindo e desenhando instrumentos para a captura de oportunidades e reorientando a sua organização para a busca dos resultados desejados.

Os assuntos integrados eram de caráter multidisciplinar, como:

– Astronomia – O firmamento no Hemisfério Norte é diferente do que se observa no Sul. No Norte, utilizava-se a estrela Polar, da Constelação da Ursa Menor, como referência para a navegação. No Hemisfério Sul, teriam que ser identificadas novas estrelas para orientação.

– Oceanografia – Variação de marés, circulação de correntes e ventos, inclusive sazonais.

– Meteorologia – Fundamental para estabelecer a melhor época para partida das expedições (vale lembrar que a mesma viagem envolvia navegação extensa por hemisférios diferentes e regiões com perfis climáticos diversos).

– Desenvolvimento tecnológico:

- na construção naval – aperfeiçoamentos no projeto de navios, mas também detalhes, como a escolha de madeiras apropriadas, época de corte, etc.;
- aperfeiçoamento de instrumentos de navegação; e
- tecnologia para a conservação e opções de alimentos.

Fernando de Oliveira, em livro escrito em 1554, abordaria técnicas que contribuem para a melhor conservação de alimentos e indicaria substitutos à dieta portuguesa (exemplo: o trigo seria substituído pelo arroz na Índia e por milho e mandioca no Brasil).

– Realização de missões exploratórias bem orientadas, seguidas de análise pós-ação, para registro dos ensinamentos.

- Inteligência e conraineligência
  - Dom João II, em 1486, enviou agentes (Afonso de Paiva e Pedro de Covilhã) para o Oriente com o propósito de colherem dados referentes à navegação no Oceano Índico.
  - Quanto à conraineligência, seus agentes alteravam documentação (mapas, por exemplo). O país manteve, no campo externo, mitos e tabus que engessavam a navegação oceânica (mitos e tabus que se desconstruíam no campo interno).
- Sustentabilidade econômica – Possibilidade de retorno do investimento para os financiadores, ou seja, o empreendimento era autossustentável.
- Relações Internacionais – Como alinhar-se com o Vaticano, visto que o apoio da Igreja teria reflexos positivos no mundo cristão da época, e adensar a parceria histórica com a Inglaterra.

Portugal, em suma, decidiria ousar, abrindo uma nova fronteira para o desenvolvimento estratégico do Ocidente e da história do Mundo. E o Brasil é um desdobramento deste eficaz processo de evolução, fundamentado em uma concepção evolutiva com base na estratégia.

Após esta breve digressão sobre a Escola de Sagres e seus ensinamentos, saltemos para o século XIX. Nossa abordagem quanto aos marcantes episódios que nos levaram à Independência seguirá as

prescrições do Capitão de Mar e Guerra Léo Fonseca e Silva, estimado professor de História da Escola Naval, que, entre outras recomendações, pregava que tínhamos que estudar História fundamentados na Geografia. Assim, nos preparava para o estudo da Geopolítica.

A circulação de ventos e correntes (estas últimas indicadas na Figura 1) teria um profundo impacto em nossa história. Verifica-se que o sentido das correntes é horário no Hemisfério Norte e anti-horário no Hemisfério Sul. Isto fez com que os portugueses ficassem limitados em prosseguir para o sul costeando a África. Conceberam, então, a “volta do mar”, em que o navegante abria para oeste, seguia para o sul e, depois, guinava para leste. Era a rota para se chegar à Ásia contornando a África.

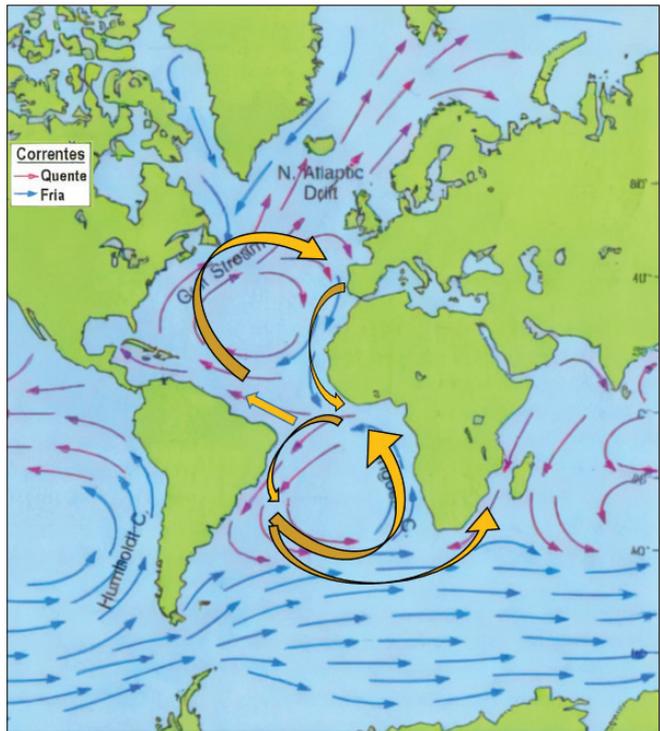


Figura 1 – Circulação de correntes nos hemisférios Norte e Sul

Para seguir do Rio de Janeiro para Lisboa, cruzava-se o oceano, de modo a poder prosseguir para o norte, junto à África, em uma viagem que durava dois meses ou mais. A peculiaridade da circulação oceânica tornou o Rio de Janeiro uma escala para os navios da Carreira da Índia, bem como para os navios que se dirigiam a Buenos Aires.

Os holandeses, atentos a esta circulação, ocupariam Angola, com o propósito de obter um ponto de apoio na África para a sua navegação em direção à Europa. Iniciada a Insurreição Pernambucana, em 1645, tornou-se oportuno para os portugueses retomar Angola. Salvador Correa de Sá e Benevides, comandando uma expedição que saiu do Rio de Janeiro, a recuperaria para Portugal em 1648.

Do mesmo modo, a Marinha Imperial manteria uma estação naval em Cabinda, Angola, com o propósito de proteger o tráfego mercante, entre 1827 e 1830.

Esta circunstância – a circulação de correntes e ventos –, além da longa duração das viagens, teria impacto importante na administração da Colônia e na Guerra da Independência, pois era mais fácil as províncias do Norte e Nordeste se comunicarem com Lisboa do que com o Rio de Janeiro.

Como é sabido, a primeira década do século XIX seria palco de um evento inédito na história: a migração de um Estado europeu para uma colônia no continente

americano, com profundos reflexos tanto para Portugal quanto para o Brasil, além de configurar um logro para as pretensões napoleônicas no cenário europeu.

Com a monarquia portuguesa vieram substanciais segmentos da estrutura e do ordenamento estatal português, ainda que fossem criados organismos novos, que respondiam, por exemplo, às necessidades da administração das Forças Armadas – bastante expandidas se comparadas com o aparato de defesa que se observava no período colonial –, devendo ser considerados, também, os empreendimentos mi-

litares que levaram à ocupação da Guiana Francesa e ocupação e incorporação da Banda Oriental do Uruguai (a Província Cisplatina).

Com a queda de Napoleão e o movimento de restauração das monarquias absolutistas como consequência do Congresso de Viena, esperava-se, em Portugal, que Dona Maria I, o então Príncipe

Regente Dom João e a Corte retornassem para Lisboa. Entretanto o Príncipe aspirava a permanecer no Rio de Janeiro.

De modo a viabilizar esta situação, não muito tempo após as notícias relacionadas ao Congresso chegarem da Europa, Dom João elevou o Brasil a uma condição equivalente à de Portugal ao formar o Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, em 16 de dezembro de 1815.<sup>3</sup>

Para os comerciantes e fazendeiros brasileiros, passou a ocorrer o afrouxa-

**Com a queda de Napoleão e o movimento de restauração das monarquias absolutistas, esperava-se, em Portugal, que a Corte retornasse para Lisboa. Entretanto, o Príncipe Regente Dom João aspirava a permanecer no Rio de Janeiro**

3 O Congresso de Viena foi realizado entre 11 de novembro de 1814 e 9 de junho de 1815.

mento dos laços coloniais. Entretanto os portugueses viviam uma situação diversa em segundo plano, com o seu território sendo administrado por uma junta sob controle de um militar britânico.

Em agosto de 1820, eclodiu a Revolução Liberal do Porto – movimento que se espalhou por todo o Portugal –, tendo como fatos motivadores o “abrasileiramento” da monarquia portuguesa e a demanda pela flexibilização do absolutismo. A revolução, cuja gravidade somente se tornaria conhecida no Rio de Janeiro em meados de outubro, fomentou a instalação, em Lisboa, de uma Assembleia Nacional Constituinte, denominada “Cortes Gerais Extraordinárias e Constituintes da Nação Portuguesa”, com o propósito de instaurar uma monarquia constitucional e cujos trabalhos iniciaram-se em 24 de janeiro de 1821.

Ao longo do ano, as Cortes emitiriam vários decretos. Em 18 de fevereiro, estas determinaram que o Príncipe Dom Pedro retornasse a Lisboa, a pretexto de uma viagem de estudos à Espanha, França e Inglaterra, o que não seria obedecido. Por fim, a conjuntura conturbada provocou o retorno de Dom João VI, que deixou o Rio de Janeiro em 25 de abril de 1821. Antes de partir, o rei nomeou Dom Pedro, seu primogênito, como Príncipe Regente do Reino do Brasil, pelo Decreto de 22 de abril de 1821. Nas instruções anexas ao decreto, duplicou a estrutura governativa, estabelecendo um gabinete de ministros, que coadjuvava seu filho no governo do Reino do Brasil. Assim, enquanto os secretários de Estado que compunham a administração do Reino Unido eram transferidos para Portugal, o rei determinava a manutenção do arcabouço destas secretarias no Rio de Janeiro, nomeando novos titulares para servirem ao Reino do Brasil.

Em 3 de julho de 1821, Dom João VI chegou a Lisboa. Ali foi confrontado com a oposição dos radicais, contrários ao desembarque de alguns dos seus ministros, que eram denominados brasileiros, juraria a nova Constituição e comprometer-se-ia a governar o país como soberano constitucional. Esses constrangimentos, por certo, chegaram ao conhecimento de seu primogênito, por meio da correspondência trocada com o Príncipe Regente. Por fim, em 4 de novembro de 1821, presidiria a última sessão das Cortes.

O retorno do rei não foi suficiente para moderar o viés liberal das Cortes – mas isto em Portugal. No que concerne ao Brasil, o discurso liberal não valia, pois havia empenho em se retornar ao quadro de subordinação política e econômica vigente até 1808.

A situação criada, fruto do acirramento das relações entre o governo português e as Cortes e do estabelecimento de um governo autônomo no Brasil, geraria uma fratura nos laços coloniais em pouco mais de um ano.

Em 29 de setembro de 1821, as Cortes decretam o regresso imediato de Dom Pedro a Portugal. Este decreto somente seria dado a conhecer ao Príncipe Regente em 9 de dezembro, com a chegada ao Rio de Janeiro do Brigue *Infante Dom Sebastião*, trazendo a correspondência oficial. O decreto atizaria as chamadas da insubordinação no Reino do Brasil.

Em 9 de janeiro de 1822, data conhecida como Dia do Fico, Dom Pedro declarou que permaneceria no Brasil, apesar da determinação das Cortes. Em paralelo, nomeou um novo Gabinete, sob a liderança de José Bonifácio de Andrada e Silva, que defendia a emancipação do Brasil sob uma monarquia constitucional.

A reação dos que pretendiam a volta à dependência colonial não tardou. Em 11

de janeiro, o governador das Armas do Rio de Janeiro, Tenente-General Jorge de Avilez de Sousa Tavares, tentou ocupar com tropa portuguesa o Morro do Castelo, buscando compelir Dom Pedro a obedecer às Cortes. O Gabinete mobilizou as milícias da cidade, fazendo as tropas portuguesas retirarem-se para o outro lado da Baía de Guanabara, fixando-se na Vila Real da Praia Grande, hoje Niterói. Dom Pedro, embarcado na Fragata *União*, liderou uma flotilha de canhoneiras que bloqueou a Praia Grande e intimou o General Avilez a deixar o Brasil.

Em 15 de fevereiro, Avilez e suas tropas retornaram a Portugal em sete navios-transporte, que foram escoltados pelas corvetas *Maria da Glória* e *Liberal*. Dois transportes conseguiriam burlar a escolta e demandar Salvador, reforçando a expressiva guarnição fiel às Cortes naquela cidade.

Desconhecendo o que se desenrolava no Rio de Janeiro, mas antevendo a necessidade de impor pela força a autoridade nacional, Lisboa enviou uma expedição com 11 navios e tropa embarcada, comandada pelo chefe de Divisão Maximiliano de Sousa. Mas, ao chegar ao Rio de Janeiro, em 5 de março, encontrou a cidade livre de tropas leais às Cortes portuguesas. Os navios permaneceram fundeados sob a mira da artilharia dos fortes e da Fragata *União* até 23 de março, quando Maximiliano recebeu ordem de regressar a Lisboa. Seguiria desfalcado da Fragata *Real Carolina*, requisitada

pelo Príncipe Regente, e de cerca de 400 praças, que desembarcaram a convite de Dom Pedro e passariam a servir na futura Marinha Imperial.

Neste ponto, é relevante chamar a atenção para a autoridade moral de Dom Pedro. Minas Gerais chegou a ensaiar submeter-se às Cortes, no primeiro semestre de 1822. Dom Pedro então foi a Minas, com um pequeno grupo de auxiliares, ou seja, sem tropa, e submeteu a província apenas com a sua presença.

Os acontecimentos dos primeiros meses de 1822 no Reino do Brasil provocariam nova reação das Cortes, que determinaram a prisão de José Bonifácio e, mais uma vez, o retorno de Dom Pedro a Lisboa. Essas

ordens chegariam ao Rio de Janeiro entre os despachos trazidos pela corveta portuguesa *Três Corações*, em 28 de agosto, e alcançariam Dom Pedro, então em São Paulo, em 7 de setembro. Entretanto, àquela altura, o pomo estava maduro e era hora de colhê-lo antes que apodrecesse, como argumentou a Prin-

cesa Dona Leopoldina ao esposo, em carta encaminhada com os despachos.

Mas a Independência, neste primeiro momento, ficou limitada a Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. O restante do País ainda precisava ser conquistado. O risco de fragmentação era grande, particularmente considerando que, para as províncias do Norte e Nordeste, era mais fácil ligar-se a Lisboa do que ao Rio de Janeiro. Ao Sul, na Cisplatina, era forte a presença de forças portuguesas, em função

**A Independência, num primeiro momento, ficou limitada a Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. O restante do País ainda precisava ser conquistado. O risco de fragmentação era grande. Tinha início a Guerra da Independência**

da rivalidade histórica com a Espanha, ainda que a independência da Argentina tivesse ocorrido em 1816.

Assim, em 1º de abril de 1823, a recém-criada Esquadra Imperial, sob o comando do Almirante Thomas Cochrane, parte do

Rio de Janeiro para submeter a Bahia e as demais províncias do Norte e Nordeste. Tinha início a Guerra da Independência, que teria como derradeiro episódio a partida das últimas tropas portuguesas da Cisplatina, em 8 de março de 1824.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<HISTÓRIA>; História do Brasil; Independência do Brasil;

## REFERÊNCIAS

- CARVALHO, Manuel Emílio Gomes de. *Os deputados brasileiros nas Cortes Gerais de 1821*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2003.
- BN DIGITAL. Cronologia Período Joanino. *Dom João VI e a Biblioteca Nacional: o papel de um legado*. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/projetos/expo/djoaovi/cronologia.html>. Acesso em: 1º dez. 2021.
- PÚBLICO. “No passado 3 de Julho de 1821”. Disponível em: <https://www.publico.pt/2009/07/03/jornal/no-passado-3-de-julho-de-1821-17179568>. Acesso em: 1º dez. 2021.
- OLIVEIRA, Fernando. *A Arte da Guerra do Mar*. 4ª. Ed. Lisboa: Marinha Portuguesa, 1983.
- PINTO, Luiz. *Sagres, a revolução estratégica*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.
- SILVA, Carlos André Lopes da. “A transmigração da Família Real para o Brasil e a Independência”. In: ABREU, Guilherme (org.). *Marinha do Brasil: uma síntese histórica*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2018, pp. 72-101.

# A MARINHA IMPERIAL E A PARTICIPAÇÃO DO ALMIRANTE COCHRANE E DE OFICIAIS ESTRANGEIROS NA CONSOLIDAÇÃO DA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL\*

GEORGE ERMAKOFF\*\*  
Economista

---

## SUMÁRIO

Introdução  
A contratação de Cochrane  
O recrutamento de militares britânicos  
A campanha de Cochrane na Bahia  
À caça do comboio português  
A adesão do Maranhão ao Império  
A vez do Grão-Pará e a tragédia do Brigue *Palhaço*  
Desdobramentos

## INTRODUÇÃO

Ao retornar a Lisboa por exigência das Cortes portuguesas, em 25 de abril de 1821, o rei Dom João VI deixou seu filho Dom Pedro no Brasil, nomeando-o Príncipe Regente. As cortes deliberaram

diversas outras medidas que, na prática, rebaixavam o Brasil novamente à condição de colônia.

Dom Pedro não se intimidou com as ameaças dos constituintes portugueses que exigiam seu retorno a Portugal e, incentivado pelos liberais do Partido

---

\* Este artigo tem como base o capítulo “A consolidação da Independência do Brasil” do livro *Lorde Thomas Cochrane: um guerreiro escocês a serviço da Independência do Brasil – biografia*, deste autor e publicado em setembro de 2021.

\*\*Editor da G. Ermakoff Casa Editorial Ltda. Autor de outras obras, entre elas: *Bibliotecas Brasileiras; Genevieve Naylor: uma fotógrafa norte-americana no Brasil, 1940-1942; Rio de Janeiro 1840-1900: uma crônica fotográfica; Paisagem do Rio de Janeiro: aquarelas, desenhos e gravuras dos artistas viajantes, 1790- 1890; e Theatro Municipal do Rio de Janeiro: 100 anos.*

Brasileiro que angariaram cerca de 8 mil assinaturas em manifesto que solicitava sua permanência no País, aquiesceu à vontade popular, anunciando seu intento em 9 de janeiro de 1822, data que ficou conhecida como Dia do Fico. Daí para diante, a proclamação da independência política seria só uma questão de tempo. Uma semana depois, nomeou um novo ministério, liderado por José Bonifácio.

Tendo em vista o distanciamento progressivo nas relações com as cortes portuguesas, induzindo à inevitabilidade da independência política do País e já pensando no reconhecimento do Brasil como nação independente no exterior, em 12 de agosto de 1822, José Bonifácio nomeou Felisberto Caldeira Brant Pontes como encarregado de Negócios na Corte de Londres e Manuel Rodrigues Gameiro Pessoa em Paris. Posteriormente, os dois foram muito importantes na tarefa de compra de suprimentos e apoio ao recrutamento de militares europeus engajados na Guerra da Independência.

O Conselho de Estado havia se reunido em 2 de setembro de 1822 sob a direção da Princesa Leopoldina, chefe de governo interina, em razão da ausência de Dom Pedro, em viagem a São Paulo. Foi decidido por aquele conselho que o Brasil deveria se separar de Portugal, e coube à princesa assinar o decreto correspondente. Faltava somente a proclamação da Independência pelo Príncipe Regente Dom Pedro, ocorrida às margens do Riacho Ipiranga, em São Paulo, em 7 de setembro do mesmo ano. Com a Independência, o Príncipe Regente tornou-se imperador do Brasil, com o título de Dom Pedro I.

A declaração unilateral de independência foi como uma declaração de guerra a Portugal. Grande parte do território setentrional brasileiro e, no Sul, a província da Cisplatina continuavam sob o domínio político e militar português, portanto, fazia-se necessário reincorporar essas províncias, buscando assegurar a unidade territorial do novo Império independente.

O tratamento dado ao Brasil pelos legisladores portugueses – apoiados por suas tropas estacionadas nas províncias do Norte, do Nordeste e da Cisplatina – criou um clima tão adverso a qualquer diálogo pacífico que a única maneira de se restabelecer a unidade territorial passou a ser pelo uso da força.

Após a coroação de Dom Pedro I, em 1<sup>o</sup> de dezembro de 1822, vários oficiais da Marinha portuguesa juraram fidelidade ao imperador, incluindo nove capitães de mar e guerra; 21 capitães de fragata; 18

### **A declaração unilateral de independência foi como uma declaração de guerra a Portugal**

capitães-tenentes; 15 primeiros-tenentes e 28 segundos-tenentes (PEREIRA, 2005: 94). Porém o monarca não depositava total confiança nesses oficiais, especialmente para serem utilizados em combate contra seus conterrâneos, preferindo contar com um corpo de oficiais estrangeiros, a ser contratado.

Desse modo, foi preciso montar uma força militar confiável e capaz não apenas de desalojar os portugueses do controle dessas províncias, como também de manter a integridade territorial do novo Império. Tal necessidade resultou na contratação, em sua quase totalidade, de militares europeus. A princípio, o esforço de recrutamento de oficiais e praças estrangeiros se concentrou em marinheiros

britânicos, de preferência com experiência de combate, para que se tivesse uma Marinha em condições de enfrentar a congênera portuguesa, e foi nesse contexto que o Almirante Thomas Cochrane, herói de guerra britânico que, a serviço do Chile, havia recém-consolidado a independência daquele país e do Peru, foi convidado para comandar a Marinha brasileira.

## A CONTRATAÇÃO DE COCHRANE

O convite foi feito por meio da carta datada de 4 de novembro de 1822, subscrita por Antônio Manoel Correa, cônsul brasileiro em Buenos Aires, e enfatizava que a solicitação era do próprio imperador.

A propósito do convite, cabe transcrever o historiador Francisco Adolfo de Varnhagen, em sua *História da Independência do Brasil*:

O aumento sucessivo de forças navais inimigas na Bahia convenceu ao governo do Rio da necessidade de aumentar muito a sua esquadra, à custa de quaisquer sacrifícios, e foi então que ocorreu o pensamento de engajar a Lord Cochrane. Sabia-se quanto este chefe era destemido e quanta confiança inspirava à maruja aventureira dos diferentes países, que o seu nome logo atrairia ao serviço. Eram sim também já conhecidas a sua insaciedade por dinheiro e o seu pouco espírito obediente, do que acabava de dar provas no Pacífico, onde se achava descontente. Mas os apuros da situação obrigavam o governo a convidá-lo ao serviço, certo de que a já reputação dos

seus passados feitos serviria como de terror e primeiro espantinho aos inimigos (VARNHAGEN, 1957: 273).

Naquele momento, Cochrane encontrava-se inativo em sua fazenda em Quintero, no Chile, depois de sua exitosa campanha que assegurou a independência daquele país e do Peru. Encantou-se com a ideia de voltar à ação, desta vez para servir ao novo Império, principalmente porque o autor do convite garantiu-lhe que estava devidamente autorizado a assegurar-lhe categoria e graduação de nenhuma sorte inferior àquela que tinha da República, referindo-se ao Chile, tendo Cochrane



FOTO 1 – Almirante Thomas Cochrane, herói de guerra britânico. Foi convidado para comandar a Marinha brasileira

lhe respondido afirmativamente em 29 de novembro de 1822.

Embarcou no Brigue *Colonel Allen*, que partiu em 18 de janeiro de 1823, acompanhado por seus companheiros das campanhas no Chile e no Peru: Thomas Sackville Crosbie, John Pascoe Grenfell, James Shepherd e Stephen Clewley, além de seu secretário particular, William Jackson, tendo chegado ao Rio de Janeiro no dia 13 de março de 1823.

Alguns oficiais estrangeiros já haviam sido contratados pelo governo brasileiro antes da chegada de Cochrane. O primeiro foi o norte-americano David Jewett, que trazia consigo uma extensa folha de serviços navais, tendo sido incorporado ao serviço com a patente de capitão de mar e guerra. Chegou ao Rio de Janeiro a bordo do navio de sua propriedade chamado *Maipu* (18 canhões), vendido pelo norte-americano ao Imperador Dom Pedro I, que pagou com seus próprios recursos, tendo sido então doado ao Brasil e rebatizado como *Caboclo*. Em seguida ofereceu seus serviços à Marinha do Brasil, sendo contratado e nomeado comandante da Fragata *União*, em 6 de outubro de 1822. Comandou a primeira força naval com a bandeira do Império – composta pelas fragatas *União* e *Real Carolina*, a Corveta *Liberal* e mais cinco navios mercantes –, a qual partiu do Rio de Janeiro em 13 de novembro de 1822, com a missão de ir a Montevideu buscar as sitiadas tropas do general português Álvaro de Macedo, que havia manifestado o desejo de se retirar de lá. Porém o comandante português recusou

embarcar suas tropas no comboio de Jewett, preferindo continuar em confronto com as forças do General Lecor, o que o obrigou a retornar sem passageiros ao Rio de Janeiro. Em 10 de novembro de 1822, os quadros da Marinha foram reforçados com a incorporação do Segundo-Tenente William Eyre e, dois dias depois, do também Segundo-Tenente George Manson, ambos britânicos.

A recém-nascida Marinha imperial fora formada por navios portugueses retidos, que foram sendo reformados no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, e outros que foram gradativamente adquiridos: a Nau *Martim de Freitas* (74 canhões), construída na Bahia em 1762 e reformada no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, renomeada *Pedro I*, em 14 de janeiro de 1823 e as fragatas *União*, depois *Piranga* (50 canhões), *Real Carolina*, depois *Paraguaçu* (44 canhões), *Sucesso*, depois *Niterói* (38 canhões), e *Tétis* (30 canhões), que ficou imobilizada em Montevideu. Havia também as corvetas *Maria da Glória* (26 canhões) e *Liberal* (20 canhões) e os brigues *Real Pedro* e *Reino Unido* (depois *Cacique*).

Após foram incorporados o Brigue *Caboclo* (18 canhões), em fevereiro de 1823; a Corveta *Maceió* (20 canhões), lançada ao mar em Alagoas em outubro de 1823; o Brigue *Guarani* (14 canhões), anteriormente *Nightingale*, navio mercante inglês, comprado em março de 1823; e os bergantins de dez canhões *Atalanta*, *Rio da Prata*, *Independência ou Morte*, *Leopoldina* e *Real*, além de sete escunas

**A Marinha imperial foi inicialmente formada por navios portugueses retidos e que foram reformados no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro**

estacionadas no Rio da Prata e mais cinco com base no Rio de Janeiro e Nordeste. Também havia mais 12 embarcações, entre transportes e canhoneiras.

Já a contratação do quarto oficial, o inglês John Taylor, então tenente, como capitão de fragata da Marinha imperial, em 9 de janeiro de 1823, criou uma séria questão diplomática com a Grã-Bretanha, porquanto o referido oficial continuava na ativa servindo seu país no HMS *Blossom*, no Rio de Janeiro, tendo sido designado, em dezembro de 1822, para assumir o vice-comando do HMS *Doris*, fundeado em Salvador. Ambos os navios faziam parte da esquadra britânica estacionada na América do Sul, sob o comando do então Comodoro Thomas Hardy.

Taylor também servira nas Guerras Napoleônicas, porém como guarda-marinha, e, posteriormente, ficara seis anos desempregado em terra. Fora novamente chamado, todavia tudo indicava que esta seria a sua última designação no serviço ativo. Solicitou seu desligamento da Marinha britânica, o que não foi aceito por Hardy, que, tendo comunicado o fato ao Almirantado em Londres, passou a considerá-lo desertor. Hardy recebeu instruções para envidar os maiores esforços para prendê-lo e submetê-lo a uma corte marcial, porém sem violar o território ou a bandeira brasileira.

Em 2 de março de 1823, 11 dias antes da chegada de Thomas Cochrane ao Rio de Janeiro, John Taylor foi nomeado comandante da Fragata *Niterói*. Impossibilitados de conseguir sua detenção, os britânicos passaram a pressionar o governo imperial no Rio de Janeiro por via diplomática, por meio do cônsul-geral Henry Chamberlain, que exigia a imediata demissão de Taylor, e, por outro lado, em Londres, pelo Foreign Office, que exigia o mesmo de Caldeira Brant.



Foto 2 – Almirante John Taylor. Servira nas Guerras Napoleônicas. Sua contratação criou séria questão diplomática com a Grã-Bretanha

Logo após o *Colonel Allen* ter atracado no Rio de Janeiro, Thomas Cochrane mandou entregar uma carta a José Bonifácio comunicando-lhe sua chegada à cidade. Em resposta, foi convidado a se encontrar com o imperador na casa do próprio Bonifácio, onde o aguardava com uma “cumprimenteira recepção” (COCHRANE, 1859: 10). Ele se encontrou pela primeira vez com o imperador, que discorreu sobre o estado da esquadra e assegurou-lhe que as embarcações em si estavam quase prontas para o mar, mas que faltavam bons oficiais e marinheiros. Finalizando, o imperador disse-lhe que, se estivesse disposto a assumir o comando, ele daria as necessárias ordens ao ministro da Marinha, que na ocasião era o Capitão de Mar e Guerra Luiz da Cunha Moreira, futuro Visconde de Cabo Frio. Este, nascido na Bahia, fez carreira na Marinha portuguesa, tendo participado das Guerras Napoleônicas; da vinda da família real ao Brasil; da ocupação de Caiena, em 1809;

e da anexação da Província Cisplatina, em 1817. Foi nomeado por decreto de 28 de outubro de 1822 e cabia-lhe a difícil missão de organizar a nova Marinha imperial.

No dia seguinte, Cochrane foi convidado pelo imperador a encontrar-se com ele no paço, a fim de acompanhá-lo em visita às embarcações de guerra, algumas das quais o agradaram, em particular a Nau *Pedro I*, que já estava provisionada com mantimentos para quatro meses, além da Fragata *Piranga*. Em relação à Corveta *Maria da Glória*, de construção norte-americana, chamou-a de vistosa, porém não muito adequada ao serviço. Sobre os tripulantes, a maruja dos vasos de guerra, na opinião de Cochrane, era da pior classe de portugueses, excetuando-se os da Corveta *Maria da Glória*, comandada por Teodoro de Beaurepaire, francês que estudou em Lisboa e veio como primeiro-tenente na esquadra que trouxe a família real para o Brasil, e em cujo navio havia mesclado tripulantes franceses e brasileiros.

Os marujos da Marinha Mercante recebiam proventos de 18 mil-réis, enquanto os da Marinha de Guerra recebiam como soldo somente 8 mil-réis. Por dedução, Cochrane achou ser esta a razão pela qual a Marinha de Guerra só conseguia recrutar a escória da marinhagem. Os fuzileiros navais embarcados eram outro problema: queriam privilégios e, como exemplo, não aceitavam cuidar da limpeza de seus próprios dormitórios, tendo conseguido serviços marinhaes para os atenderem, além de só aceitarem ser castigados por faltas ou crimes por seus próprios oficiais. Em resumo, Cochrane constatou que havia um grave problema de disciplina a ser resolvido.

Nesta inspeção, o almirante reparou que o imperador repetiu diversas vezes a expressão “atacar a força parlamentar

portuguesa”, ou seja, especificamente a autoridade das Cortes, e não indistintamente o poderio da nação. Deve-se lembrar que o rei de Portugal era o pai de Dom Pedro I e que o próprio imperador lá havia nascido, tendo ao seu redor conselheiros e criados vindos com ele de Portugal. Portanto, começava aqui uma distinção que futuramente traria muitos dissabores ao almirante, principalmente no tocante ao não pagamento dos prêmios relativos às presas portuguesas.

Quanto à efetivação da contratação de Cochrane, ficou evidente que o ajuste se tornou um jogo de negociações que envolveu diretamente Cunha Moreira e José Bonifácio. Apesar de as condições econômicas e hierárquicas consignadas no convite a Cochrane serem bastante claras e avalizadas pelo imperador, os ministros tentaram fazer algumas economias para o combalido cofre do Império, usando alguns subterfúgios. Inicialmente, no dia 17 de março, Cunha Moreira fez uma visita a Cochrane e ofereceu-lhe 400 mil-réis ao mês, equivalentes a 80 libras, o salário de um almirante português, que, segundo Cochrane, era notoriamente o pior do mundo, equivalendo à metade do que ele recebia no Chile. Recusada a proposta, então o ministro aquiesceu em pagar o anteriormente combinado, seus proventos no Chile, em duros, moeda espanhola, porém pela equivalência de 800 réis, o que representava uma considerável perda para Cochrane, visto que a equivalência praticada pelo mercado era de 960 réis. Como a oferta novamente não foi aceita, prevaleceu a conversão do câmbio pela cotação do mercado. Ao fim e ao cabo, Cochrane passou a receber anualmente o que recebia no Chile, a quantia de 11.520 mil-réis, equivalente a 2.304 libras, mais 5.770 mil-réis quando embarcado, equivalente a 1.154 libras.

Tal procedimento de equiparação aos ganhos no Chile também foi aplicado ao soldo dos oficiais que o acompanhavam, tendo Crosbie recebido a patente de capitão de fragata, enquanto Grenfell, Shepherd e Clewley receberam a patente de primeiros-tenentes.

Cochrane recebeu de Cunha Moreira a patente de almirante e levantou um novo problema. A Marinha havia herdado dois almirantes portugueses que eram membros do Imperial Conselho Supremo Militar e de Justiça, órgão antecessor do atual Superior Tribunal Militar, portanto seria considerado o almirante mais moderno. Explicou ao ministro Cunha Moreira que não poderia aceitar uma nomeação feita de maneira tão vaga que poderia dar aos almirantes colocados acima dele não só autoridade de o controlar, mas até um modo fácil e cômodo de ele ser descartado quando já tivesse executado a obra que a eles competia fazer. Disse também que sua experiência como oficial marítimo com muitos anos de observação tinha lhe ensinado que em ajustes dessa natureza era necessário ser claro e explícito em todos os arranjos. Para resolver o impasse, José Bonifácio aprovou em reunião do gabinete a criação da patente de Primeiro Almirante do Brasil, especialmente para Cochrane, e, no Decreto Imperial de 21 de março, que estabelecia sua patente e honorários, constava a seguinte ressalva:

[...] não devendo porém considerar-se almirante algum da Armada com direito a ter acesso a este posto de Primeiro Almirante, que sou servido criar unicamente nesta ocasião pelos expendidos motivos, e particular consideração, que merece o mencionado Lord Cochrane (COCHRANE, 1859: 24).

## O RECRUTAMENTO DE MILITARES BRITÂNICOS

Em Londres, Brant incumbiu Antônio Meirelles Sobrinho, vice-cônsul em Liverpool, de proceder, confidencialmente, a um recrutamento naquela cidade, assim como incumbiu James Thompson, um ex-oficial da Marinha britânica, ele próprio contratado como capitão de fragata, de indicar outros oficiais. Aos oficiais era oferecido, nas respectivas patentes, um soldo equivalente a dois terços do que era pago na Marinha britânica, com contrato de cinco anos e, após esse período, aumento de 50%, inclusive prevendo pensão vitalícia de meio soldo após o retorno ao Reino Unido. Já aos praças, foi autorizado oferecer até £ 2.60 (13 mil-réis), valor bem acima da £ 1.60 que era paga pelos britânicos aos seus marinheiros. O recrutamento em Londres obedeceu às instruções recebidas, e os marujos foram contratados com um soldo mensal de £ 2.00. Já em Liverpool, o vice-cônsul Meirelles simplesmente ignorou suas instruções e, no afã de recrutar no menor tempo possível, passou a oferecer £ 5.50 de soldo mensal, inclusive assinando um acordo por escrito. Questionado por Brant a propósito do pagamento excessivo oferecido por ele, simplesmente respondeu que, quando os homens já estivessem no Rio de Janeiro, o governo poderia pagar a eles o que quisesse. Portanto, não é de se admirar terem emergido, posteriormente, muitos problemas relativos à remuneração daqueles militares, que depois foram obrigados a aceitar o soldo dos demais, sob pena de desligamento.

Em termos de suprimentos militares, partiu no navio *Nancy*, em 23 de janeiro de 1823, via Gibraltar, um carregamento de canhões, mosquetes, pólvora e outras provisões navais que chegou ao Rio de Janeiro em 22 de abril.

Em 27 de janeiro do mesmo ano, o Navio Mercante *Lindsey* partiu de Liverpool com o primeiro grupo de 125 marinheiros e seis oficiais, todos classificados como trabalhadores, um disfarce para não desrespeitar ostensivamente uma lei britânica de 1819, o Foreign Enlistment Act, que não permitia que cidadãos britânicos servissem nas Forças Armadas de países em guerra contra países que estavam em paz com o Reino Unido. Três dias depois, o navio *Lapwing* partiu de Londres com um grupo de 45 homens, chegando ao Rio de Janeiro em 18 de março. O *Lindsey* aportou uma semana depois. Dos 170 marinheiros recém-chegados, 80 foram para a Nau *Pedro I*, 33 para a Fragata *Piranga*, 24 para a Fragata *Niterói* e o resto para a Fragata *Real Carolina* e outros navios menores. Dos oficiais, James Thompson recebeu o comando da *Real Carolina*, tendo Benjamin Kelmare como seu imediato. Os tenentes Samuel Chester e Francis Clare foram para a Fragata *Niterói*, sob o comando de John Taylor; o Tenente Vincent Crofton foi destinado para o *Luiza* e depois para o *Guarani*. O oficial Richard Phibbs chegou doente, sendo substituído pelo Tenente James Nicholl, designado para a Fragata *Piranga*, e William Parker – sobrinho do homônimo comandante e proprietário do *Lindsey* e piloto daquele navio – apresentou-se como voluntário e foi alocado como aspirante na *Pedro I*, sendo pouco tempo depois promovido a segundo-tenente por Cochrane.

Entre março e abril, Felisberto Caldeira Brant Pontes fez novo recrutamento, cabendo ao Comandante James Norton, 34 anos, agenciar novos oficiais. Em 12 de abril de 1823, 102 marinheiros e dois oficiais partiram de Liverpool no navio *Alice*. Outros dois oficiais embarcaram no *Montague* e seis no *Alexander*, que

partiu de Londres em 20 de abril, também transportando componentes de mastreação. Por fim, sob o comando de James Norton, embarcou um grupo de 145 homens, partindo de Liverpool no navio *Mary*, em 4 de maio. Por decreto de 23 de agosto de 1823, Norton recebeu a patente de capitão de fragata.

Três outros navios seguiram para o Rio de Janeiro transportando provisões navais, especialmente cabos e cordames. O *Elrick* partiu em abril; o *Leghorn*, em maio; e o *George IV*, em junho.

Em 14 de março, portanto antes da efetiva contratação de Cochrane, foi decretado um embargo proibindo saídas de quaisquer navios fundeados na Baía de Guanabara, que ficou congestionada, para que nenhum deles chegasse em Salvador antes da esquadra e alertasse ao inimigo de quem estava no comando da mesma.

Em suas memórias, escreveu o jornalista, político e diplomata Antônio de Menezes Vasconcelos de Drummond (1794-1865) sobre a divergência entre o imperador e José Bonifácio em relação à missão de Cochrane na Bahia:

Já em fins de março ou 1º de abril de 1823 se queixava José Bonifácio da tibieza do Imperador a respeito dos negócios da Bahia, pondo obstáculos à amplitude das instruções que José Bonifácio dava a Lorde Cochrane para fazer a guerra a Portugal. O Imperador queria expulsar os soldados portugueses da Bahia e de todo o Brasil, mas não queria mais do que isto, enquanto que José Bonifácio estendia as suas vistas a tirar a Portugal de poder este hostilizar ao Brasil. Neste ponto a discussão entre o Imperador e José Bonifácio foi violenta e acabou por o Imperador ceder à vontade do ministro (DRUMMOND, 2012: 128).

Os reforços – tanto de oficiais e marinheiros britânicos como de armamento, cabos e velames que chegaram ao Rio de Janeiro após a partida da esquadra no 1º de abril – foram sendo despachados para a Bahia, sendo então imediatamente distribuídos entre os navios mais necessitados. Entre eles, foram os dois oficiais e os 102 marinheiros chegados em 13 de junho, a bordo do *Alice*, prontamente transbordados para o *Coronel Allen*, o brigue que havia trazido Cochrane do Chile e que, na chegada a Morro de São Paulo, foi incorporado à Marinha brasileira com o nome de *Bahia*, mantendo-se no comando seu proprietário, Bartholomew Hayden, irlandês, ex-oficial da Marinha britânica, na ocasião comissionado como capitão-tenente. Do *Mary*, 50 homens ficaram no Rio de Janeiro e foram alocados ao *Atlanta* e ao *Cacique*. Os demais partiram para a Bahia no próprio *Mary*.

A guarnição portuguesa na Bahia – comandada por Madeira de Melo e derrotada na Batalha de Pirajá, em 8 de novembro do ano anterior, pelo Exército do General Pierre Labatut – havia sido reforçada com 1.800 soldados chegados no dia 29 de março a bordo da fragata *Pérola*. Também chegaram instruções ao governador das Armas para que enviasse a esquadra comandada pelo Comodoro João Félix Pereira de Campos – composta pela Nau *D. João VI* e por duas fragatas e quatro corvetas, além de mais oito navios de guerra, totalizando 380 bocas de fogo – à Cisplatina para resgatar as forças sitiadas do General Álvaro Costa de Sousa Macedo, transportando-as para Salvador e, na passagem, bloquear o porto do Rio de Janeiro.

Tendo recebido as ordens, o Comodoro João Félix se reuniu com sua oficialidade e contrapropôs por carta a Madeira de Melo, em 4 de abril, primeiro atacar o Rio de Janeiro com a quase totalidade da frota,

dispondo de dois navios para evacuar as tropas na Cisplatina, porém, já no dia seguinte, havia mudado de ideia, propondo ficar onde estava, com alegações de que seria perigoso deixar Salvador à mercê de um possível ataque da esquadra brasileira. Madeira de Melo manteve-se obediente às ordens originais, determinando o imediato suprimento dos navios da frota para cumprirem sua missão.

Entretanto a partida da esquadra brasileira em direção à Bahia abortou os planos dos comandantes portugueses, a quem o retrospecto militar de Cochrane intimidava, apesar da imprensa local achincalhar e menosprezá-la, por ser bastante inferior na qualidade dos navios e na quantidade de bocas de fogo. Mesmo com o cuidado do governo em manter o segredo, as notícias da partida da esquadra brasileira e da presença do Almirante Thomas Cochrane no seu comando chegaram a Salvador por meio da fragata inglesa HMS *Tartar*, que lá aportou no dia 19 de abril. Agora a esquadra portuguesa se tornara indispensável para a defesa de Salvador.

Um interessante relato da viagem da esquadra imperial foi escrito pelo capelão Frei Manoel Moreira da Paixão e Dores, que relatou o dia a dia da Nau *Pedro I*, desde a saída do Rio de Janeiro até 9 de novembro daquele ano, quando retornou à cidade de partida. O religioso fora capelão a bordo de navios da armada por 17 anos, tendo participado da expedição comandada pelo Almirante Rodrigo Lobo que deu fim à Revolução Republicana de 1817, em Pernambuco, de onde voltou enfermo, ficando afastado, reassumindo o ofício de capelão somente em 3 de março de 1823. Em seu relato, ele sempre se refere a Lorde Cochrane com muito respeito e admiração, fazendo questão de exaltar seus predicados de comandante em chefe e de cavalheiro.

## A CAMPANHA DE COCHRANE NA BAHIA

Conta o cronista que, no dia da partida, os preparativos da tripulação iniciaram-se às 4 horas da manhã, tendo Cochrane subido a bordo às 5h30. O almirante recebeu a visita do imperador e da imperatriz, que chegaram meia hora depois. Os navios partiram às 7h30, e os monarcas permaneceram a bordo da nau capitânia até a saída da barra, perto da Ilha Redonda, quando se transferiram para uma galeota que os levou de volta à cidade, por volta das 10 horas.

Porém a pressa em partir deixou dois oficiais ingleses para trás, Shepherd e Grenfell, que ficaram em terra resolvendo questões burocráticas relativas às suas patentes, tendo ficado o Brigue *Guarani* aguardando os oficiais ao pé do Forte de Santa Cruz. Fundeado perto das Ilhas Maricá, Cochrane ficou esperando os companheiros, que se reuniram à esquadra somente às 23h30 do dia 3 de abril, quando então seguiram adiante em direção à Bahia.

A esquadra era formada pela Nau *Pedro I*, capitânia de Cochrane, sob o comando do capitão de fragata irlandês Thomas Sackville Crosbie, com 74 canhões e cerca de 600 tripulantes; a Fragata *Piranga*, comandada pelo Capitão de Mar e Guerra David Jewett, com 50 canhões e cerca de 360 tripulantes; a Corveta *Maria da Glória*, comandada pelo Capitão-Tenente Theodoro de Beaurepaire, com 28 canhões e cerca de 200 tripulantes; a Corveta *Liberal*, comandada pelo Capitão-Tenente Antônio Salema Garção, com 24 canhões e cerca de 200 praças; o Brigue *Guarani*, comandado por Antônio Joaquim do Couto, com 16 canhões e cerca de 150 tripulantes; e o Brigue *Escuna*, comandado por Justino Xavier, com 14 canhões e cerca de 150 tripulantes.

Para trás ficaram: a Fragata *Niterói*, sob o comando do Capitão de Fragata John Taylor, com 28 canhões e cerca de 300 tripulantes, por estar com equipamentos incompletos (depois de equipada, partiu em 12 de abril, também levando material bélico para distribuir aos demais navios, tendo se juntado à esquadra em 29 de abril); a Escuna *Leopoldina*, comandada pelo Segundo-Tenente Francisco de Sá Lobão, com 16 canhões e cerca de 150 tripulantes, que partiu pouco depois, escoltando os brulotes *Luiza* e *Catarina*; e, em 12 de maio, a Fragata *Real Carolina*, sob o comando do Capitão de Fragata Manoel Gonçalves Lima, com 28 canhões e cerca de 300 tripulantes, comboiando dois navios com suprimentos para a frota.

A bordo da nau capitânia, além dos britânicos e brasileiros, havia um oficial alemão, Johann Bloem, e dois franceses, Pierre Broutonelle e Victor Subrá.

A partir do oitavo dia de viagem, começaram os exercícios de artilharia, que passaram a fazer parte da rotina da esquadra. Quanto à disciplina, o religioso registrou que, em 20 de abril, dois marinheiros ingleses foram punidos por roubarem certa quantia de um colega português. Formada a tripulação no convés, o comandante leu o artigo do regulamento naval inglês que punia com a pena de morte delitos semelhantes, porém, como era a primeira vez de crime similar cometido naquela nau, comutaria a pena para 50 açoites nas costas nuas. O castigo foi efetivado com:

[...] miúdas farpas de arame retorcido nas pontas, a cujos golpes ficavam impressos riscos e sanguíneos vergões, que deixando ver o muito que padeciam os criminosos, faziam ao mesmo tempo a todos os circunstantes o maior horror e espanto (DORES, 1940: 24).

O treinamento da tripulação e os preparativos bélicos concluíram-se no dia 3 de maio, e o batismo de fogo já se deu no dia seguinte, quando as esquadras se avistaram ao amanhecer. A portuguesa navegava para o norte, a 30 milhas a sudeste de Salvador. Eram 11 navios em duas colunas que se posicionaram para batalha em fila indiana, tendo à frente a Fragata *Pérola* (46 canhões), seguida das charruas *Activa* (22 canhões), *Restauração* (22 canhões) e *São Gualter* (22 canhões); a Corveta *Regeneração* (18 canhões); a Nau *D. João VI* (74 canhões); a Fragata *Constituição* (50 canhões); a Charrua *Princesa Real* (22 canhões) e as corvetas *Príncipe Real* (22 canhões), *Dez de Fevereiro* (24 canhões) e *Calipso* (22 canhões).

A esquadra brasileira – composta da Nau *Pedro I*; das fragatas *Piranga*, *Niterói* e *Real Carolina*; das corvetas *Maria da Glória* e *Liberal* e do Brigue *Guarani* – navegava vinda do leste, com vento de popa, em rota perpendicular e convergente à frota portuguesa, tendo os navios recebido instruções para cruzar a toda vela e colocarem-se em linha, com exceção da Fragata *Real Carolina*, que se posicionou a bombordo da esquadra, e do Brigue *Guarani*, a boreste, que deveriam fazer o mesmo movimento da nau capitânia, aproximando-se dela o mais possível, para entrarem em ação quando esta fizesse fogo, o que se deu por volta das 11 horas da manhã.

Durante a perseguição ao inimigo, conta-nos o diário do capelão:

Não posso deixar de notar o intrépido entusiasmo em que a tripulação estava, por ver a heroicidade do Lord se querer bater com as superiores forças inimigas. O Lord e mais oficiais não estariam mais satisfeitos se fossem entrar num aparatoso baile do que estavam

por ir em vantajosa vitória. Os repetidos vivas que todos davam à futura vitória sobremaneira convenceram ao almirante da valorosa disposição em que todos se achavam para o combate (DORES, 1940: 30).

Antes de iniciar o combate, quando ainda navegavam a meia légua do inimigo, Cochrane, que observava a esquadra portuguesa, confidenciou ao capelão: “Metad de la escuadra inimiga és nuestra, por me voi cortar su linea” (DORES, 1940: 30)

A intenção do almirante era romper a linha inimiga entre a Fragata *Constituição* e a Charrua *Princesa Real*, envolvendo os quatro últimos navios portugueses com o concurso dos demais navios de sua esquadra. Chegado o momento do embate, a nau capitânia teve de romper sozinha a linha contrária, porque as fragatas brasileiras não conseguiram acompanhar-lhe em velocidade, ficando para trás. Pouco antes do entrevero, Cochrane gritou: “Português, rende já sua bandeira”, ao que os portugueses responderam com o fogo de sua artilharia. Receberam em resposta um canhão da *Pedro I*, que avariou consideravelmente a *Princesa Real*, deixando dois mortos e 15 feridos, três dos quais em estado desesperador. Rompida a linha sem a presença dos outros navios, viu-se a nau sem munição, porquanto dois marinheiros (fiéis a Portugal) impediam que outros marinheiros retirassem pólvora do paiol, o que obrigou a intervenção do então Tenente Grenfell, que os desarmou e os arrastou à força pelo convés. Rebeliões de marinheiros portugueses também ocorreram na *Liberal*, no *Guarani* e na *Princesa Real*, sendo que esta última por pouco não se entregou ao inimigo. A Nau *Pedro I*, destacada dos demais navios da frota, ficou à mercê da Nau *D. João VI*: a vanguarda da esquadra portuguesa, que

retornara ameaçando cercar-lhe, foi surpreendida pelo movimento de esquiva da *Pedro I*, que, então, recebeu o reforço da *Niterói*, da *Maria da Glória* e da *Piranga*. Estas confrontaram as embarcações inimigas, que, mesmo em número bastante superior e com tripulação mais disciplinada, se retiraram, em demonstração clara de receio em se bater com Cochrane, perdendo assim uma oportunidade de ouro para infringir pesadas baixas à esquadra brasileira. O combate propriamente dito durou cerca de 45 minutos, tendo terminado debaixo de forte temporal. Porém o contato visual durou até às 4 horas da tarde, quando os portugueses sumiram no horizonte, beneficiados por ventos mais favoráveis. Cochrane só não lhes deu caça pela lerdeza de alguns de seus navios e pela completa falta de confiança nos marinheiros portugueses de sua esquadra. De noite, desabou outro temporal, e, na manhã do dia seguinte, procurou-os, porém sem sucesso. A esquadra portuguesa já tinha se recolhido à segurança do interior da Baía de Todos os Santos. Na ação, o Capitão de Bandeira Crosbie, o Tenente Shepherd e outros 11 tripulantes da esquadra brasileira foram feridos, não tendo ocorrido nenhuma fatalidade.

Em sua narrativa sobre seus serviços no Brasil, Cochrane classificou aquela tripulação da Nau *Pedro I* como indisciplinada e desafeta entre si. Fora os 160 marinheiros ingleses e norte-americanos, os únicos com os quais contava, havia 130 negros recém-emancipados, portanto, sem nenhuma experiência militar, compondo-se o resto de elementos retirados da escócia da capital. Em carta a José Bonifácio, escrita já no dia seguinte ao embate, relata que, excetuando os marujos estrangeiros, os demais são não somente sem prática da profissão naval, mas velhos demais para aprender. Aproveitou ainda para tecer um

rosário de reclamações, também a respeito dos equipamentos de bordo, das quais reproduzimos algumas passagens:

As velas desta nau estão todas podres – havendo as aragens ligeiras e frouxas, em nossa vinda para aqui, esfrangalhado um jogo delas, e as outras a cada instante rasgando-se com a mais leve brisa de tempo.

O reparo do morteiro que recebi a bordo desta nau escangalhou-se ao primeiro tiro – estando todo podre; as espoletas para as bombas são feitas de tão miserável composição que não pegam fogo com a descarga do morteiro, e são portanto incapazes de usar-se a bordo de um navio [...] (COCHRANE, 1859: 32).

A esquadra de Cochrane se abrigou na enseada do Morro de São Paulo em 8 de maio, na paradisíaca Ilha de Tinharé, cerca de 34 milhas náuticas ao sul de Salvador, onde a Fragata *Niterói* teve de ser reparada devido a múltiplas avarias, não pelo fogo do inimigo, mas pelas precárias condições de navegabilidade em que já se encontrava anteriormente.

Lá havia um conjunto de fortificações construídas a partir do século XVII e ampliadas no século XVIII. Porém, já naquela época, encontrava-se em situação de ruína, tanto pela força contínua das vigorosas marés que violentavam sua estrutura de pedra quanto por falta de manutenção regular por parte do governo colonial. Sua pequena guarnição era leal ao imperador, e por isso a fortaleza foi reequipada por Cochrane com novas peças de artilharia e munição, além de um destacamento de fuzileiros navais.

Na sua nova base de operações, o almirante tomou as providências que achou necessárias, como a de realocar 180 oficiais e marujos britânicos para a *Pedro*

*I* e substituir todos os que não fossem de confiança, tanto da nau capitânia como os da *Maria da Glória*. Trocou algumas peças de artilharia, como os canhões de 24 libras da Fragata *Piranga* e as caronadas de 32 libras (canhões de ferro fundido fabricados pela empresa escocesa Carron Company) transferidos para a Nau *Pedro I*, em substituição aos canhões de 18 libras do convés principal. Também organizou um arsenal em Valença, na Bahia, e cuidou do abastecimento de água potável para a esquadra.

Considerando que a esquadra portuguesa era superior em navios e bocas de fogo e que havia se entocado no interior da Baía de Todos os Santos, onde tinha cobertura da artilharia dos fortes, Cochrane decidiu instituir um bloqueio naval a Salvador. Partiu de Morro de São Paulo em 13 de maio, com a Nau *Pedro I* e a Corveta *Maria da Glória*, impedindo assim o trânsito de embarcações que levavam suprimentos para os moradores e para as tropas de Madeira de Melo, o que haveria de minar os ânimos dos portugueses, igualmente sitiados pelas tropas terrestres de Labatut já fazia quase um ano. A escassez de alimentos fez com que muitos moradores abandonassem a cidade e, já em 9 de maio, foi proclamado estado de sítio, com todos os poderes concentrados nas mãos do governador das Armas.

Em 19 de maio, Madeira de Melo escreveu um ofício a João Félix, comandante da esquadra portuguesa, em que dava parte das dificuldades no provisionamento de alimentos e, em crítica direta à sua falta de ação, reclamava da desgraça de estarem de fato bloqueados, mesmo tendo uma esquadra maior que a inimiga. Prosseguia Madeira de Melo:

E o pior é que se o inimigo achar uma ocasião favorável estou persuadido que entrará neste porto, e se

conseguir queimar alguns dos nossos navios, muito mal nos resultará disto para o diante (AMARAL, 1957: 363).

A *Piranga*, a *Niterói* e a *Liberal* se mantiveram fundeadas em Morro de São Paulo, enquanto o *Guarani* ficou patrulhando as águas adjacentes ao Morro.

No período de uma semana, a *Pedro I* e a *Maria da Glória* já haviam capturado cinco navios: o Negreiro *Vigilante Guerreiro*; as escunas *John Thomas* e *Conceição*; o Brigue *Amazonas* e mais um pequeno barco de dois mastros que havia partido de Salvador para comprar víveres. Na mesma época, o *Guarani* apresou o navio *União*.

Esse período foi bastante alvissareiro para o imperador. Pernambuco havia se declarado a favor do Império, que, depois, recebeu a adesão das províncias do Ceará e do Piauí.

Além da Fragata *Real Carolina*, que havia partido do Rio de Janeiro comboiando dois navios que transportavam víveres para a esquadra, a base de operações recebeu mais provisões pelo navio holandês *Camillus*, seguido pelo Brigue-Escuna *Rio da Prata* e pelo transporte *Lucônia*.

A inércia do chefe de divisão Félix de Campos, comandante da esquadra portuguesa, revoltou os comerciantes de Salvador, que já não tinham o que comprar e vender. Em petição a Madeira de Melo, estes exigiram sua substituição – que foi atendida prontamente –, entretanto os oficiais da esquadra se recusaram a partir para atacar a base de Cochrane em Morro de São Paulo sem o seu comandante, o que exigiu reconduzi-lo ao posto. Félix de Campos partiu para atacar a esquadra brasileira em 25 de maio e, em vez de executar o ataque, ficou fazendo um reconhecimento, navegando à vista, e, por um erro de avaliação, interpretou que

a base estava fortemente armada, tendo então se retirado de volta a Salvador. A verdade é que a posição de Cochrane era bastante frágil, pois, quando a esquadra portuguesa apareceu no horizonte, a Nau *Pedro I* estava se abastecendo de água, enquanto os demais navios ancorados estavam sem condições de tomar uma iniciativa de combate diante de uma esquadra tão poderosa. Cochrane tomou as providências já esperando o pior, porém a retirada da esquadra inimiga permitiu-lhe que terminasse seu abastecimento e partisse para se juntar à Corveta *Maria da Glória* e à Fragata *Real Carolina*, que mantinham o bloqueio a Salvador.

A falta de agressividade do comandante português fechou a última porta que lhe restava, pois, além de faltar dinheiro para pagar as tropas, o estoque de comida só daria para alimentá-los por mais 50 dias.

Em 10 de junho, em dramático relatório ao rei D. João VI, Madeira de Melo expressa seu desalento:

No Rio de Janeiro está se consertando outra nau; o Governo ali estabelecido, bem convencido de que a Força Naval é que deve decidir da sorte do Brasil, esmera-se em fazer progredir este ramo, e tem mandado comprar fragatas à América Inglesa que brevemente espera. Se ganharem sobre nós a superioridade marítima, tudo está perdido (AMARAL, 1957: 365).

Dois dias depois, portanto em 12 de junho, a ousadia de Cochrane mais uma vez se fez presente. Acobertados pela es-

curidão da noite, os três navios que faziam o bloqueio naval, fazendo-se passar por uma força britânica chegando do Rio de Janeiro, penetraram no interior da Baía de Todos os Santos e navegaram entre os navios fundeados da esquadra portuguesa, com o intuito de atacar-lhes de surpresa. Entretanto, faltou-lhes o vento para que pudessem fugir, em meio à confusão que criariam depois que destruíssem boa parte da esquadra inimiga. Entraram sem ser reconhecidos, porém, no momento de desferir o ataque, o vento ficou calmo e logo depois a maré começou a virar, impedindo-os de prosseguirem com o plano. Na fuga, foram reconhecidos,

porém a confusão que se instalou e a falta de oficiais nos navios (que naquele instante estavam se divertindo em um baile em terra) permitiram que as três naves saíssem ilesas. Escreveu Cochrane que, no momento em que

Félix de Campos foi avisado, em meio ao baile, o comandante português teria exclamado: “O quê? A nau de linha de Lord Cochrane no meio mesmo da nossa esquadra! É impossível – nenhum grosso navio podia ter vindo rio acima às escuras” (COCHRANE, 1859: 48).

O atrevimento de Cochrane em navegar em meio à esquadra inimiga fundeada se transformou em um considerável estrago para a moral dos militares portugueses, e, já no dia 20 de junho, o comando luso tomou a decisão de evacuar a praça. Porém, para que não fossem fustigados pelo Exército Pacificador, na ocasião com um efetivo de cerca 13 mil homens, a data exata se manteve em segredo.

**A Força Naval é que deve  
decidir da sorte do Brasil...  
Se ganharem sobre nós a  
superioridade marítima,  
tudo está perdido**

*Madeira de Melo*

Em 21 de maio de 1823, por um ato de insubordinação de seus oficiais, Labatut foi deposto, preso e encaminhado ao Rio de Janeiro, sendo substituído no comando pelo Coronel José Joaquim de Lima e Silva, comandante do Batalhão do Imperador. Posteriormente foi submetido a um Conselho de Guerra e absolvido.

Lima e Silva exigia uma rendição formal para enriquecer a sua folha de serviços, e Madeira de Melo, ao contrário, não queria capitular, preferindo se retirar, para desabonar o menos possível sua folha.

A decisão de Cochrane de atacar a esquadra portuguesa em Salvador, apesar de não ter sido bem-sucedida, pelo menos serviu-lhe para o reconhecimento do posicionamento dos navios contrários. De volta a Morro de São Paulo, tratou de mandar preparar os brulotes, com os quais pretendia lançar um novo ataque e incendiar grande parte da esquadra inimiga.

Durante os preparativos para um novo ataque, em 20 de junho irrompeu um grande incêndio no depósito de álcool da nau capitânia *D. Pedro I* e quase se perdeu o melhor navio da esquadra. Uma grande parte da tripulação o abandonou, jogando-se no mar, incluindo alguns oficiais, e os que ficaram a bordo estavam num tal estado de confusão que de nada serviram para debelar o incêndio. Com demonstração de grande empenho e coragem, o fogo foi combatido pessoalmente por Cochrane, auxiliado por Shepherd, até que as chamas fossem totalmente extintas.

A notícia de que as tropas portuguesas seriam evacuadas de Salvador chegou aos ouvidos de Cochrane, que se apressou em enviar uma correspondência para a Junta da Bahia, outra ao General Madeira e uma terceira para Félix de Campos, comandante da esquadra. Apesar de serem todas diferentes, o assunto era comum: de modo cavalheiresco, o almirante alertava sobre

os perigos de uma retirada da esquadra inimiga sem a promessa de os portugueses não empreenderem novas hostilidades contra o Império. Participava que dispunha de vantagens que poderiam ser fatais aos adversários e que por humanidade acautelava-os, e, caso não satisfizessem seu pedido, não poderiam lhe imputar culpa pela morte de passageiros, “porquanto no escuro da noite é impraticável diferenciar os navios em que possam haver embarcado” (COCHRANE, 1859: 51). Também garantia que sempre desejou que os perigos da guerra se limitassem à profissão militar e naval e não fossem estendidos a civis.

Na carta a Madeira de Melo, convencido de que este transferiria suas tropas para alguma província do Norte, alertava-o:

[...] obriga-me a humanidade a declarar-lhe o meu dever, bem que penoso, de tomar todas as medidas a meu alcance para dismantelar quaisquer transportes que tentem dar à vela da Bahia no comboio dos vasos de guerra (COCHRANE, 1859: 52).

Os alertas ou ameaças de Cochrane não surtiram efeito, pois Madeira de Melo conseguiu manter o segredo sobre a data da retirada, tendo tido a proeza de organizar o embarque de cerca de 12 mil pessoas – 4 mil marinheiros, 6 mil soldados, 1.400 empregados e outros portugueses que lá habitavam – sem que o inimigo soubesse com antecedência, não deixando para trás nenhum soldado, inclusive levando todos os doentes e feridos. Além dos 14 navios de guerra estacionados em Salvador, foram requisitados todos os navios mercantes em estado de poder navegar até Portugal, inclusive os estrangeiros. Ao todo eram cerca de 83 navios, contados pelo capelão da nau capitânia (DORES, 1940: 56).

Às 4 horas da manhã do dia 2 de julho, desferiu-se um tiro do fortezinho de Santo Alberto, que era o sinal para que as tropas já de prontidão embarcassem com seu equipamento nas lanchas que as transportaram para os navios fundeados ao largo. Cerca de 800 espingardas e muita munição, além de alguma comida, foram deixadas para trás, em razão da confusão causada pelo embarque simultâneo em tantos navios.

Ainda na madrugada de 2 de julho, quando as tropas portuguesas começaram o embarque, um informante foi a Pirajá comunicar ao comando do Exército Libertador o que estava acontecendo, precipitando assim a ofensiva das tropas terrestres comandadas pelo Coronel José Joaquim de Lima e Silva. Estas entraram no mesmo dia na cidade já desguarnecida. Por volta do meio-dia, haviam ocupado os fortes e, antes do anoitecer, toda a cidade de Salvador.

No mesmo dia, de manhã cedo, a *Pedro I* interceptou o navio *Crioula*, que viajava com bandeira inglesa, transportando víveres para os navios ingleses ancorados em Salvador. Seu comandante trazia correspondência para Cochrane, informando que Katherine, sua esposa, estava gozando de ótima saúde e, acompanhada de familiares e empregados, havia desembarcado no Rio de Janeiro em 13 de junho, vinda da Inglaterra, no navio *Sesostris*, em direção a Valparaíso, para encontrar o marido.

## À CAÇA DO COMBOIO PORTUGUÊS

Por volta do meio-dia, todo o comboio português já navegava barra afora, entrando em mar aberto. Na ocasião, a *Piranga* estava ausente, pois havia seguido para o Rio de Janeiro, estando as fragatas *Real Carolina* e *Niterói* e o Brigue *Bahia* an-

corados no Morro de São Paulo. A saída da frota portuguesa fora avistada pela Nau *Pedro I* e pela Corveta *Maria da Glória*, que patrulhavam a região com uma escuna que recebeu ordens de imediatamente avisar o que estava acontecendo e chamar os navios estacionados no Morro (que deveriam partir no estado em que estivessem). Ao brulote Brigue *Escuna*, que também os acompanhava, deu instruções para que seguissem a frota inimiga até que recebessem sinais para incendiar a nau portuguesa. À Corveta *Maria da Glória* foram dadas ordens para atacar a retaguarda do comboio, aprisionando o máximo de navios, enquanto a *Pedro I* atacaria pelo centro. O almirante havia mandado preparar algumas pequenas jangadas incendiárias com lenha e alcatrão, que pretendia soltar em meio aos navios inimigos, unicamente para causar confusão, enquanto os atacasse na escuridão da noite.

Já no dia seguinte, receberam o reforço das fragatas *Real Carolina* e *Niterói* e do Brigue *Bahia*, porém um forte temporal, que adveio com a noite, impediu qualquer ação até a manhã de 4 de julho. A tormenta havia espalhado os navios do comboio, e, durante a noite, muitos deles passaram perto da *Pedro I*, que não os capturou por serem pequenos.

Saíram todos à caça de presas e, quando alcançaram o comboio, partiram imediatamente à ação. A nau capitânia *Pedro I* capturou o navio *Bizarria*, com 174 soldados da Legião Lusitana, 32 soldados do 4º Regimento de Milícias, 24 soldados do 1º Batalhão de Caçadores da Corte e seis escravos dos oficiais, além de alguns passageiros. Outros dois, o Brigue *Vinagre* e a Charrua *Orestes*, receberam ordens de seguir a popa da capitânia, porém foram ficando para trás, conseguindo fugir e se juntar à sua frota. As capturas estavam sendo feitas às vistas dos navios de guerra

portugueses, e, contrariada pelos ataques que o comboio vinha sofrendo, a escolta armada lusitana saiu no encalço da *Pedro I*, tentando cercar-lhe, porém sem sucesso. A velocidade e as manobras evasivas da *Pedro I*, mais uma vez, foram capazes de tirá-la da linha de tiro do inimigo e, tão logo os mesmos desistiram da perseguição, a nau capitânia voltou ao afã anterior de dar caça às embarcações do comboio. Em 5 de julho, foi capturado o *Meteor*, navio russo fretado, com 280 soldados e muitos passageiros, que também tentou fugir, mas teve o mastro grande, o da mezena e os respectivos cabos cortados, o impedindo de navegar com facilidade, a não ser com o vento de popa que soprava em direção à costa. Também passaram a reduzir o estoque de água potável, furando todas as pipas adicionais e deixando somente o suficiente para que voltassem à costa brasileira, sem condições para enfrentarem a longa travessia do Atlântico. O capelão cronista, que deixou registrado o que acontecia nas páginas de seu diário, comentou as diferenças entre Cochrane e João Félix de Campos:

Vejo a esquadra inimiga composta de 14 navios de guerra, que encontrando-se com nossa pequena esquadra, se deixa cortar na linha que formava, e em vez de atacar a nossa esquadra, apenas se defende das embarcações por nós atacadas, e reunindo-se todas nos fogem, sendo por nós corridas! Nesse primeiro encontro se conhecem os dois comandantes um ao outro; vê-se João Félix fugir do lord, e este atacando com desprezo da superioridade das forças contrárias (DORES, 1940: 59).

Em 7 de julho foi a vez da captura do transporte *Grão-Pará*, também abarrotado, com cerca de 270 soldados

e grande número de passageiros. Neste navio, descobriu-se, pelo interrogatório de seu comandante, que a instrução era transportar a tropa para reforçar o destacamento do Maranhão. Entretanto, mesmo desmastroado e com instruções de retornar à Bahia, conseguiu se evadir, sendo visto posteriormente pela Nau *Pedro I* navegando com a esquadra portuguesa, já na altura de Fernando de Noronha, com os mastros restabelecidos e com armamento, possivelmente obtido de algum outro navio.

Foram apreendidos pelo *Bahia* o *Canoa*, navio do mesmo dono do *Grão-Pará*, transportando cerca de 300 soldados e alguns passageiros, e o transporte de tropas *Ulisses*. A *Maria da Glória* capturou o *Conde do Peniche*, com 135 soldados do 3º Batalhão de Infantaria e passageiros; a *Real Carolina* apresou o *Leal Português* e o Brigue *Promptidão*, que transportavam soldados de infantaria, escoltando-os de volta à Bahia; a *Niterói* apreendeu o mercante *São José Triunfo*.

Também em 7 de julho, foram capturados pela *Pedro I* os transportes *Caridade*, *Harmonia*, *Princesa Real* e *Fragatinha de Macao*, todos despachados para o Recife escoltados pelo Brigue *Bahia*, comandado por Bartolomeu Hayden, que recebeu instruções de aprisionar qualquer navio que lhe cruzasse o caminho portando a bandeira de Portugal. A guarnição, que foi a bordo das presas para cortar os mastros e desarmar os tripulantes, estimou que neles havia cerca de 600 soldados, além de muitos passageiros de ambos os sexos.

Cochrane dirigiu correspondência, levada pelo *Bahia*, ao ministro da Marinha, comunicando que metade do Exército inimigo, suas bandeiras, artilharia, munições e seus apetrechos tinham sido capturados e que, dali por diante, trataria de interceptar o resto das tropas e os vasos de guerra. Aproveitou também para pedir reforço

de marinheiros para acabar logo com a guerra, sugerindo um prêmio de 24 duros para cada um, porém deixando claro que preferia os britânicos a quaisquer outros.

O conteúdo da carta vazou para os jornais, causando grande inquietação nos comerciantes ingleses com a possível debandada de tripulantes dos seus mercantes em trânsito pelos portos brasileiros. A notícia também causou reações de Henry Chamberlain, côsul-geral britânico no Rio de Janeiro, e do comodoro Sir Thomas Hardy, que determinou um alerta a seus comandados diante de possíveis deserções de membros de sua marinagem.

Voltando à caçada empreendida por Cochrane ao comboio português, a Nau *Pedro I* e a Corveta *Maria da Glória* continuavam no encalço do inimigo: a primeira, apreendendo o brigue de guerra *Triunfo da Inveja* em 9 de julho, e a segunda, o também navio armado *Diana*, com cerca de 200 soldados. Os dois navios foram escoltados pela *Maria da Glória* até perto do Recife e depois levados na companhia de todos os demais navios apreendidos para o Rio de Janeiro.

A viagem de escolta da *Maria da Glória* deixou a *Pedro I* sozinha. Esta, no amanhecer de 11 de julho, viu ao longe a Ilha de Fernando de Noronha e, cruzando ao sul da mesma, depois de um aguaceiro, às 4 horas da tarde, avistou 20 navios da frota portuguesa a uma distância de cerca de 6 a 7 milhas, sendo um deles o fugido *Grão-Pará*, que, posteriormente, seria novamente capturado pela Fragata *Niterói*.

A *Pedro I* partiu no encalço daqueles navios, porém, no dia 14, foram avisados os navios de guerra portugueses que navegavam juntos, e, por essa razão, Cochrane achou não ser prudente empreender um ataque com um único navio. O almirante mantinha-se como um predador

à espreita, aguardando que algum deles se dispersasse do comboio. Nesta altura, já haviam ultrapassado a Linha do Equador. Impaciente, no dia 16, às 3 da manhã, quando navegavam na latitude de 5° N, a *Pedro I* se pôs a toda vela de encontro a uma fragata inimiga, acertando-lhe uma descarga de artilharia e deixando-a bastante danificada, mas, ao fazer uma manobra radical para lhe dar a outra banda, a vela grande rasgou-se em duas, obrigando-a a desistir do ataque.

Como o comboio estava claramente se dirigindo a Portugal, nada indicando que retornasse ao Brasil, Cochrane então decidiu voltar, dando prioridade a expulsar os portugueses que ainda ocupavam as províncias do Maranhão e do Pará, tomando assim a proa da cidade de São Luís.

A caça à frota portuguesa continuaria com a Fragata *Niterói*, a quem Cochrane incumbira de segui-los. A epopeia desta perseguição foi registrada pelo imediato daquela fragata com o título de “A relação náutica militar da Fragata do Império, a *Niterói*, a cargo do capitão de mar e guerra John Taylor, comandante; sendo oficial imediato o capitão de fragata Luís Barroso Pereira – compreendendo o período de sua saída do Morro de S. Paulo em 2 de julho, até 9 de novembro, dia em que se aferrou no porto da Bahia, 1823”, cujo texto foi transcrito em partes, na biografia de Taylor, por Théo Filho.

A *Niterói*, que fazia uma perseguição paralela, também seguia no encalço da frota portuguesa e avistou a Nau *D. João VI* em companhia de cerca de 15 navios, visto que os demais haviam se dispersado. Ficou a dúvida para onde os navios que se afastaram teriam ido. Depois de apresar a sumaca *S. José Triunfo*, teve a convicção de que parte da frota portuguesa se dirigia ao Maranhão.

Assim nos conta Barroso Pereira:

Atendendo ao informe do mestre da sumaca, mesmo não sendo certo, era de razão, e como tal julgou o comandante acertado ir ao Maranhão, logo que a esquadra inimiga se fizesse na volta da Europa, mas enquanto isto não tinha execução quis o comandante a todo risco tentar algum golpe atrevido, mesmo que não tivesse muito fruto (THÉO FILHO, 1953: 98).

Mais adiante, descreve o confronto que tiveram com a escolta portuguesa em 7 de julho, quando estiveram muito próximos da nau portuguesa:

Achava-se a fragata na latitude de nove para dez graus, dia 7, entrou de noite no comboio que navegava em linha, passou a tiro de fuzil da vanguarda e correndo para a retaguarda sempre à distância de fogo despejou toda a banda de estibordo sobre o último navio, que depois se soube ser o S. Gualter (THÉO FILHO, 1953: 98).

Em 10 de julho, Taylor prosseguiu em direção ao Maranhão, tendo apresado uma sumaca no dia 11 e avistado a costa do Ceará no dia seguinte. Ficou patrulhando as rotas marítimas que davam acesso ao Maranhão, e, como até o dia 14 nenhum navio havia aparecido, o comandante concluiu que se algum deles tivesse se dirigido àquela província, já estaria no porto de São Luís e que a espera se fazia inútil. Partiu novamente atrás do comboio português e, no dia 21, encontrou-se com um bergantim que ia do Recife para Gibraltar e que lhe deu a notícia de terem entrado naquele porto pernambucano vários transportes apresados por Lorde Cochrane. Três dias depois, recebeu a notícia de uma galera com a qual cruzaram de que uma contrarrevolução

em Portugal havia derrubado as Cortes, restituindo o poder ao monarca.

Em 7 de agosto, já navegando na latitude 31º N, ainda na costa da África, porém já perto da Europa, avistou o que imaginava ser uma fragata portuguesa e, quando a *Niterói* chegou perto, já preparada para o confronto, descobriu ser o transporte *Grão-Pará* – aquele navio que havia fugido depois de ter sido capturado por Cochrane e ter o mastro cortado – apinhado de tropas. Por uma atitude suspeita, quando se imaginou que alguns de seus tripulantes apontavam armas para a *Niterói*, esta desfechou uma carga de artilharia que causou algumas mortes. Como não reagiram, foram abordados, tendo Taylor mandado jogar sua artilharia ao mar, tomado posse da pólvora e feito com que todos os soldados assinassem um termo como prisioneiros de guerra, já que, como tais, não poderiam tomar armas contra o Brasil. Depois os liberou, mandando que seguissem o caminho para Portugal.

Para se reabastecer de água, a *Niterói* teve de parar em Santa Cruz das Flores, no arquipélago dos Açores. Protegidos por uma bandeira inglesa que tremulava no mastro e somente permitindo que tripulantes britânicos transitassem no convés, enganaram assim os portugueses da ilha, onde permaneceram entre 19 e 24 de agosto.

No dia 26, apresaram o iate português *Alegre*, que, apesar do pouco valor, foi útil: mandaram-no para o Brasil com um oficial levando despachos para Cochrane e para o ministério. Foram também apresados os iates *Correio de São Miguel*, em 29 de agosto, e *Esperança*, dois dias depois, igualmente enviados para o Rio de Janeiro. Naquele 29 de agosto, a *Niterói* se encontrou com o bergantim inglês *Elisabeth*, que tinha Gibraltar como destino e que, mediante pagamento, recebeu 25

prisioneiros que iam na fragata brasileira. A *Niterói* continuou apresando navios portugueses, tendo capturado os iates *Vigilante* e *Bom Sucesso* e o Bergantim *União*. O primeiro foi bem guarnecido e despachado para o Rio de Janeiro. Quanto aos outros dois, depois de ter sido retirado tudo que havia de valor a bordo, foram ambos postos a pique, à vista de três corvetas e duas charruas do comboio inimigo.

Em 8 de setembro foi apreendido o navio *Prazeres e Alegria*, que, vindo do Pará, inadvertidamente cruzou o caminho da *Niterói*.

No fundo, John Taylor queria se bater com um dos navios da escolta e, na escuridão da noite, imaginando ter visto um navio que vinha atrás das fragatas, o comandante partiu em direção a ele, porém deu de cara com a *D. João VI* à pequena distância. Como esta andava sempre com uma fragata a lhe dar cobertura, decidiu Taylor não lhe dar combate por estar em clara desvantagem. Por três vezes a nau portuguesa lhe exigiu a identificação em português, sem obter resposta. Tentou então em inglês, recebendo, desta vez, o retorno de Taylor, que, num inglês impecável, identificou-se como fragata inglesa, comandante fulano..., e, assim, lhe foi dada passagem sem nenhuma outra exigência. Esse artifício, conhecido como *ruse de guerre*, ou astúcia de guerra, comumente utilizado na época, com uso de bandeiras ou insígnias falsas, foi posteriormente proibido pela Convenção de Haia, de 1907.

Ainda a caminho de Lisboa, apresaram o Iate *São José* e, à tarde, avistaram o Cabo da Roca, mantendo-se a uma distância de cerca de 24 milhas da costa portuguesa. Em 10 de setembro apresaram o Iate *Providência* e a Galera *Nova Amazona*, que tinham acabado de sair de Lisboa e que foram imediatamente mandados para o

Rio de Janeiro. Taylor foi informado pelo comandante da *Nova Amazona* de que todo o comboio já tinha entrado pela foz do Tejo, portanto daria sua perseguição como encerrada, devendo retornar imediatamente ao Brasil. Mas antes encontraram um bergantim inglês que ia em direção ao Faro, e nele descarregaram parte de seus prisioneiros. Depois, no dia 11, chegaram muito perto da costa e, em ato de extrema ousadia, passearam pelo interior da foz do Tejo, em franco desafio aos portugueses. Em 12 de setembro, capturaram o Iate *Paquete de Setúbal*, no qual Taylor acomodou todos os demais prisioneiros que ainda mantinha, com ordens de levá-los a Figueira da Foz, mais ao norte, perto de Coimbra. Para tal, foi assinado um termo de compromisso firmado por todos; o comando da embarcação foi dado a dois mestres prisioneiros e, por intermédio de um deles, uma correspondência foi encaminhada ao ministro de Relações Exteriores de Portugal. Nesta, Taylor fez severas críticas às atitudes das Cortes, que obrigaram o Brasil a ir à guerra, fazendo questão de deixar consignado que todos os seus prisioneiros de guerra foram tratados com dignidade, não se valendo os súditos de Sua Majestade Imperial da vingança ou do rancor, apesar de terem altos queixumes pelo infame comportamento de parte das tropas lusitanas na Bahia.

Neste mesmo dia, Taylor determinou o regresso da fragata ao Brasil e tomou a direção dos Açores, apresando sucessivamente os iates *Santo Antônio*, *Triunfo* e *Harmonia* e a Escuna *Emília*. Daí meteu a proa em direção às Canárias e, no caminho, apresou o Bergantim *S. Manuel Augusto*. Em decorrência da calma reinante, seu estoque de água começou a ficar escasso, obrigando-o a fazer uma nova escala de reabastecimento, desta vez no Abrigo de São Nicolau, no Arquipélago

de Cabo Verde, de onde saíam, no dia 7 de outubro, providos de dez tonéis de água fresca. Na data marcada, depois de tudo pronto, uma terrível tormenta se abateu sobre o arquipélago. Tão violento foi o vento que tiveram de soltar as amarras e sair ao largo, para que não fossem jogados em cima das rochas, tal era a força do sopro que rasgou a vela do mastro da proa, enquanto as vagas passavam por cima do convés. Para compensar, cortaram-se os cabos da mezena e o vento se incumbiu de pôr o mastro abaixo. Tanto balançou a embarcação que parte da carga nos porões se soltou e escorregou para estibordo, inclinando a nave perigosamente, sendo necessário restabelecer o centro de gravidade da embarcação desfazendo-se de algumas peças de artilharia e atirando-as ao mar. A tempestade durou 12 horas, finda a qual começaram os reparos, e, por sorte, o vento soprava-lhes de popa, até que atingiram 7º N de latitude e 26º W de longitude, em 16 de outubro, quando enfrentaram nova calmaria. A falta de ventos se manteve até o 31 daquele mês, quando então começou a soprar uma brisa que permitiu que chegassem a Salvador, em 9 de novembro de 1823, com seus estoques de víveres e de água perigosamente empobrecidos, suficientes somente para mais quatro dias de viagem. Taylor e a tripulação foram recepcionados na Bahia como heróis e, depois de abastecidos, fizeram vela para o Rio de Janeiro, onde receberam os agradecimentos do imperador, com direito a desfile militar sob os aplausos do povo. A *Niterói* chegou com o velame em petição de miséria, com somente 2/3 de sua artilharia e com uma tripulação exausta por causa da longa jornada e das peripécias pelas quais passou. A saga da fragata havia durado mais de quatro meses. Além de John Taylor e seu imediato, Capitão de Fragata Luís Barroso

Pereira, seu corpo de oficiais era composto pelos primeiros-tenentes Justino Xavier de Castro e Samuel Chester e pelos segundos-tenentes Francis Drummond, James Wallace e João Pinto Drummond, o escrevente de bordo. Outro que compunha a tripulação era Joaquim Marques Lisboa, futuro Marquês de Tamandaré e Patrono da Marinha de Guerra do Brasil, então com 15 anos.

## A ADEÇÃO DO MARANHÃO AO IMPÉRIO

Cochrane chegou a São Luís a bordo da *Pedro I*, em 26 de julho de 1823, acompanhado de um brigue inglês vindo de Liverpool, que fora saqueado na altura de Cabo Verde por uma escuna corsária do Rio da Prata. Esta escuna operava com a bandeira norte-americana e aliviara o brigue de quase toda a carga de mercadorias que ele levava para São Luís. A nau chegou ostentando arditosamente a bandeira inglesa (DORES, 1940: 71) para ludibriar as autoridades locais, tendo sido recepcionada pelo Brigue *Infante D. Miguel*, sob o comando de Francisco Garção. Quando este chegou perto da *Pedro I*, já ao alcance de sua poderosa artilharia, descobriram a artimanha, porém nada puderam fazer. A cena foi assim descrita pelo capelão cronista da Nau *Pedro I*:

[...] mas pela demora desta última manobra, descobriu-se que o brigue já havia conhecido a nau, e por isso, deixando-se descair, projetava talvez a fuga.

Entretanto, desconfiado disso o Lord, fez largar o pano e marear a nau, à cuja vista embarcou logo o comandante do brigue, e veio a nosso bordo. Ao entrar na nau conheceu-se que ele vinha muito desconfiado, por ter

caído no logro sem o poder remediar, deixando-se maquinalmente conduzir para a câmara, aí foi falar com o Lord.

Demorar-se-ia com S. Ex. pouco mais de uma hora, depois do que, mandando S. Ex. que desse fundo ao brigue ao pé da nau, o despediu com ofício ao governo, em resposta ao que dele havia recebido. Neste ofício disse S. Ex. ter declarado quem era, que a nau em que se achava pertencia ao Império do Brasil e não à Grã-Bretanha, como havia dito, e que seus fins eram fazer ali aclamar ao imperador e Independência, e que, quando o governo deixasse de aderir a estas condições, veria romper toda espécie de hostilidade por mar e por terra, até que finalmente se conseguisse o desejado fim de unir aquela amena província ao grande todo do vasto Império do Brasil (DORES, 1940: 73).

O Comandante Garção fora feito prisioneiro, porém ficou surpreso com a proposta de Cochrane de lhe restituir a liberdade a si e a seu navio, desde que se propusesse a levar correspondência fechada à Junta do Maranhão e ao governador das Armas, condição esta que foi prontamente aceita por ele. Na conversa que tiveram, Cochrane usou de mais um ardil, fantasiando que a esquadra imperial de guerra estava ao largo pronta para entrar em ação, acompanhada de navios de transporte carregados de tropas. Tal blefe teve efeito imediato, pois a Junta foi convocada de emergência, quando se deu ciência das ameaças contidas nas correspondências de Cochrane. A primeira, endereçada a Agostinho de Faria, governador de Armas do Maranhão, trazia em seu segundo parágrafo o seguinte conteúdo:

Ansiosamente desejo evitar o ter de deixar cair desenfreadas sobre o Maranhão as tropas imperiais da Bahia,

exasperadas como estão pelos prejuízos e crueldades exercidos contra elas e contra seus compatriotas, assim como pelo saqueio do povo e das igrejas na Bahia. Fica a V. Ex. o decidir se convirá exasperar ainda mais os habitantes destas províncias por uma resistência que me parece inútil, e prejudicial ao mesmo tempo aos melhores interesses de Portugal e do Brasil (COCHRANE, 1859: 66).

Em outro ofício, endereçado à própria Junta, mais uma ameaça, também no segundo parágrafo:

Se houvesse, todavia, alguns que – por motivos interessados – se opusessem ao regate de sua pátria, fiquem certos que as forças navais e militares que expulsaram do Sul os portugueses estão prontas a desembainhar de novo a espada na mesma justa causa – e uma vez desembainhada, o resultado não pode ficar por muito tempo duvidoso (COCHRANE, 1859: 67).

Diante das convincentes ameaças de Cochrane, resolveu a Junta, por unanimidade, aderir ao Império, e ofícios comunicando a decisão foram expedidos e entregues ao Primeiro Almirante. O General Agostinho, em carta separada, prometeu não obstruir a união do Maranhão ao resto do Brasil, porém levantou a preocupação de que a ausência de seus comandados poderia levar a cidade ao caos e à anarquia e impunha algumas exigências para a retirada das tropas para Portugal. Às exigências se opôs Cochrane, tendo por fim prevalecido a rendição incondicional. Dessa forma, o almirante assegurou ao General Agostinho:

[...] tenho a assegurar-lhe, primeiro, que farei todos os meus esforços para proteger as pessoas e a propriedade

dos cidadãos do Maranhão – à exceção de tais espécies de propriedade que, provando-se pertencer a parte hostil, ficarão, segundo as leis de guerra, sujeitas à decisão dos tribunais de Sua Majestade Imperial; que a mesma indulgência se observará respectivamente a todas opiniões políticas passadas qual foi praticada sob o governo constitucional de Sua Majestade Fidelíssima D. João VI; e que todas as pessoas que desejarem ausentar-se serão livres de fazê-lo com as formalidades usuais (COCHRANE, 1859: 70-71).

Preocupado de que os portugueses pudessem descobrir seu blefe, quis o almirante que suas tropas embarcassem o mais rápido possível para Portugal.

Portanto, já no dia seguinte à sua chegada, Cochrane recebeu a bordo da *Pedro I* os membros da Junta e um representante do governador das Armas, que, acompanhados do bispo local, foram lhe cumprimentar e confirmar que a província do Maranhão se uniria ao Império do Brasil. Neste mesmo dia, a bandeira portuguesa foi arriada pelo Tenente Grenfell e em seu lugar hasteada a brasileira. Os 21 presos políticos que se encontravam detidos em uma presinganga foram imediatamente libertados.

No dia 28 de julho de 1823, foi proclamada a Independência da província em solenidade realizada às 11 horas no Palácio do Governo, sem a presença de Cochrane, que não desembarcou alegando estar enfermo, porém com a participação dos membros da Junta, do Senado da Câmara, da oficialidade da *Pedro I* e demais corporações civis, militares e eclesiásticas. Com acompanhamento de salvas de canhão e repicar dos sinos das igrejas, foram dados diversos vivas à religião católica, ao imperador, à Independência e à Constituição

Brasileira, repetidos na varanda do palácio pelo presidente da Câmara e respondidos pelo povo com muito entusiasmo. A festa continuou durante a noite, quando se iluminou a cidade, e foi oferecido no palácio do governo um jantar para a oficialidade da nau e demais corporações.

Terminada a cerimônia da Independência, fez-se necessário organizar um novo governo. A esse respeito, escreveu o almirante:

O meu seguinte passo foi prover a devida administração de governo, e isto por causa das facções que depois se achou existirem – foi obra de infinitamente mais dificuldade do que tinha sido a aquisição da cidade (COCHRANE, 1859: 72-73).

No dia 1º de agosto se deu o juramento de fidelidade ao imperador, tanto por brasileiros como por portugueses que desejassem continuar vivendo no Brasil.

Com o fim das cerimônias, Cochrane expediu ofícios a todos os comandantes de tropas, tanto brasileiras como portuguesas, comunicando a adesão do Maranhão ao Império do Brasil, exigindo um imediato cessar fogo e determinando que as tropas ficassem onde estivessem, até que recebessem novas ordens.

Em 31 de julho, quando os soldados que retornariam a Portugal embarcavam nos navios-transporte *Conde de Cavaleiros* e *Constitucional*, houve uma sedição de milicianos portugueses que tentavam impedir o embarque da tropa sob o argumento de que eles seriam necessários em terra para garantir uma eleição justa e ameaçavam pôr a pique a Nau *Pedro I*. Cochrane agiu prontamente, desembarcando um grande contingente de marinheiros comandado pelo Capitão de Bandeira Thomas Crosbie, que conseguiu

desarmar os milicianos portugueses sem derramar nenhuma gota de sangue.

Assim, o embarque prosseguiu, permitindo que, acompanhados de suas famílias, 420 soldados, armas e bandeiras partissem já no dia seguinte para Lisboa, tendo ficado em São Luís o governador das Armas, General Agostinho Antônio de Faria, a quem Cochrane, em correspondência de 27 de julho, dera a opção de se retirar ou permanecer no País, tendo o mesmo inicialmente exercido a segunda.

Totalmente vitorioso, e já sem nenhum perigo de uma reação militar, Cochrane passou então a se dedicar a apoderar-se de suas presas de guerra, das quais dependia parte de sua remuneração e das de seus comandados. Considerou o Maranhão um território inimigo conquistado, o que lhe dava o direito de apossar-se de tudo que estivesse no tesouro da província, inclusive das dívidas a receber. Também incluiu no confisco os navios e as propriedades de portugueses não residentes, com base no Decreto de 11 de dezembro de 1822. Inicialmente apreendeu o *Brigue Infante D. Miguel*, imediatamente rebatizado de *Maranhão*, cujo comando foi repassado a John Pascoe Grenfell, um dos oficiais ingleses que trouxera consigo do Chile, mandando executar com aquele navio, desta vez no Pará, a mesma artimanha que tinha dado certo em São Luís. Apoderou-se também da Escuna *Emília*, de oito canhoneiras, com os escravos que faziam parte das tripulações, e de 16 navios mercantes com suas cargas. Os referidos escravos haviam sido requisitados compulsoriamente pelas autoridades portuguesas aos comerciantes e fazendeiros da região para compor as tripulações das canhoneiras.

Também apreendeu 2.970 arrobas de pólvora, que, por falta de um galpão apropriado em terra, haviam sido armazenadas na Sumaca *Espadarte*.

Para resguardar seus interesses, Cochrane indicou o inglês Henry Dean para vistoriar e avaliar as mercadorias apreendidas, enquanto criava uma Junta para fiscalizar os bens e direitos apresados. Seus membros iniciaram os trabalhos como meros executores de suas ordens, porém, posteriormente, passaram a questionar algumas presas, considerando que, pela natureza das mesmas, seus valores deveriam ser revertidos para a Coroa e não para Cochrane e seus subordinados.

Pelos cálculos do almirante, o valor total do que fora apreendido ultrapassava 500 contos de réis, assim discriminados: 62.560 mil-réis em moeda depositados no tesouro da província; 54.167 mil-réis em moeda na alfândega; 147.316 mil-réis em cartas de crédito; 65.000 mil-réis correspondentes ao valor dos navios e canhoneiras apreendidos; e 170.196 mil-réis correspondentes aos outros bens particulares de cidadãos portugueses não residentes, além do valor da pólvora. Grande parte da mercadoria apreendida foi remetida ao Rio de Janeiro para adjudicação.

Quanto ao numerário apreendido, com o qual desejava receber a sua parte e a de seus tripulantes, determinou que se desse a ele outro destino, porquanto um sério problema se apresentou, exigindo uma solução imediata. As tropas que sitiavam Caxias aceitaram a rendição de seus defensores em 31 de junho de 1823 e, posteriormente, receberam a notícia da tomada de São Luís por Cochrane. A partir de então, apressaram-se em mandar emissários com uma lista de exigências, entre as quais a de realizar novas eleições para substituir a Junta Provisória do Maranhão. Uma nova eleição também foi exigida por Cochrane, porém esta somente se realizou em 25 de dezembro, após sua partida para o Rio de Janeiro, com a reeleição do presidente Bruce. Outro plei-

to atendido foi o pagamento dos soldos atrasados às tropas do Piauí e do Ceará. Naquela ocasião, os soldados – fatigados, famintos e maltrapilhos – estavam havia seis ou mais meses de campanha sem receber. Considerando que esse grande contingente de mais de 8 mil homens, no estado em que se encontrava, poderia se tornar um grande perigo para a manutenção da ordem pública na província – uma vez que poderia se deslocar para São Luís e cobrar *in loco* o que pleiteava –, foi decidido por Cochrane, em conjunto com a Junta do Maranhão, pagar-lhe 116.727 mil-réis em moeda e 147.316 mil-réis em cartas de crédito confiscadas aos portugueses, além de fornecer-lhe roupas e outras mercadorias, para que a tropa pudesse se dispersar, com os soldados retornando a seus lares, após o propósito da expedição já ter sido alcançado. Destes soldados, remanesceu um corpo formado por 200 homens, que foi mantido para guarnecer a vila de Caxias.

O cenário político do Maranhão emancipado de Portugal, mesmo no período de transição, era composto por diversas facções que desejavam o poder e queriam exercê-lo da pior forma possível: por meio da corrupção, da perseguição aos inimigos (principalmente portugueses) e da demissão de funcionários públicos (com a finalidade de distribuir seus cargos para apaniguados).

Assim, a *Pedro I* partiu no dia 20 de setembro de 1823, acompanhada da Corveta *Pombinha* e da Escuna *Bela Elisa*, atracando no início da noite de 9 de novembro, sendo recebida pelo próprio imperador, de quem Cochrane beijou as

mãos ainda no escaler. Na recepção que se seguiu, o Primeiro Almirante recebeu das mãos do monarca a insígnia da Grã-Cruz da Imperial Ordem do Cruzeiro. Ainda antes de sua chegada ao Rio de Janeiro, Cochrane tomou conhecimento da intenção do imperador conceder-lhe o título de Marquês do Maranhão, assim como recebeu um ofício de agradecimento da Assembleia Geral, Constituinte e Legislativa, de 3 de outubro de 1823, documento assinado por Martim Francisco de Andrada, João Severiano Maciel da Costa e Miguel Calmon Du Pin e Almeida e recheado de elogios às suas ações no norte do País. Comunicava que a dita Assembleia, “reconhecendo a importância de tão relevante serviço, decretou em

sessão de ontem [2 de outubro], que se desse a V. Ex<sup>a</sup>., em nome da nação, que representa, o devido agradecimento” (COCHRANE, 1859: 95).

### **O Primeiro Almirante recebeu das mãos do Imperador a insígnia da Grã-Cruz da Imperial Ordem do Cruzeiro**

#### **A VEZ DO**

#### **GRÃO-PARÁ E A TRAGÉDIA DO BRIGUE PALHAÇO**

Concomitantemente às ações de Cochrane no Maranhão, acontecia a adesão da província do Grão-Pará ao Império. O Capitão-Tenente John Pascoe Grenfell, na época com 23 anos, assumiu o comando do Brigue *Infante D. Miguel*, confiscado em São Luís e rebatizado de *Maranhão*, e foi incumbido por Cochrane de seguir para Belém, com ordens escritas datadas de 5 de agosto de 1823, para aplicar o mesmo golpe de audácia que havia dado certo no Maranhão.

Grenfell partiu de São Luís no dia 6 de agosto, com uma tripulação composta por

dois oficiais, os segundos-tenentes Victor James Subrá e James Watson, além de 90 homens, sendo 60 ingleses. Foi navegando pela costa até que fundeou em Salinas em busca de um práctico para entrar nas águas barrentas em direção à Baía de Guajará. Lá havia uma pequena guarnição militar, comandada por um sargento, que foi posta pelo governador de Armas José Maria de Moura com o intuito de impedir a entrada de navios suspeitos no rio. O comandante do *Maranhão* tentou conseguir um práctico entre os próprios militares, porém sem sucesso. Meira Filho nos conta o que então ocorreu:

Grenfell, diante da recusa, resolve substituir o pavilhão do império pela bandeira portuguesa, hasteando-o ao amanhecer do dia. Em face disso, o práctico Fortunato Martins, pela madrugada, vai à procura do barco, des-



Foto 3 – Almirante John Pascoe Grenfell.  
Participou da adesão da província do Grão-Pará  
ao Império

confiando de sua presença ali e a sua insistência para entrar, desobedecendo as ordens do sargento que dirigia a força, em nome do comando das armas em Belém. Esse práctico alcança o navio de guerra de Grenfell à 1 hora da madrugada do dia 9 (MEIRA FILHO, 1976: 837-838).

O comandante inglês recebeu a ajuda de outro paraense, o escrivão do Arsenal de Guerra e tenente da milícia José Quaresma, este já fervoroso adepto do Império, visto ter se apresentado a bordo com uma farda adornada com fitas verdes e amarelas, cores da bandeira imperial brasileira (CORRÊA, 2003: 52), que havia sido recém-criada no ano anterior por Debret.

Grenfell chegou ao Pará no dia 11 de agosto de 1823, tendo incumbido José Quaresma de levar as correspondências de Cochrane à Junta, exigindo a adesão ao Império em nome de Sua Majestade Dom Pedro I e ameaçando estar a esquadra do Almirante Cochrane aguardando em frente à entrada do rio para entrar em ação caso necessário. Fora as ameaças, também deu ciência aos administradores do Pará de que as províncias da Bahia e do Maranhão já haviam aderido ao Império brasileiro. Reuniram-se as autoridades locais na noite do mesmo dia para decidir o que fariam, ocasião em que o local foi invadido pelo povo, que freneticamente dava vivas ao imperador e à Independência. José Maria de Moura, o governador das Armas, foi contra a adesão à Independência, por desconfiar da não existência da esquadra, dizendo que somente concordaria se fosse feita uma comprovação, porém foi voto vencido e não teve outra alternativa a não ser pedir demissão do cargo, tendo a Junta imediatamente nomeado para substituí-lo o Marechal de Campo Manuel Marques

de Elvas Portugal, que comandara as tropas brasileiras na Tomada de Caiena. Em seguida, a Junta mandou um ofício a Grenfell, comunicando a adesão do Pará à Independência e convidando-o a atracar seu navio no ancoradouro da cidade, o que aconteceu na manhã do dia seguinte.

Fundeou seu navio em frente a Belém, próximo à Ilha dos Periquitos. Na época, Belém tinha cerca de 13 mil habitantes, e a população de toda a Amazônia, por volta de 100 mil. No dia 15 de agosto, em cerimônia realizada no Palácio do Governo, foi oficialmente proclamada a adesão da província do Pará ao Império, com o juramento de obediência e fidelidade ao imperador.

Além da adesão do Pará, Grenfell vinha com outra missão: a de apresar todos os navios pertencentes a portugueses não residentes que estivessem no porto, assim como suas mercadorias. Estavam lá ancorados os navios portugueses *Astrea*, *Diligente*, *General Rego*, *Nova Iphigenia* e as escunas *Lucrécia* e *Andorinha*, e logo, inadvertidamente, pois desconheciam a mudança política ocorrida, entraram no porto a *Emilinha*, o *Confidente*, a *Flor de Despique*, o negreiro *Maria de Luanda* e o *General Noronha*, que trazia um carregamento de pólvora, todos convertidos em presas. Foram tantas as presas que Grenfell não conseguiria levá-las para o Rio de Janeiro e, por essa razão, convenceu aos membros da Junta a instituir um tribunal de presas local, que deliberou favoravelmente como boas presas, tendo então Grenfell nomeado um comerciante inglês de nome James Campbell, domiciliado naquela cidade, para vender localmente tudo que fora apresado, o que rendeu um saldo de 49.850 mil-réis. Parte dessa quantia foi distribuída como prêmio entre os seus tripulantes.

O principal alvo de Grenfell era a Fragata *Leopoldina*, que se encontrava no

estaleiro em Belém, rebatizada por ele de *Imperatriz* e imediatamente incorporada à Marinha imperial. Para que a fragata se tornasse operacional, teve de reconstruí-la, mastreá-la e equipá-la, dedicando-se com especial empenho também a essas tarefas, em paralelo aos seus outros afazeres políticos, militares e mercantis.

Assim como ocorreu na província do Maranhão, a adesão do Pará ao Império aconteceu no primeiro momento sem nenhum derramamento de sangue, porém a rivalidade entre os brasileiros e os portugueses que moravam na capital foi criando um dissenso entre os próprios membros da Junta, o que levou Belém a um estado de anarquia que exigiu a intervenção do oficial inglês.

Na noite de 15 de outubro de 1823, iniciou-se uma grande revolta entre a soldadesca que exigia a demissão de uma lista de oficiais. Antes, os representantes desses militares insatisfeitos solicitaram, a bordo do *Maranhão*, essas demissões ao próprio Grenfell, que não só não os atendeu, como os manteve retidos a bordo por motim, somente liberando-os a pedido da própria Junta para evitar uma confusão maior, o que, por fim, acabou acontecendo.

O motim começou por volta das 10 horas da noite, quando elementos do primeiro e do segundo regimentos do Esquadrão de Cavalaria e muitos populares marcharam em direção ao Trem de Guerra (arsenal em que se guardavam as armas e munições), onde já se encontravam membros do terceiro regimento. A intenção deles era penetrar no arsenal e armar todos os sublevados. Tentaram, mas foram impedidos pela guarda do Trem, chefiada pelo Major Inácio Pereira. Não arriscaram arrombar o portão à força, receosos de que, se iniciassem um confronto, poderiam levar a explodir toda a munição que estava armazenada. Então, um grupo de

soldados de infantaria foi à casa do cônego, na Rua de São Vicente, e obrigaram-no a acompanhá-los até o Trem. Assim, foram trazidos todos os membros da Junta, exceto seu presidente, que não fora encontrado. Ameaçados pela multidão, os membros da Junta deliberaram que se abrisse o portão do paiol e que se fizesse a distribuição de armas e munições.

Em seguida, a turba de cerca de 3 mil pessoas entre militares e civis, em grande parte armada, se dirigiu ao Palácio do Governo, onde exigiu a demissão do presidente da Junta, Geraldo José de Abreu, colocando em seu lugar o cônego Batista Campos. Exigiram também a demissão dos oficiais militares e funcionários públicos que consideravam terem sido contra a emancipação política do Brasil e suas deportações para Portugal. Somente depois da promessa pelos membros da Junta de que seriam atendidos, conseguiu-se a dispersão da multidão, tendo os soldados se recolhido aos quartéis. Entretanto alguns deles, tanto soldados como civis, em grande parte bêbados, desandaram a saquear o comércio dos portugueses, depredando suas instalações, cometendo uma série de violências contra suas famílias e domicílios, causando ferimentos e mortes, alguns atirando aos gritos de vivas ao imperador. Nesta noite, muitas famílias portuguesas procuraram abrigo nos navios ancorados no porto.

A Junta Provisória de Governo, agora presidida por Batista Campos, se reuniu na manhã seguinte, atendendo às reivindicações dos amotinados, porém o quebra-quebra continuou na noite do dia 16, o que obrigou a Junta a pedir ajuda a Grenfell para que seu efetivo de marinheiros fosse cedido para reforçar a milícia. Este recusou, sob o argumento de que os marinheiros ingleses só poderiam ser comandados por oficiais ingleses. Pouco

depois da recusa, o Capitão de Artilharia João Henrique de Matos, membro da Junta, foi a bordo e implorou, em nome de seus companheiros, que Grenfell descesse à terra para sustentar a autoridade da Junta e preservar a ordem, ao que ele aquiesceu, assumindo o comando da operação. Grenfell calculou serem os desordeiros em número de 700 homens e, como não tinha efetivo para enfrentá-los, armou seus marinheiros e os disponíveis dos navios mercantes atracados no porto, descendo em terra com um efetivo de cerca de 150 combatentes, desembarcados atrás do Trem de Guerra, garantindo a segurança de sua guarda e do estoque de armas individuais, munições e principais peças de artilharia. Com o nascer do dia, Grenfell recebeu reforços providenciados pelos membros da Junta, e a eles se uniram milicianos e cidadãos comuns armados, totalizando uma força de cerca de 500 homens. Saíram e passaram a abordar e desarmar todos os soldados e civis que encontraram, recolhendo o armamento ao Trem de Guerra. Dirigiram-se então para o palácio, determinando que toda a tropa se reunisse desarmada, no que foi obedecido, exceto por cerca de 60 cavalarianos que inicialmente não atenderam às suas ordens, mas que desceram imediatamente de seus cavalos tão logo Grenfell dera ordens para que se abrisse fogo contra eles. Pronta e docilmente entregaram as armas e os cavalos, se juntando aos soldados da infantaria, já anteriormente enquadrados e colocados em forma na praça. Neste ponto, segundo Grenfell, tendo considerado que o objeto de sua missão de restauração da ordem já havia sido cumprido, solicitou aos membros da Junta que assumissem sua autoridade, colocando-se sob suas ordens. Ainda segundo o militar inglês, foi feita uma reunião com os membros

daquele colegiado, quando decidiram pela necessidade de se dar um exemplo aos amotinados aplicando a pena capital aos cinco principais líderes da baderna, que foram de pronto fuzilados no meio da praça<sup>1</sup>. Foram executados sumariamente os sargentos Manuel Raimundo e Felipe, os soldados Antônio e Maximiano (músico e arruaceiro que fora preso por ordem do próprio Batista Campos) e o civil Custódio, guarda-portão do Arsenal de Marinha. Os demais baderneiros foram todos encarcerados. A participação da Junta no episódio do fuzilamento dos cinco arruaceiros foi corroborada pela proclamação divulgada em 18 de outubro:

Cidadãos: A pátria está em perigo!

Uns poucos de celerados conseguiram iludir uma grande parte da força armada e a conduziram à uma rebelião; vós sois testemunhas dos horrorosos atentados cometidos nos dias 15 e 16 do corrente nessas casas invadidas, saqueadas e roubadas; nossa existência esteve em perigo, e talvez tivesse já tocado o último termo, se a providência não houvesse conduzido a este porto o brigue de guerra Maranhão, a cujo ilustre comandante devemos a maior gratidão pelos enérgicos esforços, com que protegeu a causa do Império Brasileiro, a nossa Independência e a conservação desta cidade, que talvez a esta hora tivesse sido presa das chamas [...].

[...] Alguns dos principais chefes dos salteadores inimigos da religião já expiaram com a vida seus horrorosos crimes; e as mais enérgicas providências se tem dado para restabelecer a tranquilidade e sossego público [...] (RAIOL, 1865: 81-82).

Depois, em 23 de outubro de 1823, oficiaram ao ministro José Bonifácio correspondência subscrita pelos seus componentes, inclusive pelo exaltado Clemente Malcher, aliado de Batista Campos, onde se lê:

[...] Fizeram-se comparecer os principais e reconhecidos chefes da quadrilha, e da revolta, e ali em Conselho verbal foram condenados à morte, e cinco foram fuzilados [...] (MUNIZ, 1926: 119).

O cônego Batista Campos havia sido preso em casa e responsabilizado como um dos líderes do movimento, mas tudo leva a crer que, apesar de ter apoiado as reivindicações dos amotinados relativas à demissão dos portugueses, seu mal foi perder o controle sobre os insurretos, não tendo responsabilidade direta pelos desvarios cometidos. Mesmo assim, foi transferido da prisão domiciliar para o navio *Maranhão* e depois mandado para o Rio de Janeiro e preso na Fortaleza de Santa Cruz, em Niterói. Conta Domingos Raiol, seguido por diversos historiadores pósteros, que Batista Campos teria sido trazido de casa, onde estava preso por incitação à revolta, para o largo do Palácio do Governo e aí colocado preso à boca de um canhão com o estopim aceso, para que confessasse sua liderança no levante. Os membros da Junta e alguns cidadãos condoídos com a situação imploraram pela vida do sacerdote, que, finalmente, foi poupada por Grenfell (RAIOL, 1865: 80).

Não temos como assegurar se esse episódio realmente existiu, porque em nenhum momento foi mencionado no folheto de defesa intitulado *Apologia de João Batista Gonçalves Campos, cônego*

1 Ref. Grenfell 4; John Pascoe Grenfell Papers; Special Collections and Archives; University of Liverpool.

da catedral do Pará, atualmente preso no Rio de Janeiro; para servir de refutação às grosseiras calúnias com que se tem esforçado os inimigos do imperador e do Brasil a deprimir o bem merecido conceito daquele varão.

Como bem mostra o título daquele libelo impresso, em 1824, na Tipografia do Diário (Rio de Janeiro) – apesar de ser anônimo, escrito por um tal amante da verdade, quicá de autoria do próprio réu, pois trata-se de uma detalhada defesa do cônego, com diversos anexos de depoimentos de várias testemunhas, e narra todas as provações a que o mesmo fora submetido por ter se engajado na causa da Independência –, seria um despropósito o autor daquela alentada defesa e diversos deponentes que o defenderam às claras, assinando seus nomes, terem omitido uma ocorrência dessa magnitude.

Também Grenfell não se referiu ao fato em sua defesa escrita perante a corte marcial a que foi submetido no Rio de Janeiro por conta dos episódios de Belém, datada de julho de 1824, na qual foi absolvido.<sup>2</sup>

Voltando aos acontecimentos de 15, 16 e 17 de outubro de 1823, os demais 256 presos acusados de mortes, roubo e vandalismo foram recolhidos à cadeia pública, que não os comportava. Alegando falta de espaço e que sua guarda exigia um grande número de milicianos, já que havia grandes chances de fuga, os membros da Junta oficiaram a Grenfell, em 18 de outubro, para que os referidos prisioneiros fossem transferidos para o Brigue *Diligente*, que seria utilizado como presiganga. Dois dias depois foram todos transferidos para o porão daquele navio (que depois recebeu o nome de *Palhaço*), um antigo negreiro que, segundo Grenfell, recentemente havia

transportado cerca de 600 escravos e que foi guarnecido com uma escolta de 15 marujos armados, comandados pelo Tenente Joaquim Lúcio de Araújo.

Começa aí uma misteriosa história que, contada em diferentes versões, resultou no fato histórico conhecido como “A tragédia do Brigue *Palhaço*”, com a morte de 252 presos, saindo com vida somente quatro deles, dos quais três morreram pouco tempo depois e somente um sobreviveu por mais tempo, porém com grandes sequelas físicas.

As versões divergem entre si, e a investigação requerida pela Junta Provisória de Governo ao ouvidor Vieira de Mello, assistido pelo escrivão Thomas Locatelli, nunca foi encontrada pelos pesquisadores:

Em relação a devassa e corpo de delito acima referidos, não conseguimos encontrar o processo judiciário respectivo, que aliás viria esclarecer este caso malfadado da história do Pará, não só em seus pormenores, como na parte atinente às responsabilidades (MUNIZ, 1926: 109).

Uma das versões – a mais difundida, transcrita por Raiol em *Motins Políticos*, utilizando texto de terceiro – não nos parece inteiramente verossímil, porquanto afirma que os 256 prisioneiros foram acomodados no exíguo espaço de 30 palmos de comprimento, 20 de largura e 12 de alto, o que equivale a 6,86 m de comprimento x 4,57 m de largura x 2,74 m de altura, tendo os 256 prisioneiros ficado confinados em 31 m<sup>2</sup>, ou que em média mais de oito prisioneiros teriam sido acomodados em cada m<sup>2</sup> disponível do porão, quando no dito porão ainda havia barricadas, uma grande tina de água, redes, cordas etc.

2 Ref: Grenfell 4; John Pascoe Grenfell Papers; Special Collections and Archives; University of Liverpool.

Raiol continuou descrevendo a tragédia dizendo que o calor era insuportável, que faltava ar – visto que a tripulação havia fechado as escotilhas e o ar entrava somente por uma pequena fresta –, que os prisioneiros se lamentavam de sede, que eram acometidos de violentas dores de cabeça e suor copioso e que lhes foi fornecida água do rio, salgada e turva, colocada em uma tina que havia no porão, amontoando-se os prisioneiros uns sobre os outros com violência, tudo na maior sofreguidão e desordem. Alguns caíram sem sentidos logo depois de beberem a água, e a outros exacerbaram-se as dores, os lamentos, os gritos e as vociferações. Sobre a qualidade da água, Raiol escreveu uma nota de rodapé dizendo: “Há quem diga que a água dada a esses infelizes fora envenenada, sendo o veneno preparado pelo boticário João José Calamopim e por José Carneiro” (RAIOL, 1865: 86).

Aquele autor continuou a narrativa descrevendo que a guarnição do navio não apenas comprazia-se de ver aquela horrorosa cena, como também dirigiu alguns tiros de fuzil ao porão e derramou dentro dele uma grande porção de cal, cerrando-se logo a escotilha, ficando o porão hermeticamente fechado, a pretexto de que se aplacaria o motim por este meio atroz. Por espaço de duas horas ainda se ouviu um rumor surdo e agonizante que se foi extinguindo aos poucos, e às três horas de encerramento completo, que foi ao escurecer, reinou no porão o silêncio dos túmulos (RAIOL, 1865: 85).

Sobre a versão daquela tragédia transcrita por Raiol, escreveu Palma Muniz:

[...] a narrativa da catástrofe daquele brigue escrita pelo Tenente-Coronel José Joaquim Machado de Oliveira, justamente por ser a divulgada por Domingos Antônio Raiol nos Motins

Políticos e que tem servido a quantos, sem mais estudos, têm escrito sobre fastos paraenses, e, por conseguinte, por constituir um momento histórico já consagrado.

Este monumento infelizmente não possui estabilidade, por ter suas fundações carcomidas pela inverdade histórica [...] (MUNIZ, 1926: 110).

Palma Muniz se refere ao paulista José Joaquim Machado de Oliveira – governador da província do Pará durante 1832 e 1833, de Alagoas em 1834 e 1835, de Santa Catarina em 1837 e do Espírito Santo em 1840 e 1841 –, que, não sendo da terra e não estando lá presente à época do ocorrido, teria supostamente se utilizado de fonte não confiável para escrever parte da sua narrativa do episódio.

Quanto a Grenfell, este escreveu sua versão endereçada diretamente ao imperador Dom Pedro I, em julho de 1824, em forma de defesa à Corte Marcial a que foi submetido no Rio de Janeiro. Grenfell contou que visitou o navio *Diligente* pessoalmente e que, pelo fato de o mesmo não ter grades nas escotilhas, determinou que se removesse cada segunda prancha da tampa da escotilha, para que a luz e o ar pudessem entrar no porão, serviço que foi feito na sua presença. Mandou que uma bomba d’água fosse mantida funcionando, fornecendo um fluxo de água por meio da escotilha, e instalou uma vela que fazia o papel de ventilador (*windsail*) jogando o ar da brisa para baixo, também pela escotilha.

Às 9 horas da noite se alarmou quando ouviu dois ou três tiros de mosquete, sendo informado por seus oficiais sobre um rápido reforço de marinheiros ao *Diligente*, porque os prisioneiros estavam tentando subir ao convés do navio. Soube também que um dos detentos havia con-

seguido ultrapassar parcialmente a tampa da escotilha, sendo morto pela guarnição a golpes de sabre. Relataram-lhe que o grupo de prisioneiros era composto de brasileiros, portugueses e negros e que o total perfazia 256 homens. Disse, ainda, que em um espaço de meia hora escutou gritos de “morram os europeus” e “não me mate, eu sou brasileiro”, repetidos por vítimas na agonia da morte.

Um grupo tentava forçar as escotilhas, e Grenfell admoestava-o, porém recebia como resposta ameaças e maldizeres. Os prisioneiros persistiram na tentativa, enquanto todos os que guarneciam o convés já estavam convencidos de que os autores de todo o mal que havia sido feito no porão eram os mesmos que estavam tentando fugir. Quando a escotilha estava a ponto de ser forçada, Grenfell determinou à guarda que abrisse fogo. Argumentou que, caso eles tivessem conseguido chegar ao convés, a guarda teria que os matar para preservar a sua própria segurança, o que poderia causar ferimentos entre eles próprios, levando-se em conta a escuridão da noite. Não houve mais do que 20 descargas de mosquete. A partir de então, a desordem logo diminuiu, porém somente com a luz do dia souberam do resultado do tumulto. Dos 256 prisioneiros, somente quatro sobreviveram ao horror daquela noite, tendo um confessado que só sobreviveu por ter se escondido atrás de uma barrica. O comandante inglês então tomou as medidas para averiguar a causa da terrível catástrofe. Os quatro sobreviventes foram mandados para terra, e, depois de terem sido colhidos seus testemunhos, foi franqueado a eles se comunicarem com todos os que deveriam inquiri-los. Os sobreviventes disseram que o começo e a causa da tragédia teriam sido uma disputa entre alguns brasileiros e portugueses, que, ficando cada vez mais violenta, levou

ao ataque entre os dois lados, que se enforcaram mutuamente com as mãos, com os dentes e com as cordas das redes. Também relataram que a maior parte das mortes ocorreu antes de os guardas começarem a atirar e que foram os que tentaram forçar a escotilha os que caíram pelos disparos.

Portanto, a versão de Grenfell difere bastante da de Rayol. A versão do oficial inglês, além de não mencionar ter se jogado cal no interior do porão, confirma que ele esteve presente e que comandou pessoalmente a guarda dos prisioneiros; que os presos morreram em luta entre eles próprios e não por falta de ar ou de água; e que, dos que tentaram forçar a escotilha, menos de 20 morreram vitimados por disparos de mosquete e um morreu a golpe de sabre.

Os corpos foram transportados por escravos para a margem do rio na Balsa *São João Magnânimo* e enterrados em vala comum num sítio chamado Penacova.

A razão de Grenfell ter especificado a presença de prisioneiros negros em seu documento tem a ver com a representatividade dos mesmos na composição da população local. Segundo o censo de Belém de 1822, de uma população total de 12.471 habitantes, os escravos perfaziam 45,9%, os brancos 45,2%, e os índios, pretos e mestiços livres 8,9% (BAENA, 1969: 373). Havia uma grande mágoa dos escravos tanto em relação aos portugueses quanto aos brasileiros brancos, em razão do tratamento que recebiam de ambos.

A preocupação quanto a uma revolta por parte da gente de cor é manifestada no ofício endereçado a José Bonifácio datado de 23 de outubro de 1823, em que os membros da Junta do Pará registraram:

[...] sentimos não poder afirmar que a tranquilidade esteja inteiramente restabelecida, porque ainda temos a temer principalmente a gente de cor, pois que

muitos negros e mulatos foram vistos nos saques de envolta com os soldados, e os infelizes que se mataram a bordo do navio, entre outras vozes sediciosas deram vivas ao rei Congo, o que faz supor uma combinação entre soldados e negros [...] (RAIOL, 1865: 325).

Finda a revolta, Grenfell retornou ao trabalho de reconstruir, mastrear e equipar a Fragata *Imperatriz*, além de contabilizar suas presas.

A tragédia teve grande repercussão na população de Belém e das vilas do interior. A ala dos mais exaltados acusava a Junta de ser conivente com a tragédia e benevolente com os portugueses, que continuavam ocupando cargos na administração pública. O sentimento de revolta levou à instalação de uma administração rebelde em Cameté, vila situada às margens do Tocantins, cerca de 150 km de Belém, tendo a insatisfação se disseminado pelo interior, com a adesão à rebeldia de Oeiras, Baião, Melgaço, Marajó e Conde.

A Junta em Belém recorreu aos préstimos de Grenfell para enviar uma expedição contra os rebeldes em Cameté. Este designou a Escuna *Andorinha* e um barco armado levando um contingente de 40 marinheiros e 30 policiais, sob o comando do Segundo-Tenente Victor Subrá, que submeteu Cameté a fogo de artilharia, porém sem nenhum resultado prático e, muito ao contrário, exaltando ainda mais os ânimos dos rebeldes.

Em 3 de novembro de 1823, Grenfell escreveu a Cochrane fazendo um relato de suas atividades, reiterando a solicitação para que o governo imperial mandasse pessoas de sua confiança para servirem de mediadores entre as facções rivais, além de pedir reforços.<sup>3</sup>

No início de 1824, como persistia a desobediência em Cameté, a Junta resolveu rearmar os soldados que haviam sido desarmados durante a revolta de outubro de 1823. Canhoneiras passaram a dar proteção às canoas e aos pequenos barcos que transportavam mercadorias, para evitar que rebeldes delas se apoderassem. No fim de janeiro, os boatos de que estava sendo gestada uma nova conspiração contra a Junta fizeram com que seus membros se apressassem em demitir os portugueses e os brasileiros suspeitos de terem sido contra a Independência. Uma grande leva deles foi deportada para Portugal sob os protestos de Grenfell, que lhes tinha assegurado condições de permanência por ocasião da adesão do Grão-Pará ao Império. Como aquela medida tomada pela Junta contribuía para pacificar a província, não teve maiores consequências.

O governo local resolveu desfechar uma grande ofensiva contra Cameté. Para isso, em 14 de fevereiro, foi convocado um Conselho de Guerra, reunindo as principais autoridades civis e militares da província, tendo se decidido planejar contra os insurretos uma expedição que deveria contar com uma força superior a 300 soldados. Coube a Grenfell providenciar os navios de combate, além da logística fluvial. No dia 23 daquele mês, Grenfell informou à Junta que já estavam prontos para o embarque da força expedicionária um total de três transportes, dois navios e três escunas, armados com 26 canhões. Porém, na mesma carta, comunicou que sua comissão em Belém estava finalizada e que, por ordens do Almirante Cochrane, estaria deixando a cidade para se juntar à Esquadra imperial no Rio de Janeiro. O que verdadeiramente prendia Grenfell a Belém era o término dos serviços na Fragata *Imperatriz*. Quando

3 Grenfell para Cochrane, NRS GD233/20/452, nº 7.

finalmente conseguiu equipá-la, recebeu de Cochrane o aval para partir, visto que ambos tinham plena consciência de que a conturbada situação política da província perduraria ainda por muito tempo.

Houve pronta reação da Câmara de Belém, que oficiou à Junta, em 26 de fevereiro, sua contrariedade pela inoportuna partida de Grenfell, o que deixaria a cidade desprotegida em momento de conflito com os rebeldes. Dois dias depois, foi a vez da Junta oficial a Grenfell, lembrando-lhe a imperiosa necessidade de sua permanência até que a rebelião fosse vencida ou então até que chegassem os reforços solicitados ao imperador e, ao fim, determinando-lhe que ficasse para defender Belém enquanto durasse o ataque a Cameté, pois o referido ataque teria de ser cancelado caso ele não permanecesse na província.

Tanto os protestos como a ordem da Junta não convenceram Grenfell a permanecer em Belém, e, no dia 3 de março de 1824, a *Imperatriz* e o *Maranhão* levantaram ferros e fizeram vela em direção ao Rio de Janeiro, onde iriam se juntar a Cochrane.

## DESDOBRAMENTOS

A necessidade de o governo brasileiro manter Cochrane no comando da Marinha era imperiosa. Dois fatos colocavam novamente em risco a integridade do Império. O primeiro foi a reação negativa dos políticos de algumas províncias do norte à dissolução da Constituinte. Quando a notícia chegou naquelas províncias por meio dos deputados dispensados e mandados de volta para casa, criou-se um clima de confronto ao monarca, que se transformou rapidamente em uma revolta de cunho separatista e republicano, que irrompeu inicialmente em Pernambu-

co e, posteriormente, se espalhou, dando origem à Confederação do Equador. O segundo foram as notícias preocupantes que chegavam da Europa, informando que Portugal estava preparando uma poderosa força expedicionária para retomar a antiga colônia.

O navio inglês *Lord Herbert*, que chegara em 4 de abril de 1824, trazia cópias de decretos detalhando a operação. Ao final daquele mesmo mês, foi a vez do *Princess Elisabeth* trazer notícias que confirmavam as informações anteriores. Em 4 de julho, chegou o navio *Cygnnet*, trazendo informes mandados pelos representantes brasileiros em Londres, Caldeira Brant e Gameiro Pessoa, dando conta dos preparativos portugueses.

Cochrane estava desgostoso com a atuação do Tribunal de Presas, que, por artifícios processuais, deixava de julgar as presas que a esquadra havia apreendido e que, pelas leis navais vigentes no século XIX, deveriam ser leiloadas, sendo os valores divididos entre a tripulação.

Essa incômoda situação obrigou o gabinete a transigir, e tornou-se necessário fazer-lhe algumas concessões. A todos preocupava a possibilidade de Cochrane deixar o cargo, porque contavam com a sua perícia militar para contrapor os esperados perigos, assim como, em virtude de seu estado de descontentamento com a questão das presas, inquietava ao gabinete a simples possibilidade de o almirante passar a servir ao inimigo.<sup>4</sup>

Anteriormente, já havia sido autorizado o pagamento de 40 contos de réis pelo apresamento da Fragata *Imperatriz*, apesar da decisão contrária do Tribunal de Presas. Entretanto essa quantia não foi paga ao almirante ou a quaisquer de seus

4 Atos do Conselho de Estado, Sessões de 12 e 14 de fevereiro de 1824, Documentos da Independência, Biblioteca Nacional, RJ, 1923, vol. 1, p. 457-8.

subordinados. Em 27 de fevereiro, Vilela Barbosa escreveu a Cochrane propondo adiar o pagamento, o que não foi aceito, até porque aquela oferta havia sido escrita de próprio punho pelo imperador. Mesmo assim, a quantia não foi paga, o que só ocorreu em 1873, portanto 50 anos depois, no acerto de contas do Brasil com os herdeiros de Cochrane.

Depois de receber 200 contos de réis negociados diretamente com o imperador a título de adiantamento pelas presas de guerra, Cochrane partiu, em 2 de agosto de 1824, para combater a Confederação do Equador em Pernambuco e, em 10 de outubro, seguiu para o Ceará, tendo feito uma escala no Rio Grande do Norte dois dias depois, chegando a Fortaleza em 18 de outubro. Nos primeiros dias do mês seguinte, partiu para São Luís, depois de debelar a insurreição no Ceará, e, em janeiro de 1825, Cochrane resolveu

cobrar a dívida que a província tinha com ele: obrigou *manu militari* que a Junta do Maranhão lhe ressarcisse 106 contos de réis, parte do que ele havia confiscado dos portugueses, e, quando recebeu aquele valor, se retirou para a Inglaterra, em 18 de maio de 1825, a bordo da Fragata *Piranga*, tendo passado o comando da *Pedro I* para Jewett. Lá, Cochrane se manteve no cargo de comandante em chefe da Marinha brasileira até o reconhecimento da Independência por Portugal pelo Tratado de Paz e Amizade, assinado em 29 de agosto de 1825. Após esse fato, enviou ao imperador, em 10 de novembro daquele ano, sua carta de exoneração, que só foi efetivada um ano e cinco meses depois.

**Difícil especular o que aconteceria se Cochrane não ajudasse a consolidar a Independência. Sua aura de guerreiro paralisou as iniciativas portuguesas**

Thomas Crosbie, o capitão de bandeira de Cochrane e seu homem de confiança, pediu demissão do serviço pouco tempo depois da chegada em Portsmouth, passando o comando da Fragata *Piranga* para James Shepherd, que permaneceu a serviço do Brasil até 1827, quando morreu liderando um ataque a uma base de corsários na Patagônia, em 7 de março. Outros oficiais estrangeiros que morreram a serviço do Brasil foram: Ambrose Charles, que faleceu como oficial da Fragata *Niterói*, em 19 de junho de 1825; Samuel Chester, que morreu afogado em Maceió, em 20 de junho de 1825, quando servia na Fragata *Paraguassu*; John Rogers Gleddon,

morto na Batalha de Corales, Guerra da Cisplatina, em 23 de março de 1826, no comando do Brigue *29 de agosto*; James Nichol, que morreu em hospital militar em 1º de outubro de 1827; Charles Yell, imediato do Brigue *Cacique*, morto em

combate em 9 de setembro de 1827, quando o navio foi capturado defronte a Pernambuco pelo Brigue *General Branzden*, corsário argentino comandado pelo norte-americano George Kay; James Inglis, aprisionado em 7 de janeiro de 1835, no Pará, por ocasião da Revolta dos Cabanos, e posteriormente morto; e Richard Murphy, morto quando combatia a Revolta dos Cabanos, em 11 de agosto de 1835.

Foram cerca de 60 oficiais estrangeiros que vieram servir na Marinha imperial sob as ordens de Cochrane, na sua quase totalidade contratados em 1823, mesmo ano de sua chegada. Muitos desses oficiais permaneceram no Brasil comissionados pela Marinha, alcançando as patentes su-

periores, como os almirantes John Pascoe Grenfell e William Parker (britânicos), o Vice-Almirante John Taylor (britânico), o chefe de Esquadra Teodoro de Beaurepaire (francês), o chefe de Divisão David Jewett (norte-americano), o chefe de Divisão Bartolomew Hayden (irlandês) e os chefes de Divisão William Eyre e James Norton (britânicos).

É muito difícil especular o que teria acontecido se Cochrane e seus experientes oficiais estrangeiros não tivessem vindo ajudar a consolidar a Independência do

País. Certamente que sua aura de guerreiro intrépido e invencível praticamente paralisou as iniciativas da frota portuguesa, que, mais numerosa e com maior poder de fogo, por medo, sempre se esquivou de um combate aberto. Qual seria o epílogo dessa história se fosse um outro que estivesse naquele comando, tendo de enfrentar um inimigo mais forte e sem medo? Como não temos a resposta, resta-nos deixar registrada a importância da contratação de Cochrane e de toda a sua oficialidade estrangeira naquele momento crucial de nossa história.

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>; Guerra da Independência; História da Independência; História da Independência do Brasil;

#### BIBLIOGRAFIA

- AMARAL, Braz. *História da Independência da Bahia*, Salvador: Prefeitura do Município de Salvador, 1957.
- COCHRANE, Thomas. *Narrativa de serviços no libertar-se o Brasil da dominação portuguesa prestado pelo Almirante Conde de Dundonald*. Londres: James Ridgway, 1859.
- CORRÊA, Antônio Eutálio. *A Fragata Leopoldina e a missão Grenfell no Pará*. Belém: Unamaz, 2003.
- DORES, Frei Manoel Moreira da Paixão e. *Diário do capelão da esquadra imperial comandada por Lord Cochrane (1ª de abril a 9 de novembro de 1823)*. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1940.
- DRUMMOND, Antônio de Menezes Vasconcelos de. *Anotações de Vasconcelos de Drummond à sua biografia*. Brasília: Edições do Senado Federal, 2012.
- ERMAKOFF, George. *Lord Thomas Cochrane: um guerreiro escocês a serviço da Independência do Brasil – biografia*. Rio de Janeiro: G. Ermakoff Casa Editorial, 2021.
- FREIRE FILHO, Theotônio de Lacerda (Théo Filho). *Taylor*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Americana & Biblioteca do Exército Editora, 1953.
- MEIRA FILHO, Augusto. *O bi secular palácio de Landi*. Belém: Globo, 1974.
- MUNIZ, João de Palma. *Grenfell na história do Pará: 1823-1824*. Belém: Instituto Lauro Sodré, 1926 (Annaes da Biblioteca e Archivo Público do Pará, t. 10).
- PEREIRA, José Rodrigues. *Campanhas navais 1807-1823: A Armada e o Brasil – A Marinha portuguesa no tempo de Napoleão*, vol. II. Lisboa: Tribuna da História, 2005.
- RAIOL, Domingos Antônio. *Motins políticos ou história dos principais acontecimentos políticos da Província do Pará desde o ano de 1821 até 1835*. Rio de Janeiro: Tipografia do Imperial Instituto Artístico, 1865.
- VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. *História da Independência do Brasil até o reconhecimento pela antiga metrópole, compreendendo, separadamente, a dos sucessos ocorridos em algumas províncias até essa data* (4ª edição). São Paulo: Melhoramentos, 1957.

# A HISTÓRIA DA MARINHA DO BRASIL E SUAS ORIGENS NARRADAS PELA FILATELIA

FERNANDO ANTONIO BORGES FORTES  
DE **ATHAYDE BOHRER\***  
Capitão de Mar e Guerra (Re<sup>fb</sup>)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
O Infante D. Henrique e as “Ideias da Escola de Sagres”  
As Grandes Navegações portuguesas  
Descobrimento do Brasil  
Navios portugueses  
As invasões francesas no território brasileiro  
Navegadores franceses e suas expedições  
A França Antártica – O nascimento da Marinha do Brasil  
A França Equinocial – O primeiro comandante naval brasileiro  
A vinda da Família Imperial portuguesa para o Brasil  
A Independência do Brasil  
A passagem da Real Esquadra inglesa pelo Rio de Janeiro rumo à Austrália  
Ministério da Marinha  
A Esquadra Imperial brasileira  
A Guerra da Triplíce Aliança  
Vultos célebres da Marinha Imperial brasileira  
Palavras finais

---

\* Foi comandante do Aviso de Instrução *Guarda-Marinha Jansen*, da Corveta *Jaceguai* e do Navio de Desembarque de Carros de Combate *Mattoso Maia*. Sócio efetivo do Clube Filatélico do Brasil.

## INTRODUÇÃO

Neste ano de 2022, comemoraremos o Bicentenário da Independência do Brasil e da invicta Esquadra brasileira.

Como filatelista, veio-me a ideia de representar essa história por meio da Filatelia, mostrando as diversas passagens dessa árdua e vitoriosa jornada nos selos postais emitidos, no Brasil e no exterior, alusivos a fatos, datas e heróis que dela participaram, fazendo um passeio por esse período, desde o Infante D. Henrique e as “ideias da Escola de Sagres”, em Portugal, até a Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, passando pelas grandes navegações; pelo descobrimento do Brasil; pela vinda da Família Imperial portuguesa para o Brasil, em 1808; e pela Independência do Brasil, consolidada pela participação da Esquadra brasileira, de norte a sul do recém-independente País.

Ressalto que o relato minucioso da história do Brasil nesse período deixarei para os historiadores e articulistas e apenas me reservarei a mostrar esses fatos históricos por meio dos selos postais alusivos às datas e aos personagens da história e da Marinha do Brasil.

### O INFANTE D. HENRIQUE E AS “IDEIAS DA ESCOLA DE SAGRES”

O Infante D. Henrique nasceu na cidade do Porto, em 4 de março de 1394, filho de D. João I e D. Filipa. Em determinado momento de sua vida, refugia-se no Algarves, fixando moradia no Promontório de Sagres. Ali aprofunda seus estudos nas “coisas” de Marinha.

### *Selos das colônias portuguesas de Cabo Verde, Estado da Índia, Timor, Macau e Moçambique – década de 1960*



Figura 1 – Infante D. Henrique

Figura 2 – O Brasão da Família

Figura 3 – Talent de Bien Faire

Figura 4 – A Esfera Armilar

Figura 5 – Caravela dos Descobrimentos

**Selos das colônias portuguesas de São Tomé e Príncipe, Angola e Guiné – década de 1960**

Os portugueses eram, havia tempos, em sua maior parte, navegadores de caráter comercial, cujos esforços eram individuais e dispersos. Ao Infante D. Henrique couberam o impulso inicial aos descobrimentos e o subsequente desenvolvimento da navegação oceânica, dando “novos mundos ao Mundo” e colocando em contato civilizações diversas e distantes, ligando o Ocidente ao Oriente.

Os Equipamentos Náuticos:



Figura 6 – Rosa dos Ventos  
 Figura 7 – Carta Náutica  
 Figura 8 – Astrolábio

Assim sendo, as conquistas dos Arquipélagos da Madeira e Açores; o desbravamento da costa ocidental do continente africano e o seu contorno pelo Cabo das Tormentas; a consequente conquista da Índia e daí ao Extremo Oriente; e a navegação para o Ocidente, com a descoberta da Ilha de Vera Cruz (Terra de Santa Cruz

e posteriormente Brasil) e a exploração de seu litoral, do Amazonas ao Rio da Prata, nasceram com o Infante D. Henrique na lendária Escola de Sagres. Este foi o precursor das grandes navegações oceânicas, dos navios capacitados a realizá-las, dos instrumentos para que fossem seguras e permitissem levá-las a bom termo e de fortalezas em pontos focais, para defender e apoiar as esquadras portuguesas.

**Selos da colônia portuguesa do Estado da Índia – década de 1960**

As fortalezas portuguesas, em pontos focais da Índia, para defesa e apoio dos seus navios:



Figura 9 – Goa  
 Figura 10 – Mombaim



Figura 11 – Damão  
 Figura 12 – Cochim



Figura 13 – Diu  
Figura 14 – Bacaim

### Selos da colônia portuguesa Moçambique – década de 1960

O poeta e escritor Luiz de Camões, em sua obra *Os Lusíadas* (Canto V, Est. IV), assim escreveu sobre o Infante D. Henrique:

“Assi fomos abrindo aqueles mares  
Que geração alguma não abrio  
As novas ilhas vendo e os novos ares  
Que generoso Enrique descobrio”



Figura 15 – Camões  
Figura 16 – Lusíadas

## AS GRANDES NAVEGAÇÕES PORTUGUESAS

### D. Vasco da Gama

Vasco da Gama foi o navegador português descobridor do caminho marítimo para as Índias, contornando o Cabo das Tormentas, no sul do continente africano, em 1498. O rei de Portugal o nomeou vice-rei da Índia em 1524.



Figura 17 – Selo da colônia portuguesa do Estado da Índia retratando D. Vasco da Gama



Figura 18 – Envelope com selos de Portugal homenageando os 500 anos do nascimento de Vasco da Gama

## DESCOBRIMENTO DO BRASIL

Era o rei de Portugal D. Manoel I quando, em 22 de abril de 1500, a esquadra de Pedro Álvares Cabral avistou o Monte Pascoal nas costas da Bahia e denominou a nova terra descoberta de Ilha de Vera Cruz.

*Selos das colônias portuguesas de Cabo Verde, Timor e Guiné – década de 1960*



Figura 19 – Rei de Portugal D. Manoel I  
 Figura 20 – Emblema Real  
 Figura 21 – Brasão de Armas



Figura 22 – Selos dos Correios do Brasil, Pedro Álvares Cabral (1906)  
 Figura 23 – Selo comemorativo 500 anos do Descobrimto do Brasil (2000)  
 Figura 24 – Selo comemorativo 500 anos do Descobrimto do Brasil (2000)



Figura 25 – Primeiro selo comemorativo do Brasil, alusivo aos 400 anos do Descobrimento do Brasil (1900)

## NAVIOS PORTUGUESES

*Selos da colônia portuguesa de Moçambique – década de 1960*

Galeotas e Bergantis Reais



Figura 26 – Galeota *D. Miguel* (1831)

Figura 27 – Galeota *Grande D. João V* (1728)

Figura 28 – Galeota *Pequena* (1753)

Caravelas, Naus e Galeões



Figura 29 – Navios do século XVI. Selos emitidos pelos Correios de Portugal

*Selos emitidos na colônia portuguesa de Moçambique – década de 1960*



Figura 30 – Galeão Santa Tereza (1539)  
 Figura 31 – Nau Vasco da Gama (1841)  
 Figura 32 – Nau d'Armada (1500)

O Infante D. Henrique, com seu espírito universalista, foi o precursor da Marinha portuguesa e, por que não dizer, da Marinha do Brasil e do Poder Naval brasileiro.

**AS INVASÕES FRANCESAS NO TERRITÓRIO BRASILEIRO**

Ao longo de mais de um século, a partir de 1504, os franceses começaram a navegar para o Novo Mundo. Saíam da Bretanha, especialmente da cidade portuária de Saint-Malo, vindo ao Brasil abastecer-se de madeira de tinturaria, algodão, macacos e papagaios.

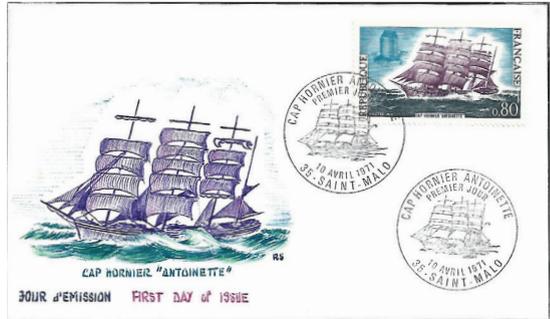


Figura 33 – Envelope com selo da França (1971) retratando o Veleiro de Três Mastros Cap Hornier Antoinette e carimbo da cidade de Saint-Malo

**NAVEGADORES FRANCESES E SUAS EXPEDIÇÕES**

*Selos emitidos pela França em 1988, em homenagem aos seus navegadores*



Figura 34 – Duquesne (1610-1688)  
 Figura 35 – La Bourdonnais (1699-1753)



Figura 36 – Suffren (1729-1788)  
 Figura 37 – Bougainville (1729-1811)  
 Figura 38 – La Pérouse (1741-1788)  
 Figura 39 – Dumont D'urville (1790-1842)

## A FRANÇA ANTÁRTICA – O NASCIMENTO DA MARINHA DO BRASIL

Nicolas Durand de Villegagnon, vice-almirante da Bretanha, tinha um plano de fundar no Brasil um território que denominaria França Antártica. Esta ideia teve a simpatia do Almirante Gaspard de Coligny, personagem influente na Corte francesa. Em 1º de novembro de 1555,

a esquadra comandada por Villegagnon entra na Baía de Guanabara, e os franceses se fixam em uma pequena ilha, que atualmente leva o nome de Villegagnon. Aí edificaram uma fortaleza – Fortaleza de Nossa Senhora da Conceição de Villegagnon, sede da Escola Naval de 1938 até os dias de hoje.



Figura 40 – Almirante Coligny  
 Figura 41 – Ano Brasil-França  
 Figura 42 – Arariboia



Figura 43 – Fortaleza de Nossa Senhora da Conceição de Villegagnon

Em 20 de janeiro de 1567, Mem de Sá, no comando de uma esquadra e com auxílio dos indígenas de Martin Afonso Arariboia, expulsa os franceses da Baía de Guanabara. Foi a primeira defesa organizada do território brasileiro, tendo como marco o nascimento da Marinha do Brasil, pois a maior parte das ações foi desenvolvida no mar, onde foram empregados meios navais indígenas.

### A FRANÇA EQUINOCIAL – O PRIMEIRO COMANDANTE NAVAL BRASILEIRO

Com o revés da Baía de Guanabara, a França direcionou suas expedições para o norte do Brasil, e, em 1612, Daniel de La Ravardière fundou a cidade de São Luís, capital da França Equinocial. A retomada da região constituiu-se em uma epopeia naval, sendo levada a cabo após a conquista do domínio do mar. Destacou-se nessa campanha naval Jerônimo de Albuquerque, chefiando uma esquadilha de navios. Foi o primeiro brasileiro nato a comandar forças em combate na defesa do

território, tornando-se, nos idos de 1615, o primeiro comandante naval brasileiro.

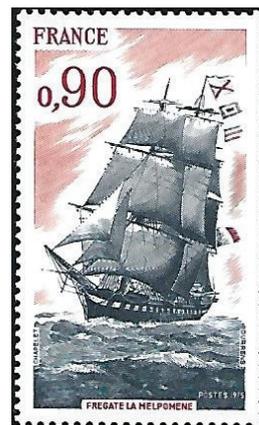


Figura 44 – Cidade de São Luís  
Figura 45 – Fragata francesa



Figura 46 – Força Naval de capital da França Equinocial – La Melpomène Jerônimo de Albuquerque



Figura 47 – Correspondência com os selos comemorativos aos 400 anos da cidade de São Luís, capital da França Equinocial e da Força Naval comandada por Jerônimo de Albuquerque

## A VINDA DA FAMÍLIA IMPERIAL PORTUGUESA PARA O BRASIL

Em 8 de março de 1808, chegaram à cidade do Rio de Janeiro a Família Real e a Corte portuguesa, em fuga das tropas de Napoleão que rumavam para a Península Ibérica, em direção a Portugal.



Figura 48 – 200 anos da chegada da Família Imperial portuguesa ao Brasil (2008)



Figura 49 – Nau *N. Sra. do Bom Sucesso*, que participou, em 1807, da esquadra que transportou a Família Real ao Brasil

Figura 50 – *Bergantim Real*, que serviu na cerimônia matrimonial do Príncipe D. João com a Infanta Carlota Joaquina (1778)

Figura 52 – Selo pelos 200 anos do Corpo de Fuzileiros Navais

Figura 53 – D. João VI



Figura 51 – Selos comemorativos aos 230 anos da Escola Naval

Com a Família Real vem D. João (ainda não era D. João VI), que teve importante papel para o Rio de Janeiro e para o Brasil. Com a Corte portuguesa vieram a Real Escola de Guardas-Marinha, atual Escola Naval, e a Infantaria de Marinha, hoje Corpo de Fuzileiros Navais, embarcadas nos navios da esquadra portuguesa.

D. João VI abriu o País ao estrangeiro

(Abertura dos Portos às Nações Amigas) e criou a estrutura estatal e as instituições culturais.



Figura 54 – 200 anos da Abertura dos Portos às Nações Amigas



Figura 55 – Instituições Culturais



Figura 56 – Estrutura Estatal

São legados joaninos, entre muitos, os Conselhos de Estado e de Fazenda, os Supremos Tribunais de Justiça e Militar, o Jardim Botânico do Rio de Janeiro, o Arsenal da Corte, depois Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), e as instituições que serviram de base ao Ministério das Relações Exteriores, ao Exército Brasileiro e à Marinha do Brasil.

## A INDEPENDÊNCIA DO BRASIL

A Independência do Brasil, proclamada por D. Pedro I em 7 de setembro de 1822, foi irradiada para todo o território brasileiro.



Figura 60 – Quarto selo da primeira série de selos comemorativos do Brasil em homenagem ao Quarto Centenário do Descobrimento do Brasil – 1900



Figura 57 – Judiciário

Figura 58 – Justiça Militar

Figura 59 – Jardim Botânico



Figura 61 – Carimbo comemorativo ao Centenário da Independência do Brasil – 1922



Figura 62 – Série de selos comemorativos aos 150 anos da Independência do Brasil – 1972

### *A Consolidação da Independência e a Marinha do Brasil*

Nas províncias Norte, Nordeste e Cisplatina, as Juntas Governamentais continuavam leais à Corte portuguesa, em Lisboa. Assim foi no extremo sul, na Província Cisplatina; na Bahia, onde se concentrava a maior oposição; e no Maranhão. Surgiram, também, revoltas de cunho separatista, motivadas por insatisfação com o Governo Imperial: nas províncias da Paraíba, do Rio Grande do Norte e do Ceará – a Confederação do Equador; nas províncias de Pernambuco

e Alagoas – a Cabanada; na Província do Pará – a Cabanagem; e nas províncias do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina – a Revolução Farroupilha (Guerra dos Farrapos) e República Juliana.

O Brasil, com seus 7.680 quilômetros de costa sem comunicações terrestres, viu no Poder Naval o único elemento capaz de levar a ordem e a autoridade imperial àquelas províncias.

O material flutuante que permanecera no País após a partida de D. João VI seria o embrião da Primeira Esquadra da nova Marinha do Brasil, intervindo com sucesso e auxiliando a debelar todos esses conflitos.



Figura 63 – Campanha da Cisplatina – Bergantim *Lebre*, navio português que participou da Campanha  
Figura 64 – Confederação do Equador, república independente que reuniu as províncias de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará durante cinco meses em 1824



Figura 65 – Cabanagem – Revolta popular ocorrida na Província do Pará, entre 1833 e 1840  
 Figura 66 – Revolução Farroupilha – Revolta separatista que eclodiu no Rio Grande do Sul, estendendo-se a Santa Catarina, levada a cabo pelos ricos proprietários de terra, descontentes com o Governo Imperial, entre 1835 e 1845

## A PASSAGEM DA REAL ESQUADRA INGLESA PELO RIO DE JANEIRO RUMO À AUSTRÁLIA

A visita ao Rio de Janeiro da First Fleet, em 1787, em sua viagem à Austrália, marcou a primeira vinda a terras brasileiras de

uma Esquadra inglesa. Tal fato é revestido de importância, pois, anos mais tarde, oficiais e marinheiros ingleses viriam a ser contratados para organizar e integrar a Marinha Imperial brasileira, então em formação. Os Correios da Austrália retrataram em selos, no ano do Bicentenário dessa epopeia, as principais etapas da viagem.



Figura 67 – Partida da First Fleet de Portsmouth, em 13 de maio de 1787, com 11 navios



Figura 68 – Estadia em Tenerife, em 3 de junho de 1787, para abastecimento da Esquadra



Figura 69 – Atracação no Rio de Janeiro, em 6 de agosto de 1787, para abastecimento e descanso das tripulações



Figura 70 – Cabo da Boa Esperança, após fortes tempestades. Atracação em 13 de outubro de 1787



Figura 71 – Chegada na Austrália em 26 de janeiro de 1788, data em que foi fundada a Colônia de New South Wales

## MINISTÉRIO DA MARINHA<sup>1</sup>

No *Repertório Remissivo da Legislação da Marinha e do Ultramar*, editado em 1856 pela Imprensa Nacional de Lisboa, encontra-se o mais antigo registro sobre a origem do Ministério da Marinha. Ali está escrito que, em 28 de julho de 1736, o Rei D. João V assinou um Alvará Régio alterando a Organização Administrativa do

Reino, criando três Secretarias de Estado, entre elas a dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, que, em 1808, viria a ser transferida para o nosso país, por ocasião da vinda da Família Real.

Ao longo dos anos, o Regulamento da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos sofreu várias alterações. Em 1821, o Príncipe Regente limitou sua competên-

<sup>1</sup> O texto deste subtítulo é um extrato da Ordem do Dia nº 001, de 28 de julho de 1991, do chefe do Gabinete do Ministro da Marinha, Vice-Almirante Sérgio G.F. Chagastelles, e está inserido na coleção “A Marinha do Brasil e o Poder Naval Brasileiro: das Ideias da Escola de Sagres ao Século XXI”, do autor.



Figura 72 – Correspondência postada na Agência dos Correios do Ministério da Marinha para a cidade de Aix-en-Provence, França

cia ao Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves. Em 1891, sob o reinado de D. Pedro II, as repartições que constituíam a Secretaria passaram a se denominar Ministério da Marinha.

### A ESQUADRA IMPERIAL BRASILEIRA

Podemos considerar que a Esquadra brasileira surgiu com os meios navais deixados por D. João VI quando do seu regresso a Lisboa. A maioria estava imprestável, e o Arsenal da Corte (hoje Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro – AMRJ) conseguiu colocar em condições de operação a nau que recebeu o nome de *D. Pedro I* e que passou a ser a nau capitânia da Primeira Esquadra brasileira.

José Bonifácio de Andrada e Silva, chefe do Primeiro Gabinete do Brasil independente, foi o responsável pela organização da defesa do território



Figura 73 – D. Pedro I  
Figura 74 – D. João VI  
Figura 75 – D. Pedro II



Figura 76 – Selo comemorativo aos 250 anos do Arsenal da Corte, hoje AMRJ, com a Nau *D. Pedro I* retratada

brasileiro. Sem oficiais graduados com experiência em operar navios de esquadra em combate, por sugestão do Marquês de Barbacena, plenipotenciário brasileiro em Londres, representando o Governo Imperial, José Bonifácio contratou na Inglaterra vários oficiais e praças para, além de guarnecer nossos navios, adestrar nossos “marinheiros”.



Figura 77 – José Bonifácio de Andrada e Silva

Entre eles, foi contratado um oficial inglês que havia participado das Guerras Napoleônicas, Alexander Thomas Cochrane, que, com outros oficiais e praças ingleses, chegou ao Brasil em 21 de fevereiro de 1823. Recebeu a patente de Primeiro Almirante da Marinha Imperial e foi nomeado comandante da Esquadra Imperial, tendo içado seu pavilhão na *Nau D. Pedro I*, primeiro navio capitânia da Marinha do Brasil. A primeira esquadra brasileira

suspendeu do Rio de Janeiro em 1º de abril 1823, para intervir na revolta contra o recém-independente Império na Bahia.



Figura 78 – Almirante Cochrane (selos dos Correios do Chile)

## A GUERRA DA TRÍPLICE ALIANÇA

### *Antecedentes Históricos*

Em novembro de 1864, com o aprisionamento do vapor brasileiro *Marques de Olinda*, Francisco Solano López, Presidente do Paraguai, iniciou as hostilidades contra o Império do Brasil, do Imperador D. Pedro II. Os ataques paraguaios à Província do Mato Grosso e à cidade de Corrientes viabilizaram a formação da aliança argentino-brasileira, à qual aderiu o Uruguai.

Em 1º de março de 1865, foi assinado, em Buenos Aires, o Tratado da Tríplice Aliança, no qual os três países declararam guerra contra o governo do Paraguai.



Figura 79 – D. Pedro II  
 Figura 80 – Solano López  
 Figura 81 – Vice-Almirante Joaquim Marques Lisboa, comandante das Forças Navais Aliadas  
 Figura 82 – General Manuel Luiz Osório, comandante do Exército Brasileiro  
 Figura 83 – Bicentenário da Batalha Naval do Riachuelo  
 Figura 84 – Exército paraguaio

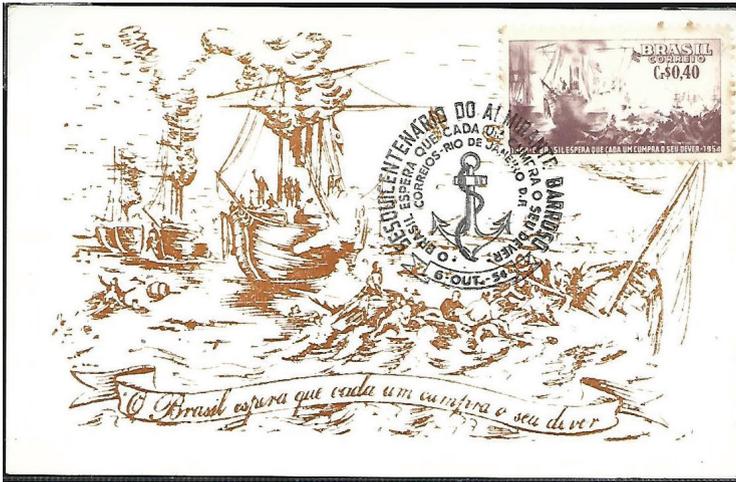


Figura 85 – Batalha Naval do Riachuelo

### *A Batalha Naval do Riachuelo (11/6/1865)<sup>2</sup>*

Iniciada a guerra contra o governo do Paraguai, pelo ataque deste país ao Brasil e à Argentina, a Esquadra Imperial subiu o Rio Paraná a fim de bloquear o Paraguai e cortar as suas linhas de comunicação.

Compreendendo a má situação estratégica que isso significava para o país, o Marechal Solano López ordenou à sua esquadra que atacasse a Força Naval brasileira.

A batalha que então se travou foi a maior já ocorrida em águas sul-americanas e a primeira no Mundo pelo uso geral do vapor, embora fossem mistos os navios. O confronto esteve indeciso por cinco horas e só foi decidido pela ousada manobra do Almirante Barroso, metendo a proa da Fragata *Amazonas*, nau capitânia, sobre quatro embarcações inimigas, o que provocou a retirada paraguaia. A esquadra brasileira continuou a cruzar fogos com os canhões colocados na barranca do rio até o pôr do sol.



Figura 86 – Carimbo que obliterava as correspondências saídas dos navios da Esquadra brasileira (esquadra bloqueadora), peça filatélica rara

Figura 87 – Carimbo da Flota de Guerra da Armada Paraguaia (atual)

Figura 88 – Carimbo do Comando de Infantaria de Marina (atual)

<sup>2</sup> Este relato da Batalha Naval do Riachuelo foi escrito em 1985 por Leo Fonseca e Silva, professor de História Militar Naval da Escola Naval e da Escola de Guerra Naval, para ilustrar este importante fato histórico na coleção “A Marinha do Brasil e o Poder Naval Brasileiro: das Ideias da Escola de Sagres ao século XXI”, do autor.

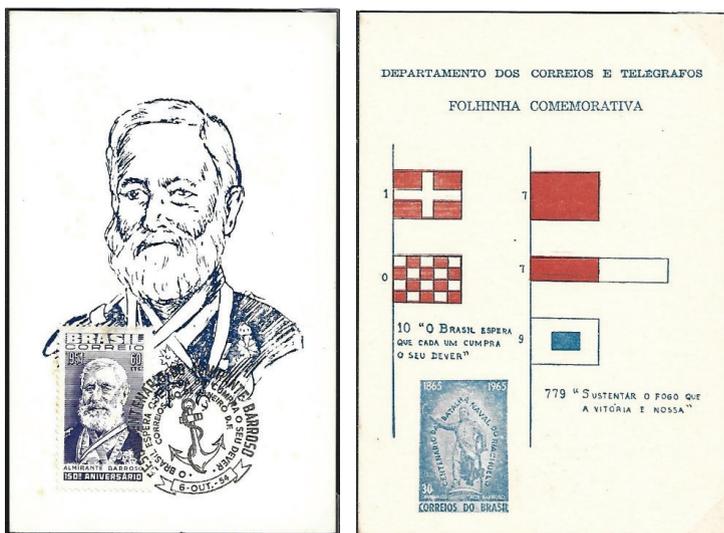


Figura 89 – Almirante Barroso e a Batalha Naval do Riachuelo (Folhinhas Comemorativas)

## VULTOS CÉLEBRES DA MARINHA IMPERIAL BRASILEIRA

### *Joaquim Marques Lisboa*



O Almirante Joaquim Marques Lisboa, Marques de Tamandaré, nasceu em 13 de dezembro de 1807, na cidade do Rio Grande, Rio Grande do Sul. Ingressou na Marinha Imperial como voluntário da Academia Imperial, praticante de piloto, em 1823. Recebeu os títulos nobiliárquicos de Barão (1860), Visconde (1865), Conde (1867) e Marquês de Tamandaré.

Tamandaré foi a própria história viva de nosso país, tendo participado das campanhas da Independência e da consolidação da Pátria (Arlada, Guerra dos Cabanos, Balaiada, Sabinada, Revolução



Figura 90 – Selos com a figura do Almirante Joaquim Marques Lisboa

Farroupilha e Revolução Praieira), da Campanha da Província Cisplatina e da Guerra da Tríplice Aliança (na qual foi comandante das Forças Navais Aliadas).

A Lei nº 461, de 29 de outubro de 1948, outorgou ao Almirante Marquês de Tamandaré o título de Patrono da Marinha.

Faleceu em 20 de março de 1897, na cidade do Rio de Janeiro.



Figura 91 – Primeiro selo personalizado emitido na Marinha pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, comemorativo ao Bicentenário do Nascimento do Patrono da Marinha



Figura 92 – Correspondência circulada do Rio de Janeiro para a cidade de Paris, França, com o selo comemorativo aos 150 anos do nascimento de Tamandaré

### Francisco Manuel Barroso da Silva

O Almirante Francisco Manuel Barroso da Silva nasceu na cidade de Lisboa, Portugal, em 1804. Ingressou na Real Academia dos Guardas-Marinha, já com sede no Brasil, em 1821.

Herói da guerra contra o Paraguai, foi o comandante da Força Naval vencedora da Batalha Naval do Riachuelo, embarcado na sua nau capitânia, a Fragata *Amazonas*.



Figura 93 – Selos do Almirante Francisco Manuel Barroso da Silva

### *Eduardo Wandenkolk*

O Almirante Eduardo Wandenkolk nasceu no Rio de Janeiro, em 29 de junho de 1838, tendo ingressado na Academia de Marinha, como praça de aspirante, em 22 de fevereiro de 1853. Participou da Campanha do Paraguai, bem como da Campanha da Cisplatina. Veio a falecer no Rio de Janeiro em 4 de outubro de 1900.



Figura 94 – Selo Almirante Eduardo Wandenkolk

### *Luiz Philippe Saldanha da Gama*

O Almirante Luiz Philippe Saldanha da Gama nasceu na cidade de Campos, no Rio de Janeiro, em 7 de abril de 1846, vindo a falecer em combate, a 24 de julho de 1895, em

Campo Ozório, no Rio Grande do Sul, durante a Revolução Federalista.

### *Alexandrino Faria de Alencar*

O Almirante Alexandrino Faria de Alencar nasceu em 12 de outubro de 1848, no Rio Grande do Sul. Em fevereiro de 1865, foi declarado guarda-marinha, indo, logo após, servir na Esquadra em Operações no Rio da Prata, participando da recém-iniciada Guerra da Tríplice Aliança. Veio a falecer no Rio de Janeiro em 19 de abril de 1926.



Figura 95 – Correspondência com o selo alusivo a Saldanha da Gama, de 7 de abril de 1946



Figura 96 – Folhinha não oficial de 12 de outubro de 1948, em comemoração ao Centenário de Nascimento do Almirante Alexandrino

### Antonio Carlos de Mariz e Barros

O Primeiro-Tenente Antonio Carlos de Mariz e Barros nasceu no Rio de Janeiro em 7 de março de 1835, vindo a falecer, após prestar relevantes serviços à Marinha Imperial brasileira, em 28 de março de 1866. Aos 14 anos, em 1849, matriculou-se na Academia de Marinha, sendo declarado aspirante no mesmo ano e promovido a primeiro-tenente em 1857.

Comandou vários navios, entre eles o Encouraçado *Tamandaré*, o primeiro desta classe construído em estaleiros brasileiros. No comando desta nau, Mariz e Barros participou dos combates da Guerra da Tríplice Aliança.



Figura 97 – Selo do Centenário de Morte do Tenente Mariz e Barros

### Joaquim Antonio Cordovil Maurity

O Almirante Joaquim Antonio Cordovil Maurity assentou praça como aspirante a guarda-marinha em 1860. Embarcou no Encouraçado *Barroso* com destino ao teatro de operações da guerra contra o Paraguai. Tomou parte nos bombardeios de Itapiru, Curuzu e Curupaiti.

Foi o primeiro comandante do Monitor Encouraçado *Alagoas*, como primeiro-tenente, tendo assumido o comando em 31 de outubro de 1867. Nesse comando,



Figura 98 – Selo Almirante Maurity

tornou-se o herói da Passagem de Humaitá por arrojada ação de que participou. No período de 19 de novembro de 1898 a 12 de dezembro de 1902, exerceu o cargo de diretor da Repartição da Carta Marítima, organização precursora da Diretoria de Hidrografia e Navegação. Veio a falecer no Rio de Janeiro em 1915.

### Marcílio Dias

O Imperial Marinheiro de Primeira Classe (Artilheiro) Marcílio Dias nasceu na cidade do Rio Grande, Rio Grande do Sul, em 1838. Ingressou na Marinha Imperial como grumete, aos 17 anos, praça do Corpo de Imperiais Marinheiros, em



Figura 99 – Carimbo comemorativo aos 150 anos de Marcílio Dias

5 de agosto de 1855. Chefe do rodízio raiado de ré da Corveta *Parnaíba*, ao ser este navio abordado por três embarcações paraguaias, travou, armado de sabre, luta corpo a corpo contra quatro inimigos, abatendo dois deles, mas tombando ferido de morte, para falecer no dia seguinte ao da Batalha Naval do Riachuelo. Foi sepultado nas águas do Rio Paraná, em 13 de junho 1865.

## PALAVRAS FINAIS

Procurei apresentar, neste artigo, uma descrição inédita desse período da História do Brasil e da Marinha do Brasil, desde as “Ideias da Escola de Sagres”, do Infante D. Henrique, até a Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, por meio da Filatelia.

Toda esta sequência desenvolvida foi retirada de minha coleção filatélica temática denominada “A Marinha do Brasil e



Figura 100 – Selo personalizado da Família Athayde Bohrer, à qual o autor pertence

o Poder Naval Brasileiro: das Ideias da Escola de Sagres ao século XXI”. Os selos dessa Coleção retratados no desenrolar da narrativa foram digitalizados por mim, Ela esteve em diversas exposições filatélicas, nacionais e internacionais, no Clube Naval e no Museu Naval. Iniciei a coleção como aspirante cursando a Escola Naval, nos idos dos anos 1960 e a venho aperfeiçoando ao longo de mais de 50 anos.

## CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>; História da Marinha do Brasil; Descobrimto do Brasil; Independência do Brasil; Guerra da Independência; Guerra do Paraguai;

# JOSÉ BONIFÁCIO E A FORMAÇÃO DA ARMADA BRASILEIRA

CLAUDIO DA COSTA BRAGA\*  
Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>2</sup>)

---

## SUMÁRIO

A vida de José Bonifácio  
O banimento dos Andradas  
Caminhada para a Independência  
A visão política e estratégica, dilemas e óbices  
A formação da Armada imperial  
Lorde Cochrane na Marinha  
A Força Naval sob o comando de Cochrane  
Criação da Armada  
Conclusão

## A VIDA DE JOSÉ BONIFÁCIO

**A**o iniciarmos este artigo, é importante que conheçamos a vida de seu protagonista: José Bonifácio de Andrada e Silva. Além de sua vida familiar e acadêmica, serão abordadas sua trajetória política e sua participação na formação da Armada nacional e imperial.

Filho de Maria Bárbara da Silva e de Bonifácio José Ribeiro de Andrada, José

Bonifácio nasceu em 13 de junho de 1763, na Rua Direita da Vila de Santos, litoral da Província de São Paulo. Nessa época, a população não passava de 1.500 pessoas. Nascido José Antônio, mudaria seu nome para José Bonifácio por ocasião da crisma. Em sua infância, viveria nas proximidades do Forte de Nossa Senhora de Montserrat, à beira do porto e próximo ao Largo da Matriz e ao Colégio de São Miguel, onde, com sua família, assistia às missas

---

\* Superintendente do Sistema de Comunicações da Marinha na Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha. Autor de vários livros, com destaque para: *A Guerra da Lagosta, O Último Baile do Império, 1910 – O fim da Chibata – Vítimas ou algozes?* e *Tamandaré nas Guerras da Independência e Cisplatina*. Titular da Cadeira 76 do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB).

dominicais. Sua família era de origem portuguesa, da região do Minho e Trás-os-Montes, parente dos condes de Amares e dos marqueses de Montebelo. Seu avô José Ribeiro de Andrada, o coronel da Ordenança de Santos, ocupara cargos importantes na colônia, nas alfândegas do Rio de Janeiro e de Santos. Seu tio, José Bonifácio, estudou em Coimbra e formou-se médico e, além de possuir clínica própria, foi nomeado, em 1748, médico do Presídio e Guarnição da Praça. Um outro tio, Tobias, também estudou em Coimbra e, no regresso ao Brasil, exerceu a função de tesoureiro-mor da Sé Episcopal de São Paulo. O terceiro tio, João Floriano, seguiu a carreira eclesiástica. Seu pai, Bonifácio José, casou-se aos 32 anos, em 1758, com Dona Maria Bárbara da Silva, filha de portugueses e com quem teria dez filhos. Exerceu vários empregos públicos, além de contar com rendas obtidas de bens imóveis na vila e nas fazendas de café, arroz e cana-de-açúcar. Era um homem de posses, sendo, em 1765, o segundo homem mais rico de Santos. Em 1777, o governador e Capitão-General Martim Lopes o promoveu ao posto de coronel do Estado-Maior dos Dragões Auxiliares “por ser paulista das principais famílias da Vila de Santos e ter posses para sustentar o posto com luzimento”. Entretanto não pôde ostentar tal honraria quando o mesmo Martim Lopes solicitou à rainha de Portugal, D. Maria I, que não confirmasse tal ato.

Aos 14 anos, em 1777, mudou-se para São Paulo, ficando aos cuidados de Frei Manuel da Ressurreição, 3º bispo diocesano de São Paulo, que reabriu o Seminário Episcopal para o ensino de Filosofia, Lógica, Ética, Retórica e Línguas Vivas. Nesta última, Bonifácio possuía especial aptidão<sup>1</sup>. Nessa ocasião, Frei Manuel

tentou induzi-lo ao celibato, o que foi recusado, pois não manifestava nenhuma inclinação para a carreira eclesiástica.

Em 1780, quando tinha 17 anos, não havia notícias da sua permanência em São Paulo, devendo ele ter se transferido para o Rio de Janeiro. Nessa época, realizaria uma viagem de navio a Santa Catarina; depois viajaria para Minas Gerais. Tudo isso motivado para seu aprendizado: aprender com a vida.

Em 1783, empreenderia uma travessia do Atlântico para a metrópole Lisboa, a tão falada capital do Reino de Portugal pelos senhores do Brasil Colônia. Estava seguindo o caminho de seus tios. Lisboa ainda se recuperava do violento terremoto de 1755, que deixara a cidade arrasada. Não dava para compará-la com outras capitais europeias, como Londres, Paris, Roma e Madri, mas, ainda assim, deveria estar melhor que Santos ou Rio de Janeiro da época. A primeira impressão de Lisboa não teria sido boa. A cidade não tinha esgoto, iluminação pública, fontes, jardins e prédios majestosos como imaginara. De Lisboa fora para Coimbra, a fim de aprimorar e completar seus estudos e sua formação acadêmica. Cursaria Direito e Filosofia Natural na Universidade de Coimbra, uma das mais antigas da Europa e das mais reconhecidas. Os anos passaram rápido e, em 16 de junho de 1787, recebeu o diploma de bacharel em Filosofia Natural, que nada mais era do que o conhecimento da ciência que tratava da natureza, e, no ano seguinte, o título de bacharel em Ciências Jurídicas – Leis. Ele seria um advogado naturalista!

Com os diplomas na mão, a preocupação seguinte seria onde trabalhar e obter o sustento financeiro desejado e necessário para sua sobrevivência, sem a necessidade da ajuda da família, que ficara no Brasil.

<sup>1</sup> Consta que chegou a falar corretamente seis idiomas.

A criação da Real Academia das Ciências e dos Jardins Botânicos de Lisboa e Coimbra era providencial naquele momento, pelas demandas de novos profissionais e da acolhida de todo e qualquer material que agregasse valor ao acervo das instituições recém-criadas. O mundo vivia o desenvolvimento das ciências da natureza. Plantas, animais, minerais, rios e nações indígenas desconhecidas, tudo isso passou a ser do maior interesse mundial. Todos os profissionais que se dedicavam às Ciências Naturais tinham prestígio e eram renomados por seus trabalhos. Todo esse ambiente fora observado por José Bonifácio, em especial o da mineralogia. Com o título de bacharel em Direito, em 1789, prestou exame que o habilitasse para o exercício dos cargos de juiz de fora, ouvidor ou desembargador. Entretanto não há registro do porquê de não exercer a carreira de magistrado. Fato é que se aproximou de figura proeminente da nobreza de Portugal, o Duque de Lafões, D. João de Bragança, sobrinho do rei D. João V, que teria idealizado e fundado a Academia Real de Ciências e Letras de Lisboa. Nessa ocasião, Bonifácio apresenta o trabalho “Memórias sobre a pesca das baleias e a extração do seu azeite, com algumas reflexões a respeito de nossas pescarias”.

Alguns historiadores apontam que esta proteção do Duque de Lafões permitiu que José Bonifácio se aperfeiçoasse nos estudos de mineralogia e metalurgia e depois entrasse como membro titular daquela Academia.

Podemos destacar um momento de sufoco pelo qual passaria José Bonifácio ainda na universidade. A Inquisição em Portugal, apoiada pela rainha Dona Maria I, iria bater à sua porta após denúncia anônima, feita ao Tribunal do Santo Ofício, acusando-o de estar envolvido em práticas heréticas com colegas. A acusação referia-se à manifestação

de seus grupos de colegas que consideravam o mistério da Santíssima Trindade falso e a alma não imortal e negavam a divindade de Jesus Cristo, a virgindade de Nossa Senhora e a necessidade de confessar pecados. Além disso, possuíam exemplares do livro do Barão de Holbach cujo título, *Sistema da Natureza*, contestava a existência de Deus. Porém, após denúncia, nada lhe aconteceu de mais grave.

Em 31 de janeiro de 1790, Bonifácio se casaria com Narcisa Emília O’Leary, uma irlandesa de 20 anos, no oratório da residência do bispo de Mariana, na freguesia de Nossa Senhora da Lapa, em Lisboa. Foi um casamento envolto em muitos mistérios. Nunca foi encontrada a certidão desse matrimônio, além de que o padre dominicano que os casou, Frei Domingos da Encarnação Pontével, na ocasião, encontrava-se em Minas Gerais, e não em Lisboa. Além disso, sua esposa seria na verdade filha de mãe solteira e morava com uma tia de nome Isabel. Comentava-se também que os protocolos pré-nupciais não teriam sido observados. Com Narcisa O’Leary teria tido sua primeira filha, Carlota Emília.

Dúvidas acrescentam que Bonifácio era dado a amantes e mulheres fáceis e que, por “roubar a honra” da moça, teria então contraído o matrimônio. A verdade é que, após o casamento, Bonifácio se afastaria por dez anos de Lisboa e, nove meses depois, Narcisa Emília daria à luz uma criança, Carlota Emília.

Seus próximos dez anos (1790-1800) seriam de estudos e trabalho na área de mineralogia, visitando vários países da Europa, tudo mantido por bolsa de estudo do governo português. Seu primeiro país foi a França, aonde chegara ainda no primeiro ano da Revolução, não sendo o período um dos mais proveitosos. Muitos professores, os mais conhecidos, ou estavam envolvi-

dos com a Revolução ou estavam presos. Antoine Lavoisier, o “pai da química moderna”, com quem tanto Bonifácio teria a aprender, teve sua cabeça guilhotinada depois de se envolver com os revolucionários. Paris era uma carnificina só, com carroças carregadas de sacrificados percorrendo suas ruas em uma baderna sem precedentes. Diante desse cenário de anarquia e barbárie do vandalismo revolucionário, Bonifácio seria eternamente defensor da monarquia constitucional e da ordem. No seu período em Paris, ele circularia entre diversas sociedades de Ciências Naturais, muitas delas recém-criadas. A cidade fervilhava na vida política e também nas orgias sexuais. Bordéis se multiplicavam, passando a ser fonte de renda para muitas senhoras e senhoritas que não tinham mais em seus maridos as proteções financeiras desejadas. Alguns biógrafos de Bonifácio relatam ser ele um assíduo cliente dessas casas, chegando a dizer que, da Senhorita Franchette

e da Madame Delaunay, teria tido uma filha de cada. Na estada parisiense, teria elaborado uma monografia a respeito dos diamantes do Brasil, apresentada na Sociedade de História Natural de Paris.

Depois de passar por Rouen, na Normandia, Bonifácio foi para a Bergakademie Freiburg, o centro principal de estudo em Geologia e Mineralogia, localizado no Reino da Saxônia. Lá, estudou com o geólogo e professor alemão Abraham Gottlob Werner. Visitou minas, fundições e salinas na Saxônia, Áustria, Tirol, Pádua, Salzburgo, Viena, Hungria, Suécia, Noruega, Holanda e Dinamarca. Aprimorou seus estudos e conhecimentos

com grandes cientistas, aprendendo com Chaptal, Fourcroy, Jussieu, Haüy, Volta e Alexander von Humboldt. De setembro de 1796 a agosto de 1797, sua esposa o acompanhou, deixando a filha Carlota, agora já com 6 anos, com a tia Isabel.

Em 1799, já próximo ao término de sua formação, seu amigo Joaquim José de Miranda Rebello, ex-secretário de Dom Rodrigo de Souza Coutinho, ministro de Ultramar em Turim, escreveu uma carta elogiando e indicando Bonifácio para serviços em Portugal. José Bonifácio também escreveria uma longa carta ao embaixador Lourenço de Lima, na qual informava seu retorno a Portugal e expunha suas ideias sobre a importância das minas na riqueza dos países. Sugeriu a reforma da legislação

que tratava do assunto, as necessidades e as qualificações necessárias dos trabalhadores no setor de produção e manuseio, indicando a importância de se estabelecerem escolas técnicas específicas e que a atividade deveria

envolver empresas privadas e do reino.

Sabedor de que cópia dessa carta já teria sido enviada a Dom Rodrigo de Souza Coutinho, Bonifácio escreve uma outra a Dom Rodrigo, informando o seu regresso a Portugal e colocando-se disponível a dar o melhor de si para o desenvolvimento da atividade de mineração nesse país.

De volta a Portugal, agora com 37 anos, encontra dois de seus irmãos, Antônio Carlos, 27 anos, e Martim Francisco, 25, ambos formados em Coimbra, respectivamente em Direito e Filosofia. Eram irmãos que Bonifácio não via há muitos anos, desde quando saíra do Brasil, quando aqueles tinham 10 e 8 anos de idade.

**Diante do cenário de anarquia e barbárie, Bonifácio seria eternamente defensor da monarquia constitucional e da ordem**

Seus dez anos de estudo pela Europa haviam terminado. Foram momentos maravilhosos e que nunca mais seriam esquecidos.

Bonifácio é nomeado intendente-geral das Minas e Metais do Reino, não sendo este um cargo que lhe desse uma recompensa de salário que considerasse adequada.

Em 1800, realizaria viagem de estudo e pesquisa em mineralogia pelas regiões de Extremadura e Beira, acompanhado de seu irmão Martim Francisco. Dessa experiência, apresentaria anos mais tarde, em 1812, trabalho a respeito na Academia de Ciências de Lisboa. Portugal vivia uma forma administrativa de governo baseada em favores e não no mérito profissional ou de conhecimento. Aos portugueses fidalgos a ascensão profissional era facilitada e estimulada, enquanto para outros, aí incluídos os brasileiros, o acesso a cargos de maior relevância no governo era quase que proibitivo, e assim aconteceria com José Bonifácio. Para

compensar os baixos salários, trabalharia também como professor de Metalurgia na Universidade de Coimbra, cadeira recém-criada. Como magistrado, era de praxe ser condecorado com a Ordem de Cristo. Como intendente-geral das Minas e Metais, tentou, por várias ocasiões, mostrar a importância de seu cargo, apesar de não ser reconhecido e remunerado como deveria.

Em 1803, embora magistrado na Universidade de Coimbra, membro do Tribunal das Minas do Reino, encarregado da Casa da Moeda e administrador das minas de carvão de Buarcos, ainda não considerava ter o reconhecimento devido

pelo Reino de Portugal, atrasado e mal-adaptado aos novos tempos.

Sua amizade com Dom Rodrigo só crescia a cada dia, tornando-se ambos amigos e confidentes. Entretanto, em 1803, Dom Rodrigo deixa o governo, e isso não seria bom para José Bonifácio, que o tinha como seu protetor. O exercício de magistrado na Universidade de Coimbra não era muito do seu agrado, pois não tinha prazer em lecionar, porém tornara-se uma forma de receber mais renda e com possibilidade de acesso às honras em decorrência do magistério. Em 1805, Bonifácio assume como desembargador da Relação do Porto, cargo que não vinha acompanhado de remuneração, mas pouco atuaria nessa nova atividade.

Agora nos seus 40 e poucos anos, dentro das suas qualidades, não carregava a modéstia e nem suportava o contraditório. Suas características indicavam temperamento explosivo, arrogante, orgulhoso e sôfrego. Sua inteligência despontava,

sendo alegre, brincalhão, zombeteiro, desenvolto e vivaz. Suas características físicas o apresentam como de altura baixa a mediana para a época, magro, rosto pequeno e redondo, nariz curvo, timbre de voz antipático, olhos pretos pequenos, cabelos negros, finos e lisos, presos numa trança escondida sob a gola da jaqueta.

Em 1807, foi nomeado diretor de Obras Públicas de Coimbra e do Rio Mondego. Nessa época, possuía uma quinta alugada, onde cultivava hortaliças e legumes.

Não são bem conhecidas a participação e a atuação de José Bonifácio e sua família por ocasião da ida da Família Real portuguesa para o Brasil, em 1807. Sabe-se que

**Não são conhecidas a participação e a atuação de José Bonifácio na ida da Família Real portuguesa para o Brasil**

ele participou da resistência de Coimbra, onde era o encarregado do fabrico de cartuchos de pólvora, e que, depois, seria escolhido um dos chefes militares da resistência. Bonifácio, graduado tenente-coronel do Corpo Acadêmico, integrava o Estado-Maior do Exército da Resistência e conduziria o Serviço de Segurança do Exército, tendo participação de destaque na condução de suas tarefas. Quando da saída dos franceses, em 1811, servia na cidade de Peniche. A vida em Portugal, sob o governo do general britânico William Beresford, estava sufocante. A presença inglesa, antes aliada, agora era indesejada e considerada invasora.

Bonifácio tentou várias vezes voltar ao Brasil. Conseguiu afastamento de Coimbra por um ano, mas não retornou. Entre 1812 e 1819, assumiu a Secretaria-Geral da Academia Real das Ciências de Lisboa. Em Portugal, nessa época, ninguém progredia por seus talentos, mas, exclusivamente, por favores. Seu descontentamento se juntava a um ressentimento antiaristocrático.

Em 1814, foi diagnosticado como atacado por “um estado morbosos”. Nessa época viajava muito por Portugal, e sua esposa assim lhe escrevia: “Meu querido Andrada, por que não voltas o quanto antes para tua casa, para o seio de tua família que tanto e tanto o deseja?”. Em algumas cartas assinava: “A tua amante”.

Após tantos cargos, não conseguia ultrapassar hierarquias, pois não era fidalgo em Portugal. Em 1818, sua situação de saúde torna-se mais crítica. É acometido de reumatismo e hemorroidas. Era hora de regressar à sua terra natal. Assim foi, quando, em 24 de junho de 1819, faria seu discurso de despedida da Academia de Ciências. Voltaria a São Paulo após 36 anos de afastamento do Brasil, levando no âmago de seu ser a amargura contra

o sistema de privilégios, ferido pela impossibilidade de ascensão por méritos próprios. Em 19 de agosto de 1819, já com 56 anos, embarca de regresso à sua terra natal, trazendo consigo sua biblioteca com seis mil livros e sua coleção de minerais, que considerava a melhor do mundo.

De retorno ao Brasil, na Corte, teve duas ofertas de emprego. A primeira, de ajudante do Ministro Tomás Antônio de Villanova Portugal, homem forte de D. João VI e ministro de várias pastas: Reino, Erário Régio e Negócios Estrangeiros e da Guerra. Tomás Villanova era defensor do regime absolutista, inimigo de liberais ilustres, como o Conde de Palmela, e promotor de intensa campanha contra as sociedades secretas, em especial a maçonaria. Apoiava a ideia de se manter a Corte no Rio de Janeiro como forma de preservar as prerrogativas do antigo regime em terras brasileiras, livre das ameaças liberais que se propagavam em Lisboa. Era figura na contramão de tudo o que Bonifácio criticava. A segunda oferta seria a reitoria do Instituto Acadêmico, espécie de universidade que se queria fundar. Crítico feroz da vida acadêmica, Bonifácio aceitou apenas o título de membro do Conselho de D. João VI e retirou-se para Santos. Logo veria como sua pequena vila havia mudado. Reencontrou sua mãe, já bem idosa; apresentou-lhe a esposa Narcisa e as filhas Gabriela Frederica e Narcisa Cândida, esta bastarda, fruto de uma aventura, passando-se por filha de casal de empregados, tendo recebido o nome da esposa traída.

Na sua chegada a Santos, já se manifestaria contra os conceitos aplicados na lavoura, em especial na cultura da cana-de-açúcar em grandes latifúndios, que provocava a degradação do solo, além de práticas de agricultura destrutiva e de pouca produtividade e do não uso de novas tecnologias já conhecidas. Combatia

o emprego do trabalho escravo africano. Nesse ano, receberia de D. João VI o título de conselheiro. O período de sua vida política na Corte, no Rio de Janeiro, está descrito nos textos mais adiante.

## O BANIMENTO DOS ANDRADAS

Em 15 de julho de 1823, D. Pedro demite o governo de José Bonifácio. O relacionamento dos Andradas com D. Pedro, em especial José Bonifácio, já vinha se deteriorando há algum tempo. O questionamento do seu relacionamento com D. Domitila teria sido a gota d'água. José Bonifácio chegaria a declarar o motivo da sua desgraça: “Tinham lhe metido na cabeça [de D. Pedro] que o tratava como pupilo e não como soberano”. José Bonifácio era 35 anos mais velho que D. Pedro.

Saídos do ministério, José Bonifácio e seus irmãos permaneciam, ainda, como deputados constituintes, não deixando de manter suas presenças ativas em todos os assuntos. Bonifácio, com erisipela, preferia ficar no conforto de sua casa. Se aliam à facção antiportuguesa, empregando toda a energia nesse sentido. Em breve, a Assembleia e a Imprensa começariam não só a expressar sentimentos antiportugueses como também antimonárquicos. Com o afastamento dos Andradas do ministério, D. Pedro se cerca de portugueses de nascimento, fato somado ao não reconhecimento do Brasil Império por Portugal. A tensão aumentava, pois se temia uma ação militar contra o Brasil.

Os acontecimentos na Assembleia se exacerbaram, com D. Pedro ameaçando os constituintes para que cassassem os mandatos dos Andradas e aprovassem medidas para censurar a imprensa. Não atendido, em novembro, apoiado pelo Exército, dissolve a Constituinte e, no mesmo Ato, convoca uma nova. Mandou prender vários consti-

tuintes e opositores ao Imperador, exilou os Andradas na Europa e pessoalmente assumiu as rédeas do governo.

Em 20 de novembro, todos foram embarcados na Charrua *Lucônia* com destino à Europa: José Bonifácio; sua mulher D. Narcisa Emília; a filha Narcisa Cândida; a irmã D. Flora; uma afillhada, Carlota Emília Machado; o criado Matias, de 14 anos, e mais duas criadas. Embarcaram também Martim Francisco, com a mulher D. Gabriela (filha de Bonifácio), duas criadas e um criado; Antônio Carlos, com sua mulher D. Ana Josefina (filha de sua irmã Ana Marcelina Ribeiro de Andrada); um sobrinho e um criado.

Após muitos transtornos na travessia, foram para Vigo, Espanha, lá chegando em 12 de fevereiro, quando o navio ficou fundeado e seus passageiros impedidos de desembarcar. Chegaram em Bordeaux, França, em 5 de julho, aí se fixando com toda a família na pequena cidade de Talence, então um vilarejo de cerca de 1.200 habitantes nas proximidades de Bordeaux. Do Rio de Janeiro, em 20 de novembro, até Bordeaux, seriam quase 200 dias de muito sofrimento, desconforto e indecisões para os Bonifácios. O banimento de toda a família da França muito machucaria José Bonifácio, pela injustiça e ingratidão. Seu ressentimento se somava às péssimas condições financeiras em que se encontrava, pois as pensões a que tinha direito ou atrasavam ou não eram recebidas. De seu exílio, mantinha bastante atualizadas as suas correspondências com os amigos. De articulador político da independência a exilado, de ministro poderoso a inimigo do Imperador, em apenas dois anos. Eram fatos que o maltratavam.

Enfim, em julho de 1829, já com 66 anos, retornaria ao Brasil, tendo falecido sua mulher, D. Narcisa Emília, na travessia do Atlântico. Em seu retorno, se

acomodaria, inicialmente, na residência do amigo Luís Drummond, no Catumbi, local de casas elegantes, de famílias da classe média alta. Depois, se estabeleceria, com a filha Narcisa, na ilha de Paquetá.

Interessante destacar é que, após abdicar, em 7 de abril de 1831, D. Pedro I nomearia José Bonifácio tutor de seu filho Pedro, de 5 anos, herdeiro do Império do Brasil, e de suas irmãs, as princesas Januária, 9 anos, Maria Paula, 8 anos e Francisca, 6 anos, demonstrando que confiava em seu antigo ministro. Entretanto Bonifácio ainda possuía muitos desafetos na Assembleia, que cassaria essa tutoria e colocaria em votação a escolha de um novo tutor, tendo sido José Bonifácio o escolhido. A ama, que os vira nascer, seria D. Mariana Carlota de Verna Magalhães Coutinho (Dadama). Bonifácio e Dadama não eram amigos, e dizem que ela conspirava contra ele.

Por fim, Bonifácio passaria na Ilha de Paquetá seus últimos momentos de vida. Morreria em 5 de abril de 1838, em Niterói (RJ). José Bonifácio, que ficaria conhecido como o “Patriarca da Independência”, muito deve à cuidadosa campanha promocional do jornal *O Regulador Brasileiro*. Antes, raramente recebia elogios. Mas não podemos deixar de enaltecê-lo pelas suas atitudes que levaram à nossa Independência de Portugal e, principalmente, à formação de nossa primeira Armada nacional e imperial. Penso que deveria ser homenageado dando nome a um navio cinza da Marinha do Brasil.

## CAMINHADA PARA A INDEPENDÊNCIA

Após a partida de D. João VI, a Constituinte em Lisboa continuava a pressionar o regresso de D. Pedro com a intenção de retirar do Brasil as vantagens políticas e econômicas alcançadas.

No Brasil continuava a evolução do sentimento de independência. As províncias de São Paulo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Minas Gerais pressionavam o Príncipe a tomar medidas de oposição às deliberações portuguesas. No entanto as províncias do Norte opunham-se às decisões do Príncipe Regente. Em 3 de junho de 1822, D. Pedro convoca uma Assembleia Constituinte e Legislativa com a pretensão de atingir autonomia legislativa, embora mantendo a união com a Coroa portuguesa, além de declarar-se Regente Constitucional. Como podemos depreender, o Brasil queria a sua independência, mas firmada sobre a união bem-entendida com Portugal. Mas o Congresso em Lisboa não tinha um perfeito conhecimento da realidade brasileira, recusando-se a votar os artigos referentes à criação de dois Congressos, um em Portugal e outro no Brasil, além de Cortes Gerais na Capital do Brasil. A carta de D. Pedro informando sobre a convocação da Assembleia Constituinte e a sua proclamação como Regente Constitucional só se tornaria do conhecimento de Lisboa em 26 de agosto de 1822.

A crise aumentou no Congresso de Lisboa, tendo os representantes das províncias brasileiras solicitado a anulação de suas representações. A Comissão de Constituição, reunida em urgência, renega a solicitação dos deputados brasileiros.

Nesse período anterior da independência, a opinião pública portuguesa, orientada por diversos periódicos, defendia uma posição de força contra as liberdades, principalmente comerciais, concedidas ao Brasil, sendo hostil à nossa separação ou a qualquer solução de conciliação. Apoiavam mesmo o uso da força para impor ao Brasil a sua subordinação à Corte. Ora, uma solução deste tipo, que só atenderia aos ânimos portugueses, nunca poderia ser aplicada sem o apoio externo. Entretanto

esse apoio não aconteceria devido ao quase completo isolamento internacional que Portugal vivia naquele momento.

O processo de regeneração política da nação portuguesa levou esta a um isolamento internacional, isto é, da Europa monarquista, não permitindo nenhum apoio militar externo. Além disso, do ponto de vista econômico, o Brasil oferecia muito mais vantagens aos países europeus do que Portugal, daí o desinteresse daqueles pela manutenção da soberania portuguesa sobre o Brasil.

Destaca-se que as promulgações dos Atos Governamentais, tanto do Brasil como de Portugal, devido à distância entre os dois países e à demora para se conhecer a decisão de um e do outro, nem sempre eram decretadas em decorrência de uma decisão tomada por um dos países.

Outro fato marcante era a hegemonia inglesa na época, já que o país era pioneiro na Revolução Industrial. Assim, nossa independência e a dos demais países da América do Sul eram de grande importância no desenvolvimento do capitalismo britânico.

O motivo que levaria D. Pedro à proclamação de nossa independência foi o recebimento do Decreto de 23 de julho, em que Portugal, embora permitisse a sua permanência no Brasil até a publicação da futura Constituição portuguesa, exigia a aplicação imediata do Decreto de 29 de setembro de 1821 e a instalação das Juntas Provisionais, que ficariam subordinadas diretamente àquele país. Esse decreto chegaria às mãos da Imperatriz Leopoldina, que se encontrava na Fazenda Santa Cruz<sup>2</sup>, e que, junto com José Bonifácio, mandara o Major Cordeiro, acompanhado do estafeta Paulo Bregaro<sup>3</sup>, fazer o documento chegar às mãos de D. Pedro, que assim teria se pro-

nunciado: “Amigos, as Cortes portuguesas querem escravizar-nos e perseguir-nos. A partir de hoje, as nossas relações estão quebradas. Nenhum vínculo mais nos une”.

E retirando a bandeira azul e branca que simbolizava Portugal, continuaria: “Tirem suas bandeiras, soldados. Vivas à Independência, à liberdade e à separação do Brasil”.

Nesse momento, após desembainhar sua espada e erguê-la, continuou: “Pelo meu sangue, minha honra, meu Deus, eu juro dar ao Brasil a liberdade. Independência ou Morte! Estamos separados de Portugal!”

Estava, assim, proclamada a nossa independência.

O cenário da Independência do Brasil ficaria registrado, para a posteridade, no quadro de Pedro Américo, representando o relato deixado pelo Major Francisco de Castro Canto e Mello, que fazia parte da comitiva de D. Pedro.

Para Portugal, a separação do Brasil seria calamitosa em termos econômicos. Portugal estava arrasado depois de tantos percalços devido às Guerras Napoleônicas. Era necessária a manutenção das condições de comércio estabelecidas com o Brasil. Estas, rompidas, agravariam ainda mais a situação econômica portuguesa.

Podemos dizer que a nossa independência aconteceu com guerra e derramamento de sangue inexpressivos.

## A VISÃO POLÍTICA E ESTRATÉGICA, DILEMAS E ÓBICES

Na ocasião da independência, o Brasil era um país pobre. A partida de D. João VI desestruturara a administração pública, realçando o peculato, o suborno, a venda

2 Mesmo local onde hoje é um bairro de mesmo nome, na cidade do Rio de Janeiro.

3 Ele é hoje o patrono dos Correios do Brasil.

de honrarias e o contrabando, além de deixar o País sem recursos financeiros no Tesouro, com o Banco do Brasil falido.

Na Marinha, apesar de a Escola Naval ter permanecido, não ficaram meios navais que defendessem o Brasil. O povo não tinha educação ou benefícios sociais que o mantivesse fiel aos Braganças. O País era composto de diversas regiões estanques, com culturas muito diferentes, algumas mais ligadas a Lisboa do que ao Rio de Janeiro, como Pará, Maranhão e Ceará. Pernambuco e Bahia eram rentáveis como províncias, em especial com a exportação de açúcar; o Rio Grande do Sul possuía uma pecuária que se despontava; São Paulo estava em franca expansão com a agricultura de trigo, café e cana, iniciando o estabelecimento de algumas indústrias. O Rio de Janeiro, apesar de pouco estruturado para se manter como capital, ainda tinha seu passado glorioso de sede do Reino de Portugal, Brasil e Algarves e de grande centro exportador dos minerais extraídos das Minas Gerais, apesar de necessidades prementes de urbanização, saneamento básico e combate às pragas dos mosquitos. As províncias não tinham interesses comuns, nem tinham ligações umas com as outras, tendo necessidades e problemas distintos e sendo governadas por leis diferenciadas. José Bonifácio defendia a construção de um poderoso Império, contrariando as teses nacionalistas dos deputados portugueses. Era preciso que as províncias de norte a sul permanecessem coesas.

Em 23 de junho de 1821, na Província de São Paulo de Piratininga, uma Junta Provisória foi formada, sendo José Bonifácio representante da Vila de Santos, e seu irmão, Martim Francisco, de São Vicente. Em seguida, é eleito um governo provisório, sendo a Assembleia presidida por José Bonifácio.

Bonifácio indicaria então para governador Carlos Augusto de Oyenhausen-Gravenburg, Marquês de Aracati, liberal como ele, fiel aos Braganças e defensor dos princípios liberais que estavam sendo tratados em Lisboa. Bonifácio é eleito vice-presidente da Junta Provisória de Governo de São Paulo, iniciando assim a jornada política que o alçaria a uma das figuras mais proeminentes e relevantes para a nossa independência de Portugal. Logo, com participação maior de Martim Francisco, os Andradas assumiriam o poder em São Paulo, afastando seus principais dirigentes: primeiro o ouvidor-geral, D. Nuno Eugênio Seiblit e, depois, o próprio Carlos Augusto de Oyenhausen-Gravenburg. Por fim, acabaram por apaziguar os ânimos, e a Província vivia momentos de tranquilidade, o que levaria D. Pedro a escrever para seu pai, D. João VI: “José Bonifácio de Andrada e Silva, a quem se deve a tranquilidade na atual Província de São Paulo”.

Junto com Martim Francisco e inspirado por pensadores liberais e figuras influentes da época, Bonifácio organizou uma agenda para os deputados paulistas nas Cortes, denominada Lembranças e Apontamentos, que foi assinada por todos os deputados e seria o guia das demandas dos deputados de São Paulo. Nessa agenda ainda não se tratava de independência e nem há críticas sobre a manutenção do Brasil no Reino de Portugal. Ao contrário, o texto sublinha que “os laços indissolúveis, que hão de prender as diferentes partes da monarquia em ambos os hemisférios, sejam eternos como esperamos”.

Defendia, portanto, a união das províncias do Brasil com Portugal.

As marcas de sua vida na metrópole se explicitavam nas ideias apresentadas: ele foi funcionário de carreira da Coroa e dela

dependia, foi discípulo de D. Rodrigo de Souza Coutinho, defensor da criação do Império luso-brasileiro. O fato de o texto ter sido encampado por outros deputados demonstra que não existia no horizonte qualquer intenção de emancipação naquele momento. Como explicam historiadores, Bonifácio não se dava conta de que a Revolução Liberal do Porto significava, justamente, o fracasso do projeto no qual ele fora formado. Era o fim do Império e o fim da monarquia absolutista.

A questão que os deputados teriam pela frente era a preservação de um Brasil autônomo e com governo próprio, dentro da monarquia constitucional de Portugal. No documento *Lembranças e Apontamentos*, em seu primeiro capítulo, *Negócios da União*, se previa que o Rei governaria no Rio de Janeiro e em Lisboa, alternando a sua presença com a do Príncipe Regente, e que Brasil e Portugal possuiriam o mesmo estatuto político. O reino teria três poderes: Executivo, Legislativo e Judiciário.

Sob a influência dos pensadores liberais, Bonifácio propôs um quarto Poder<sup>4</sup>, que deveria impedir a interferência de um sobre o outro, quando fugissem de suas respectivas competências. Ele seria composto por pessoas eleitas pela população e seria capaz de revogar medidas tidas como inconstitucionais. Esse documento também propunha a adoção de um Conselho de Estado<sup>5</sup>, para assessorar o Rei, composto por membros indicados pelas Juntas que governavam as províncias. No Legislativo, defendia-se a tão desejada paridade entre o número de deputados brasileiros e portugueses.

No segundo capítulo, *Negócios do Reino do Brasil*, Bonifácio tratava de duas questões que já defendia desde seu

longo período na Europa: a emancipação dos escravos e a “civilização” dos índios. Esse assunto era muito delicado, pois tanto Bonifácio como seus amigos que compartilhavam tal pensamento tinham a preocupação de como implementá-lo, salvaguardando direitos adquiridos e zelando para que a vingança e a barbárie não fossem a resposta dos libertos. O equilíbrio das tensões era a preocupação da época, e, embora reconhecendo a iniquidade do sistema e o sofrimento dos escravos, medidas que pudessem romper delicados equilíbrios históricos eram temidas.

Bonifácio também sofreria influência em suas ideias abolicionistas de diversos grupos da Europa e dos Estados Unidos da América e de pessoas muito influentes nessas sociedades. Não defendiam nenhum rompimento radical, como uma abolição brusca e repentina, pois isso arruinaria o comércio e os agricultores, mas sim o fim do tráfico e a abolição gradativa dos cativos. Almejavam a implantação de um projeto civilizatório na África e a sensibilização para as questões humanitárias que o tráfico ignorava. Muitos defendiam a tese de que a escravidão não era rentável. Entretanto o medo sempre foi mais forte do que a compaixão. Bonifácio defendia que, enquanto não fossem libertados, fossem bem tratados, pois não eram “brutos animais”. E alertava: “Tudo isto com tal circunspeção, que os miseráveis escravos não reclamem estes direitos com tumultos e insurreições que podem trazer cenas de sangue e horrores”. Em público, gostava de acusar “o urro dos sórdidos interesses que protegiam a escravatura e contra o lucro dos traficantes de escravos”. Mas, em privado, o tom polêmico era substituído pela ambiguidade e pela cautela. Em

4 Na primeira Constituição do Império, D. Pedro, seguindo essa sugestão, estabeleceria o Poder Moderador.

5 Na Constituição de 1824, a indicação dos membros ficaria a cargo do Imperador.

1761, o Marquês de Pombal já declarara libertos todos os afrodescendentes que entrassem em Portugal.

A questão do índio já era assunto desde a época do descobrimento. Uma agenda de catequese e integração à cultura europeia sempre foi preocupação dos portugueses. O difícil era “o que” e “como” aplicá-la. A mestiçagem com o europeu já era uma realidade desde o início da colonização. Bonifácio era um dos que compartilhavam dessa ideia e era influenciado por muitos amigos próximos.

Na verdade, Bonifácio tinha um pensamento “toleracionista” em relação aos escravos. Tanto na questão da escravidão quanto na dos indígenas, o que estava em jogo era evitar a desordem e a incivilidade de tais povos por meio de sua educação. Mesmo sem considerar uma igualdade política, Bonifácio desejava vê-los “cidadãos ativos e virtuosos”. Apoiava a política de integração dos povos e não o isolacionismo, dizendo que a América podia ser o seio de uma confraternização racial.

Para Bonifácio, todas as cidades, vilas e freguesias brasileiras tinham que ter as suas escolas para o ensino inicial. Cada província deveria dispor de colégios e universidades, onde seriam ensinadas as disciplinas de História, Línguas, Medicina, Veterinária, Física, Química, Botânica, Zoologia, Mineralogia, Economia, Filosofia, Ciências Naturais e Matemática Pura e Aplicada. Uma nova Constituição deveria dar toda a importância à educação e garantir investimentos. Defendia a ocupação das terras por pequenos e médios agricultores e combatia o seu uso improdutivo.

Também já se tratava de construir uma capital no interior do Brasil, longe da vulnerabilidade do litoral, para tornar a Corte mais protegida dos ataques vindos do mar. Esta nova capital se localizaria em torno dos 15 graus (onde, depois,

se construiu Brasília). Essa centralidade estimularia e facilitaria as comunicações num reino tão grande e permitiria o controle mais próximo das diversas regiões, estimulando o povoamento do interior do País. Tais propostas foram rigorosamente ignoradas pelas Cortes, já ressentidas com a primazia da antiga colônia.

Com relação a Lembranças e Apontamentos, Bonifácio expressava a não transferência do poder com o regresso a Lisboa de D. João VI. Nada de transferir o poder junto com D. João, embora considerasse necessária a partida do rei para Portugal. Ao mesmo tempo que o documento preparava os deputados paulistas para as reuniões na Corte em Lisboa, aqui no Brasil, na condição de vice-governador, tentava implementar um programa abordando tudo o que aprendera e criticara quando do seu regresso ao Brasil.

Enquanto isso, no Rio de Janeiro, uma miscelânea de grupos e opiniões: alguns queriam uma separação radical, como já acontecera em outros países americanos; outros eram partidários do Reino Unido – todos defendendo o que melhor lhes aprouvessem. Os maçons também estavam divididos. O momento era de muita instabilidade e agitação, até pelo fato de os portugueses possuírem o monopólio do comércio.

Na Bahia, a Junta Provisória de Governo, a tropa militar e os comerciantes mais proeminentes, todos portugueses, se recusavam a obedecer ao Príncipe Regente. Pernambuco também não reconhecia a autoridade de D. Pedro. Na Corte, o Príncipe Regente pedia aos fluminenses que tivessem calma e mantivessem o sossego, afirmando estar pronto a morrer por “três divinas coisas”: a religião, o rei e a Constituição.

A partir de outubro de 1821, começaram a aparecer pelas ruas do Rio de Janeiro panfletos denunciando as intenções das

Cortes em Lisboa e conclamando D. Pedro a assumir a direção do movimento em defesa da autonomia do Brasil, pois a independência já fora considerada conquistada desde 1815, quando da elevação de Colônia a Reino Unido a Portugal e Algarves.

O processo das Cortes em Lisboa, de fazer D. Pedro regressar a Portugal “a fim de aprimorar aprendizado e formação, com visitas à Inglaterra, França e Espanha”, diminuindo sua autoridade como Regente, isolando e retirando do Brasil qualquer autonomia política, seria culminado com a chegada ao Brasil, em 9 de dezembro de 1821, pelo navio *Infante Dom Sebastião*, dos decretos 124 e 125, de 29 de setembro 1821, em que as Cortes ordenavam a abolição da Regência e o imediato retorno de D. Pedro. As províncias ficariam sujeitas a Lisboa, esvaziando por completo a autoridade do governo.

Inicialmente resignado, parece que D. Pedro iniciou os preparativos para o seu regresso. As decisões emanadas da Corte, em Lisboa, encerravam qualquer pretensão dos brasileiros de quererem igualar seus direitos políticos e civis aos dos nascidos em Portugal. A Constituição promulgada nos asseguraria alguns direitos, porém sob vigilância permanente das tropas e dos governadores enviados por Lisboa. D. Pedro, por outro lado, tinha consciência de que seu pai era um rei sem poder, decorativo e prisioneiro das Cortes.

Aqui no Brasil, os comerciantes portugueses e estrangeiros, temerosos do impacto nos negócios, eram de opinião de que o retorno do príncipe provocaria o início da anarquia. Os funcionários de governo, a maioria portugueses, já demonstravam preocupação com a perda de seus cargos e funções. As famílias mais abastadas ficaram preocupadas com as perdas que teriam caso acontecesse um desgoverno que provocasse um movi-

mento revolucionário sem controle. Foi nesse contexto que a ideia de rompimento com Portugal começou a se fortalecer, iniciando uma campanha para que D. Pedro continuasse no Brasil. Logo os interesses de todos os setores envolvidos convergiram para uma independência feita sob o comando do Príncipe Regente.

Assim Bonifácio argumentava:

É impossível que os habitantes do Brasil, que forem honrados e se prezarem de ser homens, possam consentir em tais absurdos e despotismo... V. Alteza Real deve ficar no Brasil, quaisquer que sejam os projetos das Cortes Constituintes, não só para o nosso bem geral, mas até para a independência e prosperidade futura do mesmo. Se V. Alteza Real estiver (o que não é crível) deslumbrado pelo indecoroso Decreto de 29 de setembro, além de perder para o mundo a dignidade de homem e de príncipe, tornando-se escravo de um pequeno grupo de desorganizadores, terá que responder, perante o céu, pelo rio de sangue que, decerto, vai correr pelo Brasil com a sua ausência.

Grande instrumento que muito ajudaria o processo da permanência do Príncipe Regente no Brasil e, em consequência, a Independência, seriam as sociedades secretas, em especial a atuação marcante da maçonaria, que insuflava esse processo com toda força e vigor.

Desde a partida de D. João VI se iniciaram as pressões para o retorno de D. Pedro a Lisboa. Este começou a receber pedidos dos brasileiros para que aqui permanecesse. Representações de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro chegariam a D. Pedro rogando pela sua permanência e pelo descumprimento dos decretos 124 e 125, de 29 de setembro de

1821, da Corte em Lisboa. Representantes da Província de São Paulo manifestariam sua repulsa por um ofício datado de 24 de dezembro de 1821.

E assim, em 9 de janeiro, na Sala do Trono, após discurso emocionante do presidente do Senado da Câmara, José Clemente Pereira, pedindo a permanência do príncipe, D. Pedro teria se pronunciado: “Como é para o bem de todos e felicidade geral da nação, estou pronto: diga ao povo que fico”. Essa data ficaria conhecida em nossa história como o “Dia do Fico”.

Em consequência, em 11 de janeiro, D. Pedro demitiu o ministério nomeado por seu pai e, em 16 do mesmo mês, empossou um novo, com José Bonifácio assumindo como ministro dos Negócios do Reino e Estrangeiros, o primeiro brasileiro a ocupar tal cargo. A importância da permanência de D. Pedro no Brasil foi a de espantar a ameaça de uma guerra civil e a divisão do País em diversos Estados, à semelhança das colônias espanholas na América.

Chegado ao Rio de Janeiro, José Bonifácio se instala na Travessa de São Francisco, nº12, no Largo do Rocio, esquina da Rua do Sacramento, atual Praça Tiradentes. Sua primeira medida, em 21 de janeiro de 1822, determinava ao desembargador do Paço, chanceler-mor, que quaisquer leis ou decretos vindos de Portugal deveriam passar pela avaliação e autorização de D. Pedro. Em 30 de janeiro, endereçou documentos aos governos provisórios das províncias, convocando-os a se unirem sob a regência de D. Pedro.

Desde o primeiro momento, José Bonifácio considerava muito importante unir as províncias. Foi também convocada, por decreto de 16 de fevereiro de 1822, uma Junta de Procuradores ou Representantes das Províncias que deveria atuar no Rio de Janeiro, como um fórum

comum de união e interesses recíprocos, para aconselhar o Regente e defender as necessidades das províncias.

Logo entrariam em choque, Bonifácio e a Junta de Procuradores, em opiniões divergentes quanto à exploração do comércio e do trabalho escravo, combatidos por Bonifácio. Os embates políticos começariam a atrapalhar a condução pretendida por Bonifácio. Entre eles, com destaque para José Clemente Pereira, português e um de seus comandados no Batalhão Acadêmico na luta, em Portugal, para expulsar os franceses. Outros seriam o Almirante Rodrigo Pinto Guedes, Joaquim Gonçalves Ledo e o padre Januário da Cunha Barbosa, todos proeminentes politicamente na ocasião. Começaria, então, uma “briga” pela preferência do Príncipe Regente.

Como ministro e homem de confiança de D. Pedro, esperava-se de Bonifácio estabelecer um governo, impedir a separação das províncias, coordenar os impulsos revolucionários de forma construtiva e preparar a ruptura com a antiga metrópole. Bonifácio vivera na Europa, tendo sido testemunha do que acontecera na França após 1789, e vira a transformação de governos populares em regimes despóticos militares, acompanhando toda a guerra napoleônica. Era um homem de inteligência superior, de grande cultura e tinha larga experiência de vida. Agora, como ministro, sabia que encontraria toda espécie de obstáculos e oposições de todas as direções. Desejava sinceramente um governo responsável e um sistema representativo com garantias constitucionais e defenderia a todo custo a manutenção da unidade nacional. Era francamente favorável ao fim da monstruosidade da escravidão, à integração dos indígenas na sociedade, ao fim dos latifúndios, à vinda de imigrantes euro-

peus, ao desenvolvimento dos meios de transporte, à exploração correta das reservas minerais e à preservação da ordem pública. Entretanto sua personalidade arrogante, seu orgulho, sua pouca paciência e sua postura superior<sup>6</sup> não facilitariam o seu relacionamento com os políticos do Rio de Janeiro. Logo entraria em confronto com Joaquim Gonçalves Ledo, o padre Januário da Cunha Barbosa, Pereira da Nóbrega e José Clemente Pereira, entre outros. Embora todos estivessem empenhados na causa da emancipação do Brasil, pretendendo prestar os melhores serviços, estes teriam posturas distintas na condução desse processo, uns mais imprudentes que os outros, com pensamentos distintos na forma de conduzir a independência, aliados à procura pelo reconhecimento e à preferência do Príncipe Regente. A disputa pela primazia das medidas a serem tomadas e o sentimento não tão nobre, mas característico do ser humano de angariar a glória nos sucessos conseguidos, desencadeariam a hostilidade entre o grupo de Bonifácio e outros políticos, em especial os do Rio de Janeiro. Considerava Bonifácio que lhe caberia definir o rumo dos acontecimentos e estabelecer a estrutura das instituições. Logo se transformariam em desafetos e rivais. Nos primeiros meses, a superioridade de Bonifácio era incontestada. D. Pedro, em seus 23 anos de idade, dispensava atenção e consideração marcantes ao seu ministro. Admirava a inteligência, a vivacidade e a desenvoltura de Bonifácio em seus quase 60 anos, tratando-o quase como um pai. Reconhecia-o como um verdadeiro amigo sincero. Bonifácio tinha inteira convicção da importância da presença de D. Pedro na ação centralizadora necessária para que não houvesse a desintegração das

províncias do Brasil. Era importante que o processo de emancipação não acontecesse com ações revolucionárias e choques inúteis que pudessem ser evitados. A influência portuguesa em algumas delas era muito forte e predominante. Era preciso desmobilizá-las.

Entretanto, o projeto de união das províncias precisava ser consolidado. No Rio, em São Paulo e no Sul parecia já estar acertado o apoio ao Regente. Minas, apesar de tão próxima, ainda estava indecisa, pois nem apoiava as Cortes em Lisboa e nem se submetia a elas, porém era importantíssimo o seu apoio. Norte, Pará e Maranhão tinham ligações mais estreitas com Lisboa do que com o Rio de Janeiro. Era preciso trazê-los para a união que se pretendia. No Nordeste, Pernambuco ainda guardava as lembranças nefastas de 1817 e possuía certa independência econômica, assim como a Bahia, e os interesses comerciais e a grande presença portuguesa afastavam a região do projeto de união.

Era necessário atraí-los, e assim iniciou-se com uma viagem de D. Pedro a Minas Gerais. Sem tropa militar expressiva e viajando com pequena comitiva, o Príncipe Regente teria declarado: “Sois constitucionais, uni-vos comigo e assim marchareis constitucionalmente; confio tudo em vós; confiai em mim [...]; vós amais a liberdade, eu adoro-a!”. Promessas de melhorias nas estradas, algumas benfeitorias e acordos comerciais trouxeram Minas para apoio ao projeto de união. Bastou a ausência de D. Pedro no Rio de Janeiro para que articuladores preparassem um golpe, liderado pelo Almirante Rodrigo Pinto Guedes e que não prosperou graças à denúncia do juiz de Fora, José Clemente Pereira, e da arquiduquesa Leopoldina, apoiadora de José Bonifácio no governo, que lhe en-

6 Parece ser uma característica familiar, pois seus irmãos assim também se comportavam.

caminharam a seguinte correspondência: “Vem este instante o Barão de Mareschal, Secretário da Legação austríaca, contar que o Club era na fábrica de pólvora e que, anteontem, viu passar muita gente de lá para cá, às 11h da noite.”

A desconfiança era generalizada. Boatos se juntavam às verdades. A conspiração dos que não desejavam apoiar Bonifácio estava acontecendo. O dia 18 de abril, quando se elegeu o Conselho de Procuradores, seria o marco para os conspiradores. José Bonifácio, desconfiado que o ministro da Guerra, General Oliveira Álvarez, estivesse envolvido, foi conversar com o governador de Armas da província, General Joaquim Xavier Curado, e adiou o dia da eleição, determinando a prisão de vários envolvidos, em especial portugueses que apoiavam o golpe. Depois desses acontecimentos, D. Pedro sairia mais fortalecido, formando-se um bloco poderoso com as províncias de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. D. Pedro regressaria de Minas no dia 25 de abril de 1822.

A amizade entre José Bonifácio e D. Pedro acarretava inveja, ciúmes e rivalidades no grupo do Rio de Janeiro, que desejava se aproximar do Imperador, angariar-lhe a simpatia, ter maior influência sobre ele e, por que não, entrar para o governo e ter a glória do poder. Era um grupo que realmente desejava a libertação do Brasil sob a liderança de D. Pedro, porém também desejava o poder de estar no governo. Os dois grupos possuíam o mesmo desejo: a emancipação política do País.

Bonifácio estreitava seu relacionamento com D. Pedro, e não foram poucas as vezes que, em vez de mandar chamá-lo, o príncipe montava em seu cavalo e ia falar com Bonifácio em sua casa no Largo do Rocio, chegando a ser jocosa e desrespeitosamente chamado de “ajudante de ordens” de José Bonifácio.

Desde sempre José Bonifácio tinha convicção de que, sem o Príncipe e a centralização do governo no Rio de Janeiro e a ruptura com Portugal provocariam o esfacelamento do Brasil. Entretanto a ideia de várias repúblicas, à semelhança das colônias espanholas, era cultivada, em especial, por comerciantes portugueses e brasileiros, donos de grandes fortunas e negócios comerciais.

A ideia de uma Constituinte no Brasil crescia. Era hora de convocar as Cortes. Em 21 de maio de 1822, D. Pedro assim escrevera para seu pai D. João VI:

É necessário que o Brasil tenha Cortes suas. Esta opinião generaliza-se cada dia mais. O povo desta capital prepara uma representação que me será entregue para suplicar-me, porque o povo tem razão(...); sem Cortes, o Brasil não pode ser feliz. As leis feitas tão longe de nós, por homens que não são brasileiros e que não conhecem as necessidades do Brasil, não poderão ser boas.

E continuando, assim termina:

Sem igualdade de direito, em tudo e por tudo, não há união. Ninguém se associa para ver piorar a sua condição, e aquele que é o mais forte, melhor deve saber sustentar os seus direitos. Eis porque o Brasil jamais perderá os seus, que defenderei com o meu sangue, sangue puro de brasileiro (...).

Em 23 de maio, o Senado da Câmara entrega a D. Pedro uma petição para a convocação da Constituinte, respondida em seguida:

Fico ciente da vontade do povo do Rio e, tão depressa saiba a das mais províncias, ou pelas Câmaras

ou pelos procuradores-gerais, então imediatamente me conformarei com o voto dos povos deste grande, fértil e riquíssimo reino.

Nesse mesmo dia, 23 de maio, Bonifácio baixara um ato de grande significado, especialmente relacionado a atrair a Inglaterra: autorizava a abertura da primeira igreja protestante no Brasil.

Naquele mês, uma inquietação se generalizava no Rio de Janeiro e em muitas outras províncias. A união com Portugal em pé de igualdade já não satisfazia mais.

Em 2 de junho, acontece a reunião do Conselho de Procuradores das Províncias, e no dia seguinte, 3 de junho de 1822, foi expedido o decreto no qual Bonifácio convocava a Assembleia Geral Constituinte e Legislativa, composta de deputados das províncias do Brasil, que apresentaria, ainda, declarações favoráveis à união entre Brasil e Portugal. Era um desafio às Cortes em Lisboa e uma declaração bastante significativa de separação e independência, pois estas continuavam insistindo com o retorno do Príncipe Regente.

Em agosto, D. Pedro declarou inimigas as tropas portuguesas que desembarcassem no Brasil sem a sua autorização. Aos governos das províncias foi recomendado que não dessem posse a funcionários nomeados em Portugal e que, para admissão a cargo público, se deveria prestar juramento à causa da União e à Independência do Brasil.

Em 6 de agosto, José Bonifácio encaminha um manifesto às “Nações Amigas” em nome do príncipe, garantindo que os seus interesses seriam respeitados. O manifesto dizia:

Tendo o Brasil, que se considera tão livre como o Reino de Portugal, sacudido o jugo da sujeição e inferioridade com que o reino irmão o pretendia

escravizar, e passando a proclamar a sua independência...

Em 14 de agosto, D. Pedro parte em viagem, com o propósito de apaziguar os descontentes em São Paulo, cujo governador, Franca e Horta, apoiado pelo ex-governador Carlos Augusto de Oyenhausen-Gravenburg, se opunha às arbitrariedades, ao despotismo e ao orgulho do agora Coronel Martim Francisco Ribeiro de Andrada, chamado por eles de “delinquente”. Em 19 de agosto, na cidade de Lorena, São Paulo, D. Pedro emitiu decreto dissolvendo o Governo Provisório daquela província. Entre 25 de agosto e 5 de setembro, ficaria hospedado no Colégio dos Jesuítas, em São Paulo. Daí seguiria para Santos. Entretanto, as coisas vinham acontecendo no Rio de Janeiro.

Em 2 de setembro de 1822, o Conselho de Estado se reuniu, sob a presidência de D. Leopoldina, para que fossem lidas as cartas chegadas de Lisboa, anunciando o propósito das Cortes: enviar tropas ao Brasil, substituir ministros por outros nomeados por D. João VI, eleger novas Juntas Governativas e investigar todos os atos administrativos considerados subversivos. D. Pedro, nas proximidades da Colina do Ipiranga, junto a um riacho do mesmo nome, recebeu as cartas de Bonifácio e D. Leopoldina. Nascia aí a nossa independência com o que ficaria conhecido como Grito do Ipiranga, já bem descrito acima.

Após as celebrações em São Paulo, D. Pedro chega ao Rio de Janeiro em 14 de setembro. Em 7 de outubro é aclamado pelos maçons com o título de Primeiro Imperador e Defensor Perpétuo do Brasil. Em 1º de dezembro de 1822, D. Pedro foi sagrado e coroado Imperador do Brasil. Cria, então, a Ordem do Cruzeiro para perpetuar esse dia.

Com a Inglaterra, nosso maior parceiro comercial, Bonifácio fez saber ao ministro George Canning que ele reprovava o tráfico de escravos e o definia como desonroso ao caráter da nação e prejudicial ao governo brasileiro. Entretanto só não o interrompia porque a existência do novo Império estaria comprometida. O governo não teria condições financeiras para bancar o fim do trabalho escravo. No entanto, tal atividade era mantida graças às relações promíscuas dos traficantes com a Corte e o Paço, em que ofereciam aos nobres e aos funcionários do governo uma participação nos lucros de seus empreendimentos. O confronto naquele momento não seria adequado, pois era preciso consolidar a independência.

Em 5 de janeiro de 1823, Bonifácio dirigiu carta aos governadores das províncias solicitando que facilitassem aos deputados os meios de transporte para virem participar da Assembleia Constituinte, dizendo ser da mais alta importância para o Império a coesão nacional. Considerava de grande benefício o contato pessoal e mais direto de brasileiros representantes das várias regiões do Brasil. José Bonifácio era da opinião que “sem a monarquia não haveria um centro de força e união, e assim não se poderia resistir às Cortes de Portugal e adquirir a independência nacional”.

Bonifácio pretendia definir cinco pontos importantes com a nova Constituição a ser aprovada para o Império: abolir a escravidão, integrar o indígena, promover a mestiçagem, civilizar o povo e a elite segundo padrões europeus e mudança da capital para o interior do País.

Considerava que língua, cultura e raça comuns seriam fatores que garantiriam o sentimento de pertencer a uma comunidade maior. Defendia a união entre negros, brancos e índios, prometendo vantagens a quem assim procedesse. Argumentava que

o Brasil já era há muito tempo mestiço, a educação seria o melhor instrumento para a ordem interna e que a escravidão era fator de incapacidade da cidadania, e essa incapacidade poderia impedir a constituição de um Estado civilizado.

## A FORMAÇÃO DA ARMADA IMPERIAL

Um país que possua um longo litoral, sua primeira necessidade como Estado independente é de uma Marinha respeitável, mesmo quando em tempos de paz.

Desde quando assumira o Ministério do Reino e Negócios Estrangeiros, em janeiro de 1822, José Bonifácio já vinha tomando providências necessárias para a formação e o preparo de um Poder Naval compatível com o novo Brasil. Em 4 de maio de 1822, Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta, futuro Marquês de Barbacena, em carta a Bonifácio, alertava-o da necessidade de estabelecer um núcleo da Marinha com o recrutamento de marinheiros americanos e ingleses. Caldeira Brant encontrava-se em Londres desde 1821, em caráter particular, para tratar da compra de navios a vapor que diminuíssem de dois meses (navio a vela) para até duas semanas o percurso Rio de Janeiro-Belém do Pará.

Depois da decisão de D. Pedro de ficar no Brasil, Caldeira Brant, brasileiro, conservador e monarquista, achou de bom alvitre permanecer em Londres, onde poderia prestar ajuda ao Governo estabelecido. E assim se processou, sendo então nomeado por Bonifácio como nosso representante em Londres.

Caldeira Brant, com seus contatos em Londres e sua magnífica visão empresarial e iniciativa, somados ao seu patriotismo,

dispenderia grandes esforços com o intuito de formar uma Força Naval que a grandeza do novo Brasil Império requeria. O País estava endividado e sem crédito internacional. Seria necessário um agente diplomático que inspirasse confiança aos grandes banqueiros, em especial aos ingleses. Para o Brasil também seria muito importante poder contar com pessoa influente, a fim de manter o governo do Brasil ciente dos acontecimentos na Europa e em Portugal, especialmente os preparativos militares do Reino. Sua presença era importante, pois poderia explicar ao governo britânico a justiça da causa brasileira. Eram momentos difíceis.

Com muito esforço, conseguiu várias entrevistas com o ministro das Relações Exteriores, George Canning, argumentando a importância do reconhecimento da independência do Brasil. Por outro lado, a Grã-Bretanha encontrava-se numa situação delicada, pois, apesar de ter grandes interesses comerciais com o Brasil, tinha com Portugal laços seculares de amizade e comércio.

A necessidade de uma Armada poderosa, que merecesse confiança, era tema recorrente em suas cartas para Bonifácio. De Londres, mantinha o Governo no Rio informado de todos os preparativos militares em Portugal para fazer regressar a Lisboa o Príncipe Regente e fazer retornar o Brasil à situação de Colônia.

Em carta datada de 5 de julho de 1822, em Londres, Caldeira Brant dizia para José Bonifácio que um de seus contatos, o Capitão James Thompson<sup>7</sup>, oferecia duas fragatas com tripulação completa e armadas. Em 4 de outubro, recebe resposta de José Bonifácio para que efetuasse o contrato e comprasse mais navios, auto-

rizando-o a levantar empréstimo ou emitir carta de crédito, o que seria honrado pelo Tesouro brasileiro.

Por outro lado, o País passava por dificuldades financeiras expressivas. As dívidas do Brasil eram imensas, a começar com a falência do Banco do Brasil e a penúria em que D. João deixara o País com o seu retorno a Portugal. Vale destacar também que o governo de Bonifácio pouco arrecadava, pelo fato de diversas províncias não enviarem recursos para o Príncipe Regente por não reconhecê-lo, remetendo o dinheiro direto para Lisboa. Com isso, o governo foi obrigado, em 11 de dezembro de 1822, a promulgar um decreto confiscando as mercadorias, embarcações e propriedades dos portugueses. Outro decreto, de 30 de dezembro, elevava para 24% as importações vindas de Portugal e autorizava o corso contra os navios portugueses.

Em 24 de janeiro de 1823, Martim Francisco, irmão de José Bonifácio, como ministro da Fazenda, lança uma subscrição popular, voluntária, com a finalidade de comprar os navios de guerra de que a Marinha Imperial tanto necessitava e que pudesse fazer frente às dissidências das províncias que não aceitavam D. Pedro como Imperador. Foi um plano bem-sucedido e aceito pelos brasileiros. O imperador e a imperatriz foram os primeiros na subscrição, além de, com seu próprio dinheiro, adquirirem dois navios completos, os brigues *Caboclo*<sup>8</sup> e *Guarani*.

Proclamada a independência, em meio a dificuldades de toda ordem, para assegurar definitivamente a soberania brasileira, José Bonifácio sabia que, antes de tudo, o que se impunha era firmar a ordem pública no vasto Império. Em um

7 James Thompson foi comissionado capitão de fragata da Marinha nacional e imperial do Brasil.

8 Adquirido por D. Pedro de David Jewett (oficial norte-americano), ex-*Maipu*.

país em que a maior parte das ligações se fazia por mar e era indispensável garantir a unidade nacional, sendo o transporte do comércio marítimo primordial, seria imprescindível que se criasse uma Marinha de guerra para defender a independência do novo Império. No primeiro momento era importante formar uma Marinha que desestimulasse uma reação militar de Portugal, que naquele momento já enviara forças para apoiar os portugueses na Bahia e na Cisplatina.

Caldeira Brant recebera do Império os mais amplos poderes e arbítrios para recrutar oficiais e subalternos para os navios da nova Armada do Brasil. Imaginava-se inicialmente a contratação de 600 marinheiros e 12 oficiais. Em carta (secreta) datada de 7 de novembro de 1822, Caldeira Brant alertava José Bonifácio quanto ao custo de tais contratações. A compra de navios, munição, armamento, cabos, velames e material de marinharia, somada à contratação de marinheiros e oficiais para os navios brasileiros, era muito dispendiosa e desgastante, apesar de haver grande disponibilidade na Inglaterra, em especial pelo fim das Guerras Napoleônicas. Em 1813, a Marinha britânica possuía 713 navios no mar e 4.920 oficiais na ativa. Em 1820, eram apenas 134 navios e 600 oficiais.

Para a quantidade de profissionais do mar desempregados, a oferta do Brasil era atraente, não em termos de salário, pois eram oferecidos dois terços do que pagava a Royal Navy, mas em termos de trabalho e vantagens adicionais que lhes seriam devidas. Em decorrência de restrições das leis britânicas para contratação de homens do mar para participarem de guerras em que a Grã-Bretanha estivesse neutra, todo o processo foi feito com muito sigilo e caracterizado como emigração de colonos para exercerem trabalhos agrícolas. Tudo

foi realizado com muito êxito e, no final de janeiro de 1823, já haviam partido dois navios com os “agricultores” contratados. As contratações de material, pessoal e navios foram se sucedendo. Um total de 450 homens foram contratados.

O empenho de Bonifácio para estabelecer e incrementar uma Força Naval digna e de respeito agora era intenso. Apesar das dificuldades financeiras, as ações na Inglaterra estavam obtendo sucesso, contrariamente ao que se passava na França, que não obtinha solução favorável.

Depois da aclamação de D. Pedro, nossos agentes diplomáticos, Caldeira Brant (Londres) e Domingo Borges de Barros (Paris) – ex-colega de Bonifácio em Coimbra e deputado nas Cortes em Lisboa –, foram orientados a participar aos respectivos países a independência do Brasil do Reino de Portugal e Algarves.

Mas o País não estava em paz. Governos da Bahia, Maranhão, Piauí, Grão-Pará e Cisplatina se recusavam a reconhecer e se opunham à emancipação do Brasil Império. Desde o primeiro momento, verificou-se ser fundamental a criação de uma Marinha de guerra, instrumento capaz de dar respaldo e segurança à independência e dissuadir Portugal do envio de tropas. Era importante mobilizar os meios para expulsar as tropas portuguesas que se opunham a reconhecer D. Pedro como seu Imperador, além de preparar o País para a defesa contra uma possível reação da metrópole.

Em 5 de dezembro de 1822, o recém-nomeado ministro da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, Capitão de Mar e Guerra Luiz da Cunha Moreira, determinou que cada oficial, de tenente a capitão de mar e guerra, assinasse declaração indicando se desejaria permanecer na Marinha Imperial ou regressar a Portugal. A maioria, 96 oficiais, optou por ficar, pe-

los vínculos que possuíam, e servir à causa do novo Império. Entretanto ainda seriam necessários oficiais de baixa patente, os tenentes. Apesar da adesão considerável de oficiais portugueses, ainda persistia a dúvida da lealdade desses militares na hora do confronto no mar com seus compatriotas. Esses oficiais abririam fogo contra seus irmãos portugueses?

O assunto precisava ser resolvido, pois já se estava delineando o inevitável confronto entre a Força Naval portuguesa, que se recusava a aderir ao Império, somada a navios vindos de Portugal como reforço, contra os navios do novo Império.

O Império disporia de poucos navios de combate e de transporte e algumas canhoneiras portuguesas que ficaram de posse da Armada nacional e imperial, como os descritos abaixo com o número de canhões que possuíam:

- Nau *Pedro I* (74), navio que veio com a família real em 1807;

- três fragatas: *União* (52), *Real Carolina* (44) e *Tétis* (30);

- duas corvetas: *Maria da Glória* (30) e *Liberal* (22);

- quatro brigues e brigues-escuna: *Real Pedro* (18), *Real* (10), *Independência ou Morte* (14) e *Leopoldina* (14);

- escunas: *Cossaka*, *Carolina*, *Catarina*, *Seis de Fevereiro*, *Maria Francisca*, *Maria Zeferina*, *Maria Teresa*, *Oriental*, *Isabela Maria*, *D. Álvaro de Castro*, *Luiz de Camões* e *Maria Isabel*; e

- duas canhoneiras: *Infante Dom Sebastião* e *Número 2*.

A maioria dessas embarcações tinha muitas restrições operativas. No Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, três navios encontravam-se em reparos e sendo reaparelhados: Nau *Martim de Freitas* (74), Fragata *Sucesso* e Brigue *Reino Unido*, logo incorporados à Marinha do Império.

Outra grande dificuldade seria tripular esses meios navais com oficiais e marinheiros com experiência e confiança. A oficialidade brasileira nesses navios chegava a praticamente zero, pois a política oficial da Coroa portuguesa dificultava o aproveitamento de brasileiros nas Forças Armadas lusitanas, já que cabiam aos portugueses os postos disponibilizados.

O efetivo de marinheiros e graduados brasileiros para guarnecerem os navios imperiais era muito precário, tanto em número quanto em qualificação. Muitos eram portugueses e, assim, pouco confiáveis. Os brasileiros eram recrutados à força quando bêbados em tabernas, alguns eram presidiários perdoados, outros escravos. A solução seria o recrutamento de profissionais no exterior.

Nos primeiros momentos, após o Grito do Ipiranga, José Bonifácio enviara correspondência ao representante do Império na Argentina, Antônio Manuel Correia da Câmara, e também ao da Europa, Caldeira Brant, orientando-os a contratar oficiais e marinheiros para completar os claros abertos nos efetivos. Como mencionado anteriormente, o momento era propício pelo excesso de oferta de profissionais do mar, em decorrência do fim das guerras napoleônicas e do anseio de liberdade das colônias americanas do enfraquecido Reino da Espanha.

Logo que proclamada a independência, Bonifácio teria importante decisão a tomar: definir a quem seria confiado o comando em chefe da Esquadra nacional e imperial que se pretendia formar. Era opinião comum que deveria ser um marinheiro devidamente reconhecido internacionalmente e que sua reputação fosse capaz de quebrar o ânimo do inimigo. Alguns almirantes portugueses que aderiram ao Império chegaram a ser cogitados, mas sempre com alguma relutância.

Já havia algum tempo se pensando em Lorde Thomas John Cochrane, que se encontrava a serviço da consolidação da independência do Chile e do Peru. Em 13 de setembro, Bonifácio encaminha correspondência com instruções ao nosso representante em Buenos Aires, Antônio Manuel Correia da Câmara, para convidar Lorde Cochrane a assumir o Comando em Chefe da Esquadra. O convite<sup>9</sup>, feito pelo cônsul do Império do Brasil em Buenos Aires, assim dizia:

Milord,

O Brasil, potência da primeira ordem, tornou-se um novo Império, uma Nação independente sob o legítimo herdeiro da monarquia, Pedro o Grande, seu augusto defensor.

É por sua ordem – é da sua parte, e em virtude dos despachos ministeriais, que acabo de receber de Sua Excelência, o Sr José Bonifácio D’Andrada e Silva, ministro do Interior e das Relações Exteriores do Brasil, em data de 13 de setembro último – que tenho a honra de lhe dirigir esta nota; em a qual Vossa Graça é convidado por – e da parte do Governo do Brasil – a aceitar o serviço da Nação brasileira; onde sou devidamente autorizado a lhe assegurar categoria e graduação de nenhuma sorte inferior àquela que tem na República.

Abandone-se, Milord, ao reconhecimento brasileiro; à munificência do Príncipe; à proibidade sem mancha do Governo atual; far-lhe-ão justiça; não se rebaixará de um só ponto a alta consideração – Categoria – graduação – caráter – e vantagens que lhe são devidas.

(assinado) Antônio Manuel Correia da Câmara

Cônsul do Império do Brasil, em Buenos Aires.

4 de novembro de 1822.

Existe uma segunda carta<sup>10</sup>, já publicada em outros trabalhos, com o texto:

Venha meu Lorde. A Honra o convida, a Glória o chama. Um generoso Príncipe e toda uma nação o esperam. Venha, Hércules redivivo, e com seus nobres esforços, ajude a dominar a Hidra de cem cabeças de um terrível Despotismo. O Ocidente da América está salvo pela virtude de seu Braço (...). Venha já e proporcione às nossas Armas Navais a maravilhosa ordem e a incomparável disciplina da Poderosa Albion...

## LORDE COCHRANE NA MARINHA

Após várias operações bem-sucedidas, consolidada a independência, não só do Chile como do Peru, Lorde Cochrane se indispôs com o General San Martín. Nessa ocasião, em carta de 4 de novembro de 1822, recebe convite, por intermédio do representante do Brasil em Buenos Aires, para comandar a Esquadra do novo Império na luta pela consolidação da sua independência.

Devido às grandes vantagens que lhe estavam sendo oferecidas e à situação conflitante que vivia no Chile, em 13 de janeiro de 1823, Cochrane, acompanhado de diversos oficiais, entre eles Thomaz Sackville Crosbie, John Pascoe Grenfell, James Shephard e Estevão Carlos Clewly,

<sup>9</sup> Tradução oficial do texto original.

<sup>10</sup> *Annaes do Itamarati*, Ministério das Relações Exteriores, Rio de Janeiro, 1937, vol. 2, p. 99.

e outros marinheiros, em navio fretado por ele próprio, o Brigue *Colonel Allen*, partiu de Valparaíso. A vinda de Cochrane e de seu pessoal estava sendo muito esperada. Com a notícia de que ele estava a caminho, o entusiasmo se alastrou pela cidade.

O cônsul britânico, Henry Chamberlain, se pronunciaria:

não haver dúvida de que o talento e o espírito de iniciativa de Lorde Cochrane significavam uma incalculável vantagem para a Marinha brasileira nessa difícil conjuntura. Seu nome, por si só, constituía poderosíssima força.

Chegou ao Rio de Janeiro, na manhã de 13 de março, com uma chuva torrencial à entrada da Baía da Guanabara. Foi recebido pelo comandante da *Liberal*, Capitão-Tenente Antônio Salema Freire Garção, e pelo Capitão de Fragata John Taylor, comandante da *Niterói*, que se dirigiram imediatamente a bordo para saudar Lorde Cochrane e dar-lhes as boas-vindas. Na mesma tarde, Cochrane e seu capitão de bandeira, o ex-tenente da Marinha britânica Thomas Sackville Crosbie, foram conduzidos à residência de José Bonifácio para uma reunião com ele na presença do Imperador. A conversação foi cordial, e Cochrane regressou ao seu navio muito satisfeito com a recepção que tivera. Mais tarde, em seus apontamentos, assim descreveria o encontro<sup>11</sup>:

No dia seguinte [a sua chegada], depois de uma profusão de cumprimentos sobre minha reputação profissional, e de inteira concorrência no convite a mim dirigido pelo Cônsul em Buenos Aires, convite para que disse haver ele

empregado sua influência para com o Imperador, determinou-me de comunicar pessoalmente com ele todas as matérias de importância, sendo o ministro da Marinha meramente nomeado para expedir os negócios de segunda ordem.

No dia 15 de março, Cochrane levantou-se muito cedo para acompanhar o Imperador numa visita de inspeção, a fim de conhecer os meios navais que lhe estariam disponíveis, em que situação operacional se encontravam e quais eram os recursos dos arsenais de Marinha para construção e reparo das embarcações. No primeiro momento, agradaram-lhe as condições dos navios. A Nau *Pedro I* lhe atraiu a atenção de modo especial: havia sido inteiramente reaparelhada e continha todos os requisitos de um navio capitânia, entre eles um grande camarote, revestido de madeira e marroquim verde. A Fragata *Piranga* era moderna, de bom tamanho, com canhões de 24 libras em seu convés principal. A Corveta *Maria da Glória*, de construção norte-americana e projetada para alta velocidade, podia descarregar uma devastadora bordada a curta distância com seus canhões de 24 libras. Esses e outros navios da Esquadra estavam quase prontos para entrar em ação, sendo abastecidos para três meses. Entretanto não agradaria a Cochrane a postura pouco disciplinada dos marinheiros e suas poucas qualificações. Foi-lhe explicada a dificuldade de se encontrarem homens qualificados nas lides marinheiras no Brasil, e os que estavam a bordo com essa qualificação eram insuficientes, além de serem portugueses natos, compatriotas do inimigo! Realçou a Cochrane a fala do Imperador aos marinheiros, quando

11 Há uma controvérsia se o primeiro encontro aconteceu na tarde do mesmo dia da chegada ou se no dia seguinte.

definia o inimigo como sendo “as forças parlamentares portuguesas – a Corte”, e não o rei ou a nação portuguesa. Na segunda-feira, 17 de março, Cochrane foi recebido pelo secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Capitão de Mar e Guerra Luiz da Cunha Moreira, quando ficou acertado que serviria ao Brasil até o reconhecimento de sua independência por Portugal. Nessa ocasião, foi-lhe oferecida a mais elevada patente da Marinha do Brasil – a de almirante. Para surpresa de Cunha Moreira, Cochrane categoricamente recusou tal patente, demonstrando que tal recusa se devia a considerações financeiras, pois sabia que um almirante português ou brasileiro recebia apenas 400 mil réis por mês, muito abaixo de um almirante britânico, sendo menos da metade do que recebera quando a serviço do Chile. Cochrane declarou, sem rodeios, que o convite que o trouxera ao Brasil garantira pelo menos as mesmas “vantagens” que recebera no Chile, deixando bem claro que não serviria por menos. Cunha Moreira respondeu-lhe que o Império naturalmente honraria seus compromissos e concordou com as condições de Cochrane. Ficou também decidido que os oficiais vindos do Chile, em companhia do almirante, seriam integrados à Marinha Imperial. Foram designados Thomas Sackville Crosbie, capitão de fragata, comandante da Nau *Pedro I*; e John Pascoe Grenfell, James Shepherd e Steven Clewley, no posto de primeiro-tenente. Resumindo, os vencimentos de Cochrane seriam três vezes mais do que os de qualquer almirante brasileiro e L\$500 libras a mais para o Primeiro Lorde do Almirantado.

Cochrane também questionou quanto à sua autoridade. Nesse momento, foi-lhe explicado que, como almirante, comandante em chefe da Esquadra, teria o comando tático supremo da Força Naval,

apesar de ser o terceiro na hierarquia, pois os outros dois almirantes se encontravam afastados da Marinha, já que Rodrigo Pinto Guedes estava ocupando importante cargo administrativo no Supremo Conselho Militar, e o Barão de Bagé contava mais de 80 anos e estava reformado havia muito tempo. Contudo Cochrane mostrou-se inflexível. Declarou que só prestaria serviços à Marinha nacional e imperial se lhe fosse atribuída, inequivocamente, a suprema autoridade.

Como essa decisão transcendia à do secretário de Estado dos Negócios da Marinha, foi então convocado o Conselho de Estado para que o problema fosse resolvido. Era, porém, premente a necessidade do Brasil, e o Governo concordou afinal com a solicitação de Cochrane e criou um posto único, e um soldo também em paralelo, de primeiro almirante. A notícia dessa decisão foi transmitida a Cochrane pelo próprio José Bonifácio. Satisfeitas suas condições, às 4 horas da tarde do dia 21 de março de 1823, em meio às salvas dos canhões, Cochrane hasteou seu pavilhão de Primeiro Almirante da Armada Nacional e Imperial do Brasil na Nau *Pedro I*, assumindo formalmente o comando da Força Naval composta pelos seguintes navios: fragatas *Piranga*, *União*, *Nitheyroy* e *Real Carolina*; corvetas *Maria da Glória* e *Liberal*; bergantins *Guarany* e *Real Pedro*; e Escuna *Leopoldina*. Assim foram os termos:

Sendo bem notório o valor, intelligencia, actividade e mais partes que concorrem no Almirante Lord Cochrane, que tanto se tem distinguido nos diferentes serviços de que tem sido encarregado, dando provas de maior bravura e intrepidez; e attendendo quanto será vantajoso para este Império aproveitar o reconhecido préstimo de

um oficial tão benemérito: Hei por bem conferir-lhe a patente de Primeiro Almirante da Armada Nacional e Imperial, vencendo de soldo anualmente 11:521\$00, tanto em terra como no mar, e mais de comedorias estando embarcado 5:760\$00, que são os mesmos vencimentos que tinha no Chile, não devendo porém considerar-se Almirante algum da Armada com direito a ter acesso a este Posto de Primeiro Almirante, que sou servido crear unicamente nesta ocasião pelos expedidos motivos e particular consideração que merece o mencionado Almirante Lord Cochrane. (26 de março de 1823).

Desde que assumira como ministro da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, o Capitão de Mar e Guerra Luiz da Cunha Moreira já vinha estabelecendo um processo administrativo o mais eficiente que conseguira. Decretos, portarias, normas e procedimentos começaram a ser disseminados a fim de tornar eficiente a administração naval, além de criarem incentivos e estimularem o recrutamento. A parte remuneratória não ficaria para trás, tendo sido reajustados os salários de todos os operários navais. Os estaleiros trabalharam “a todo vapor” reparando e construindo os meios navais, a fim de dar à Esquadra sua maior operacionalidade. Em seis meses após a independência, a Marinha já dispunha de uma nau, quatro fragatas, três corvetas, nove brigues e brigues-escunas, 12 escunas e 20 canhoneiras e transportes. Faltavam ainda os marinheiros contratados e Lorde Cochrane para comandá-los. Apesar de tantos esforços para o recrutamento de marinheiros brasileiros, poucos tinham conhecimento das lides marinheiras. Os voluntários eram vagabundos da cidade, 50 presos tiveram suas penas perdoadas e foram embarcados

nos navios. O Decreto de 27 de fevereiro de 1823 autorizou que os escravos fossem embarcados como marinheiros. Os recrutadores começaram a frequentar as tabernas, agarrando marinheiros de qualquer nacionalidade com emprego da força. A pronta ação dos cônsules estrangeiros no Rio obteve a libertação da maioria de seus nacionais, mas alguns destes não tiveram igual sorte, e vários cederam à promessa de aumento do soldo para que desertassem de seus navios e ingressassem na Marinha nacional e imperial. A falta ainda persistia, os contratados na Europa não chegavam.

Em 15 de março, o governo baixou ordem proibindo a saída de qualquer embarcação da Baía de Guanabara, a qual já se encontrava com muitos navios querendo e necessitando sair, pois as movimentações eram intensas. A proibição foi necessária para que não houvesse o vazamento da informação da chegada de Lorde Cochrane.

Os estaleiros navais estavam sobrecarregados de serviços, alguns cuidando da construção de novos barcos, outros reparando e prontificando os navios a fim de colocá-los em condições para o combate.

Mas a sorte privilegia a razão e a competência. Em 18 de março, chega de Londres o navio *Lapwing* com marinheiros e oficiais, e alguns dias mais adentra a Baía de Guanabara o *Lindsays*, num somatório de mais de 170 homens, muito esperados e que acrescentariam uma respeitável força de trabalho para os navios de Cochrane. Logo, os marinheiros, após passarem por uma inspeção sanitária e de saúde, foram redistribuídos pelos navios. O capitânia, Nau *Pedro I*, recebeu 80 deles, a *Piranga* 33 e a *Niterói* 24. Os 33 restantes foram distribuídos pela *Real Carolina* e pelos navios menores. Depois de serem registrados e receberem seus soldos, os marujos foram autorizados a baixar terra após seis

semanas no mar, para felicidade de todos, dos marujos logicamente, dos donos das tabernas e das moçoilas do cais. Não demorou muito para que a maioria estivesse devidamente embriagada, cumprindo uma tradição dos homens do mar, em especial dos britânicos. Reza a lenda que, quando a notícia chegou aos ouvidos da Imperatriz Leopoldina, ela foi demasiadamente condescendente, tendo exclamado, após uma fogaosa risada: “Oh, é o costume do Norte, onde vêm homens bravos. Os marinheiros estão sob minha proteção. Coloco sobre eles o meu manto!”. Com certeza estava envolvida com a felicidade da chegada de tão expressivo reforço para a Força Naval.

Os oficiais assim foram distribuídos: o Capitão de Fragata James Thompson assumiu o comando da *Real Carolina*, tendo o Capitão-Tenente Benjamin Kelmare como seu imediato; os primeiros-tenentes Chester e Clare foram para a Fragata *Niterói*; Richard Phibbs foi julgado fisicamente incapaz pelos médicos, sendo substituído por James Nicoll, oficial do *Lapwing*, que foi destacado para a *Piranga* no posto de primeiro-tenente; e William Parker, um dos pilotos do *Lindsays*, também se apresentou como voluntário, sendo designado para servir na *Pedro I* como aspirante.

Em 29 de março de 1823, o litoral da Província da Bahia foi formalmente declarado em estado de bloqueio. No dia seguinte, Cochrane recebeu suas instruções: deveria suspender do Rio de Janeiro

levando debaixo das suas ordens os Navios da Esquadra que quiser, e vá demandar a Bahia, pondo aquelle Porto em rigoroso Bloqueio, destruindo ou tomando todas as forças Portuguesas que encontrar, fazendo todos os danos possíveis aos Inimigos deste Império, ficando finalmente à disposição do mencionado 1º Almirante obrar que for

conveniente contra as forças inimigas da Causa do Brasil e entendendo-se para esse fim, com o General Labatut, commandante do Exército do Recôncavo, prestando-se com a força que leva à sua disposição para o bom êxito da Comissão e Glória das Armas Nacionais e Imperiais.

## A FORÇA NAVAL SOB O COMANDO DE COCHRANE

O dia 1º de abril de 1823 amanheceu cinzento e nublado, com a Esquadra pronta para fazer-se ao mar com a primeira preamar, inicialmente com a *Pedro I* (capitânia), *Piranga*, *Maria da Glória* e *Liberal*. Os demais navios suspenderiam depois, pois necessitavam ainda de pequenos reparos. Desde às 4 horas da manhã já se observavam movimentos no aprestamento dos navios. Consta que Thomas John Cochrane embarcou na *Pedro I* às 5h30 e que, às 6h30, o Imperador e a Imperatriz foram se despedir do Primeiro Almirante e da Força Naval, só desembarcando para a *Galeota Imperial* já fora da barra. Às 7h30, foi hasteado o sinal de suspender, e os navios começaram a se movimentar saindo da barra, na frente a Nau *Pedro I*, ostentando o pavilhão de Cochrane e a bandeira imperial, seguida pela Fragata *Piranga* e pelas duas corvetas, *Maria da Glória* e *Liberal*. O matalote de ré era o menor navio de todos, o Brigue-Escuna *Real Pedro*. O Brigue *Guarani*, não conseguindo prontificar os seus reparos, não pôde suspender.

Aproximadamente às 9 horas, com a Nau *Pedro I* já bem fora da barra, o Imperador, a Imperatriz e a comitiva transferiram-se para a *Galeota Imperial*, a fim de regressar ao porto. O Imperador permaneceu de pé, à popa da embarcação, respondendo afavelmente às acla-

mações da tripulação de cada navio que por ele passava.

No dia seguinte, com todos os navios reunidos, Cochrane determinou o fundeio ao largo da Ilha de Maricá e ficou aguardando o Brigue *Guarani* e os primeiros-tenentes James Shepherd e John Pascoe Grenfell, que não puderam suspender por questões burocráticas não resolvidas.

Esse fundeio em Maricá foi muito útil para que Cochrane pudesse dar as orientações necessárias a todos os comandantes e arrumar e preparar os navios, tendo em vista a correria que foram os últimos dias antes do suspender. Os navios estavam sujos, mal arrumados, com os conveses abarrotados de material de todo o tipo. Era necessário sarar a bebedeira dos marinheiros ingleses e começar a adestrar os brasileiros, que tinham muito pouca experiência. A permanência ao largo de Maricá proporcionou boa oportunidade para eliminar esse estado de confusão.

Assim descreveria Cochrane esse momento em Maricá: “Fora cumprida a indispensável obrigação de distribuir os homens em seus postos e alojamentos, os marinheiros ingleses haviam se tornado sóbrios, e as coisas a bordo caminhavam bem”.

Além de passar a conhecer cada um, Cochrane aproveitava para transmitir-lhes as suas ideias próprias em matéria de tática e, com isso, permitir que as suas ordens fossem rapidamente reconhecidas e cumpridas, tirando proveito nas ações de combate.

Em relação às tripulações, não foi fácil trabalhá-las: demasiadamente heterogêneas, em sua maioria formadas de ingleses experientes, mas que não falavam uma palavra em português, brasileiros que quase nada conheciam das lides marinheiras e portugueses ressentidos. Os soldados da Brigada da Marinha não eram os melhores, pois quase todos eram escravos liber-

tos, preguiçosos demais para limpar seus alojamentos, e nada sabiam acerca das suas armas e dos canhões. Seriam necessários muitos exercícios para se equalizar tamanha miscelânea na tripulação. Não foi nada fácil. Exercícios diários de artilharia foram introduzidos para toda a tripulação, quando deveriam disparar os canhões, limpar as peças e tornar a carregá-las até que essas atividades se tornassem automáticas. Somente exercícios dessa natureza seriam capazes de manter a artilharia em ação nos momentos cruciais e decisivos das batalhas. Todas as tripulações estavam envolvidas em adestramento, exercícios para o combate ou reparo e arrumação do velame e do massame dos navios. Nos primeiros dias da comissão, Cochrane pôde observar que os navios desenvolviam diferentes velocidades. Além de atrasar o deslocamento da Força Naval de forma unida, poderia trazer dificuldades táticas na hora do combate. A *Pedro I* e a *Maria da Glória* eram boas de manobra e desenvolviam boa velocidade. Porém a *Piranga*, a *Liberal* e o *Guarani* eram lentos e pesados.

Os navios se separaram e só voltaram a se reencontrar em 25 de abril, tendo Cochrane determinado municiar as tripulações com cutelo, pistola e lança. A munição reserva, transportada pela *Niterói*, foi transferida para os demais barcos, e a *Real Pedro* foi desarmada e convertida em brulote.

No Rio de Janeiro, mais esforços logísticos para o aprestamento da Força Naval continuavam a chegar. Em 22 de abril chega o Navio-Transporte *Nancy* com uma carga de massame, munições e suprimentos bélicos que haviam sido adquiridos por Caldeira Brant secretamente.

Em 12 de maio, a Fragata *Real Carolina* fez-se ao mar rumo a Morro de São Paulo, base estabelecida por Cochrane nas proximidades de Salvador, comboiando

dois navios carregados de biscoito, arroz, farinha, legumes e rum. Uma semana depois, seria o mercante holandês *Camillus* transportando mais suprimentos, e depois o Brigue-Escuna *Rio da Prata*, sob o comando do Capitão-Tenente Manuel Siqueira Campelo, seguido pelo navio *Lucônia*, carregado de lenha e água.

Em junho de 1823, a subscrição nacional para a Marinha já atingira 33 contos de réis, com um somatório mensal da ordem de 7 contos. Assim, em junho, mais dois navios haviam sido prontificados, os brigues-escunas *Rio da Prata* e o *Atlanta*. O Brigue *Cacique* foi enviado ao Sul para reforçar a Força Naval brasileira ao largo de Montevidéu.

Em 13 de junho, chegou de Londres o Navio-Mercante *Alice*, transportando 102 marinheiros britânicos e dois oficiais. Foram imediatamente transferidos para o Brigue *Coronel Allen*<sup>12</sup> e enviados para Morro de São Paulo, sob o comando do Capitão-Tenente Bartholomew Hayden, sendo o navio batizado de *Bahia*.

Após 15 dias, chegava ao Rio de Janeiro o Navio-Transporte *Mary*, trazendo mais 164 marujos britânicos, sob o comando do Capitão de Fragata James Norton. Um total de 50 marinheiros foi designado para o *Atlanta* e o *Cacique*, e os demais permaneceram a bordo do *Mary* e foram levados para Morro de São Paulo, a fim de reforçar a Força Naval brasileira. Logo chegaram mais oito oficiais ingleses, sendo que quatro deles foram embarcados no *Atlanta* e demandaram ao norte, sob o comando do Primeiro-Tenente Samuel Gillett.

Cochrane e a Força Naval sob seu comando realizaram tudo quanto deles se esperara e mais ainda. Numa brilhante campanha que se prolongara por seis meses, haviam conseguido bloquear e expulsar um Exército e uma poderosa Esquadra portuguesa da Bahia, zona estrategicamente fundamental. Perseguiram-nos para além das águas brasileiras e através do Atlântico. Lograram a evacuação das guarnições portuguesas do Maranhão e do Pará, o que, com a de Montevidéu, permitiu que essas províncias afirmassem sua lealdade e adesão ao Império do Brasil.

O ano de 1823 fora de vitórias. Em consequência da campanha naval, fora resolvido o impasse militar que ameaça-

ra frustrar a luta do Brasil para libertar-se de Portugal, e o País estava livre das tropas inimigas. Graças aos esforços da Marinha brasileira, o governo imperial se encontrava em

## A Marinha desempenhara papel fundamental na consolidação do Império, como previra José Bonifácio

condições de iniciar negociações de paz que permitissem o reconhecimento de sua independência com êxito. A Marinha desempenhara papel fundamental na consolidação do Império, como previra José Bonifácio. O Brasil era de fato uma nação independente

Em 25 de março de 1824, D. Pedro outorgava a 1ª Constituição do Império do Brasil, elaborada em 40 dias por uma comissão de dez membros, o Conselho de Estado.

Em 29 de agosto de 1825, pelo Tratado do Rio de Janeiro, ou Tratado de Paz, Amizade e Aliança, intermediado pela Inglaterra, Portugal reconhece o Império

<sup>12</sup> Navio que trouxera Cochrane do Chile.

do Brasil, obrigando-se este a pagar 2 milhões de libras a Portugal. E também assina dois tratados: um garantindo tarifas alfandegárias especiais para produtos ingleses em portos brasileiros, e outro prometendo o fim do tráfico negreiro para os três anos seguintes. O Brasil era de fato uma nação independente.

## DATA DE CRIAÇÃO DA ARMADA

É importante mencionar que quando D. João veio para o Brasil, aqui chegando, em 1808, trouxe consigo a Secretaria dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos do Reino de Portugal; quando voltou, esta foi com ele. Os navios que aqui ficaram eram do Reino, com a quase plenitude de sua oficialidade e a grande maioria de marinheiros portugueses.

Quando não há precisão nas datas, a história volta-se para interpretação de fatos ocorridos. Neste caso, vamos às interpretações:

– Criação da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha após a Independência, hoje Marinha do Brasil – não há uma data precisa. Historiadores e estudiosos do assunto consideram a data de posse do Capitão de Mar e Guerra Luiz da Cunha Moreira, futuro Visconde de Cabo Frio, como primeiro ministro brasileiro, em 28 de outubro de 1822.

– Criação da Armada nacional e imperial – Após a Independência, muitos navios do Reino regressaram a Portugal ou foram arrecadados pelo Império. Assim, a data de 10 de novembro de 1822 é hoje considerada como a de criação da Esquadra brasileira, quando D. Pedro entregou para os navios da Armada as bandeiras do Brasil Império e estas foram içadas nos mastros dos navios.

## CONCLUSÃO

Mesmo com o regresso de D. João VI, o Brasil ainda fazia parte do Reino Unido de Portugal e Algarves e Terras Ultramarinas, tendo se tornado a parcela preponderante desse Reino.

Proclamada a independência, era da maior importância a união de todas as províncias ao Império do Brasil.

No início de 1823, a situação estratégica mudara no Brasil de modo significativo. Entretanto algumas províncias não aceitavam a autoridade do Príncipe Regente e mantiveram sua lealdade à Corte em Lisboa. Era preciso demovê-las, nem que fosse com o uso da força militar. Assim se processaria nas províncias Cisplatina, Bahia, Maranhão e Pará. Esse período ficaria conhecido como “As Guerras da Independência”.

Em 28 de janeiro de 1823, partiu do Rio de Janeiro com destino à Bahia uma força naval sob o comando do Capitão de Mar e Guerra Jewett, levando material bélico e 700 soldados do Batalhão do Imperador sob o comando do Coronel José Joaquim de Lima e Silva. A Força Naval era assim constituída: fragatas *Piranga* e *Real Carolina*, esta sob o comando do Capitão de Fragata Manoel Gonçalves; corvetas *Liberal*, comando do Capitão-Tenente Antônio Salema Freire Garção, e *Maria da Glória*, comando do Capitão-Tenente Theodoro de Beaurepaire; Brigue *Real Pedro*, comando do Segundo-Tenente Justino Xavier de Castro; e Escuna *Leopoldina*, comando do Segundo-Tenente Camilo Caetano dos Reis. Esses eram os navios disponíveis na ocasião.

Em 12 de março de 1823, depois do regresso da Força Naval da Bahia, a Marinha Imperial começava a tomar “forma”.

Navios disponíveis:

- Nau *Pedro I* – com 74 canhões – comando do Capitão de Fragata Thomas Sackville Crosbie, ostentando o pavilhão de Cochrane e a bandeira imperial;

- Fragata *Niterói* – comando do Capitão de Fragata John Taylor;

- Fragata *Piranga* – comando do Capitão de Mar e Guerra David Jewett;

- Corveta *Maria da Glória* – comando do Capitão-Tenente Theodoro de Beau-repaire;

- Corveta *Liberal* – comando do Capitão-Tenente Antônio Salema Freire Garção;

- Brigue-Escuna *Real Pedro* – comando do Segundo-Tenente José Guimarães Rodrigues de Sousa e depois do Primeiro-Tenente Justino Xavier de Castro;

- Brigue *Guarani* - comando do Capitão-Tenente Antônio Joaquim do Couto;

- Brigue-Escuna *Leopoldina* – com

14 canhões – comando do Capitão-Tenente Francisco Rebelo da Gama;

- Brulote *Luísa* – comando do Primeiro-Tenente Francisco Bibiano de Castro; e

- Brulote *Catarina* – comando do Segundo-Tenente Augusto Venceslau da Silva Lisboa.

Vimos as dificuldades do governo de José Bonifácio em estruturar uma nova Marinha, que viria a ter participação ímpar e expressiva na manutenção da integridade territorial do Império. Na visão estratégica de José Bonifácio, o Brasil caminhava para um processo rápido de independência de Portugal. Para que essa nova força fosse possível e sustentável, com o menor grau de dificuldade, de enfrentamento e de perdas materiais e pes-

soais, seria necessário o estabelecimento de uma Marinha nacional, com navios tripulados por nacionais e, se possível, aqui construídos. Bonifácio sabia que enfrentaria muitas dificuldades e superações, até porque o Brasil fazia parte do Reino de Portugal, Brasil e Algarves, que já possuía uma Marinha estabelecida, com grande maioria da tripulação de portugueses, em especial a oficialidade.

Para concretizar tal pensamento, desde janeiro de 1822, quando assumira como ministro dos Negócios do Reino e Estrangeiros de D. Pedro, iniciara tratativas para que o Brasil tivesse uma Marinha de guerra com a capacidade de dissuasão e de enfrentamento como ele previra e que,

meses mais tarde, se mostraria essencial para a consolidação da nossa independência. Não seria fácil, pois uma Marinha não se improvisa em decorrência das dificuldades inerentes à

## Devemos ao “Patriarca da Independência” a formação de nossa primeira Armada nacional e imperial

formação profissional de homens do mar e à demora na construção de belonaves, além da necessidade de recursos financeiros inexistentes. Mas era preciso dar o primeiro passo. Nesse processo, muitos contribuiriam para a formação de uma Força Naval necessária para tão grandioso país. Teria participação expressiva nessa árdua tarefa Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta – futuro Marquês de Barbacena, que, da Inglaterra, iniciara contatos para aquisição de navios, armamentos, equipamentos de marinharia e, em especial, marinheiros experientes, em todos os níveis hierárquicos, para guarnecerem esses meios navais. Destaco que tanto a aquisição de navios como a contratação de marinheiros não foram simples de serem executadas, pois o Reino Unido era aliado

de Portugal e impunha muitas restrições a que marinheiros ingleses lutassem contra seu aliado.

Logo nas primeiras interações com os navios portugueses, na Bahia, são descritos os percalços passados por alguns navios do Império que possuíam tripulação de marinheiros de nacionalidade portuguesa. Apesar de adeptos do novo Império, na hora do confronto com seus nacionais embarcados nos navios portugueses, recusaram-se a guerrear ou, pior, até dificultaram aos demais tripulantes as manobras navais necessárias para o combate. Por fim, observamos que a Marinha, estabelecida às pressas e com muito sacrifício pelo governo Bonifácio, foi a grande responsável pela pacificação das oposições ao Império, nas províncias da Bahia, do Maranhão, do Pará e da

Cisplatina, e depois na Confederação do Equador, dissuadindo outras mais a não se revoltarem.

As sábias ações de José Bonifácio, assim que assumiu o Ministério dos Negócios do Reino e Estrangeiros, para estabelecer uma Marinha nacional, no tempo e no espaço devidos, foram fator primordial na integração territorial do Brasil Império e responsáveis pelo espaço geográfico que hoje ocupamos.

Bonifácio, com perspicácia e visão do mundo em sua época, já vislumbrava a necessidade de uma Marinha respeitável e com capacidade bélica de dissuasão que permitisse tornar e manter o Brasil um país livre.

Devemos, portanto, ao “Patriarca da Independência” a formação de nossa primeira Armada nacional e imperial.

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>; Guerra da Independência; História da Independência; História da Independência do Brasil; História da Marinha do Brasil;

# A FORMAÇÃO DA ARMADA IMPERIAL E A INDEPENDÊNCIA\*

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

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Lorde Thomas Cochrane  
As ações da Marinha na Independência  
A consolidação da Independência

## INTRODUÇÃO

O primeiro decreto de Dom Pedro após a sua volta ao Rio de Janeiro, vindo de São Paulo após a declaração de independência, foi o da criação dos símbolos nacionais, em 18 de setembro, seguindo-se os decretos de criação da bandeira nacional e o de concessão de anistia geral, sob o

assessoramento direto de José Bonifácio. O dia 13 de novembro foi bem significativo, pois os navios franceses e ingleses que se encontravam em estação naval no Rio de Janeiro, apesar do processo de independência ainda não estar consolidado, saudaram o pavilhão do Império do Brasil, um reconhecimento político explícito da independência nacional.<sup>1</sup> Dezoito dias

---

\* Artigo baseado na monografia do autor vencedora do Prêmio Almirante Tamandaré de 2022, do Clube Naval.

\*\*Graduado em História (Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ), com mestrado e doutorado em História Comparada (UFRJ) e pós-doutorado em Ciência Política pelo Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa. Professor do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval (PPGEM-EGN).

1 BOITEUX, Lucas. A Marinha Imperial e outros ensaios. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1954, p. 23.

depois, Dom Pedro era sagrado e coroado imperador com grande manifestação popular. O primeiro ato retaliatório contra o poder naval lusitano foi a concessão de cartas de corso expedidas pelo Imperador, tanto a naturais como a estrangeiros, para atacarem o tráfego mercante português. Essa ação, mais de caráter político que operacional, teve pouca efetividade, pois a Marinha Imperial ainda estava em processo de gestação e existiam poucos navios isolados capazes de conduzir o corso. Para se avaliar a necessidade de o Brasil possuir uma Marinha de Guerra poderosa, podem ser observadas as palavras do historiador naval Lucas Boiteux, que afirmou: “Só por mar poderíamos nos livrar do jugo português. As operações terrestres eram quase impraticáveis, devido à extensão do nosso território e aos escassos ou quase nulos meios de comunicação pelo interior”.

Boiteux prosseguiu afirmando que a ideia inicial de se criar uma Marinha de Guerra foi do próprio José Bonifácio, que logo percebeu que, sem o controle do mar, dificilmente se conseguiria manter a unidade nacional e combater as forças lusitanas ainda em solo do Brasil.<sup>2</sup> Logo após a declaração de independência, em 22 de outubro, foi reorganizado o antigo Ministério da Marinha português, designando-se o primeiro ministro do novo Estado o Capitão de Mar e Guerra Luís da Cunha Moreira, o futuro Visconde de Cabo Frio, brasileiro nato que se distinguira como comandante da Corveta *Maria da Glória*.

**José Bonifácio logo percebeu que, sem o controle do mar, dificilmente se manteria a unidade nacional**

Sob a orientação de José Bonifácio, ficou responsável por organizar o novo poder naval brasileiro. Nascido na Bahia em 1777, seguiu para Lisboa aos sete anos de idade. Entrou para a Armada portuguesa, declarando-se segundo-tenente em 1799. Acompanhou a transmigração da família real portuguesa ao Brasil em 1807, já como primeiro-tenente. Participou da conquista de Caiena no comando do Brigue *Infante Dom Pedro*, tendo sido ferido em combate. Participou da tomada de Maldonado em novembro de 1816, já como capitão de fragata. Foi posteriormente diretor da Academia de Marinha, tendo sido promovido a chefe de divisão em 1824 e a chefe de esquadra dois anos depois. Graduado vice-almirante em 1832, reformou-se em 1858, vindo a falecer em 1865, já como almirante.<sup>3</sup> Foi realmente o responsável pela organização administrativa do ministério e

subordinado direto a José Bonifácio.

No aspecto de material flutuante existiam seis naus, três fragatas, duas corvetas e três brigues portuguesas no Rio de Janeiro, a maioria em mau estado de conservação, porém podendo ser reparados. Somente uma nau tinha alguma condição de ser consertada imediatamente, a Nau *Martim de Freitas*, de 74 canhões, chamada de “O Cão”, por possuir na proa uma figura de leão com uma chave entre os dentes. As demais careciam de grandes reparos, sendo precária a condição do material flutuante. A situação financeira do Brasil não era promissora. Em dezembro

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 20.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 22.

de 1821, a dívida nacional atingia a cifra extraordinária de 9.870 contos de réis, uma verdadeira fortuna. Um ano depois passou a ser de 11 mil contos de réis, obrigando o ministro da Fazenda, Martim Francisco, a recorrer a empréstimos internos para aliviar esse déficit. Foi necessária, então, sob influência de Gonçalves Lêdo e Luís Pereira da Nóbrega, a abertura de uma subscrição popular para adquirir novos meios de combate ou reparar os existentes, com a aquisição de ações mensais de 800 réis a serem pagos em três anos.

O próprio imperador comprou com seus recursos um brigue mercante, o *Caboclo*, de 18 canhões, por 22 contos de réis. Com a contribuição pecuniária de comerciantes e negociantes do Rio de Janeiro e de Porto Alegre, pôde-se reparar uma fragata e alguns outros navios menores. Os habitantes da Vila de São João da Barra de Campos ofertaram ao governo um brigue. Outros navios menores, como os brigues de dez canhões *Atlanta* e *Rio da Prata*, foram incorporados, adquiridos pelo General Pedro Labatut, francês contratado por Dom Pedro para lutar na independência, e por Carlos Frederico Lecor, o Barão de Laguna, aderente português que se agregou às forças brasileiras.<sup>4</sup> Assim, depois desses esforços, a primeira Esquadra foi formada por uma nau, quatro fragatas, três corvetas, quatro brigues, cinco brigues-escunas e 12 escunas, além de 20 pequenas embarcações tripuladas com um total de 449 canhões. Os portugueses mantinham ainda no Brasil 14 grandes navios e outros menores que possuíam 504 canhões, logo com maior poder de

fogo.<sup>5</sup> No entanto, apesar dessa disparidade, Cunha Moreira tinha uma grande vantagem na montagem da futura Marinha Imperial: as instalações navais existentes no Rio de Janeiro desde a vinda da família real em 1808, que eram a própria estrutura ministerial, além da Intendência, Contadoria e Auditoria, o Supremo Conselho Militar, o Hospital Naval, a Academia Real de Guardas-Marinha, o Arsenal e estaleiros.<sup>6</sup> Apesar dessa estrutura estar disponível, as fortificações estavam deterioradas, o Arsenal encontrava-se em lamentável estado de conservação, com equipamentos ociosos, os armazéns de Intendência lotados de material de baixa qualidade que se degradava, e os navios apodrecendo em seus ancoradouros por falta de manutenção.<sup>7</sup>

Em novembro de 1822, começaram a surgir boatos de que uma grande força naval portuguesa estava sendo formada e se preparava para navegar ao Brasil a fim de contestar a independência. José Bonifácio, preocupado com essa notícia, solicitou a Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta, o futuro Marquês de Barbacena, que comprasse mais quatro bons navios e o autorizou a levantar um empréstimo ou a emitir cartas de crédito a serem pagas pelo Tesouro Imperial. Caldeira Brant era mineiro e contava com 50 anos de idade. Foi educado em Lisboa, passando em seguida pela Academia Naval portuguesa. Transferiu-se posteriormente para o Exército, alcançando o posto de marechal de campo em 1818.<sup>8</sup>

Segundo Brian Vale, Brant tinha opiniões esclarecidas sobre a estratégia

4 VALE, Brian. "A Criação da Marinha Imperial". In: *História Naval Brasileira*, v. 3, T.1. Rio de Janeiro: SDM, 2002, p. 71.

5 PEREIRA, José Rodrigues. *Campanhas Navais 1807-1823*, v. 2. Lisboa: Tribuna, 2005, p. 98.

6 VALE, *op. cit.*, p. 69.

7 *Ibidem*, *op. cit.*, p. 70.

8 VALE, *op. cit.*, p. 76.

militar e desde jovem adquirira plena consciência da importância do poder marítimo. Disse Vale que “a necessidade de uma Armada Imperial que merecesse confiança constituiu um tema ao qual se reportava com frequência em sua [de Brant] correspondência”.<sup>9</sup> Ele mantinha com José Bonifácio intensa correspondência, e ambos comungavam da ideia de um poderoso poder naval para a consolidação da independência. Já em 4 de outubro de 1822, José Bonifácio escrevera para Caldeira Brant uma missiva na qual estipulava: “Sendo a defesa exterior deste Reino um dos pontos essenciais a que ora cumpre atendermos apesar da aparente fraqueza do Reino hoje em dia inimigo [Portugal] tem SAR já principiado a lançar as bases de uma respeitável força tanto terrestre como marítima”. Complementou afirmando que “vai se pondo sobretudo a Marinha no possível pé de capacidade, mas pelo atraso em que esse ramo se achava entre nós, só com o tempo poderá chegar ao estado que reclama a dignidade e grandeza deste Império”.<sup>10</sup> Logo depois, em nova carta a Caldeira Brant, datada de 3 de novembro, dizia: “Tornando-se urgente a prontificação de uma força marítima tal no Brasil, que possa obrar em massa ou subdividir-se pelos diversos pontos da costa, segundo as ocorrências; sendo por isso indispensável no momento atual lançar mãos dos meios mais imediatos para aumentá-la... de fazer aprontar por compra ou em último caso por ajuste de serviço temporário, mais quatro fragatas de 50 e

54 cada uma, artilhadas e prontas com as competentes guarnições e tudo o que for necessário para entrar em combate”.<sup>11</sup>

Já pensava na aquisição de fragatas guarnecidas por tripulações estrangeiras, pagas pelo Tesouro Nacional. Isso complementaria os esforços do inspetor do Arsenal de Marinha, o Chefe de Esquadra Francisco da Silva Pacheco, para que fossem aceleradas as obras de reparos dos navios, incluindo o seu aparelhamento com novos canhões e cabeamento. O Imperador Dom Pedro I era um assíduo visitante nos estaleiros, concitando os carpinteiros, calafates, aparelhadores e veleiros a continuarem os esforços de preparação da nova Esquadra Imperial.<sup>12</sup> Esses órgãos de reparos seriam fundamentais para a preparação e condução da nova força que surgia.

Em princípio pensou-se ser desnecessário incorporar oficiais portugueses na nova Marinha, pois 160 deles estavam servindo em navios no Brasil ou aqui haviam constituído família, logo eram ligados diretamente ao novo país. Porém, com a falta de estímulo em aproveitar brasileiros nos altos postos, isso cabendo a portugueses natos, tornou-se necessário adquirir a imediata lealdade desse pessoal por documentação escrita.<sup>13</sup> No dia 5 de dezembro de 1822, Dom Pedro I baixou um decreto criando uma comissão incumbida de “conhecer, escrupulosamente investigar e informar-me da conduta, aderência à causa do Brasil e embarques de oficiais existentes nesta Corte que voluntariamente ficarem a serviço da Armada

9 Idem.

10 Carta de 4 de outubro de 1822 de José Bonifácio para Caldeira Brant. In: SILVA, Elisiane; NEVES, Gervásio Rodrigo; MARTINS, Liana Bach. *José Bonifácio. A defesa da soberania nacional e popular*. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2012, p. 253.

11 Carta de 3 de novembro de 1822 em SOUSA, Octavio Tarquinio de. *O Pensamento Vivo de José Bonifácio*. São Paulo: Martins, 1961, p. 155.

12 VALE, *op. cit.*, p. 71.

13 Idem.

Nacional e Imperial”.<sup>14</sup> Compunham essa comissão Cunha Moreira, o vice-almirante graduado José Maria de Almeida, o chefe de Divisão Francisco Maria Teles e os capitães de mar e guerra Diogo Jorge de Brito, Pedro Antonio Nunes, Tristão Pio dos Santos e Rodrigo Martins da Luz, tendo como secretário o Primeiro-Tenente João Henriques de Paiva.

Conforme determinações imperiais, essa comissão consultou os oficiais portugueses que se encontravam no Brasil para declararem se desejavam aderir à causa brasileira ou se desejavam regressar a Portugal na companhia de suas famílias. Responderam positivamente à consulta nove capitães de mar e guerra, 21 capitães de fragata, 18 capitães-tenentes, 15 primeiros-tenentes, 28 segundos-tenentes, 14 guardas-marinha e 19 aspirantes, um número expressivo, porém insuficiente para compor as tripulações dos navios incorporados à Marinha Imperial. Somente cinco capitães de mar e guerra, quatro capitães de fragata, sete capitães-tenentes, nove primeiros-tenentes, dois segundos-tenentes, oito guardas-marinha e 20 aspirantes preferiram voltar a Portugal.

Existiam poucos oficiais brasileiros natos. Quantos aos oficiais-generais, não houve necessidade de consultas, pois todos se apresentaram ao ministro e voluntariamente aderiram à Independência. Agregaram-se à Marinha do Brasil (MB) um almirante, dois vice-almirantes, três

chefes de Esquadra e quatro chefes de Divisão, todos portugueses.

Em relação às praças, consultas similares foram conduzidas. Vale presumir que, só para guarnecer os navios que seriam incorporados à Marinha Imperial, seriam necessários mais 2 mil marinheiros e suboficiais. Considerando os efetivos disponíveis, o governo de José Bonifácio só seria capaz de disponibilizar 1.200 tripulantes.<sup>15</sup> Os tripulantes subalternos vinham de diferentes formações. Muitas praças portuguesas se agregaram à Esquadra Imperial, outras, já nascidas no Brasil, aderiram imediatamente, embora em menor número. Algumas foram incorporadas à força, enquanto outras foram apresentadas, principalmente negros escravos oferecidos pelos seus senhores e indígenas. Outras medidas administrativas foram tomadas pelo governo de José Bonifácio para atrair pessoal nativo para o serviço da Armada.

**Todos os oficiais-generais portugueses voluntariamente aderiram à Independência. Existiam poucos oficiais brasileiros natos**

Em outubro de 1822, foram perdoados os soldados presos da Brigada de Marinha, e em dezembro novo perdão foi dado às praças desertadas da artilharia de Marinha, desde que continuassem a serviço da Marinha Imperial. As penas dos presos da nau presiganga foram comutadas por serviços de marinheiros nos navios. Não obstante essas adesões, não se atingiu o número mínimo para o guarnecimento de todos os navios da Armada.

Além disso, duvidava-se da lealdade dos portugueses aderentes, pois a expectativa de luta contra seus compatriotas

<sup>14</sup> MAIA, *op. cit.*, p. 58.

<sup>15</sup> VALE, *op. cit.*, p. 75.

poderia levar a deserções e insubordinações quando em situação de combate. Inclusive alguns membros do governo, no qual se incluía José Bonifácio, duvidavam se seria prudente deixar oficiais gerais portugueses para dirigir e comandar a Marinha nas ações que viriam contra a Armada lusitana. Os almirantes portugueses e oficiais superiores eram velhos e desmotivados, e a sua única ambição residia em não serem importunados e que fossem deixados “no gozo morno do aconchego do lar”.<sup>16</sup>

Seria ingênuo afirmar que sentimentos de nacionalidade animavam os aderentes portugueses à causa do Brasil. Muitos outros interesses estavam envolvidos: constituição de família no País; perspectiva de melhores condições profissionais e de carreira; interesse em participar na formação de uma nova nação e o grande desafio que isso lhes traria; acomodação, sossego e quietude em razão de já estarem acomodados e serem possuidores de propriedades no novo Estado; e até a sempre motivação de aventuras e curiosidade. Todos esses motivos ocorreram a José Bonifácio, que estava muito preocupado com os acontecimentos que poderiam afetar a defesa do Brasil, no caso de tripulações infiéis. O que tornou mais premente essa preocupação foi o ocorrido no Prata, onde, em 31 de janeiro de 1823, o imediato português e a tripulação formada por maioria lusitana da Escuna *Maria Teresa*, que escoltava dois navios que transportavam artilharia, prenderam o comandante e entregaram a escuna e a valiosa carga às tropas portuguesas em Montevideú. Não se pode, no entanto, negar a existência de um grupo desinteressado de portugueses que merece consideração por ter se batido no processo

de independência em prol das cores brasileiras, distinguindo-se por sua abnegação e generosidade. Muitos desse grupo, inclusive, “amaram deveras o nosso Brasil” e derramaram seu sangue nobremente pela bandeira do novo Estado que surgia.

Apesar disso, urgia contratar estrangeiros para suprir essas deficiências. O governo, sob a orientação de José Bonifácio, preocupado com a falta de oficiais e praças nos navios e a lealdade de alguns aderentes lusitanos, incumbiu Caldeira Brant para, em Londres, contratar os oficiais e praças estrangeiros necessários a recompletar os efetivos da nascente Marinha. Determinou Bonifácio que Brant aceitasse um oferecimento do Capitão Thompson (antigo colega de Brant), comissionado como capitão de fragata, que se comprometeu a aprontar duas fragatas de 50 canhões, o que acabou não ocorrendo, e arregimentar 200 marinheiros estrangeiros. O momento era propício, pois muitos combatentes britânicos estavam desempregados em razão da diminuição dos efetivos da Marinha britânica no fim das Guerras Napoleônicas, em 1815, e assim desimpedidos. Presume-se que se encontravam disponíveis 3 mil tenentes e muitos aspirantes e pilotos. Os contratos oferecidos eram promissores: cinco anos de serviço e, ao fim do período, se permanecessem na Armada Imperial, teriam direito aos soldos mensais acrescidos de 50%,<sup>17</sup> um incentivo a mais a homens que amavam o mar e necessitavam de trabalho.

Depois de verificações e esforços de recrutamento, Caldeira Brant conseguiu arregimentar 450 oficiais e marinheiros estrangeiros e os enviar ao Brasil. Segundo Brian Vale, “de todos os elementos que

16 BOITEUX, *op. cit.*, p. 32.

17 VALE, *op. cit.*, p. 78.

se conjugaram para a formação de uma nova Marinha, para confrontar o poderio marítimo português, esse iria revelar-se o mais importante no momento oportuno”.<sup>18</sup> Observava Vale que o plano de recrutamento de estrangeiros foi “coroadado de pleno êxito e concluído com rapidez e o máximo de sigilo, indispensáveis para não atrair a atenção das autoridades britânicas”<sup>19</sup>, que impediriam tais contratações e assim escapariam das pressões exercidas pelos cônsules portugueses que tudo fizeram para azedar esses contatos. Já em abril de 1823, como que para enaltecer o esforço de recrutamento de Brant, José Bonifácio escreveu a esta outra carta, na qual disse ter sido “muito estimada e oportuna a vinda desses marinheiros [estrangeiros], pois com eles se ajudou a tripular a nossa esquadra, e a prontidão com que V.Sa. procedeu na remessa dos mesmos mereceu toda a aprovação e louvor de SMI, que assim o manda expressar a sua satisfação”.<sup>20</sup>

Qual a estratégia naval a ser seguida pela nascente Marinha Imperial no início da formação do Estado brasileiro sob a orientação de José Bonifácio? A população brasileira na ocasião da independência oscilava em torno de 4 a 5 milhões de habitantes, distribuídos irregularmente pelo território nacional, estando a maioria

localizada nos primeiros 100 quilômetros a partir do litoral. Assim, três áreas geográficas se destacavam pela sua importância demográfica e econômica. A primeira eram as províncias açucareiras do Nordeste, que iam do Maranhão até a Bahia, tendo Salvador e Recife como entrepostos importantes. A segunda abrangia a área litorânea do Espírito Santo ao sul de São Paulo, onde se localizava a Corte, no Rio de Janeiro, e os caminhos de ouro para Minas Gerais e São Paulo. Por fim, havia a região sul do Prata até o norte de Santa Catarina, área estratégica

fundamental para a união da Corte com a província de Mato Grosso. Preocupava o governo de Bonifácio a situação de Pernambuco, do Maranhão, do Pará e da Bahia no Norte/Nordeste, e da Banda Oriental no Sul, onde movimentos favoráveis à união com Portugal, inclusive com tropas portuguesas

lá estacionadas, afloravam, além de focos de insurreição nativistas a favor do estabelecimento da república em vez da monarquia de Bragança nos trópicos.

O governo de José Bonifácio procurava estender a autoridade imperial sobre um país com um vasto litoral de 7.600 quilômetros e, somente com a criação de um poder naval robusto, capaz de controlar e dominar os mares de interesse

**O governo de José Bonifácio procurava estender a autoridade imperial sobre vasto litoral e, somente com a criação de um poder naval robusto, poderia bloquear as guarnições portuguesas acantonadas ao longo da costa**

<sup>18</sup> *Ibidem*, p. 79.

<sup>19</sup> *Ibidem*, p. 78.

<sup>20</sup> Carta de 8 de abril de 1823 de José Bonifácio para Caldeira Brant. In: SILVA, Elisiane; NEVES, Gervásio Rodrigo; MARTINS, Liana Bach. *José Bonifácio. A defesa da soberania nacional e popular*. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2012, p. 277.

do Brasil, poderia bloquear as guarnições portuguesas que se encontravam acantonadas ao longo do litoral,<sup>21</sup> ressaltando a permanência de forte esquadra lusitana em Salvador, composta de uma nau, duas fragatas, nove corvetas, dois brigues, uma escuna, uma sumaca, quatro charruas e dois transportes, com um total de 399 canhões, sob o comando do chefe de Divisão João Félix Pereira de Campos.<sup>22</sup> José Bonifácio, com sua sagaz visão estratégica, percebeu que o fortalecimento do poder naval brasileiro era de vital importância, de modo a obter o controle do mar ou negar o uso por forças lusitanas, além de transportar tropas do Exército para rincões do Império onde existissem tropas portuguesas resistentes à independência e, por fim, apoiar com fogo naval os desembarques dessas unidades em locais determinados e contra fortificações inimigas. O controle dessas três regiões era de fundamental importância. Surgiu a questão de quem seria o comandante em chefe da Esquadra que estava sendo formada. Nenhum dos oficiais-generais portugueses tinha a reputação capaz de trazer confiança a José Bonifácio.

O candidato natural ao posto era o Vice-Almirante Rodrigo Lobo, no entanto tinha fama de incompetente e deixou má impressão nos brasileiros pela sua brutal repressão à Revolução Pernambucana de 1817. Novo nome era necessário. Caldeira Brant, ao saber da candidatura de Rodrigo Lobo, ficou indignado e então indicou a José Bonifácio o nome de Lorde Thomas Cochrane, que se encontrava no Chile, sendo a sugestão logo aceita. Ordens foram enviadas ao agente comercial brasileiro em Buenos Aires, Antônio Correa da Câmara, para procurá-

-lo e questioná-lo de sua disponibilidade. Em 4 de novembro, foi enviada uma carta e, 25 dias depois, Cochrane respondeu positivamente ao convite. De Valparaíso respondeu: “terminada felizmente a guerra no Pacífico, pela completa destruição da força naval espanhola, livre me acho para a cruzada da liberdade, em qualquer outro ponto do globo”. Complementou dizendo que havia resignado ao seu emprego no Chile e que teria “prazer de vos encontrar e falar”. Considerava-se livre em aceitar a oferta do governo brasileiro, desde que pudesse conservar “a inteireza” de seu caráter e que não repugnasse os seus princípios para manter-se digno da confiança de Dom Pedro.<sup>23</sup> Quem era efetivamente esse homem a quem caberia a responsabilidade de conduzir a nascente Marinha Imperial a lutar contra forças navais portuguesas mais poderosas e dotadas de experiência de combate oriunda das Guerras Napoleônicas?

## LORDE THOMAS COCHRANE

Em novembro de 1822, após a aprovação de seu nome por Dom Pedro I, o convite formal foi dirigido a Thomas Cochrane em tom pomposo: “a honra o convida, a Glória o chama. Um generoso Príncipe e toda uma nação o esperam. Venha Hércules redivivo e com os seus nobres esforços ajude a dominar a Hidra de cem cabeças de um terrível despotismo. O Ocidente da América está salvo pela virtude de seu braço... o Sagrado Estandarte da Independência está vitoriosamente desfraldado dos Galápagos às ilhas de Cedro na Califórnia! Venha já e proporcione às nossas Armas Navais a maravilhosa ordem e a incomparável disciplina da

21 VALE, *op. cit.*, p. 69.

22 PEREIRA, *op. cit.*, p. 98.

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

Poderosa Albion!”<sup>24</sup> Quem era afinal esse homem em cujos ombros pousavam os destinos da Marinha Imperial?

Lorde Thomas Cochrane tinha 47 anos de idade quando de sua contratação para os serviços do Brasil. Nascido em Lanarkshire, na Escócia, era filho de Archibald Cochrane, o nono conde de Dundonald, e sobrinho do Almirante Sir Alexander Cochrane<sup>25</sup>. Engajou-se na Marinha Real britânica em 1793 e logo participou dos combates no mar. Promovido a tenente em 1796 e a comandante em 1800, suas aventuras no mar como chefe naval se iniciaram quando foi nomeado comandante do Brigue *Speedy* nesse mesmo ano. Neste navio conseguiu apresar 50 navios inimigos durante as Guerras Napoleônicas, sendo a captura da fragata espanhola *Gamo*, de 32 canhões e com 319 tripulantes, seu maior feito. Comandou muitos outros navios em sua vida na Marinha Real e era considerado um comandante agressivo. Segundo o historiador britânico Alastair Wilson, Cochrane teve a carreira mais incrível “que qualquer oficial na Royal Navy durante aquele período. Ele era ousado ao extremo, desabrido e um grande comandante”.<sup>26</sup> Dotado de iniciativa, possuía grande poder de liderar em situação de risco. Era competente e tinha grande experiência de combate, pois participara ativamente das campanhas navais no período. Embora algumas vezes polêmico em suas atividades privadas, era o homem perfeito para aquela missão. Era conhecido na Marinha Real o seu atrito com o grande Lorde Saint Vincent, bem mais antigo e já almirante. Após a captura

do *Gamo*, foi promovido a comandante por seu valor, porém seu imediato não o foi, apesar de um pedido especial que fizera a esse almirante. Saint Vincent respondeu que não o promoveu porque a lista de mortos e feridos na ação não era grande o bastante para que merecesse tal promoção. Ousado, o jovem oficial replicou que a lista de mortos e feridos no combate pelo *Gamo* era maior que a do navio de Saint Vincent, que recebeu como prêmio a elevação a conde, e seu segundo em comando somente recebeu o título de Sir.<sup>27</sup> Passou a ser considerado por esse almirante um inimigo declarado. Assim era Cochrane, defensor intransigente de seus subordinados.

Entre 1806 e 1814 foi político com assento no Parlamento, sendo um crítico do governo e dos abusos ocorridos na Marinha Real. Foi um amigo incondicional do bravo Almirante Collingwood, segundo de Nelson em Trafalgar e seu chefe no Mediterrâneo, após a morte do herói de Burham Thorpe. Em 1809 foi titulado Sir, entretanto se votou contra as congratulações parlamentares a Lorde Gambier, seu comandante no ataque a navios franceses em Basque Roads, que considerou ineficiente e incapaz. Assim foi aberta uma corte marcial, tendo Gambier sido absolvido e a carreira de Cochrane afetada por esse resultado. Segundo Vale, Cochrane “não depositava confiança em qualquer pessoa que estivesse no exercício da autoridade e se alterava frequentemente e de maneira violenta com seus superiores”.<sup>28</sup>

Um dos fatos que mais o afetou foi a alegação de fraude na Bolsa de Valores.

24 *Ibidem*, p. 74.

25 TRACY, Nicholas. *Who is who in Nelson's Navy*. London: Chatham, 2006, p. 77.

26 WILSON, Alastair; CALLO, Joseph. *Who is who in Naval History from 1550 to the present*. London: Routledge, 2004, p. 53.

27 *Ibidem*, p. 53.

28 VALE, *op. cit.*, p. 74.

Apesar de ter indicado o responsável pela fraude, foi indiciado e considerado culpado, cumprindo pena e pagando uma multa. Foi assim retirado do Parlamento, voltando logo depois de ter cumprido sua breve pena. Estando em disponibilidade ao fim das guerras europeias, foi contratado pelo governo chileno em luta contra a Espanha por sua independência. Em três anos de combate, conseguiu não só assegurar a independência desse país, como acabou ferido durante luta contra a fragata espanhola *Esmeralda* em Callao. Abandonou o Chile após desavenças com políticos chilenos que se recusaram a honrar o contrato de prêmios, não somente para ele, mas para seus subordinados. Assim era Cochrane, valente, destemido e protetor de seus homens. Na ocasião, o homem perfeito para organizar a Esquadra Imperial recém-criada e lhe inculir um espírito ofensivo capaz de desafiar o poder naval lusitano ainda em território brasileiro. Um de seus mais destacados biógrafos, George Ermakoff, disse que, “imortalizado por seus feitos, Cochrane, além de um grande tático naval, foi um homem de coragem, franco, resoluto, intrépido, muito querido pelos amigos e admirado pelos subalternos, muito embora não lhe faltassem inimigos”<sup>29</sup>. O historiador britânico Sir Archibald Alison apontou que Lorde Cochrane “era, depois da morte de Nelson, o maior comandante

**Cochrane foi imortalizado por seus feitos. Grande tático naval, corajoso, resoluto e intrépido, era querido por amigos e admirado por subalternos. Inimigos, porém, não lhe faltavam**

naval daquela época gloriosa. Igual a seu antecessor em bravura, entusiasmo e devoção a seu país, ele era talvez superior no gênio original, espírito inventivo e dotado de recursos imensos”<sup>30</sup>. Esse era o oficial britânico que conduziria a Marinha Imperial nos primeiros dois anos de sua criação e do qual dependia a afirmação da independência do Brasil.

Enquanto ocorriam essas conversações com Cochrane, um outro oficial britânico, John Taylor, era contatado para assumir funções na nova Marinha que surgia. Taylor servia na Esquadra britânica na América do Sul sob o comando do Almirante Sir Thomas Hardy, ex-comandante da Nau *Victory* na Batalha de Trafalgar e preferido de Lorde Horatio Nelson. Em dezembro de 1822, Taylor encontrava-se no Rio de Janeiro preparando-se para assumir a imediatice da Fragata *Doris*, capitânia de Hardy, com sede em

Salvador. José Bonifácio, percebendo a capacidade profissional do jovem tenente, o convidou secretamente para se agregar à Marinha Imperial. Taylor imediatamente aceitou o convite e, em janeiro de 1823, abandonou seu navio e recebeu a patente de capitão de fragata. Tal ato foi acompanhado por um pedido de demissão do serviço ativo da Marinha britânica, o que não impediu que Hardy o considerasse desertor, comunicando tal fato ao Almirantado em Londres. Entretanto Hardy,

29 ERMAKOFF, George. *Lorde Thomas Cochrane*. Rio de Janeiro: Casa Editorial, 2021, p. 618.

30 THOMAS, Donald. *Cochrane. Britannia Sea Wolf*. London: Cassel, 1999, p. 351.

compreendendo a situação política delicada do Reino Unido na questão da independência do Brasil, solicitou ao Almirantado moderação na condução do caso de Taylor a fim de evitar problemas com o governo brasileiro capitaneado por José Bonifácio, personagem central na defecção do jovem tenente. Apesar desse pedido, o Almirantado britânico determinou, em abril, que Hardy, sem violar o território ou a bandeira do Brasil, encontrasse Taylor e o levasse para julgamento em Londres. A preocupação era justificada, pois os membros do Almirantado temiam outras seduções do governo imperial com os oficiais e marinheiros que guarneciam os navios da sua Marinha no Brasil. Seguiu-se um protesto do governo britânico contra o recrutamento de um oficial em serviço ativo, exigindo sua demissão imediata da Marinha Imperial.

O governo de José Bonifácio respondeu com evasivas e protestos polidos e, depois de 18 meses, não resistindo à pressão inglesa, foi obrigado a concordar com o desligamento do já consagrado herói nacional John Taylor. Em dezembro de 1825, Taylor adotou a cidadania brasileira, casando-se com uma mulher brasileira, tendo sido reintegrado à Marinha Imperial no posto de chefe de Divisão. Em razão da pressão britânica, Taylor não pôde assumir o comando em chefe da Esquadra Imperial na Guerra da Cisplatina, em 1826.<sup>31</sup> Se tivesse assumido essa função, o resultado final da guerra naval naquele conflito teria certamente sido diferente, uma vez que um dos pontos fracos da Armada nacional foi a questão da liderança em combate, e Taylor era um comandante completo, valente, destemido e excelente

marinheiro. Chegaria a vice-almirante e a ser um dos mais importantes chefes navais da Marinha Imperial. Morreu em 26 de novembro de 1855.<sup>32</sup> Seu túmulo encontra-se no Cemitério dos Ingleses, na Gamboa, Rio de Janeiro, esquecido pela maior parte dos brasileiros. Merece esse oficial-general maior reconhecimento por parte da Marinha do Brasil.

Um segundo fato desagradável que ocorreu em 18 de outubro de 1822, envolvendo o esquadrão britânico sob o comando de Sir Thomas Hardy, foi a apreensão do presidente de Pernambuco nomeado por Pedro I, Gervásio Pires Ferreira, que se encontrava a bordo do paquete inglês *Manchester* quando este passava pela Bahia. O general português Madeira de Melo, comandante das tropas na Bahia, adentrou a bordo e o prendeu, sem respeitar o pavilhão inglês que tremulava na popa do paquete. José Bonifácio ficou injuriado quando tomou conhecimento dessa afronta que contrariava o Direito Internacional, em especial a postura leniente do Almirante Hardy, que se encontrava no porto de Salvador. Em contato com Caldeira Brant em Londres, Bonifácio fez uma reclamação oficial ao Foreign Office do Reino Unido, exigindo “uma desaprovação do inexplicável desleixo do Comodoro Hardy de maneira que haja alguma garantia de que tais atentados não se repitam”.<sup>33</sup> O Foreign Office não se pronunciou pelo ocorrido. Com o tempo, Bonifácio procurou conter a crise, instruindo Brant em Londres para não dar “um único passo que lhe seja ofensivo [ao Reino Unido] mesmo à custa de algumas mortificações como, por exemplo, a que produziu o

31 VALE, *op. cit.*, p. 74.

32 FILHO, Theo. *Taylor*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1953, p. 241.

33 Carta de 18 de outubro de 1822 de José Bonifácio a Felisberto Caldeira Brant Pontes. SOUSA, Octavio Tarquinio de. *O Pensamento Vivo de José Bonifácio*. São Paulo: Martins, 1961, p. 154.

comportamento último de Sir Thomas Hardy na Bahia”, complementando que só se desviaria desta linha de conduta quando houvesse “provas materiais de duplicidade do Gabinete de St. James”.<sup>34</sup> A crise então se distendeu por si só.

Em 13 de março de 1823, Cochrane chegou ao Rio de Janeiro acompanhado por Thomas Crosbie, John Grenfell, James Sheppard e Charles Clewbie, que serviram com ele no Chile. Em seguida, fez uma visita a José Bonifácio, que o apresentou ao Imperador. Essa conversa com Bonifácio foi assim comentada por Cochrane: “No dia seguinte, depois de uma profusão de cumprimentos sobre a minha reputação profissional e de inteira concorrência no convite a mim dirigido pelo cônsul em Buenos Aires, convite para que disse haver ele empregado sua influência para com o imperador, determinou-me de comunicar pessoalmente com ele todas as matérias de importância, sendo o Ministro da Marinha meramente nomeado para expedir os negócios de segunda ordem”.<sup>35</sup> Bonifácio assim puxava para si todas as questões políticas e estratégicas, deixando a cargo de Cunha Moreira apenas os aspectos administrativo e logístico e a rotina da pasta.

No dia 17 desse mês, conferenciou com o ministro sobre a questão de sua nomeação e vencimentos, assim como dos de seus subordinados. Uma de suas preocupações era a sua subordinação a qualquer almirante português mais antigo. Considerava que essa questão afetaria a sua eficácia, pois sabia das limitações desses almirantes, inclusive da má fama de alguns. Exigiu assim que lhe fosse dada

por Dom Pedro a patente de Primeiro Almirante da Armada Nacional e Imperial, recebendo de soldo anualmente 11 contos e 520 mil réis tanto em terra como no mar e mais cinco contos e 760 mil réis se embarcado, os mesmos valores recebidos no Chile. Dom Pedro aceitou imediatamente essas exigências e ainda apontou em seu decreto de nomeação que Cochrane “não devendo porém considerar-se Almirante algum da Armada com direito a ter acesso a este posto de Primeiro Almirante que sou servido criar unicamente nesta ocasião pelos expendidos motivos e particular consideração que merece o mencionado Almirante Lord Cochrane”.<sup>36</sup>

Posteriormente, em suas *Memórias*, Cochrane indicou que “o tripular de maruja nativa esse [a nau] e outros vasos prestáveis era coisa impossível, havendo sido política da mãe pátria o fazer o comércio de cabotagem por meio exclusivamente de portugueses, nos quais o Brasil agora se não podia fiar a luta que se aproximava com os compatriotas dos mesmos”.<sup>37</sup> Indicou o caso da tripulação da *Maria da Glória*, que considerava de “questionável qualidade”, compondo-se da “pior classe de portugueses com quem a porção brasileira de gente mostrava evidente repugnância de misturar-se”. Continuando, Cochrane percebeu também que os chamados “soldados de Marinha” portugueses eram tão “fidalgos” que se consideravam humilhados em fazer limpeza de seus próprios beliches e haviam “pedido e obtido moços para os servirem!”. Ao mesmo tempo diziam não poderem ser castigados por faltas ou crimes, senão por seus próprios oficiais portugueses.

34 Carta de 15 de novembro de 1822 de José Bonifácio a Felisberto Caldeira Brant Pontes. SOUSA, Octavio Tarquinio de. *O Pensamento Vivo de José Bonifácio*. São Paulo: Martins, 1961, p. 157.

35 DEL PRIORE, *op. cit.*, p. 202.

36 BOITEUX, *op. cit.*, p. 34.

37 *Ibidem*, p. 35.

Para ele, esses soldados e marinheiros não “tinham disciplina alguma”.<sup>38</sup>

Na Marinha Real britânica, esse tipo de regalia dos “fidalgos” inexistia. Os lordes ingleses normalmente designavam seus filhos a comandantes de navios, que tinham a tarefa de orientar a formação desses jovens nas lides marinheiras, alguns com não mais que 11 anos de idade. Esses aprendizes de oficial, chamados de *midshipmen*, realizavam tarefas diversas, tais como auxiliar de artilharia, de navegação e de manobras diversas. Era inclusive comum serem castigados fisicamente com chibatadas e espadadas se não correspondessem ao que se esperava deles. Assim, recebiam uma instrução rigorosa que os transformavam em verdadeiros marinheiros e líderes de homens.<sup>39</sup> Cochrane viera dessa escola de treinamento e não apreciava essa atitude dos oficiais portugueses aderentes à independência.

Outra grande preocupação de Cochrane era a questão dos vencimentos e das presas de guerra, fato corriqueiro na Marinha Real e regido por leis do Parlamento britânico. Seu contrato com o Imperador estipulava o pagamento de presas de guerra, ou navios apresados por sua força. Na Marinha britânica, era comum o pagamento de presas às tripulações. A lei de 1808 na Marinha Real estipulava que o comandante do navio teria  $\frac{1}{4}$  do valor da presa, os tenentes teriam  $\frac{1}{8}$ , os guardas-marinha e sargentos  $\frac{1}{8}$  e a guarnição  $\frac{1}{2}$  do valor dessa captura.<sup>40</sup> Esse fato era comum na Armada britânica e também motivo de muita discussão e reclamações. O próprio Almirante Horatio Nelson recebeu em 1801 um total de 2.358 libras e 4

xilens pela vitória em Aboukir contra os franceses, tanto de navios apresados como de destruídos.<sup>41</sup> Isso era visto com naturalidade no Reino Unido. Preocupava-se assim com suas tripulações no que a cada um caberia com as presas capturadas. Esse era o oficial que assumiu a dura tarefa de preparar uma Esquadra em pouco tempo para se defrontar com uma força naval com maior tradição e poder de fogo. Em breve haveria a prova de fogo para essa jovem Marinha que surgia.

## AS AÇÕES DA MARINHA NA INDEPENDÊNCIA

Antes da assunção de Cochrane no comando em chefe da Esquadra, algumas ações navais ocorreram em uma área considerada problemática, a Província Cisplatina. Logo após a declaração de independência, as forças navais locais, sob o comando do Vice-Almirante Rodrigo Lobo, declararam fidelidade a Dom Pedro I. Por outro lado, forças portuguesas antagônicas na Província juraram obediência a Portugal. O Almirante Rodrigo Lobo não conseguiu estabelecer a disciplina entre seus navios na Cisplatina. Muitos se debandaram para as forças portuguesas, o que requereu a sua substituição. Em 14 de novembro de 1822, partiu para a região a primeira força naval que ostentou a bandeira do Império, distribuída aos navios no dia 10.<sup>42</sup> Essa força era comandada pelo Capitão de Mar e Guerra David Jewett e era composta por duas fragatas, uma corveta e cinco transportes.

Em chegada à Cisplatina, Jewett recebeu a notícia que existia uma força naval

38 *Ibidem*, p. 36.

39 RONALD, D.A.B. *Young Nelsons. Boy sailors during Napoleonic Wars*. Osford, Osprey, 2009.

40 LEWIS, Michael. *A Social History of the Navy 1793-1815*. London: Chatham, 2004, p. 318.

41 VINCENT, Edgar. *Nelson. Love & Fame*. London: Yale University Press, 2003, p. 282.

42 Data do aniversário da Esquadra, 10 de novembro de 1822.

lusitana que pretendia estabelecer um bloqueio no Rio de Janeiro. Celeremente deixou os cinco transportes em Maldonado e seguiu de volta ao Rio de Janeiro para o embate com os portugueses. Enquanto isso ocorria, na região da Cisplatina a guarnição da Escuna *Maria Teresa* se sublevou e se agregou às forças portuguesas. Seguiram-se motins das guarnições em três transportes deixados por Jewett, e a oficialidade foi aprisionada. Assim, o comandante local português, General Álvaro de Macedo, pôde compor uma razoável força naval para se contrapor ao que lhe fosse enviado pelo governo imperial. Foi então enviada uma nova força a partir do Rio de Janeiro, comandada pelo Capitão de Mar e Guerra Pedro Antonio Nunes, que para lá se dirigiu em fevereiro de 1823. Ao chegar na região, os portugueses resolveram travar combate contra essa força de Pedro Nunes defronte a Montevidéu, pois já se encontravam

cercados por terra e o combate naval seria uma última alternativa para aliviar o bloqueio imperial. A força de Pedro Nunes era composta de uma corveta, três brigues e três escunas. Os portugueses, sob o comando do Primeiro-Tenente José Maria de Sousa Soares de Andrea, tinham duas corvetas, um brigue e uma escuna. Na aurora, as duas forças se defrontaram e durante dez horas combateram. Ao final, Soares de Andrea retirou-se para Montevidéu, onde acabou capitulando, tendo sido assinada a rendição em 18 de novembro de 1823. Em março do ano seguinte, as tropas lusitanas embarcaram em navios-transporte para a Europa, escoltados por navios imperiais.<sup>43</sup>

Com as solicitações atendidas e um contrato assinado, Lorde Cochrane aceitou a nova tarefa com a conhecida energia. Em suas *Memórias*, publicadas anos depois, disse ele: “Às quatro horas da tarde de 21 de março de 1823, atraquei a bordo da Nau *Pedro I* e arvorei a minha bandeira, que foi saudada com 21 tiros por cada um dos navios da Esquadra, sendo a salva correspondida pelo navio-almirante”.<sup>44</sup> Atualmente comemora-se o aniversário da Esquadra nacional em 10 de novembro, dia em que se arvorou pela primeira vez o pavilhão nacional na Nau *Pedro I*, no ano de 1822. Embora seja um ato significativo para a nova Marinha que surgia, a data de 21 de março de 1823 parece mais representativa para a criação da Esquadra, pois pela primeira vez era içada a bandeira de seu primeiro comandante em chefe com toda a pompa que a ocasião requeria.<sup>45</sup> Seja qual for a data, logo que Lorde Cochrane assumiu o comando da Esquadra, iniciou um programa de exercícios com as tripulações dos navios para enfrentar as forças navais portuguesas que continuavam especialmente relevantes na Bahia, na Cisplatina,

o aniversário da Esquadra nacional em 10 de novembro, dia em que se arvorou pela primeira vez o pavilhão nacional na Nau *Pedro I*, no ano de 1822. Embora seja um ato significativo para a nova Marinha que surgia, a data de 21 de março de 1823 parece mais representativa para a criação da Esquadra, pois pela primeira vez era içada a bandeira de seu primeiro comandante em chefe com toda a pompa que a ocasião requeria.<sup>45</sup> Seja qual for a data, logo que Lorde Cochrane assumiu o comando da Esquadra, iniciou um programa de exercícios com as tripulações dos navios para enfrentar as forças navais portuguesas que continuavam especialmente relevantes na Bahia, na Cisplatina,

**Comemora-se o aniversário da Esquadra em 10 de novembro, dia em que se arvorou pela primeira vez o pavilhão nacional na Nau *Pedro I*, em 1822**

o aniversário da Esquadra nacional em 10 de novembro, dia em que se arvorou pela primeira vez o pavilhão nacional na Nau *Pedro I*, no ano de 1822. Embora seja um ato significativo para a nova Marinha que surgia, a data de 21 de março de 1823 parece mais representativa para a criação da Esquadra, pois pela primeira vez era içada a bandeira de seu primeiro comandante em chefe com toda a pompa que a ocasião requeria.<sup>45</sup> Seja qual for a data, logo que Lorde Cochrane assumiu o comando da Esquadra, iniciou um programa de exercícios com as tripulações dos navios para enfrentar as forças navais portuguesas que continuavam especialmente relevantes na Bahia, na Cisplatina,

o aniversário da Esquadra nacional em 10 de novembro, dia em que se arvorou pela primeira vez o pavilhão nacional na Nau *Pedro I*, no ano de 1822. Embora seja um ato significativo para a nova Marinha que surgia, a data de 21 de março de 1823 parece mais representativa para a criação da Esquadra, pois pela primeira vez era içada a bandeira de seu primeiro comandante em chefe com toda a pompa que a ocasião requeria.<sup>45</sup> Seja qual for a data, logo que Lorde Cochrane assumiu o comando da Esquadra, iniciou um programa de exercícios com as tripulações dos navios para enfrentar as forças navais portuguesas que continuavam especialmente relevantes na Bahia, na Cisplatina,

43 MAIA, *op. cit.*, p. 70.

44 MAIA, 1965, p. 64.

45 O livro de 1892 escrito por Garcez Palha, cujo título é *Ephemerides Navaes*, nada comentou no dia 21 de março sobre esse evento significativo na Esquadra brasileira, o que é estranho, dada a significação simbólica do ato.

no Maranhão e no Pará. O tempo foi muito curto para os adestramentos necessários para transformar as guarnições em unidades coesas de combate. A heterogeneidade das tripulações dificultou os exercícios. Cochrane aproveitou as experiências de Thomas Crosbie, John Grenfell, James Sheperd e Stephen Clewley, que vieram com ele do Chile, para programar e acompanhar o calendário de exercícios individuais e conjuntos de que a nova Esquadra necessitava.

Na Bahia a situação era mais preocupante, pois existia uma força naval considerável sob o comando do chefe de Divisão João Felix Pereira de Campos, composta de uma nau, duas fragatas, nove corvetas, dois brigues, uma escuna, quatro charruas, uma sumaca, diversas barcas-canhoneiras e muitas lanchas armadas.<sup>46</sup> Cochrane, já como comandante em chefe, recebeu ordem de Dom Pedro I para seguir até a Bahia e bloquear Salvador, o que fez com energia, tendo apenas duas semanas para treinar seus tripulantes. Em 3 de abril de 1823 suspendeu do Rio de Janeiro, chegando a Salvador a 25 do mesmo mês. Compunham a sua força uma nau (*Pedro I*), duas fragatas (*Piranga* e *Niterói*), duas corvetas (*Liberal* e *Maria da Glória*) e dois brigues (*Guarani* e *Real Pedro*). Pereira de Campos, ao saber da chegada de Cochrane às águas baianas, suspendeu com seus navios para lhe dar combate. Contava ele com uma nau, duas fragatas, três corvetas, três charruas e quatro navios menores, com um total de 399 canhões.<sup>47</sup> Cochrane contava com 246 canhões, em franca inferioridade.<sup>48</sup> O cenário estava pronto para o primeiro grande combate naval da Marinha Imperial defronte a Salvador.

### *Combate Naval de 4 de maio de 1823*

Na manhã do dia 4 de maio, as duas forças se encontraram defronte a Salvador, e houve o primeiro grande combate naval da Esquadra brasileira desde a sua criação. Antes de entrar em combate, Cochrane recebeu o concurso de Taylor, comandante da Fragata *Niterói*, com 42 canhões, que se demorara no Rio de Janeiro terminando os preparativos de recompletamento de material e pessoal. Pouco antes do combate, Cochrane, precavido, determinou aos comandantes que verificassem as condições da munição a bordo, constatando a má qualidade dos cartuchos disponíveis e, de modo a evitar dissabores no combate contra os portugueses, ordenou que se preparassem pelo menos mil tiros para serem usados. Cochrane recebeu também informações do General Labatut, que estava na Bahia, da composição da força naval lusitana e seu valor militar. O comandante local português, General Madeira de Melo, por sua vez, preocupado com a situação da disciplina nos navios lusitanos, determinou que Pereira de Campos, comandante naval em Salvador, suspendesse logo desse porto para encontrar Cochrane e destruí-lo. Ele possuía superioridade de fogo e de meios em relação ao chefe britânico. Ousado e destemido, Cochrane utilizou a ofensiva como aprendera com Nelson na Marinha britânica. Na manhã do dia 4 de maio, as duas forças se encontraram a 25 milhas da ponta de Santo Antônio, próximo a Salvador. Cochrane seguia para oeste, e Pereira de Campos navegava para o sul. Ao se avistarem, Campos determinou a formação de duas colunas, a primeira

46 PEREIRA, *op. cit.* p. 98.

47 MAIA, 1965, p. 73.

48 *Ibidem*, p. 72.

composta de uma nau, uma fragata, uma escuna, uma charrua e duas corvetas. A outra foi composta de uma fragata, três corvetas, um brigue e uma sumaca. Cochrane formou uma coluna apenas com a Nau *Pedro I*, seguida das fragatas *Piranga* e *Niterói* e da Corveta *Maria da Glória*. Mais atrás, em baixa velocidade, vinham a Corveta *Liberal* e o Brigue *Real Pedro*. O Brigue *Guarani* ficou fora da formatura para retransmitir os sinais de Cochrane a partir do capitânia, a Nau *Pedro I*.<sup>49</sup>

Por volta do meio-dia, o vento começou a abrandar, o que provocou uma aproximação lenta para o combate, até aquele momento ainda por suceder. Ambos os comandantes procuraram se posicionar em relação ao vento para obter a vantagem necessária ao engajamento. Taylor, na *Niterói*, mandou formar a tripulação pouco antes do combate, concitou-a com palavras de incentivo e exaltou-a ao “bom cumprimento do dever, e o lenho brasileiro, como uma caixa sonora reboou festivo às aclamações ao Brasil e ao Imperador”, segundo palavras de Lucas Boiteux.<sup>50</sup> Cochrane, copiando Nelson em Trafalgar, manteve o rumo e procurou cortar a coluna lusitana, tentando obter superioridade numérica em uma parte da força portuguesa e assim apoderar-se de alguns navios na retaguarda de Campos Pereira, da mesma forma como Nelson procedeu em Trafalgar. Às 16 h, finalmente Cochrane desfraldou o sinal “atacar o centro e a retaguarda”, conseguindo cortar a linha portuguesa utilizando a Nau *Pedro I*, que disparou em dois navios lusitanos, um de cada lado, a Escuna *Príncipe Real* e a Charrua *Princesa Real*. Cochrane desejava isolar a retaguarda inimiga e batê-la

por partes antes que Pereira de Campos conseguisse guinar em auxílio de sua retaguarda, da mesma forma que Nelson fizera contra Villeneuve em Trafalgar. Percebeu ele que a formatura inimiga não estava bem distribuída e formada e que suas evoluções eram demoradas e eram seguidas por uma profusão de sinais<sup>51</sup>, o que indicava insegurança no comandante lusitano. O segundo navio português viu-se atacado também pela *Piranga*, obtendo-se uma superioridade de fogo com dois navios imperiais concentrando em um inimigo, que, muito maltratado e com algumas baixas, manteve-se ainda a lutar. Duas corvetas portuguesas, ao se verem atacadas pela *Niterói* e pela *Maria da Glória*, se afastaram do combate.

Pereira de Campos, observando de seu navio a manobra ousada de Cochrane em sua retaguarda, ordenou uma guinada simultânea em direção a ré para auxiliar os seus pressionados navios. Cochrane estava obtendo flagrante vantagem no combate. Eis que alguns marinheiros lusitanos aderentes fecharam os paióis de munição em quatro navios brasileiros, negando-se a “atirar a portugueses”, declarando que “portugueses não se batem contra outros portugueses”.<sup>52</sup> Essa situação era temida por Cochrane, que não confiava na lealdade de muitos aderentes lusitanos. De uma vitória praticamente assegurada, a maré virou. Mesmo na Nau *Pedro I*, onde Cochrane se encontrava, três portugueses fecharam o paiol de munição e afirmaram que dali não sairiam mais tiros para alvejar seus compatriotas na força lusitana. Foram dominados à força e postos a ferros. Percebendo que a situação estava se modificando com a aproximação de

49 PEREIRA, *op. cit.*, p. 98.

50 BOITEUX, *op. cit.*, p. 41.

51 *Ibidem*, p. 42.

52 PEREIRA, *op. cit.*, p. 98.

Pereira de Campos, Cochrane ordenou o desengajamento e o abandono da luta.

Dali em diante, a batalha resumiu-se a um combate entre a Nau *Pedro I* e a Fragata *Piranga*, que se retiravam contra a charrua portuguesa *Princesa Real*, que bateu-se galantemente contra os navios brasileiros. A força naval de Pereira de Campos, desorganizada, demorou para se ajustar e iniciar uma perseguição a Cochrane. Ao cair da noite e em razão de violento temporal, o almirante português perdeu o contato com o chefe britânico.

Os navios lusitanos mantiveram-se em patrulha até 21 de maio, próximos a Salvador, não mais encontrando os navios imperiais. Pereira de Campos então ordenou a retirada para Salvador, e Cochrane já havia se recolhido ao Morro de São Paulo, próximo dessa cidade. Os brasileiros tiveram 15 mortos e alguns feridos no combate. O navio inimigo que mais sofreu avarias e baixas foi a Charrua *Princesa Real*, que teve 12 mortos e 15 feridos, vindo três a falecer posteriormente. Apresentou três rombos no costado, além de perder mastros e parte do velame.<sup>53</sup> Saturnino Monteiro ressaltou o desempenho, a audácia e a habilidade tática de Cochrane: “apesar de dispor de uma esquadra mais fraca, não hesitou em atacar uma esquadra mais forte”.<sup>54</sup> As perdas não foram grandes em ambas as forças, e o combate pode ser considerado inconclusivo, sem vencedores. Cochrane não ficou satisfeito com o resultado, tendo escrito uma carta para José Bonifácio, na qual queixou-se da falta de munições e da organização da Esquadra, dizendo-lhe, em um claro sinal de descontentamento:

“parece-me que metade da esquadra precisa aguardar a outra metade”.<sup>55</sup>

Em 10 de maio, seis dias depois do combate, fundeou em Caravelas, na Bahia, uma escuna de guerra portuguesa que arvorava o pavilhão norte-americano. O comandante militar brasileiro no local foi a bordo verificar a documentação e, ao constatar tratar-se de navio inimigo, imediatamente apresou-o. Deixou a bordo pequeno contingente de soldados como guarnição de presa. Os portugueses, aproveitando da situação, prenderam a guarnição brasileira, mas não se fizeram ao mar como deveria ser. O comandante brasileiro, ao perceber o que sucedia, armou um brigue e atacou a escuna, ocorrendo um duelo de artilharia, tendo a escuna sido abordada. Deu-se violento combate corpo a corpo, com vitória brasileira. Ao final, morreram o comandante, o piloto e três marinheiros portugueses, e os restantes caíram prisioneiros.<sup>56</sup>

### *Ações navais subsequentes*

Na tarde de 22 de maio de 1823, um grupo de três canhoneiras brasileiras da flotilha de Itaparica, na Bahia, sob o comando do Primeiro-Tenente João Antônio Oliveira Botas, atacou um grupo de sete embarcações portuguesas que procuravam bloquear a Ilha de Itaparica. Deu-se um combate corpo a corpo, e algumas embarcações inimigas acabaram rendendo-se, tendo o restante se refugiado em Salvador. Foram tomados uma peça de calibre 12, duas de nove, duas de três, 23 espingardas, 90 sacos de pólvora, 80 balas, cem lanternas e outros apetrechos.<sup>57</sup> Pela ação

53 BOITEUX, *op. cit.*, p. 43.

54 PEREIRA, *op. cit.*, p. 99.

55 BOITEUX, *op. cit.*, p. 43.

56 PEREIRA, *op. cit.*, p. 99.

57 BOITEUX, *op. cit.*, p. 45.

ousada, João das Botas foi promovido a capitão-tenente. Enquanto isso ocorria, Cochrane, em Morro de São Paulo, preparou-se para um novo combate. Não estava satisfeito com a ação. Queria derrotar Pereira de Campos e para isso substituiu todos os marinheiros portugueses por ingleses e reforçou a Nau *Pedro I*, aumentando o número de 74 para 82 canhões e da guarnição para 900 homens de sua inteira confiança. No dia 18 de maio, suspendeu de Morro de São Paulo com seus navios, dirigindo-se para a entrada da Baía de Todos os Santos, e aguardou a saída da força naval portuguesa, que foi avisada da presença de Cochrane pela corveta lusitana *Calipso*. No trajeto para Salvador, Cochrane aprisionou dois brigues mercantes portugueses, que foram despachados para o Rio de Janeiro. Posicionando-se na entrada da baía, Cochrane procurou forçar a saída de Pereira de Campos, que só pôde suspender da cidade no dia 25, em razão dos ventos contrários. Nesse dia, Cochrane já se havia retirado para Morro de São Paulo a fim de reabastecer. Por cerca de pouco mais de uma semana, Pereira de Campos manteve-se defronte a Salvador aguardando a frota brasileira, sem sucesso. Enquanto essas ações ocorriam no mar, a situação da tropa portuguesa em Salvador estava se tornando a cada dia mais precária. Faltavam mantimentos, e a população era hostil. O cerco por terra apertava cada vez mais, tornando a situação insuportável, enquanto Cochrane impedia o reabastecimento da cidade, apresando os mercantes que vinham da metrópole. O comandante-geral português na cidade, General Madeira de Melo, convocou um conselho de oficiais do Exército e da

Armada para deliberar as próximas ações. Trinta oficiais presentes opinaram pela retirada, e somente quatro defenderam a ideia de resistir. Depois de muito refletir, Madeira proclamou: “a crise em que nos achamos é perigosa, porque nos faltam os meios de subsistência e não podemos assegurar a entrada de mantimento algum”.<sup>58</sup>

Todos os presentes no conselho perceberam logo que a independência era irreversível e iniciaram os preparativos para voltar a Portugal. Em uma demonstração de ousadia e arrojo, Cochrane resolveu atacar a cidade à noite com a Nau *Pedro I*, a Fragata *Real Carolina* e a Corveta *Maria da Glória*. Sabia da existência de um baile em terra, no qual seria atendido por parte da oficialidade da frota de Pereira de Campos. Desejava provocar confusão entre os navios inimigos que se encontravam em duas linhas de fundeio, fazendo com que atirassem uns contra os outros. No entanto a surpresa foi perdida, e houve uma troca de tiros entre as duas forças navais. No nascer do dia 13 de junho, a situação dos navios brasileiros ficou perigosa em razão do clareamento do dia. Cochrane então saiu da baía, e os portugueses, preparando-se para deixar a Bahia, não o perseguiram.<sup>59</sup> Depois de diversos combates em terra, as tropas portuguesas sob o comando do General Madeira de Melo resolveram abandonar a Bahia e embarcaram em diversos transportes rumo a Lisboa. Finalmente, em 2 de julho, um grande comboio foi formado, composto de 48 mercantes, escoltados por 17 navios de guerra transportando 5.335 militares e 870 civis para seguir para Lisboa.<sup>60</sup> Na saída desse grupo de navios de Salvador, Cochrane encontrava-se a distância com a Nau *Pedro I*, as fragatas

58 BOITEUX, *op. cit.*, p. 48.

59 PEREIRA, *op. cit.*, p. 100.

60 *Ibidem*, p. 101.

*Niterói e Paraguassu*, a Corveta *Maria da Glória*, os brigues *Real Pedro* e *Bahia* e a Escuna *Carlota*.

Para Pereira de Campos, foi difícil organizar um comboio com navios tão diversos, e logo no início da travessia, quatro navios voltaram para Salvador, três arribaram em Recife, e três no Maranhão. Cochrane, aproveitando a confusão reinante na força retirante, continuou fustigando os retardatários, apresando os navios desgarrados. Por não possuir grande número de guarnições de presa para os navios apresados, Cochrane deu ordem aos seus comandantes para que arrombassem os tonéis de água dos navios rendidos, deixando o suficiente para regressarem a Salvador a fim de se entregarem, tomassem os papéis e avariassem os mastros de tal modo que não pudessem fugir. No início da perseguição a Pereira de Campos, Cochrane manteve-se afastado dos navios portugueses, recolhendo os desgarrados. No entanto, ao amanhecer do dia 4 de julho de 1823, após uma noite sem lua e com mau tempo, sob chuva intensa, encontrou-se entre a força portuguesa e a costa, sem avistar o restante de seus navios. Viu-se totalmente cercado e em franca inferioridade. Surpreso, imediatamente pensou em encalhar e incendiar a Nau *Pedro I*. Não desejava tampouco cair prisioneiro. Certamente seria morto pelos lusitanos. Da mesma forma que foi surpreendido naquela situação incômoda, também o foram os portugueses. Manobrando com habilidade o seu capitânia, conseguiu descobrir uma brecha na formatura inimiga e evadir-se de uma captura quase certa. Os navios brasileiros, em seguida, foram apresando os inimigos paulatinamente. A *Paraguassu* aprisionou dois navios, seguindo-se a Corveta *Maria da Glória* e o Brigue *Bahia*, que capturaram mais dois navios, e, por fim, a *Niterói* de Taylor, com mais duas

embarcações. Um grupo de navios lusitanos se desviou para reforçar as defesas do Maranhão, no entanto foram perseguidos e cinco deles apresados, sendo acompanhados até Recife pelo Brigue *Bahia*. No dia 11 de julho, o comandante português procurou dar combate a seu perseguidor. Designou uma nau e duas fragatas para tal tarefa, no entanto, por dispor de navios mais lentos, não conseguiu se aproximar o suficiente para o início da troca de tiros de artilharia. Seguiu-se um período de mau tempo, dispersando os navios, e, ao final, Pereira de Campos só avistou 18 dos 65 navios que deixaram a Bahia.

Cochrane acompanhou os navios de Pereira de Campos até a latitude de 4º norte e dessa posição voltou às costas da Bahia. Em razão da dificuldade de controle, Pereira de Campos não perseguiu os navios brasileiros. O afastamento do comboio da costa brasileira, que motivou a saída de Cochrane da ação, deixou ao Capitão de Fragata John Taylor, da Fragata *Niterói*, a tarefa de acompanhar os navios inimigos até o Tejo, o que realizou com presteza e denodo. A maior parte dos navios portugueses fez escala nos Açores, chegando os primeiros em 21 de agosto, tendo a maioria entrado nesse porto entre os dias 25 e 27 deste mês. O último só chegou um mês depois. Como resultado das ações de Taylor e imprevistos na passagem, dos 65 navios que saíram de Salvador, somente chegaram a salvo a Lisboa 39. Foram capturados ou destruídos ao todo 17 mercantes, além de outros nove perdidos em outras circunstâncias. Embora os resultados tenham sido muito expressivos, o comandante português Saturnino Monteiro afirmou, minimizando a ação de Taylor, que “de notar que a selvática perseguição movida pela esquadra brasileira ao comboio português que na

prática traduzia o abandono definitivo do Brasil por parte de Portugal, não tinha qualquer interesse militar nem político... quanto a nós a razão por que foi levada a cabo terá sido unicamente o desejo de Cochrane e dos restantes oficiais ingleses contratados por Dom Pedro de mostrarem serviços e assim justificarem os elevados ordenados que estavam auferindo”.<sup>61</sup>

Discordamos dessa visão reducionista de Saturnino. Se a perda de 40% dos efetivos em navios pode ser considerada sem interesse militar, realmente não sabemos o que pode ser considerado sucesso. Além disso, a fustigação de Cochrane e o acompanhamento de Taylor foram mensagens bem claras de que os lusitanos encontrariam resistência se tentassem novas expedições contra o Brasil. Foi uma mensagem política de alta relevância para as Cortes portuguesas. Essa ação naval de Taylor pode ser considerada uma das mais belas na História Naval brasileira. Segundo Lucas Boiteux, “o valoroso Taylor não trepidava um só instante. Ora atacava repentinamente a retaguarda do inimigo, ora desfilava a contrabordo e despejava-lhe todas as baterias. O seu grande desejo era atacar a capitânia portuguesa lançando-lhe no bojo os seus marujos heroicos; mas a responsabilidade vinha sopiar-lhe o entusiasmo”.<sup>62</sup> Após a façanha de capturar diversos barcos inimigos, obrigando os seus tripulantes a assinar um termo de prisioneiros de guerra e de que não mais combateriam contra o Brasil, magnanimamente os despachou para Portugal.

Taylor chegou às costas portuguesas em 12 de setembro e imediatamente iniciou seu regresso ao Brasil, aonde chegou em 9 de novembro, na Bahia. Alguns

historiadores navais, como Prado Maia, chamam esse acompanhamento de “perseguição à esquadra lusitana”, o que não parece ter sido o caso, pois seria ilógico pensar-se em perseguição de apenas uma fragata contra 65 navios, estando neste grupo pelo menos uma nau, duas fragatas e nove corvetas. Mais razoável pensar-se em “acompanhamento”. No entanto foi sem dúvida uma ação corajosa de Taylor e merece todo o reconhecimento da Marinha Imperial brasileira. Theotônio Meirelles afirmou com toda a razão que “foi uma empresa gloriosa, na qual em cada dia as dificuldades e os perigos cresciam de vulto, sempre superados pelo denodo e pela perícia de um comandante realmente bravo e de uma guarnição cheia de devotamento”.<sup>63</sup> Outras ações esperavam Cochrane, pois ainda existiam províncias que não haviam aderido à independência. Novos combates ocorreriam.

## A CONSOLIDAÇÃO DA INDEPENDÊNCIA

Apesar do sucesso na Bahia, José Bonifácio estava preocupado com outras províncias que resistiam à consolidação do processo de independência. As províncias do Maranhão, do Pará e de Pernambuco, em especial, chamavam sua atenção. Assim, determinou que Cochrane, ainda na costa baiana, seguisse para pacificar os ânimos nessas províncias. Taylor, por sua vez, obedecendo ordens de Cochrane, seguia ao longe a força portuguesa de Pereira de Campos que deixara a Bahia e se afastou da costa brasileira. Enquanto os portugueses se afastavam da Bahia, o Coronel Lima e Silva fazia sua entrada

61 MONTEIRO, *op. cit.*, p. 67.

62 BOITEUX, *op. cit.*, p. 51.

63 SILVA, *op. cit.*, p. 45.

triumfante na cidade de Salvador, sob grande festa popular. Cochrane, obedecendo diretrizes de Bonifácio, saiu da costa baiana e se dirigiu ao Maranhão. Dentro de alguns dias já se encontrava próximo a São Luís a bordo da *Pedro I*, mas sem o restante de sua força, que ficara em outras paragens consolidando o poder governativo, seguindo orientações de Bonifácio. Em 26 de julho, Cochrane chegou em frente à Barra de São Luís, arvorando a bandeira portuguesa. O brigue português *Dom Miguel* acreditou tratar-se de um dos navios que vinha reforçar as defesas da cidade e aproximou-se da nau brasileira, tendo sido logo capturado.

Cochrane imaginou um ardil para forçar a rendição da tropa portuguesa na cidade. Sabia que as condições de segurança e defesa de São Luís eram precárias e que a moral entre a soldadesca lusitana era baixa. Assim aproveitou o brigue português capturado para enviar uma mensagem ao comandante lusitano local para a rendição. Disse ele o seguinte:

As forças navais e militares debaixo de meu comando não me deixam duvidar do bom êxito da empresa em que vou empenhar-me para libertar do estrangeiro domínio a província do Maranhão... da fuga das forças navais e militares da Bahia já V.Sa está informado. Tenho agora a noticiar-lhe a tomada de dois terços dos transportes e tropas com todos os petrechos e munições... ansiosamente desejo evitar o ter de deixar cair desenfreadas sobre o Maranhão as tropas imperiais da Bahia, exasperadas como estão pelos prejuízos e crueldades exercidos contra eles e contra os seus compatriotas, assim como pelo saqueio

do povo e das igrejas da Bahia... na esperança de que tal moderação facilitará aquela harmonia que todos devem desejar exista entre o governo do real pai e do imperial filho".<sup>64</sup>

Insinuou que poderosas forças estavam se aproximando da cidade e que qualquer resistência seria esmagada sem piedade.

A Junta Governativa portuguesa, sob a direção do Brigadeiro Agostinho António Faria, enviou uma proclamação a ele propondo um acordo de paz, condicionado a algumas propostas. Cochrane não desejava isso, mas sim a rendição incondicional. Assim, fez seu navio adentrar em São Luís e efetuar alguns disparos para intimidar os membros do governo. Sempre mencionando que as forças que lhe seguiam teriam pouca misericórdia com os defensores e mostrando grande determinação em obter a rendição sem condições, forçou a capitulação da província. Cochrane então estipulou algumas condições aos defensores, entre eles muitos portugueses: seriam envidados todos os esforços para a proteção das pessoas e propriedades, excetuando-se aquelas que pertencessem ao inimigo, que ficariam sujeitas aos tribunais; seria permitida a retirada de pessoas que quisessem permanecer súditas de Portugal; e seria autorizado o abandono da cidade por militares portugueses que desejassem seguir para Portugal com bandeiras, armas e honras militares.<sup>65</sup>

Imediatamente foram incorporados à Esquadra Imperial dois brigues, duas escunas, oito barcas-canhoneiras, duas galeras e duas sumacas. A um desses brigues Cochrane deu o nome de *Maranhão* e designou John Pascoe Grenfell, seu

64 MAIA, *op. cit.*, p. 82.

65 BOITEUX, *op. cit.*, p. 53.

assistente, como comandante. A 28 de julho ocorreu a adesão do Maranhão ao Império.<sup>66</sup> Dentro de seu estilo arrebatado, Cochrane fez uma proclamação ao povo maranhense, chamando a atenção para se refrearem de excessos e desvarios e fixando a data de 1º de agosto para o juramento ao Império. Nesse dia, as tropas lusitanas deixaram o Maranhão. Segundo Boiteux, Cochrane portou-se nessa ação “com uma brandura” invulgar, contrastando com as atitudes das autoridades portuguesas, que haviam lotado as prisões com brasileiros que desejavam a incorporação da província ao Império. Depois dessa conquista, Cochrane, a bordo da *Pedro I*, seguiu para o Rio de Janeiro, aonde chegou a 9 de novembro.

Após a rendição do Maranhão, Cochrane determinou que Grenfell, a bordo do Brigue *Maranhão*, se dirigisse ao Pará para subjugar aquela província ainda em poder de lusitanos. A situação nessa província era delicada. A primeira tentativa de se proclamar a independência e a agregação ao Império fora cruelmente sufocada. Em 13 de abril, tentou-se o desligamento de Portugal, porém as autoridades locais prenderam 270 brasileiros comprometidos na conjuração nos infectos porões da Galera *Andorinha*. Foram então enviados a Portugal em situação degradante, sofrendo maus tratos durante a viagem, vindo muitos a falecer pela fome e por castigos infligidos. Nas instruções que Cochrane dera a Grenfell, ele estipulou que evitasse contato com a terra e, ao chegar, proclamasse que era a vanguarda de uma força naval imperial mais poderosa que se aproximava e que o porto estaria em breve totalmente bloqueado.

Ao chegar, Grenfell procedeu como instruído, e a Junta Governativa reconheceu logo a independência. No dia 15

de agosto, o pavilhão imperial tremulou na sede do governo. Foram incorporados ao plantel imperial uma fragata, um brigue, uma escuna e vários mercantes, que foram mandados ao Rio de Janeiro. No entanto os dias foram se passando e os navios não apareceram. Os portugueses ainda na cidade perceberam que aquilo fora um ardil de Grenfell para capturar Belém sem combate. Resolveram revidar, matar Grenfell e restabelecer a situação anterior de fidelidade à Coroa portuguesa. Na noite de 21 de agosto, Grenfell, ao embarcar em um escaler que o levaria ao seu navio, foi apunhalado pelas costas por um desconhecido, que, perseguido, evadiu-se na calada da noite. Descobriu-se depois ser um marinheiro português, que posteriormente foi capturado. Não se sabe o seu destino. Possivelmente foi executado. Grenfell, ferido, saltou do escaler e foi logo atendido, salvando-se de uma morte certa. Ocorreram distúrbios na cidade, motivados pelos portugueses que desejavam uma contrarrevolução. Grenfell, mesmo ferido, interveio e restabeleceu a ordem, sufocando a rebelião restauradora. Cinco dos chefes amotinados foram mortos pelas forças de Grenfell, e 256 presos foram imediatamente postos a ferros, sendo transferidos para o Pontão *Palhaço*. Nesse instante, ocorreu o pior incidente de toda a Guerra da Independência, desmentindo a ideia corrente de que a independência foi um movimento quase pacífico, sem derramamento de sangue. Metidos em um porão com pouca ventilação na embarcação, começaram os prisioneiros a demonstrar sinais de envenenamento. Em pouco tempo, em razão da alta temperatura reinante, começaram a pedir água aos captores. Muitos perderam os sentidos, outros alucinaram, e muitos disputaram a água lançada ao porão.

66 Idem.

O caos instalou-se rapidamente. Os guardas responsáveis pela custódia dos presos resolveram jogar sacos de cal de modo a debelar a confusão no porão, ideia sem sentido e irresponsável. Em pouco tempo, o silêncio no porão imperou. No dia seguinte, ao ser aberta a escotilha, foram encontrados 252 cadáveres envenenados pelo ambiente fétido agravado pela cal lançada. Somente quatro homens sobreviveram, vindo dois a morrer logo depois. Uma tragédia sem sentido. A opinião geral foi de que Grenfell era o grande responsável por esse triste incidente. Esse fato o acompanharia por toda a sua vida e carreira. Logo o Pará se rendeu e se agregou ao Brasil de uma forma trágica e traumática.

Cochrane entrou no Rio de Janeiro sob grande aclamação popular. A Assembleia Geral Constituinte e Legislativa, anteriormente, em 3 de outubro, havia lhe prestado grande homenagem pelos serviços prestados à independência do Brasil. O Imperador Pedro I, por decreto de 25 de novembro de 1823, concedeu-lhe o título nobiliárquico de Marquês do Maranhão pelos inestimáveis serviços prestados ao Império, registrando a sua patente de Primeiro Almirante do Império, com todos os vencimentos, honras, prerrogativas, proeminências e jurisdição.<sup>67</sup> Enquanto ocorriam essas homenagens a Cochrane, a situação no Recife adquiria contornos perigosos à formação no novo Estado brasileiro, agravada pela situação política delicada de José Bonifácio.

Aos poucos Dom Pedro I foi se tornando cada vez mais absolutista e menos constitucionalista, convencendo-se de que era o único herói da independência brasileira, já que vivia cercado de bajuladores e lacaios portugueses.<sup>68</sup> Sendo um

conhecido galanteador e conquistador, Dom Pedro mantinha uma ligação adúltera com Domitila de Castro, mas isso não o impedia de perseguir e conquistar outras mulheres. No entanto Domitila não apreciava José Bonifácio, que a abominava. Possuindo grande influência sobre Dom Pedro, Domitila iniciou um período de grandes intrigas com o propósito de tirar José Bonifácio do governo, apoiada por um grande grupo de portugueses que orbitava em torno do imperador. Este não queria o confronto com o velho político e preferiu que ele se afastasse voluntariamente do governo, pois não desejava demiti-lo. José Bonifácio não mais confiava no imperador e suspeitava que ele tramava a união do Brasil com Portugal, fato insuflado por portugueses na Corte. Não apreciava tampouco o escândalo que gravitava em torno de Dom Pedro e Domitila. No dia 15 de julho, o diálogo entre José Bonifácio e Dom Pedro foi tenso e eivado de rancor, levando o primeiro a demitir-se. Contrariado, Bonifácio finalmente deixava o governo e, após, preparou-se para representar São Paulo na Assembleia Constituinte.

A ameaça de recolonização continuava latente, e as províncias da Bahia, do Pará e da Cisplatina ainda mantinham grupos de portugueses influentes. O “Partido Português” continuava ativo, e os embates com nacionalistas brasileiros eram frequentes. Temia-se a união do Brasil com Portugal sob a batuta de Pedro. Procurou-se na Assembleia Constituinte limitar ao máximo o poder do imperador, preconizando-se a indissolubilidade da Câmara, sendo o Legislativo o centro do poder político. Um anteprojeto, que tinha o apoio de Bonifácio, era assentado em três pilares:

67 BOITEUX, *op. cit.*, p. 57.

68 COSTA, *op. cit.*, p. 174.

impedir a recolonização, limitar o poder moderador do imperador e diminuir a participação das camadas mais baixas da população. Os choques entre os senhores rurais brasileiros e os portugueses do Partido Português articulados com Dom Pedro aumentaram de intensidade. José Bonifácio, doente, compareceu pouco à Assembleia e não tomou parte nos debates. Dom Pedro não queria ver seu poder diminuído com essa Assembleia e esperou o momento ideal para agir. Um fato provocou a aceleração das ações. Uma carta foi publicada no periódico *A Sentinela* dando conta de que “um brasileiro resoluto” (pseudônimo do autor) atacava oficiais portugueses do Exército, que, em represália, espancaram David Pamplona, tido como autor da carta, o que acabou mostrando-se falso. Esse incidente caiu como uma bomba na Assembleia, que passou a exigir explicações do imperador. Nesse choque acabou prevalecendo a vontade de Dom Pedro, que determinou a dissolução da Assembleia. Em seguida, tropas imperiais invadiram a Assembleia e prenderam os deputados. Bonifácio foi surpreendido por uma tropa que veio lhe prender e, nesse momento, foi informado da dissolução. De casa foi transportado preso para o Arsenal de Marinha. Em seguida seguiu com os outros presos para a Fortaleza da Lage, na entrada da Baía de Guanabara.

Cochrane, contrariado com todas essas disputas, ao tomar conhecimento da queda de Bonifácio mencionou que “sendo as vistas daquele ministro patrióticas, era ele por consequência odioso à facção portuguesa, que tinha feito um ou dois esforços baldados para o suplantar, servido estes somente para confirmar seu

poder entre o povo que apreciava justamente o fato de ele ter se posto à testa do movimento da independência”.<sup>69</sup> Em quatro dias seguiu Bonifácio sozinho para a Fortaleza de Santa Cruz. O imperador resolveu então banir os revoltosos, que embarcaram na Charrua *Lucônia* em 20 de novembro, junto a suas famílias rumo à Europa. Em três meses de viagem chegaram na Espanha. Depois de idas e vindas, com o auxílio do cônsul da França e do ministro dos Negócios Estrangeiros do Reino Unido, George Canning, Bonifácio conseguiu seguir por terra para Corunha e de lá chegou em Bordeus em 5 de julho de 1824.<sup>70</sup> José Bonifácio deixou de ser o artífice da independência. O Partido Português passou a ser a base de sustentação do imperador.

Com essa dissolução da Assembleia Constituinte, a situação no Recife tornou-se tensa. Já existia em Pernambuco forte oposição a Dom Pedro e insatisfação com os rumos da Constituinte. Depois da saída das tropas portuguesas, o governo foi exercido pelo Capitão Pedro da Silva Pedroso, ambicioso e pouco querido nos locais. Seguiu-lhe Afonso de Albuquerque Maranhão, deposto em 15 de setembro de 1823, ficando em seu lugar Francisco Pais Barreto. Em dezembro, nova Junta Governativa foi organizada, sendo seu presidente um republicano convicto, Manoel de Carvalho Pais de Andrade. Dom Pedro nomeou unilateralmente para presidir a província Pais Barreto, que encontrou forte oposição de Pais de Andrade e do periódico de oposição *Typhis Pernambuco*, do frei Joaquim do Amor Divino e Caneca. Era secundado por Cipriano Barata, que escrevia artigos virulentos em outro jornal, *Sentinela da Liberdade na Guarita de*

69 DEL PRIORE, *op. cit.*, p. 220.

70 CARNEIRO, *op. cit.*, p. 325.

*Pernambuco*. Pais Barreto mandou prender Pais de Andrade, no entanto este foi libertado com a interveniência do Coronel José de Barros Falcão de Lacerda.<sup>71</sup> Os políticos da província então declararam lealdade a Pais de Andrade, colocando Pernambuco fora da lei. Em Recife se encontravam estacionados dois brigues (*Bahia e Independência ou Morte*) e duas escunas (*Maria Zeferina e Camarão*), que logo aderiram aos revoltosos, com exceção do Brigue *Bahia*, sob o comando do Capitão-Tenente Bartolomew Hayden, que permaneceu leal ao governo imperial. Pais de Andrade, já em plena revolta contra o Império, determinou que as duas escunas seguissem para o norte a fim de insuflarem os ânimos contra o poder imperial em outras províncias. Com a revolta se alastrando, Dom Pedro determinou que o eficiente Capitão de Mar e Guerra John Taylor, com duas fragatas e uma charrua, seguisse para a província e reinstalasse Pais Barreto. Ao chegar no Recife, já em 31 de março de 1824, Taylor reuniu-se com o Coronel Barros Falcão, procurando um entendimento e a resolução do conflito amigavelmente, nada conseguindo. Em 7 de abril, novo conselho reuniu-se para a resolução da crise, sendo Taylor representado por seu imediato, o Capitão de Fragata Barroso Pereira. O conselho reunido, apesar dos esforços de Barroso Pereira, rejeitou a posse de Pais Barreto e ratificou Pais de Andrade como presidente provincial, chegando a declarar: “arrasse-se Pernambuco, arda embora a guerra civil!”<sup>72</sup> A rebelião estava instalada.

No dia seguinte, em 8 de abril, Taylor estabeleceu o bloqueio do Recife. Novos reforços chegaram do Rio de Janeiro, dois

brigues e uma escuna. Dom Pedro ainda tentou uma conciliação, nomeando outro político, José Carlos Mayrink da Silva Ferrão, rejeitado pelos pernambucanos. Chegou então à Corte a notícia de uma expedição lusitana contra o Rio de Janeiro, fazendo-se levantar o bloqueio, e a força naval de Taylor se dirigiu para o sul a fim de enfrentá-la. Os revoltosos então proclamaram a Confederação do Equador, de cunho republicano, abarcando do Piauí até Alagoas. Os revoltosos já possuíam um brigue e três escunas, constituindo assim uma força naval. Logo após, verificado que era boato a vinda de uma força naval portuguesa, Cochrane, diante de uma nau, uma corveta, um brigue, duas charruas e alguns transportes, recebeu ordens de seguir para Pernambuco transportando tropas do General Francisco de Lima e Silva. Em 13 de agosto, as tropas imperiais desembarcaram em Jaraguá e seguiram para Pernambuco. Cinco dias depois, Cochrane fundeou no Recife, revoltado. O almirante britânico, ao chegar ao Recife, iniciou entendimentos para submeter os revoltosos ao Império sem derramamento de sangue. Nada conseguindo, ameaçou bombardear a cidade.

Pais de Andrade tentou subornar Cochrane, que negou firmemente uma oferta de 400 contos de réis para aceitar a Confederação. Logo em seguida, chegaram, do Rio de Janeiro, mais uma fragata e uma corveta. Os navios da esquadra revoltada foram aprisionados pela Corveta *Maria da Glória*. Não se sabe se por divergências com Lima e Silva ou por espírito de humanidade com os revoltosos, Cochrane se retirou do teatro de operações, seguindo para a Bahia. Outra força naval, sob o co-

71 FROTA, Guilherme de Andrea. *Quinhentos anos de História do Brasil*. T1, 2ª ed. Rio de Janeiro: Bibliex, 2020, p. 307.

72 MAIA, *op. cit.*, p. 84.

mando do chefe de Divisão David Jewett, chegou ao Recife. Jewett, na ausência de Cochrane, assumiu o comando em chefe local da força naval imperial. Logo recebeu informações de Lima e Silva de que estava sitiando Recife e Olinda por terra. Pediu o general que Jewett abrisse fogo contra a cidade, o que foi feito pelas fragatas *Niterói* e *Piranga*. Disse também que precisaria de reforços, tendo Jewett desembarcado 300 marinheiros. Pais de Andrade, cercado, não viu outra opção a não ser se refugiar na corveta britânica *Tweed*, solicitando asilo. As fortalezas do Brum e do Buraco foram ocupadas, assim como as pontes da cidade. Em 17 de setembro, a cidade foi dominada por Lima e Silva e James Norton, sob as ordens de Jewett.

O Ceará demorou um pouco mais para render-se. Em 17 de outubro, Lorde Cochrane, com uma nau e uma fragata, investiu contra Fortaleza, que logo se rendeu. No interior das províncias, ocorreram combates entre alguns revoltosos e as tropas imperiais. Em 28 de novembro, os combates praticamente cessaram, com a rendição dos últimos sediciosos. Terminava a Confederação do Equador. O que se seguiu foi uma das páginas mais negras da História do Brasil. Lima e Silva instalou de pronto tribunais para apurar as responsabilidades. Foram fuzilados diversos revoltosos, inclusive Frei Caneca, e outros foram enforcados. Felizmente a Marinha não participou dessas vendetas políticas.<sup>73</sup>

Após sair de Pernambuco, Cochrane foi à Bahia e depois ao Ceará e, por fim, voltou ao Maranhão. Ao chegar lá, percebendo a anarquia política reinante, com disputas entre facções, publicou um edital constituindo-se comandante em chefe

militar da província até que a ordem fosse implantada. Cochrane recebeu acusações contra o presidente da província, Manuel Inácio Bruce, inclusive de senhoras pedindo o seu afastamento. De início negou qualquer intervenção, no entanto com o tempo foi percebendo a pertinência das reclamações. Em 25 de dezembro de 1824, obrigou Bruce a se afastar do governo, fazendo-o seguir à Corte. Investiu em seu lugar Manuel Teles da Silva Lobo até a chegada do titular, nomeado por Dom Pedro. Influenciado pelo Partido Português, o imperador nomeou Pedro José da Costa Barros, pertencente a este partido. Como comandante em chefe militar, Cochrane não lhe deu posse por ser este do partido que ele abominava. Como Costa Barros resistia ao impedimento de posse, Cochrane fê-lo partir para o Pará a bordo do Brigue *Cacique*. Investiu então Jewett no comando da Nau *Pedro I* e ordenou-lhe que seguisse para a Bahia. Passou para a Fragata *Piranga* e *incontinenti* seguiu para a Inglaterra, abandonando o serviço do Brasil.<sup>74</sup> Nesse ponto é que reside a maior querela entre os historiadores navais brasileiros sobre essa atitude de Cochrane.

Cochrane fora aclamado na Corte, sendo titulado como Marquês do Maranhão. No entanto a situação não lhe era do agrado. Seu contrato com o imperador induzia o pagamento de presas de guerra, ou navios apresados por sua força, fato totalmente corriqueiro nas contratações de militares para o serviço de guerra. Na Marinha britânica isso era comum.<sup>75</sup> A Marinha Imperial, sob o seu comando, tivera grande sucesso. No total foram capturados 78 navios mercantes, três navios de guerra, oito canhoneiras e grande quantidade de bens públicos e privados.

73 MAIA, *op. cit.*, p. 86.

74 MAIA, *op. cit.*, p. 87.

75 LEWIS, *op. cit.*, p. 318.

Segundo ele, tudo isso pertencia de direito a seus captores, de acordo com as leis de presas normalmente aceitas na Marinha Real britânica. Ele já vinha reclamando há algum tempo sobre esse pagamento, que lhe era negado em razão de os Tribunais de Presas serem presididos por portugueses que se negavam a estipular qualquer valor a navios de bandeira portuguesa por ele capturados, chegando ao extremo de julgá-lo passível de pena judicial<sup>76</sup>. Além disso, existia o entendimento, corroborado pelo imperador, de que a captura de bens portugueses serviria como moeda de troca e até uma futura restituição como “condição fundamental de qualquer política de conciliação interna e paz externa”<sup>77</sup>. Começaram então justificativas para não permitir a Cochrane o direito dos valores de presas, o que o contrariou muito. Cochrane acreditava

que o governo lhe devia 121.463 libras, uma fortuna na época, porém isso lhe foi negado.<sup>78</sup> Muitas cartas enviadas do Rio de Janeiro por Maria Graham apontavam que os grupos de portugueses que gravitavam em torno de Dom Pedro o intrigavam contra o Império. Isso também aconteceu com Bonifácio, e Cochrane vira o desfecho com o velho ministro.

Em 22 de janeiro de 1825, em carta ao ministro Luís José de Carvalho e Melo,

**A Marinha foi fundamental na libertação do Brasil da metrópole portuguesa e na consolidação da independência. Cochrane foi o grande criador da Esquadra Imperial e nela incutiu espírito de corpo**

das Relações Exteriores, Cochrane declarou textualmente que “o objetivo dos portugueses é assaz evidente, a saber, expulsar do serviço todo oficial estrangeiro por meio de privações e de insultos a fim de poder encher as embarcações com seus compatriotas portugueses”<sup>79</sup>. Não viu alternativa senão abandonar o Brasil. Na *Piranga* seguiu até Portsmouth, na Inglaterra, chegando em 26 de junho de 1825. Como um ato de reconhecimento e respeito ao Brasil, Cochrane manteve a bandeira imperial içada ao se aproximar do ancoradouro de Spithead, tendo ela sido saudada pela primeira vez pelo Reino Unido em suas próprias águas.<sup>80</sup> Nunca mais regressaria ao Brasil. Ele não pensava só em si, mas também em suas tripulações, que mereciam os prêmios concedidos pelas presas.

Porém até o último

minuto respeitou o pavilhão imperial pelo qual se batera por mais de dois anos. Durante muitos anos, o governo imperial se atritou com Cochrane sobre a apropriação da *Piranga* e o pagamento efetivo das presas acertadas no seu contrato.<sup>81</sup> Morreria em 1860, com 85 anos de idade, estando o seu túmulo localizado na Abadia de Westminster. Em seu mausoléu, aparecem as bandeiras do Chile, do Peru, do Brasil e da Grécia. Muito tempo após a sua morte,

76 MAIA, 1936, p. 89.

77 VALE, *op. cit.*, p. 135.

78 THOMAS, *op. cit.*, p. 287.

79 VALE, *op. cit.*, p. 155.

80 Idem.

81 THOMAS, *op. cit.*, p. 292.

o governo brasileiro lhe rendeu justiça pagando a seus herdeiros cerca de 260 contos de réis a título de indenização.<sup>82</sup>

Sem dúvidas, Cochrane foi o grande criador da Esquadra Imperial e nela incutiu um espírito de corpo e o sentido de que só a ofensiva no mar traria a vitória e a sua crença na defesa entusiasmada do Império do Brasil. Como disse Helio Leoncio Martins, “em nossa Marinha não se conserva nenhuma recordação do 'homem', do Almirante com seu nome estampado na popa de navio ou na fachada de estabelecimento”.<sup>83</sup> Talvez tenha chegado o momento de a Marinha do Brasil reconhecer Cochrane como o grande

artífice de nossa Esquadra de combate. É isso o que se chama de justiça histórica.

A Marinha Imperial foi fator fundamental para a consolidação da independência do Brasil. Concorde-se plenamente com a afirmação do Almirante Penna Boto, que disse: “Sem a Marinha jamais Dom Pedro I teria a veleidade de arrancar do solo brasileiro os tentáculos da metrópole portuguesa... a Marinha tornou possível a independência. A Marinha foi o grande fator, o fator número um no capítulo da libertação de nossa terra”.<sup>84</sup> E nessa libertação, José Bonifácio pontuou como o grande artífice do Poder Naval brasileiro, e Cochrane como o seu instrumento.

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS>; Campanha da Independência; Guerra da Independência; Luta pela Independência;

<HISTÓRIA>; História da Independência do Brasil; Independência do Brasil;

### BIBLIOGRAFIA

- BOITEUX, Lucas. *A Marinha Imperial e outros ensaios*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1954.
- CARNEIRO, David. *A vida gloriosa de José Bonifácio de Andrada e Silva e sua atuação na independência do Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977.
- Carta de 18 de outubro de 1822, de José Bonifácio a Felisberto Caldeira Brant Pontes. In: SOUSA, Octavio Tarquinio de. *O Pensamento Vivo de José Bonifácio*. São Paulo: Martins, 1961, p. 154.
- Carta de 4 de outubro de 1822, de José Bonifácio para Caldeira Brant. In: SILVA, Elisiane; NEVES, Gervásio Rodrigo; MARTINS, Liana Bach. *José Bonifácio. A defesa da soberania nacional e popular*. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2012.
- Carta de 15 de novembro de 1822, de José Bonifácio a Felisberto Caldeira Brant Pontes. In: SOUSA, Octavio Tarquinio de. *O Pensamento Vivo de José Bonifácio*. São Paulo: Martins, 1961.
- Carta de 8 de abril de 1823, de José Bonifácio para Caldeira Brant. In: SILVA, Elisiane; NEVES, Gervásio Rodrigo; MARTINS, Liana Bach. *José Bonifácio. A defesa da soberania nacional e popular*. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2012.

82 MAIA, 1936, p. 91.

83 MARTINS, Helio Leoncio. *Almirante Lorde Cochrane. Uma figura polêmica*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1997, p. 6.

84 MAIA, *op.cit.*, p. 89.

- COSTA, Pedro Pereira da Silva. *José Bonifácio*. São Paulo: Editora Três, 1974.
- DEL PRIORE, Mary. *As vidas de José Bonifácio*. Rio de Janeiro: Estação Brasil, 2019.
- DIEGUES, Fernando. *A Revolução Brasileira. O projeto político e a estratégia da independência*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.
- ERMAKOFF, George. *Lorde Thomas Cochrane*. Rio de Janeiro: Casa Editorial, 2021.
- FILHO, Theo. *Taylor*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1953.
- FROTA, Guilherme de Andrea. *Quinhentos anos de História do Brasil*. T1, 2ª ed. Rio de Janeiro: Bibliex, 2020.
- LEWIS, Michael. *A Social History of the Navy 1793-1815*. London: Chatham, 2004.
- MAIA, Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1965.
- MARTINS, Helio Leoncio. *Almirante Lorde Cochrane. Uma figura polêmica*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1997.
- MONTEIRO, Saturnino. *Batalhas e combates da Marinha portuguesa*. V. 8. Lisboa: Sá da Costa, 1997.
- PALHA, José Garcez. *Ephemerides Navaes*. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1891.
- PEREIRA, José Rodrigues. *Campanhas Navais 1807-1823*. V. 2. Lisboa: Tribuna, 2005.
- RONALD, D.A.B. *Young Nelsons. Boy sailors during Napoleonic Wars*. Oxford: Osprey, 2009.
- SILVA, Elisiane; NEVES, Gervásio Rodrigo; MARTINS, Liana Bach. *José Bonifácio. A defesa da soberania nacional e popular*. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2012.
- SOUSA, Octavio Tarquinio de. *O Pensamento Vivo de José Bonifácio*. São Paulo: Martins, 1961.
- THOMAS, Donald. *Cochrane. Britannia Sea Wolf*. London: Cassel, 1999.
- TRACY, Nicholas. *Who is who in Nelson's Navy*. London: Chatham, 2006.
- VALE, Brian. A Criação da Marinha Imperial. In: *História Naval Brasileira*, V. 3, T1, Rio de Janeiro: SDM, 2002.
- VINCENT, Edgar. *Nelson. Love & Fame*. London: Yale University Press, 2003.
- WILSON, Alastair; CALLO, Joseph. *Who is who in Naval History from 1550 to the presente*. London: Routledge, 2004.

# 150 ANOS DO TRATADO DE PAZ COM O PARAGUAI, AO FINAL DA GUERRA – APRECIACÕES – CONSEQUÊNCIAS

NYLSON REIS **BOITEUX\***  
Coronel (Ref<sup>ts</sup> – EB)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
A paz  
Tratado de Paz  
Apreciações e consequências do tratado  
Apreciação geral da campanha  
Conclusão do Tratado de Paz com o Paraguai, ao final da guerra

## INTRODUÇÃO

**E**ste artigo aborda a Guerra do Paraguai há 150 anos, suas consequências e seus desdobramentos. É hoje possível afirmar que os soldados brasileiros, ao escreverem durante um lustro uma das mais belas páginas da história das nossas guerras, não se sacrificaram em vão, pois a Batalha do Riachuelo já havia selado a sorte do conflito, impedindo

que López recebesse navios e armas do exterior, carência esta que lhe foi fatal. Mais felizes foram os Aliados – embora muito sacrificados, em especial pelas deficientes condições sanitárias e pela falta de adaptação ao clima e ao solo. Os tratados posteriores ao conflito foram sendo considerados após a recuperação e a colocação em ordem do Paraguai, à medida que se realizava a conquista dos Exércitos Aliados.

---

\* Diplomado pela Escola de Comando e de Estado-Maior do Exército.

## A PAZ

A 15 de agosto de 1868 instalava-se, em Assunção, o Governo Provisório, a fim de reorganizar o Paraguai devido ao seu completo abandono pelas suas autoridades, à proporção que se realizava o avanço dos Exércitos aliados. Inicialmente, graças à habilidade do Visconde do Rio Branco, que se encarregara de restabelecer aquele governo, de acordo com o Tratado de Aliança de 1865, foi assinado em 2 de junho um protocolo que estabelecia os limites de ação do novo governo paraguaio diante dos Aliados. Com a morte de López, firmou-se, em maio de 1870, um segundo protocolo, que tinha como propósito assentar as bases para discussão do Tratado de Paz.

Em seguida à instalação do Governo Provisório, enquanto nossas tropas ainda andavam à busca do ditador paraguaio pela Cordilheira, os argentinos já tratavam de ir se apossando de uma povoação, a Vila Ocidental, uma antiga colônia francesa que ficava no Chaco, ao norte de Assunção, na margem direita do Paraguai e em frente à embocadura do Rio Salado ao desaguar no Paraguai. Alegava o General Emílio Mitre que a ocupação estava de acordo com o Art. 16º do Tratado de Aliança, de 1865.

Com essa resolução não se conformou o Governo Provisório do Paraguai, porque, não tendo sido ainda discutida e firmada a paz, estaria sem efeito, juridicamente, qualquer ato desta natureza. A Vila Ocidental, outrora Nova Bordeús, apesar de tudo, teve seu nome mudado para Vila

Buenos Aires, e as ruas que vão surgindo tomam o nome de personagens argentinos: San Martin, Mitre, Alvear etc.

Se assim procedia a Argentina é porque se julgava com direito ao Chaco. Por sua vez, o Paraguai, firmado no *uti-possidetis*, tinha-o como seu. Daí as discussões que surgiram entre os representantes dos dois países nas conferências de paz, advogando cada um seu direito sobre o ambicionado território. Nestas condições, protelando-se a assinatura do Tratado de Paz entre Argentina e Paraguai, o Brasil se desinteressou do caso e tratou de regularizar sua situação com o Paraguai assinando afinal com esse país o Tratado de Paz, em separado, em 9

de janeiro de 1872. O fato que norteou o Visconde de Rio Branco a firmar o Tratado de Paz com o Paraguai separadamente foi o de que as negociações poderiam ser discutidas e realizadas em plenário livremente, mas os atos decorrentes poderiam ser

ultimados separadamente, tanto mais que o Brasil se mantinha fiel aos compromissos assumidos no Tratado de Aliança, de 1865. Enquanto isso se passava, pelo nosso Tratado de Paz com o Paraguai se estabeleciam cláusulas que eram apenas a confirmação das existentes no Tratado de Aliança e até mesmo com exigências menores, como no casos dos novos limites – que não teriam mais o Rio Igurei como ponto de partida no Rio Paraná, e sim, mais acima, a linha de Cumiada da Serra de Maracaju. A Argentina exigia a incorporação do Chaco ao seu território, o que excedia de muito, até então, as suas pretensões, inclusive a incorporação do Departamento da Candelária, que

### **Protelando-se a assinatura do Tratado de Paz entre Argentina e Paraguai, o Brasil tratou de regularizar sua situação com o Paraguai assinando o Tratado em separado**



Batalha do Avaí

pertencia ainda ao Paraguai. O Governo Provisório do Paraguai, no que se refere ao Chaco, entendia que a Argentina, não tendo nunca tomado posse desse território, não poderia ocupá-lo sem antes firmar o Tratado de Paz.

Como se vê, a guerra foi para a Argentina o prosseguimento feliz de sua política de anexação e aumento de território (JOURDAN). Entretanto, com o não entendimento dos representantes da Argentina e do Paraguai, a assinatura do Tratado de Paz entre eles não se realizou ao mesmo tempo que a nossa. Graças, porém, aos bons ofícios do governo brasileiro, o Tratado de Paz entre aqueles países foi assinado em 3 de fevereiro de 1876, ficando todas as questões de limite resolvidas de acordo com o Tratado de Aliança, com exceção do Chaco, cuja posse ficava na dependência de uma arbitragem. Por consenso, foi escolhido para árbitro o Presidente da República dos Estados Unidos da América, Rutheford

Hayes, cujo laudo, de 22 de novembro de 1878, foi favorável ao Paraguai, a quem ficou pertencendo o Chaco, tendo como limite o Rio Pilcomayo, com sua margem direita pertencente à Argentina e a esquerda ao Paraguai. A Vila Ocidental voltava, desse modo, a ser paraguaia. Como prova de gratidão ao Presidente norte-americano, seu nome passou a ser Vila Hayes. A Bolívia também se julgava com direito ao Chaco. Depois de rápida discussão entre este país e o Paraguai sobre o assunto, rompeu a guerra sangrenta entre ambos, que durou três anos, de 1932 a 1935, e somente em 1938 foi firmada a paz, mediante um laudo redigido e assinado pelos presidentes de Argentina, Brasil, Chile, Estados Unidos, Peru e Uruguai. Por este laudo, a região disputada foi quase toda entregue ao Paraguai, cerca de três quintas partes, ficando o restante para a Bolívia. Supôs-se, assim, que o Chaco não serviria mais de ponto de discórdia entre os povos ribeirinhos.

## TRATADO DE PAZ

A seguir, o texto completo do Tratado de Paz, firmado entre Brasil e Paraguai:

Art. 1º – Haverá, desde a data do presente Tratado, Paz e Amizade perpétua entre S. M. o Imperador, e seus súditos, de uma parte, e a República do Paraguai e seus cidadãos, da outra parte.

Art. 2º – Os limites do Império do Brasil com a República do Paraguai serão ajustados e definidos em tratado especial, o qual constituirá ato distinto do presente, mas será assinado simultaneamente com este, e terá a mesma força e valor como se dele fizesse parte.

Art. 3º – O Governo da República do Paraguai reconhecerá como dívida da mesma República:

1º – A importância da indenização dos gastos de guerra que fez o governo de S.M. o Imperador do Brasil e dos danos causados às propriedades públicas que se fixar na convenção especial de que trata o Art. 4º;

2º – A importância dos danos e prejuízos causados às pessoas e cidadãos do referido estado; esta indenização será fixada na forma do Art. 5º.

Art. 4º – Uma convenção especial, que será celebrada, o mais tardar dentro de dois anos, fixará benevolmente o *quantum* das indenizações de que trata o primeiro número do artigo antecedente, à vista dos documentos oficiais; regulará a forma do pagamento e as quotas dos juros da amortização do capital, e designará as rendas que tenham de ser aplicadas ao pagamento.

Art. 5º – Dois meses depois de trocadas as ratificações do presente Tratado, nomear-se-á uma comissão mista, que se comporá de dois juizes e dois árbitros para examinarem e liquidarem as indenizações provenientes das causas mencionadas no segundo número do Art. 3º.

Essa comissão reunir-se-á na cidade do Rio de Janeiro ou de Assunção, conforme convierem os dois governos.

Nos casos de divergências entre os juizes será escolhido à sorte um dos árbitros e este decidirá a questão.

Se acontecer (o que não é de se esperar) que uma das altas patentes contratantes, por qualquer motivo que seja, deixe de nomear o seu comissário e árbitro no prazo acima estipulado, ou que, depois de nomeá-los, sendo necessário substituí-los, ou não substitua dentro de igual prazo, procederão o comissário e o árbitro de outra parte contratante ao exame e liquidação das reparações reclamadas, e às suas decisões se sujeitará o governo cujos mandatários faltarem.

Art. 6º – Fica estabelecido o prazo de 18 meses para a apresentação de todas as reclamações que devem ser julgadas pela comissão mista de que trata o artigo precedente e, findo esse prazo, nenhuma outra reclamação será atendida. A dívida desta procedência será paga pelo governo paraguaio, à medida que se for liquidando, em apólices ao par que vençam o juro de 6%, e tenham a amortização de 1% ao ano.

A amortização se fará ao par e à sorte, podendo assistir ao ato o cônsul da nação reclamante que residir no lugar em que for realizada a dita operação, e que houver sido para isso autorizado.

Art. 7º – Estando já pelos respectivos Estados declarada livre para o comércio de todas as nações a navegação dos Rios Paraná, Paraguai e Uruguai, as altas partes contratantes reconhecem, em princípio, e comprometem-se a aplicar desde logo nas águas de sua jurisdição, as cláusulas relativas à navegação fluvial que vão exaradas no presente Tratado.

Art. 8º – É livre para o comércio de todas as nações a navegação dos rios desde a sua foz até aos portos habilitados, ou

que para esse fim forem habilitados pelos respectivos Estados.

Art. 9º – A liberdade de navegação para todas as bandeiras, de que trata o artigo anterior, não se entende a respeito dos afluentes (salvo as leis ou estipulações em contrário) nem da que se faça de porto a porto da mesma nação.

Cada Estado poderá reservar assim esta como aquela navegação para sua bandeira, sendo, contudo, livre aos cidadãos e súditos dos outros Estados ribeirinhos carregar suas mercadorias nas embarcações empregadas nesse mesmo comércio, interior ou de cabotagem.

Art. 10º – Os navios de guerra dos Estados ribeirinhos gozam também da liberdade de trânsito e de entrada em todo curso dos rios habilitados para os navios mercantes.

Os navios de guerra das nações não ribeirinhas somente poderão chegar até onde, em cada Estado ribeirinho, lhes for permitido, não podendo a concessão de um Estado estender-se além do limite de seu território, nem obrigar de forma alguma aos outros ribeirinhos.

Art. 11º – Os navios mercantes que se dirijam, de um porto exterior ou de um dos portos fluviais de qualquer dos Estados ribeirinhos, para outro porto do mesmo Estado ou de terceiros, não serão sujeitos em seu trânsito, pelas águas dos Estados intermediários, a nenhum ônus ou estorvo, nem a lei ou regulamento que não foi feito de comum acordo entre todos os ribeirinhos.

Fica entendido que a falta do dito acordo não poderá entorpecer de modo algum a liberdade dessa navegação comum.

Os navios que se destinarem aos portos de um dos Estados ribeirinhos ficarão sujeitos às leis e a regulamentos particulares deste estado, dentro da seção do rio em que lhe pertencerem as duas margens ou somente uma delas.

Art. 12º – Cada governo designará outros lugares fora dos seus portos habilitados em que os navios, qualquer que sejam os seus destinos, possam comunicar com a terra, diretamente, ou por meio de embarcações miúdas, para reparar avaria, prover de combustível ou de outros objetos que careçam.

Art. 13º – Os navios de guerra são isentos de todo e qualquer direito de trânsito ou de porto; não poderão ser demorados em seu trânsito sob pretexto algum; e gozarão, em todos os portos e lugares em que seja permitido comunicar com a terra, das outras isenções, honras e favores de uso geral entre as nações civilizadas.

Art. 14º – Adotar-se-á um regime uniforme de navegação e polícia, sendo os regulamentos feitos de comum acordo entre os Estados ribeirinhos e sobre as bases mais favoráveis ao livre trânsito e ao desenvolvimento das transações comerciais.

Para esse fim serão convidados os ditos Estados para celebrarem uma convenção especial no mais breve prazo possível. No entanto os Estados contratantes darão desde já cumprimento à primeira parte do presente artigo, elaborando de comum acordo os regulamentos aplicáveis na seção do rio que lhes pertence.

Art. 15º – Se sucedesse (o que não é de se esperar) que por parte de um dos Estados contratantes se interrompesse a navegação de trânsito, outro Estado empregará os meios necessários para manter a liberdade da dita navegação, não podendo haver outra exceção a este princípio senão as dos artigos de contrabando de guerra e dos portos e lugares dos mesmos rios que não forem bloqueados; ficando sempre salvo e livre o trânsito geral para os portos de outros ribeirinhos que se conservem neutros com sujeição aos regulamentos de que falam os artigos antecedentes.

Art. 16º – O governo de S. M. o Imperador do Brasil confirma, e o da República do Paraguai aceita, os princípios constantes da declaração do Congresso de Paris, de 16 de abril de 1856, a saber:

1º – o corso é e fica abolido;

2º – a bandeira neutra cobre a mercadoria inimiga com exceção do contrabando de guerra;

3º – a mercadoria neutra, com exceção do contrabando de guerra, não pode ser apreendida sob a bandeira inimiga; e

4º – os bloqueios para serem obrigatórios devem ser efetivos, isto é, mantidos por uma força suficiente para vedar realmente o acesso ao litoral inimigo.

Art. 17º – O governo de S.M. o Imperador do Brasil confirma e ratifica o compromisso que contraiu pelos artigos 8 e 9 do Tratado de 1º de maio de 1865 que celebrou com a República Argentina e a República Oriental do Uruguai. Consequentemente se obriga a respeitar perpetuamente por sua parte a independência, soberania e integridade da república do Paraguai e a garanti-las durante o prazo de 5 anos.

Art. 18º – Se acontecer (o que Deus não permita) que sobrevenha alguma grave desinteligência entre as duas altas partes contratantes, recorrerão elas, antes do emprego da força, ao meio pacífico dos bons ofícios de uma nação amiga.

Art. 19º – Se acontecer (o que Deus não permita) que sobrevenha alguma grave desinteligência entre as duas altas partes contratantes, recorrerão elas, antes do emprego da força, ao meio pacífico dos bons ofícios de uma nação amiga.

A República do Paraguai, no interesse de se assegurarem os benefícios da paz, e considerando igualmente compromisso que em seu favor aceita a outra parte con-

tratante conforme o artigo antecedente, se obriga a proceder do mesmo modo acima estipulado em qualquer eventualidade de guerra que se dê em suas relações com as demais potências.

Art. 19º – Fica entendido que este Tratado não prejudica as estipulações especiais que S.M. o Imperador do Brasil tenha celebrado com a República Argentina e a República Oriental do Uruguai, nem as que para o futuro forem celebradas sem quebra das obrigações que ora contrai com a República do Paraguai.

Art. 20º – O governo de S. M. o Imperador do Brasil poderá, de acordo com o da República do Paraguai, conservar, no território da República, ainda depois da data do presente Tratado, a parte do seu Exército que julgar necessária à manutenção da Ordem e à boa execução dos ajustes celebrados.

Em convenção especial se fixarão o número dessas for-

ças, o prazo de sua conservação, o modo de satisfazer-se a despesa ocasionada e demais condições que forem precisas.

Art. 21º – Os prisioneiros de guerra, que não tenham sido ainda restituídos aos respectivos países, sê-lo-ão imediatamente, assim por parte do Brasil como do Paraguai, devendo as despesas do trânsito correr por conta do governo a que eles pertencerem.

Art. 22º – O governo da República do Paraguai se obriga a mandar prender, e pôr à disposição do governo de S. M. o Imperador do Brasil, os desertores de suas

**Art. 19º – Fica entendido  
que este Tratado não  
prejudica as estipulações  
especiais que o Imperador  
do Brasil tenha celebrado  
com a República Argentina  
e a República Oriental  
do Uruguai**

*(Tratado de Paz,  
Brasil e Paraguai)*

forças de mar e terra que se exilaram no território paraguaio por ocasião da guerra e durante a permanência das mesmas forças no território da República.

O governo de S.M. o Imperador do Brasil usara da maior clemência possível para com os indivíduos que lhe forem entregues, pelo menos comutará com o máximo da pena em que tenham incorrido pela deserção, se esta for punida com pena capital segundo as leis brasileiras.

Art. 23º – A troca das ratificações do presente Tratado será feita na cidade do Rio de Janeiro dentro do mais breve prazo possível.

## APRECIACÕES E CONSEQUÊNCIAS DO TRATADO

Examinando-se cuidadosamente os termos do Tratado de Paz, veremos, como vencedores, que não exigimos do vencido nada mais do que havíamos pleiteado desde anos antes de a guerra deflagrar. O aprisionamento do *Marquês de Olinda* foi o começo da guerra com o Brasil, sem que o Império houvesse praticado ato algum de hostilidade ao Paraguai. A esse Tratado, assinado em 9 de janeiro em 1872 e depois ratificado em março do mesmo ano, seguiram-se outros que regularizaram as questões pendentes, entre as quais a de limites.

O Tratado que liquidou com essa questão de limites estabeleceu que o território do Império se dividia do Paraguai pelo álveo do Rio Paraná, desde onde começam as concessões brasileiras, na foz do Rio Iguaçú, até o Salto Grande das Sete Quedas do citado Rio Paraná. Deste Salto Grande continuaria a linha divisória pelo mais alto da Serra do Maracaju até onde ela finda, seguindo em linha reta ou a que mais lhe aproxime, pelos terrenos mais elevados até encontrar a Serra de

Amambai, e daí por diante pelos mais altos pontos desta serra até a nascente principal do Rio Apa, baixando pelo álveo deste rio até sua foz na margem oriental do Rio Paraguai.

Segundo esse mesmo Tratado, todas as vertentes que correm para o norte e o leste pertencerão ao Brasil, e as que correm para o oeste e o sul ao Paraguai. A ilha do Fecho dos Morros é domínio do Brasil. Uma conclusão geral: pelo que se vê na questão de limites, fomos até menos exigentes, conforme ficou acima descrito. Quanto ao pagamento da dívida de guerra, nós o exigimos e fomos ao ponto de perdoar essas mesmas dívidas, já no regime republicano, em 1943. De tudo isso, resulta para o Brasil a convicção de que os governos de nossa Pátria têm sido sempre norteados pelo desejo de manter com os países vizinhos a maior concórdia possível, mesmo com prejuízos, por vezes, de nossos compatriotas nas suas questões de fronteira, como foi o caso da intervenção no Uruguai. Nós a fizemos tardiamente, e o resultado foi a agressão de López. Aos estadistas do Império e aos da República, rendemos aqui nossas mais sinceras homenagens pelo desvelo com que souberam defender os nossos direitos e os postulados da fraternidade universal.

## APRECIACÃO GERAL DA CAMPANHA

A morte de Solano López, nas regiões das Cordilheiras, foi resultado da ânsia do Paraguai em defender-se até as últimas consequências. A Nação paraguaia estava exausta. Seus filhos haviam dado tudo o que podiam pela sua Pátria. Falta-va chefia, quem a dirigisse e também combatentes. Desde logo vimos, de um lado, um Paraguai com forte organização militar, à prussiana, pelo serviço militar

obrigatório e intenso, embora sem a necessária cultura intelectual, e, de outro lado, o Brasil desprevenido, desarmado, com organização militar fraca e baseando o aprestamento do seu Exército para a luta praticamente no sistema de recrutamento adotado na França: as levas de Guardas Nacionais e a convocação do povo. Foram dois sistemas que se puseram em presença, em que o segundo contendor levou vantagem. Teria sido essa a causa da vitória? Não! E a prova está na campanha fulminante da Prússia, que, em 1870, invadiu a França e saiu vencedora. Então, por que o Paraguai não venceu? Ou, pelo menos, por que não tirou da guerra a vantagem decorrente de alguma vitória e de seu forte poder militar? Estava na incapacidade guerreira e política de Solano López toda a causa do insucesso que foi seu e não o da Pátria, que teria talvez tirado algum partido da luta – se López soubesse pôr acima das suas conveniências pessoais os interesses da própria Pátria.

Do ponto de vista político, López conduziu mal a guerra. Não só se intrometeu nos negócios do Uruguai, o que o levou a tomar atitudes que vimos, insólitas e descabidas, tal o caso do *Marquês de Olin-da*, como também se desentendeu com a Argentina, arrastando-a à guerra, por uma provocação que seria inútil se pretendesse, de fato, atacar somente o Brasil. Deste modo, não conseguiu a aliança com o Uruguai, cujos partidários havíamos batido em Paissandu e em Montevideu, que capitulara, nem com os partidários de Urquiza. Assim teve logo de arcar com três adversários, se bem que desprevenidos: Brasil, Argentina e Uruguai.

No ponto de vista estratégico, também foi infeliz. Como já dissemos anteriormente, sua ação fulminante contra Mato Grosso, Rio Grande do Sul e Corrientes

levou-o a dispersar suas forças, inteiramente divergentes, muito embora tivesse tido a intenção de reuni-las em tempo. É que ele contava com a sua pretensa habilidade política para provocar, pela invasão de Corrientes, a insubordinação dessa província com Urquiza à frente, sujeitando assim seu plano estratégico à política das revoluções. Contava ainda com o levante dos escravos brasileiros como forte ajuda às suas pretensões. Além disso, não teve o bom senso de, pessoalmente, assumir o Comando do Exército invasor, do qual Robles seria a retaguarda.

O poderoso efetivo, concentrado e adestrado, do qual dispunha lhe daria a vitória se seus golpes obedecessem a direção precisa e prevista, com ideia de conjunto. Nada disto fez: gastou inutilmente a aguerrida tropa que fora bem preparada em operações desnecessárias, isto logo no princípio, e, por outro lado, não tinha confiança em seus generais e nem admitia que eles tivessem iniciativa ou opinião. Mas, quando se viu obrigado a recuar para o próprio território, soube, com perícia, utilizar dos recursos da tática, do clima e do terreno. Sua tática era de surpresa, fulminante: as colunas de ataque surgiam sempre ao alvorecer, com inaudita violência. As poucas vezes, porém, em que pôde obter a vitória, como em Curupaiti, não as soube aproveitar.

Em 3 de novembro de 1867, no segundo ataque a Tuiuti, López não empregou todas as forças de que dispunha, e por isso lhe saiu caro aquele golpe de força. O mesmo se pode dizer da Batalha de 24 de maio. Aí deixou em reserva a retaguarda, cerca de 10 mil homens que, se fossem empenhados à luta no momento oportuno, lhe dariam provavelmente a vitória naquele encontro. É de notar, porém, que o ataque de 3 de novembro foi muito melhor concebido que o de 24 de maio. Contra o

sítio, que se esboçou durante dois anos para isolar Humaitá, só soube fazer sortidas, “vigorosas e bem conduzidas”, mas era fatal a sua queda, pois não procurou, no largo movimento estratégico, parar o golpe dos Aliados. Nosso desembarque no território paraguaio, com a marcha de flanco e pelo Grão-Chaco, prova que ele confiava demais no terreno, sem opor obstáculos a essas operações. Entretanto foi fértil no uso da fortificação, “suas linhas eram maravilhosamente bem dispostas, todas sendo ligadas a grandes campos entrincheirados, aos fortes que serviam de pontos de apoio ou na retaguarda. A de maior resistência era sempre a da retaguarda. Fortificações de primeira ordem guarneciam Curupaiti, Curuzu e Timbó, estabelecendo duas ou três linhas com espaldões para a Artilharia. Fortes e isolados, franqueando as próprias posições, existiam em grande número. Todos esses trabalhos eram feitos rapidamente em poucos dias. Aí estão Curupaiti, Pequiciri e Lomas Valentina como exemplos. O terreno, pérfido e mortal, foi o grande auxiliar nas surpresas em que era fértil. Naquele terreno cheio de esteiros, rios e arroios, depressões encobertas e pântanos, tudo se transformava em um verdadeiro labirinto, donde surgia em combate a tropa bem adestrada para executar o ataque preparado durante a noite e levado a efeito em alta madrugada.

Essas ações de surpresa bem conduzidas muito maltrataram a força brasileira. Sua Infantaria estava mal armada, mas era treinada fortemente para guerra naqueles sertões sem vida e levada ao fogo brutalmente, tendo como motivação principal o fanatismo pelo “Supremo” ou então o

terror do “castigo”. Para abordagem dos nossos couraçados, levavam os infantes granadas de mão e material asfixiante. A Artilharia de Campanha e a de Posição, dotadas de boas peças, eram superiores às que empregamos e estiveram sempre mal servidas. Embora fosse abundante a munição, raramente ela nos causou estragos. Os acampamentos das tropas brasileiras estavam em Tuiuti, Curuzu, Curupaiti etc., e mesmo sendo diariamente bombardeados, não sofriam os danos que esses bombardeios bem feitos podiam causar, o que provava a incapacidade dos artilheiros paraguaios. A Cavalaria mal montada operou algumas vezes com acerto, como no ataque de 3 de novembro, em Tuiuti. A Marinha operou, sendo mais utilizada como elemento de apoio do que de combate. Sua rápida operação como elemento combativo se deu em 11 de junho, na Batalha Naval do Riachuelo, em que foi quase totalmente

### **Custou-nos adquirir a necessária capacidade de força para iniciar a luta contra o Paraguai**

destruída e eliminada como força combatente no resto da campanha. A Marinha paraguaia não esteve à altura do Exército.

Na atuação dos Aliados com o Brasil, custou-nos adquirir a necessária capacidade de força para iniciar a luta contra o Paraguai. As invasões do Rio Grande do Sul e de Mato Grosso encontraram o Brasil desarmado. Além do mais, tivemos que realizar um Tratado de Aliança que não nos trouxe muito proveito, pois a vantagem que dele nos resultou foi de ordem moral, enquanto que a material foi a de nos permitir a livre navegação da Baía do Prata e o apoio generoso de poucos milhares de soldados aliados. Sobre nós recaíram pesados encargos resultantes dos artigos do Tratado de Aliança, enquanto que aos

nossos aliados pouco ou nada obrigavam. Ao mesmo tempo Argentina teria, finda a Guerra, vantagens materiais que nós não tínhamos e não tivemos. Entretanto, dada a antipatia que geralmente reinou no espírito do estrangeiro contra nós pela guerra que fazíamos, foi-nos proveitoso aquele Tratado, como já assinalamos. E o cumprimos religiosamente, organizando o governo democrático e liberal e, ainda mais, mantendo a integridade moral e territorial do Paraguai, desmentindo assim os maus auspícios dos nossos inimigos, que viam na luta os sintomas de conquistas e de usurpação. O Tratado de Paz que firmamos é uma confirmação do nosso Brasil de não tripudiar sobre o vencido. A campanha teve exagerada duração, em desacordo com os nossos recursos em população e dinheiro, mas aí existiram duas causas principais:

1ª – o prosseguimento da guerra por parte de Mitre, muito retardado, sem resolução e sem ter mesmo um plano geral que o conduzisse à vitória.

2ª – enorme distância do Teatro de Operações (TO) em relação aos nossos centros de vitalidades e recursos, mais de 500 léguas a percorrer para o transporte das tropas e de impedimenta em meios precários. Acrescente-se a isso o processo de recrutamento dos nossos soldados, oriundos de todas as camadas sociais, sem instrução militar compatível com a guerra que estavam enfrentando, sendo quase todos analfabetos; além de tudo, faltavam reservas organizadas. Foram um trabalho imenso a instrução e o adestramento desses homens até ficarem prontos para o combate. O Plano de Campanha, formulado pelo então Marquês de Caxias, foi aplicado de maneira imperfeita pelo General Mitre e pelo nosso governo e era o único capaz de produzir resultado satisfatório. Se a passagem pelo Passo da Pátria e a

marcha, a todo transe, para Humaitá e depois Assunção tivessem sido feitas com energia e rapidez, nos teriam poupado o desastre de Curupaiti e a estagnação de quase dois anos em Tuiuti, enfraquecendo o Exército, gastando os nossos recursos e abatendo o moral da Nação pelo retardamento das operações. Se a invasão do Paraguai tivesse sido operada por Itapúa, como opinaram alguns generais aliados, teria sido um desastre. Podemos assim afirmar que, quando o Exército se afasta de sua Esquadra, faltam-lhe os meios de subsistência e sobram grandes dificuldades para se aguentar. A invasão pelo Apa, que completava o plano do Marquês de Caxias, foi irrefletidamente levada a efeito, não com 6 mil homens como estava previsto, e sim com 1.600. Dela apenas nos resultou a glória imensa da Retirada da Laguna, sem outro aproveitamento de ordem moral e que colocou em evidência a têmpera heroica e tenaz do nosso soldado.

Com a retirada de Mitre, pudemos então, sob a direção de Caxias, realizar uma série de operações que puseram em relevo sua cultura e sua capacidade militar. A marcha de flanco (de Tuiuti para Tuiucuê e São Solano); a marcha pelo Grão-Chaco; as manobras de dezembro, com o emprego em profusão do telégrafo elétrico; a construção da estrada de ferro para o transporte de tropa e impedimenta até Porto Elisiário; as ligações por foguetes luminosos; a exploração do terreno por meio do Balão Cativo; a ligação também realizada por intermédio desse balão provido de bandeirolas de sinalização; e os mangrulhos, particularmente o empregado para estabelecer a ligação, em Potreiro Piriz, das tropas de Tuiuti com as que operavam em Curupaiti, põem em relevo o valor do nosso grande Caxias e o de nossa gente, obstinada na conquista da

vitória e plena de amor à Pátria. O grande adestramento que adquirimos durante a guerra contrasta profundamente com o estado geral do Exército, cuja organização e cujos recursos bélicos, a princípio, eram sem valor algum.

A camuflagem preconizada na Primeira Guerra Mundial, de 1914 a 1918, foi empregada na travessia do Rio Paraná, lançando-se mão das fumaças dos nossos canhões de bordo para encobrir o movimento dos navios que transportavam o Exército para o território inimigo. Nossa Infantaria, por falta de instrução (e isto devido à falta de tempo) e ainda mais pelo temperamento ardente do nosso soldado, nem sempre soube tirar proveito do fuzil que lhe era entregue. Nossas armas raiadas não nos fizeram sentir nossa superioridade sobre as velhas pederneiras do inimigo. “Os ataques brasileiros, levados sempre com bravura ao inimigo, tinham nesse mesmo fato (as pederneiras paraguaias) o principal motivo de condenação; sacrificávamos nosso pessoal em proveito do inimigo, pois, longe de utilizarmos o alcance e a justeza superiores de nossas armas, íamos até à zona eficaz do inimigo, reconhecidamente muito inferiores sob qualquer ponto de vista” (BORGES FORTES). Faltaram à nossa Infantaria as instruções prática, técnica e profissional. Do mesmo modo a Cavalaria: foram as últimas operações em que esta Arma, sob o comando do General Câmara, fez magníficas marchas explorando o terreno e batendo o inimigo, perseguindo-o e quase sempre agindo como Infantaria, apeando e lutando de fuzil na mão. A Artilharia esteve à altura das necessidades. Os canhões, muito atrasados em relação aos de hoje, estavam com um rendimento que se esperava. Nossos artilheiros mostraram-se hábeis no emprego das alças de mira e na graduação das espoletas de tempo. É

verdade que tudo isso era meio rudimentar, mas, mesmo assim, tal foi a rapidez dos fogos da Artilharia, comandada por Mallet, em 24 de maio que esta foi cognominada “Artilharia Revolver”. A Engenharia prestou-nos relevantes serviços. A cultura do corpo de oficiais engenheiros permitiu-nos enfrentar a guerra de trincheiras, de usura, levada a efeito durante dois anos. Sob sua direção praticou-se reconhecimento e levantaram-se croquis e plantas das regiões invadidas e das fortificações inimigas. Construíram-se estradas, fortes entrincheiramentos, linhas telegráficas e linhas férreas. Fix, historiador, estudando nossa guerra, comenta o fato de os paraguaios manejarem constantemente a pá e a picareta com sucesso construindo suas fortificações, enquanto a tropa Aliada (Brasil, Argentina e Uruguai) não o fazia da mesma maneira e com a necessária intensidade. Vamos discordar do historiador por julgar injusto esse comentário. De um lado, os paraguaios as preparavam, fora das nossas vistas, dispondo de tempo para as levar a efeito, e nós, quando os abordávamos, éramos obrigados a construir as nossas sob o seu fogo. E ainda mais, os paraguaios, conhecedores do terreno, lançavam suas fortificações onde melhor lhes parecia, e nós tínhamos de riscar as nossas de acordo com as do inimigo, em terrenos que nos eram difíceis de trabalhar. Daí a dificuldade de nossos trabalhos de sapa para luta de aproximação. O terreno mole e pantanoso não permitia a construção das posições de tiros e das comunicações para o ataque. As inundações súbitas inutilizavam qualquer esforço. Por isso, se as linhas de defesa inimiga eram inabordáveis pela frente, procurávamos, em largos movimentos, contorná-las, e aí estão as marchas levadas a efeito por Caxias com aquele fim.

O Serviço de Saúde, a despeito do patriotismo dos nossos médicos civis e

militares, foi deficiente. Em parte, isso se deve às dificuldades de transporte. Foram muitas as faltas de que se ressentiram esses serviços, apesar da existência dos Hospitais de Campanha em Itapiru, Cerrito, Corrientes e Montevideu e do apoio dos navios que navegavam nos rios ribeirinhos às atividades das ambulâncias divisionárias e dos postos de socorro. Nem sempre os apoios de saúde estavam bem localizados e providos de material necessário. É de se notar, porém, que na Guerra da Crimeia (na Rússia) a mortandade de combatentes sem ser por ferimento em combate foi maior do que no Paraguai. Durante a nossa campanha, os maiores defeitos se acentuaram no “apoio logístico”, entregue aos civis contratados a responsabilidade do fornecimento à tropa. Sem estarem sujeitos às regras duras da disciplina militar, desprovidos dessa energia que os nossos regulamentos militares exigem, poucas vezes cumpriram o ajustado para apoiar a tempo e a hora as necessidades dos combatentes da tropa Aliada, inclusive a brasileira. Curuzu e São Joaquim são exemplos dessa homérica privação pela qual passaram os nossos combatentes. Cumpre-nos cuidar seriamente em regularmos o Serviço de Intendência para que um dia não vejamos as operações militares suspensas ou prejudicadas devido à má conduta administrativa, particularmente o reabastecimento da tropa. É de toda justiça fazer ressaltar aqui o papel importante que cumpriu a nossa Marinha brasileira durante a guerra. Foi ela que movimentou e transportou o Exército para o Teatro de Operações e que, em 11 de junho, desfez a esperança de Robles de juntar-se com Estigarribia no Rio Grande; forçou os passos de Mercedes e Cuevas para permitir a concentração em Corrientes; ajudou, com a sua atuação de transporte e de meios de combater, a passagem do

Paraná; forneceu aos Exércitos a vida, a marcha, o combate que forçou Humaitá, permitindo o sítio completo da temível fortaleza; rompeu Angustura e Vileta; policiou as lagoas e lagunas; navegou pelo Grão-Chaco; foi ao Manduvirá; enfim, destruiu o poder naval de López, com galhardia, bravura, habilidade, alto espírito de combate e sacrifício.

Derramou também, farta e generosamente, o seu precioso sangue ao lado de seus companheiros de terra e irmanou-se com o Exército, confundindo seus esforços. A ela as nossas glórias em grande parte da cruenta campanha. E em tudo isso ia se amestrando e aprimorando-se na arte da guerra naval, passando do navio de madeira, de rodas ou a vela, de canhões antiquados aos couraçados de ferro, de canhões raiados de torres móveis e movidos a hélices.

Honra, pois, à nossa brava irmã do mar! Antes de finalizarmos esta apreciação sobre a Campanha do Paraguai, queremos salientar aqui as dificuldades que a invasão daquele país pelo Passo da Pátria apresentava. E essa invasão se fez com êxito brilhante, graças à cooperação inteligente e segura das nossas forças de terra e mar. Se a invasão da França, na Segunda Guerra Mundial, a 6 de junho de 1944, era difícil como sabemos, em todo caso os Aliados tiveram a seu favor o conhecimento perfeito da parte do território por onde ia se iniciar a invasão, acrescentando-se que 11mil aviões “amaciam”, naquele dia, as defesas alemãs para que se pudesse levar a efeito o desembarque. A tropa brasileira combatente no Paraguai nem conhecia o terreno que íamos pisar, e nem tivemos a nosso favor aquele poderoso apoio de 11mil aviões. Foi realmente um salto no escuro, mas com segurança, método, tenacidade e bravura, simplesmente.

## CONCLUSÃO DO TRATADO DE PAZ COM O PARAGUAI, AO FINAL DA GUERRA

Sobre a campanha da Guerra do Paraguai e como se desenvolveram as nossas lutas naqueles rincões longínquos, sob ação violenta e impiedosa do nosso adversário, sofrendo as agruras da saudade do nosso Brasil, sob a influência de um clima mortífero e de um terreno pérfido como o inimigo, procuramos fazer uma análise, com toda verdade, pintando ao vivo as passagens bélicas daquele período de cinco anos de guerra para a qual fomos arrastados. A tudo soubemos resistir como um povo cioso de sua honra, das tradições de sua história, da liberalidade de suas instituições, da pureza de seus costumes, da intangibilidade de sua bandeira, da cultura de sua inteligência.

Provocados, não recuamos, aceitamos a luta que nos oferecia e, mesmo mal armados, mal providos, aprendemos a usar as armas para defesa de nossa honra e, lutando bravamente, vencemos o inimigo, o clima e o terreno.

Vencido o inimigo, não nos restou no coração o ódio. Pelo contrário, nos tratados e nas convenções do “pós-guerra”, sempre a bondade e a consideração pelo inimigo foram elementos de destaque. O desagravo da nossa bandeira e a fraternidade americana, baseada na indissolúvel amizade que deve reinar no nosso continente, radioso e riquíssimo, foram as glórias que colhemos, são os louros que os nossos antepassados nos legaram e de que nos esforçamos por sermos dignos herdeiros.

Salve, lindo pendão da esperança!  
Salve, símbolo augusto da paz!

Salve o nosso Brasil!

### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS>; Guerra do Paraguai;

<RELAÇÕES INTERNACIONAIS>; Tratados;

### BIBLIOGRAFIA

AZEVEDO, Pedro Cordolino F. de. *História Militar do Brasil*, volume II, DIP, RJ, 1952.

EXÉRCITO BRASILEIRO. *História da Guerra entre a Triplíce Aliança e o Paraguai*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2012.

LANNES, Ulisses Lisboa Perazzo. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1999.

LANNING, Michael Lee. *Chefes, Líderes e Pensadores Militares* – Tradução: General de Brigada Ulisses. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1999.

MAGALHÃES, J.B. *A Evolução Militar do Brasil*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1998.

POMBO, Rocha. *História do Brasil*, RJ, 1918.

# BICENTENÁRIO DA ESQUADRA – Os próximos 200 anos

MARCELO DE OLIVEIRA **PREDES\***  
Capitão de Corveta (EN)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
O Poder Naval – do Império à República  
Importância política do Poder Naval  
Geopolítica no Atlântico Sul  
Preparação da Força  
Lições para os próximos 200 anos  
Conclusão

## INTRODUÇÃO

**A**pós a Proclamação da Independência do Brasil, em 1822, restaria um longo caminho para a sua efetiva consolidação em todas as províncias do novo império. Desencadeadas nos anos seguintes, as guerras pela independência representaram um conjunto de conflitos dispersos por todo o País, no qual elementos nativos, motivados por incipientes ideais patrióticos, se opuseram à Coroa portuguesa, que evitava o desmembramento do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves.

Em uma nação com notável vocação marítima desde os primórdios, o mar essencialmente representava a única via de comunicação entre os principais centros urbanos daqueles tempos, segregados por centenas de quilômetros ao longo da costa. Desse modo, apenas por meio do mar seria possível assegurar a unidade e a soberania nacionais, com o uso de navios para o transporte de tropas e ofensivas navais contra a frota da antiga metrópole. Mesmo com o êxito nestas campanhas, o governo brasileiro logo estaria envolvido em repressões contra rebeliões internas,

---

\* Mestre em Engenharia Naval pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Serve na Superintendência de Gestão do Ciclo de Vida da Diretoria de Gestão de Programas da Marinha.

além de conflitos com nações vizinhas no continente: um esforço árduo, porém essencial para a atual configuração do território nacional.

Nestes embates, a Força Naval brasileira desempenhou um papel essencial em grande parcela dos campos de combate, embora ainda se encontrasse em processo de estruturação material, operando meios remanescentes da esquadra lusitana e outros tantos recém-adquiridos ou produzidos em estaleiros locais. Muitos dos oficiais embarcados eram estrangeiros, liderando tripulações, em geral pouco instruídas, caracterizadas por graves problemas de insubordinação. Grandes vultos emergiram deste cenário desafiador, especialmente na célebre Batalha Naval do Riachuelo, episódio que consagrou para a eternidade da história naval nomes como o Almirante Barroso, o Almirante Tamandaré, o Guarda-Marinha Greenhalgh e o Imperial Marinheiro Marcílio Dias.

Com a chegada do século XX, pouco depois da instauração da República, uma nova realidade tecnológica da indústria naval impôs a necessidade de profundas transformações na Esquadra, que passaria a ser equipada com modernas unidades, como contratorpedeiros, encouraçados e submersíveis. Diante dos novos tempos, novas táticas de combate foram sendo incorporadas às doutrinas de guerra no mar, com destaque para as ações antissubmarino, vitais para a superação das ameaças marítimas do Eixo ao longo da Segunda Guerra Mundial (2ª GM).

A passagem das décadas seguintes foi marcada por significativas conquistas no âmbito da Marinha do Brasil (MB), que passou a ampliar a sua esfera estratégica, originalmente voltada ao Cone Sul, para uma perspectiva global. Seu inventário de meios foi gradualmente sendo diversificado, incorporando fragatas, navios-aeró-

dromo, navios para operações de desembarque anfíbio, diferentes aeronaves de asa fixa e rotativa e veículos de combate terrestre, entre outros meios. No campo científico, o desenvolvimento nacional pioneiro na área nuclear transcendeu a esfera militar, trazendo benefícios para uma enorme cadeia tecnológica espalhada pelo País. Superando constantes restrições orçamentárias e da indústria doméstica, a MB buscou promover a independência nacional nos itens de Defesa, especialmente por meio de programas estratégicos que impulsionassem o desenvolvimento da Base Industrial de Defesa.

Ao longo dos anos, o continuado processo de aperfeiçoamento da Força visou adequá-la à crescente importância estratégica da Amazônia Azul, detentora de grande potencial econômico e vasta biodiversidade marinha, também identificada como a porta de acesso para o comércio marítimo internacional brasileiro. De outro lado, a região se manteve ameaçada pela cobiça de outras nações e por toda ordem de atividades ilícitas, por forças não convencionais ou criminosas, o que representa um grande desafio para o Estado brasileiro, envolvendo interesses nacionais em seu mais alto nível. A magnitude das tarefas envolvidas neste caso justifica a presença de uma Esquadra de envergadura, capaz de exercer ações de presença mesmo em tempos de paz, atuando como elemento dissuasor, bem como um importante instrumento nas relações internacionais.

Partindo destas premissas, o conteúdo deste trabalho é focado no Poder Naval brasileiro enquanto elemento indissociável do desenvolvimento nacional e da manutenção da soberania no mar. Sua estrutura foi dividida em duas partes: inicialmente, é apresentado um relato histórico sobre eventos que de algum modo guardem relação com as origens

da Esquadra, continuando nos períodos subsequentes da história do Brasil até os dias atuais. Em seguida, é abordada a questão da importância política do Poder Naval e exposto um breve panorama da atual geopolítica do Atlântico Sul.

Na segunda parte, é apresentada a preparação da Força, evidenciando os seus principais projetos e as diretrizes que norteiam tais iniciativas. Após estes tópicos, o desfecho deste trabalho enumera os pontos críticos identificados ao longo da pesquisa, sendo extraídos os principais fatos pertinentes e possíveis caminhos a seguir para o futuro da Esquadra, segundo a visão do autor.

## O PODER NAVAL – DO IMPÉRIO À REPÚBLICA

### *A transferência da Corte portuguesa*

Antigos privilégios aristocráticos, característicos da monarquia absolutista que reinava na França havia séculos, ruíram rapidamente com o advento da Revolução Francesa (1789-1799), um ciclo revolucionário que trouxe novos ideais, como liberdade, igualdade e fraternidade. A fulminante transformação política francesa atemorizou as monarquias europeias adeptas ao velho regime, as quais se empenharam em combater o perigoso exemplo.

Diante do cenário de incertezas instaurado na França, sobressai a figura de Napoleão Bonaparte, líder do poderoso Exército francês em contraposição às

diversas coalizões formadas por países absolutistas, como Inglaterra, Áustria, Prússia e Rússia. Conquistando importantes vitórias, a França torna-se a principal potência militar do Velho Continente, sendo contestada apenas pelo poderio naval inglês. Sobrepujado pela Royal Navy na mítica Batalha de Trafalgar (1805), Napoleão recorre à estratégia do bloqueio continental, que visava suprimir o fluxo comercial entre os países da Europa continental e a Inglaterra.

Ciente da vital relação econômica com o império britânico, o Príncipe Regente Dom João de Bragança firma uma convenção secreta que previa a transferência da Coroa portuguesa para o Brasil, sob a tutela da Armada inglesa. A aparente

hesitação do regente português em aderir ao bloqueio motivou Napoleão a assinar com a Espanha o Tratado de Fontainebleau, documento que previa a ocupação de Portugal pelos exércitos franco-espanhóis.

Em 1807, cerca de 15 mil pessoas, entre membros da realeza portuguesa e funcionários do governo, embarcam em um comboio rumo ao Brasil, acompanhados por uma escolta inglesa que contava com 16 naus. Liderando uma pequena força naval, o príncipe Dom João, junto a membros da Brigada Real da Marinha portuguesa<sup>1</sup>, adentra a Baía de Guanabara no dia 7 de março de 1808.

Ao transformar o Brasil em nova sede do império português, Dom João adotou uma série de medidas, como decretar a

**Dom João transformou o Brasil em sede do império português e decretou a abertura dos portos brasileiros às nações amigas**

<sup>1</sup> A Brigada Real portuguesa posteriormente originou o Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) do Brasil. A data do seu desembarque no Rio de Janeiro é marcada como o nascimento do atual CFN.

abertura dos portos brasileiros às nações amigas, o que representou o fim do monopólio comercial com a metrópole. O Rio de Janeiro, nova capital do império lusitano, recebeu especial cuidado do príncipe regente, decidido a equipará-la às principais cidades europeias. Foram inaugurados diversos órgãos públicos, como o Banco do Brasil, a Casa da Moeda, o Jardim Botânico e o Teatro Real, além de ministérios e tribunais. Novas repartições do Ministério da Marinha foram criadas, incluindo, por exemplo, o Quartel-General da Armada e o Hospital de Marinha.

A transferência da Corte para o Brasil também incluiu a Academia Real de Guardas-Marinha, instituição portuguesa de ensino superior naval, fundada em 1796. O acervo da instituição, seu corpo docente e a companhia de alunos atravessam o Atlântico a bordo da Nau *Conde Dom Henrique*, desembarcando no Rio de Janeiro também em 1808. Curiosamente, a academia seria inicialmente instalada no Mosteiro de São Bento, Centro do Rio de Janeiro, lá permanecendo até 1832.

### ***Política externa e o emprego da Marinha (1808-1821)***

Em estado de guerra contra os franceses, Dom João transfere o conflito para o continente americano, planejando a ocupação da Guiana Francesa. O episódio compreendeu a mobilização de um efetivo com cerca de 700 homens, além de 13 embarcações de variados tipos. A operação, que envolveu a coalizão entre forças britânicas e luso-brasileiras, culminou com a conquista da capital, Caiena, em janeiro de 1809. Embora a Guiana tenha sido restituída aos franceses em 1817 –

após a derrota de Napoleão Bonaparte na Europa –, o seu controle pelos portugueses assegurou a definição de importantes limites da porção norte do território brasileiro.

Valendo-se das guerras pela independência desencadeadas nas colônias espanholas da América, Dom João decide conquistar o Uruguai, o que representou a expansão das fronteiras do Brasil até o Rio da Prata. A investida militar teve início quando uma divisão naval, capitaneada pela Nau *Vasco da Gama*, desatracou do Rio de Janeiro em 1816, possibilitando o desembarque de tropas e a conquista da cidade de Maldonado, na costa sul-uruguaia. Com a sua ocupação, foi aberto o caminho para o subsequente domínio português sobre Montevidéu.

Mesmo com a vitória de Dom João, as forças do líder uruguaio José Gervasio Artigas empregaram tenaz resistência, sendo completamente subjugadas apenas no início de 1820. A Força Naval contribuiu de forma decisiva para o êxito das operações, apoiando as tropas em terra ao longo do Rio Uruguai e combatendo as embarcações corsárias apoiadas por Artigas, uma constante ameaça à Marinha Mercante que atuava na região. Finalmente, no ano seguinte seria acordada a incorporação da Banda Oriental<sup>2</sup> aos domínios brasileiros, sob o nome de Província Cisplatina.

Enquanto isso, do outro lado do Atlântico, os portugueses exigiam o imediato regresso do príncipe regente, recém-coroadado com o título de Dom João VI. O ambiente interno era extremamente delicado: Portugal enfrentava um período de grandes dificuldades econômicas, sendo administrado localmente pelo inglês Lord Beresford desde o fim do período napoleônico. Em oposição ao retorno das monarquias abso-

2 Nome atribuído à antiga região do império colonial espanhol no Cone Sul, a leste do Rio Uruguai, que engloba o atual território uruguaio.

lutistas europeias (fenômeno impulsionado após o Congresso de Viena), diversos movimentos de cunho liberal eclodiram no Velho Continente, como a Revolução Liberal do Porto, desencadeada na cidade homônima em 24 de agosto de 1820.

Os rebeldes ansiavam pela instauração de uma monarquia constitucional, o que demandaria a substituição de Beresford por Dom João VI. Pressentindo a ameaça ao seu reinado, além de considerar o êxito da revolução lusitana, Dom João VI decide retornar a Portugal já em 1821, nomeando como príncipe regente seu filho, Dom Pedro.

Destoando de sua nova identidade liberal, a Corte sugeria que a solução do problema econômico português residiria na reestruturação do Pacto Colonial, combalido desde a vinda da família real. Na prática, tal medida representaria o retorno de antigos privilégios da metrópole, bem como o desmonte de todo o aparato administrativo instaurado em solo brasileiro nos últimos anos. A possibilidade deste retrocesso obviamente desagradou à população brasileira, catalisando o processo de independência do País.

### ***Proclamação da Independência***

Materializando o interesse de diversos segmentos da sociedade, um manifesto com aproximadamente 8 mil assinaturas foi submetido ao príncipe regente, vindo este a declarar a independência do Brasil em 7 de setembro de 1822. Todavia um longo e tortuoso caminho ainda seria trilhado até a conquista definitiva da soberania nacional.

Primeiramente, a adesão ao rompimento com a metrópole não foi unânime em todo o País: muitas províncias do norte brasileiro relutaram em acatar as ordens de Dom Pedro. A precariedade das vias terrestres dificultava a integração nacional, resultando, na prática, em um elo mais próximo daquelas regiões com o império de Portugal, assegurado por sua esquadra. Pelo mar também eram fornecidos reforços constantes às guarnições portuguesas no Brasil: era evidente a necessidade de uma Força Naval capaz de afrontar, de maneira eficaz e em tempo oportuno, a Esquadra lusitana.

Em síntese, a atuação da Marinha naquele ponto representava um aspecto de vital importância política e estratégica para a preservação da própria integridade nacional. Por meio da Armada, o governo central, situado no Rio de Janeiro, poderia exercer o controle efetivo das diversas províncias nos vastos domínios do império.

Sob tais circunstâncias foi inicialmente estruturada a Marinha Imperial, composta de meios portugueses capturados em portos brasileiros e outros tantos adquiridos ou recuperados pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ). As tripulações nativas eram complementadas por ex-membros da Marinha portuguesa, além de militares contratados por outras Marinhas, como o experiente oficial britânico Thomas Cochrane, designado como comandante em chefe da Esquadra Imperial, a bordo da Nau *Pedro I*.

As ações da recém-criada Força Armada principiaram em Salvador, cidade que contava com maior volume de guarnições portuguesas. Após o cerco destas

## **Era evidente a necessidade de uma Força Naval capaz de afrontar a esquadra lusitana**

tropas por terra (cujo efetivo demandou a inclusão de mercenários ingleses, alemães e franceses nas fileiras brasileiras), Cochrane habilmente submeteu a capital baiana ao bloqueio naval, culminando na rendição das forças adversárias em julho de 1823.

É interessante pontuar as dificuldades vivenciadas pelos comandantes da Força nas primeiras operações da Marinha Imperial, decorrentes de problemas com disciplina e preparo das guarnições. As manobras de guerra foram particularmente prejudicadas por casos de insubordinação das tripulações portuguesas, conforme relato do próprio comandante em chefe, no início dos combates na Bahia:

Se o resto da Esquadra brasileira houvesse acudido obedecendo aos sinais, os navios cortados da Linha houveram podido ser tomados ou desmantelados, pois que, com a capitânia, eu podia ter conservado os outros à distância, e sem dúvida embaraçado a todos os que se achavam em posição de socorrê-los. Com pasmo, vi que se não atendeu aos meus sinais, e – por motivos que logo se dirão – não se fizeram esforços por secundar as minhas operações. (BRASIL, 2003, p. 56)

Além de Portugal, o imperador também teve de lidar com reações separatistas, como a Confederação do Equador, movimento de caráter republicano que eclodiu em julho de 1824 na província de Pernambuco, se alastrando rapidamente para outras regiões do Nordeste. As forças rebeldes foram sufocadas após a enérgica reação de Dom Pedro, envolvendo novamente o envio da Marinha Imperial, que auxiliou no transporte de efetivos do

Exército, liderado por Cochrane, bem como no bloqueio naval ao Recife.

O processo de independência também enfrentava dificuldades no campo político: os ideais emancipacionistas das Américas divergiam completamente dos princípios da “legitimidade” absolutista, instituídos pelas nações vitoriosas das guerras napoleônicas durante o Congresso de Viena. Desse modo, o reconhecimento da autonomia brasileira pelos demais países foi tortuoso, iniciando com os Estados Unidos somente em 1824, como decorrência da Doutrina Monroe, reconhecida pelo lema “a América para os americanos”. Em desacordo com os entraves coloniais que prejudicavam sua cadeia de comércio, os britânicos pressionam a Coroa portuguesa a reconhecer a independência do Brasil, o que ocorreu em agosto de 1825. Após este evento, sucessivas nações europeias (incluindo a própria Inglaterra) e da América Latina também oficializaram tal reconhecimento.

### *As questões platinas*

Ao longo das primeiras décadas após a independência, o império brasileiro basicamente esteve envolvido no combate às rebeliões internas, como a Cabanagem (Pará, 1835-40), Sabinada (Bahia, 1837-38), Balaiada (Maranhão, 1838-41) e a Revolução Farroupilha (Rio Grande do Sul, 1835-45), utilizando a sua Marinha para o bloqueio de portos, bem como para o transporte de tropas e de suprimentos. Os conflitos externos foram os da Cisplatina, a Guerra do Prata (também conhecida como Guerra contra Oribe e Rosas) e a Guerra do Paraguai.

A disputa entre o Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata<sup>3</sup> pelo controle da

3 Províncias do Vice-Reinado espanhol que futuramente formariam a atual Argentina.

atual região do Uruguai deu origem à Guerra da Cisplatina, que representou um grande desafio à Marinha, pela distância do Rio de Janeiro (a sua principal base) ao teatro de operações – o estuário do Rio da Prata. A Marinha adversária, por outro lado, dispunha de sua base próxima ao local, além de naturalmente possuir maior familiaridade com a região, que possuía diversos obstáculos à navegação, incluindo numerosos bancos de areia.

A despeito de tais adversidades, a Força Naval brasileira desempenhou regularmente diversas tarefas ao longo do conflito, atuando no transporte de efetivos, suprimento às tropas em terra, proteção de comboios aliados e outras ações tipicamente ofensivas, dificultando o uso das vias marítimas pelas embarcações adversárias, além de combater diretamente o Poder Naval argentino, cuja esquadra foi basicamente inutilizada. Curiosamente, a estratégia da guerra de corso, promovida desde o início do conflito contra a Marinha Mercante, surtiu maiores efeitos contra o esforço de guerra brasileiro quando comparada às ações da própria frota argentina. O custoso conflito foi encerrado apenas com a mediação do Reino Unido, sendo firmado, em 27 de agosto de 1828, um acordo de paz que estabeleceu o surgimento da República Oriental do Uruguai, uma nação independente.

Em 1851, Juan Manuel de Rosas, líder da província de Buenos Aires, ao lado de Manuel Oribe, opositor do governo instaurado no Uruguai, elaborou um plano para unificar os dois países, o que seria o primeiro passo para o ressurgimento do antigo Vice-Reinado do Prata. A nova nação poderia assumir a hegemonia na região do Rio da Prata, pondo em risco os limites brasileiros na Região Sul. Em resposta, o império estabelece alianças com o Partido Colorado do Uruguai e

províncias argentinas, como Entre Rios e Corrientes, com o propósito de intervir militarmente na região.

Neste período, foi notório o empenho do governo para a rápida renovação da esquadra, demonstrando a importância estratégica atribuída à Marinha Imperial. Com relação às operações navais ao longo do conflito, a Força Naval, liderada pelo Chefe de Esquadra John Pascoe Grenfell, foi inicialmente designada para auxiliar o Exército Imperial no combate às forças uruguaias, até a capitulação dos rebeldes chefiados por Manuel Oribe.

Na etapa seguinte, a esquadra deveria se deslocar rumo a Buenos Aires, conduzindo as tropas até uma posição de desembarque favorável. Para tal, a frota, composta por um grupo misto de embarcações a vapor e a vela, teria de superar a Passagem de Tonelero, uma poderosa fortificação argentina, que contava com 16 peças de artilharia e um efetivo de aproximadamente 3 mil homens. Grenfell decide utilizar seus navios a vapor para rebocar as embarcações a vela, mais lentas, porém dotadas de maior poder de fogo. A bem-sucedida operação naval resultante de tal estratégia foi essencial para a posterior derrota do Exército de Buenos Aires, encerrando os planos de Rosas, que foi definitivamente derrotado, preso e levado para Londres em uma embarcação do governo inglês.

### *A Guerra do Paraguai*

Embora inserido no âmbito das questões platinas, o conflito com o Paraguai envolveu aspectos militares demasiadamente relevantes para o Brasil, podendo ser considerado um episódio à parte. Aquela nação, em meados do século XIX, alcançara significativo progresso social e econômico desde a sua independência, em

1811. O governo de Solano López (líder do país a partir de 1862) adotou uma política de caráter expansionista, almejando a ampliação das fronteiras paraguaias. Um dos principais objetivos residia no livre acesso do país ao Atlântico, anexando regiões de Brasil, Uruguai e Argentina.

Ao colocar seu plano em prática, López, já em 1864, ordena o apresamento da embarcação brasileira *Marquês de Olinda*, estando a bordo o presidente da província de Mato Grosso, resultando na imediata declaração de guerra por parte do Brasil. Posteriormente, o Paraguai invade o Mato Grosso e o norte da Argentina, fato decisivo para a consolidação da Tríplice Aliança, firmada entre Brasil, Argentina e Uruguai em 1865.

Por ocasião do conflito, a Esquadra brasileira contava com 45 embarcações de combate, entre navios de propulsão mista (vela e vapor) e unidades de propulsão a vela. Todos os meios existentes foram construídos com casco em madeira, desprovidos de proteção eficaz contra o fogo das peças de artilharia inimigas instaladas nas margens dos rios. Adicionalmente, os navios foram projetados com calado adequado para a navegação no mar, enfrentando severas restrições no teatro de operações fluvial.

A Força Naval adversária operava unidades adequadas à navegação em rios, embora quase todas fossem originalmente embarcações convencionais convertidas em navios de guerra. Para suprir tal deficiência, os paraguaios introduziram uma nova arma de guerra: a chata artilhada. Tratava-se de um conceito relativamente simples, porém de grande efetividade

naquele ambiente: uma embarcação puramente rebocada, de reduzidas obras mortas, que continha a peça de artilharia e a sua respectiva guarnição.

Neste conflito, o Brasil forneceu grande parcela do esforço de guerra da Aliança, estando à frente de praticamente todas as frentes de batalha. As forças navais empregadas foram comandadas pelo Almirante Joaquim Marques de Lisboa, futuro Marquês de Tamandaré, tendo designado como chefe de seu Estado-Maior o Chefe de Divisão Francisco Manoel Barroso da Silva, encarregado de liderar a esquadra ao longo do Rio Paraná, objetivando o bloqueio das vias de navegação inimigas. A bordo da Fragata *Amazonas*, Barroso conduziu sua primeira operação: uma ofensiva à cidade de Corrientes, então dominada pelos paraguaios.

A campanha naval empreendida pelo Brasil prejudicou o avanço das tropas de Solano López, motivando-o a concentrar esforços na aniquilação das forças da Marinha

Imperial. Para tanto, a estratégia envolveria um ataque surpresa aos navios brasileiros, que seriam abordados pelas tropas embarcadas na Esquadra paraguaia. Em complemento, diversas baterias de artilharia foram posicionadas às margens do Rio Paraná.

Em 11 de junho de 1865, a frota liderada por Barroso – que, além da própria *Amazonas*, contava com as corvetas a vapor *Belmonte*, *Beberibe*, *Jequitinhonha* e *Parnaíba* e as canhoneiras *Araguari*, *Iguatemi*, *Ipiranga* e *Mearim* –, estava fundeada à margem direita do rio quando percebeu a aproximação da força inimiga, composta por oito navios, rebocando chatas artilhadas. A Força

## Na Guerra do Paraguai, o Brasil forneceu grande parcela do esforço de guerra da Aliança

paraguaia se posicionou após as baterias em terra, formando uma armadilha junto à foz do Riachuelo.

Os navios brasileiros seguiram em coluna rio abaixo, com a *Belmonte* à frente, avistando em pouco tempo a formação adversária. Após certa confusão, duas unidades encalharam sob os disparos da artilharia, cabendo a Barroso assumir a liderança da coluna com a *Amazonas*, completando a passagem e assim superando o fogo da emboscada.

Após o primeiro embate, restavam à força brasileira apenas seis embarcações, número suficiente para o chefe de Divisão. Este decide manobrar seus navios de volta a Riachuelo e, fazendo uso do porte de sua belonave, abalroa sucessivamente algumas unidades paraguaias. Os paraguaios, atemorizados, escapam nas quatro embarcações restantes, determinando o fim daquela batalha naval. A coragem e a ousadia de Barroso resultaram em uma vitória decisiva para o Brasil, representada na Figura 1.

O golpe foi devastador para a esquadra de Solano López, que, a partir de então, seria incapaz de empreender operações significativas no conflito. Estava assegurado o bloqueio naval pela Marinha Im-

perial brasileira, representando a quebra de grande parcela da estrutura logística do esforço de guerra do Paraguai. O recuo das posições inimigas foi inevitável, o que todavia não representou um rápido desfecho para o conflito.

A Fortaleza de Humaitá, estratégica instalação militar paraguaia situada nas proximidades da foz do Rio Paraguai, permanecia intransitável para a navegação da Tríplice Aliança. A partir do final de 1865, a Armada passa a receber embarcações encouraçadas, construídas no exterior ou no próprio Arsenal de Marinha, dando prosseguimento às operações de combate aos navios e às fortificações adversárias, além do transporte de tropas dos exércitos da Tríplice Aliança.

Seguiram-se os combates de Curuzu e Curupaiti, cuja primeira fase é considerada o maior revés da Aliança em todo o conflito. A Passagem de Curupaiti apenas foi concretizada em um segundo momento, sob o comando do Vice-Almirante Joaquim Ignácio, o Barão de Inhaúma, possibilitando que os navios se aproximassem de Humaitá em uma posição favorável ao bombardeio.

Finalmente, em fevereiro de 1868, a Força Naval brasileira inicia a Passagem



Figura 1 – O Combate Naval do Riachuelo – a famosa obra de Victor Meirelles retrata a vitória brasileira, com destaque para o Almirante Barroso a bordo da Fragata *Amazonas*, ao centro da tela

de Humaitá, contando com uma divisão mista de encouraçados e monitores. Embora sob fogo intenso, os navios bravamente superaram a fortificação inimiga, que gradualmente seria desmobilizada pelo Exército paraguaio. Após a queda de Humaitá, a esquadra basicamente prestou apoio às manobras do Exército Imperial em operações de transporte de tropas e reconhecimento, coordenadas por Duque de Caxias.

A guerra possibilitou ao império brasileiro atingir seu auge de influência política e militar, como grande potência do continente sul-americano. Os vultosos custos do esforço de guerra, financiados principalmente junto à Inglaterra, acarretaram considerável aumento da dívida pública e limitaram o crescimento econômico brasileiro, um dos fatores que levaram à queda do império e à Proclamação da República.

Cabe ressaltar que, ao final dos longos anos da guerra (1864-1870), a Marinha de Tamandaré havia atingido um patamar consideravelmente expressivo, figurando entre as principais potências navais da época, sendo talvez superada apenas pelo Poder Naval de países como Inglaterra, Estados Unidos, Rússia e Itália. Tamanho poder, entretanto, esbarrava em algumas limitações tecnológicas, então comuns em considerável parcela dos vasos de guerra brasileiros: eram inadequados para a navegação em alto-mar por serem projetados com reduzida borda livre, utilizavam a antiquada propulsão com rodas de pás em vez de hélices, e a construção do casco em madeira era feita sem o reforço de couraça metálica.

Nos anos seguintes o império buscou abrandar tais fraquezas, potencializando

as capacidades da Armada com a incorporação de novos navios, merecendo destaque a construção de diversas canhoneiras a vapor com cascos metálicos no Arsenal de Marinha e a aquisição de modernos encouraçados de alto-mar na década de 1880. Neste contexto, é criada pela Alta Administração a Esquadra de Evoluções, em 19 de agosto de 1884, representando o momento de grandes avanços táticos e tecnológicos vivenciados pela Força, que havia estabelecido o torpedo como arma de guerra um pouco antes.

Especialmente inspirada no sucesso austríaco durante a Batalha de Lissa<sup>4</sup> (1866), a Marinha visava ao aprendizado dos mais modernos conceitos de tática naval, incrementando a eficiência na manobra e nas comunicações navais, levando em conta as operações com novas unidades encouraçadas e torpedeiras. A Esquadra de Evoluções, que teve como comandante o Chefe de Esquadra Artur Silveira da Mota, Barão de Jaceguai, seria dissolvida por questões econômicas antes mesmo do surgimento da República, na gestão do Barão de Cotegipe, presidente do Conselho de Ministros de 1885 a 1888.

### *A Marinha na República*

A Proclamação da República no Brasil foi capitaneada principalmente por militares e grupos de cafeicultores da região paulista, em um esforço conjunto contra o desgastado império. Nesse contexto, coube aos militares a instauração da estrutura republicana, sob a figura dos marechais Deodoro da Fonseca (1889-1891) e Floriano Peixoto (1891-1894).

4 Combate naval ocorrido no âmbito da Guerra Austro-Prussiana, em que a força naval austríaca superou os adversários italianos por meio de adequadas táticas navais, mesmo dispondo de um número inferior de unidades encouraçadas e canhões.

Durante os primeiros anos da República, uma violenta crise especulativa assolava o País, o “encilhamento”, decorrente principalmente das dificuldades enfrentadas na tentativa de uma rápida industrialização da economia brasileira, impactando negativamente os cofres públicos. As severas restrições orçamentárias impostas resultaram em grandes prejuízos à Esquadra, que sofreu um contínuo processo de deterioração.

O declínio seria interrompido com a chegada do Almirante Júlio de Noronha ao Ministério da Marinha, sendo elaborado e aprovado, em 1904, um novo programa de reaparelhamento da Armada – contando com as participações do então ministro das Relações Exteriores, o Barão do Rio Branco, e do Deputado Laurindo Pitta. Além dos próprios navios, o documento também considerava importantes aspectos da infraestrutura de apoio, como a construção de um moderno arsenal (pouco tempo depois, optou-se apenas por modernizar as instalações já existentes na Ilha das Cobras).

Em breve intervalo de tempo, o Poder Naval brasileiro já contava com modernas unidades oriundas do programa<sup>5</sup>, incluindo a incorporação de navios cruzadores, contratorpedeiros e encouraçados – os *dreadnoughts Minas Gerais* e *São Paulo*, núcleos da Esquadra de 1910. A partir de 1913, foram entregues à Armada três submarinos italianos da classe F, Foca, e

o Tênder *Ceará*, representando um importante salto para as capacidades da Força, fato que demandou a criação da Flotilha de Submersíveis em 1914.

Neste último ano, tem início a Primeira Grande Guerra na Europa, que logo alcançaria o continente americano. O Brasil é incitado a ingressar no conflito em 1917, em defesa à sua Marinha Mercante, vítima de ataques promovidos pelos submarinos alemães sob a política da “guerra submarina irrestrita” adotada pelo império germânico no início daquele ano.

A Marinha colaborou com o esforço de guerra essencialmente por meio do patrulhamento da costa brasileira, empregando para tanto três divisões navais que cobriam as regiões Norte, Centro e Sul do litoral, sendo baseadas respectivamente em Belém, Rio de Janeiro e São Francisco do Sul. Adicionalmente, também foi enviada uma divisão para patrulha nas proximidades do Mar

**Nos primeiros anos da República, violenta crise especulativa assolava o País, o “encilhamento”. Severas restrições orçamentárias resultaram em grandes prejuízos à Esquadra**

Mediterrâneo, sob a coordenação da Marinha inglesa. Esta operação representou um grande desafio em termos de logística e preparação de pessoal, requerendo grande dedicação e sacrifício das tripulações, que tiveram de enfrentar, além das ameaças alemãs, todo tipo de adversidade – incluindo a pandemia da devastadora gripe espanhola.

Com o fim da Primeira Grande Guerra, após a assinatura do Tratado de Versalhes em 1919, é iniciado um novo período de

<sup>5</sup> O documento original sofreu algumas alterações feitas pelo Almirante Alexandrino em 1906.

descenso do Poder Naval. A notória esquadra consolidada em 1910 despontava da incipiente base industrial instalada no Brasil, sofrendo ainda pela ausência de uma adequada infraestrutura de apoio e preparo de pessoal, fatores que refletiram em prematuros problemas na operação e manutenção dos meios navais.

A falta de interesse político e a conseqüente ausência de significativos investimentos apenas seriam parcialmente contornadas com um programa naval elaborado em 1932, que visava a uma modesta reestruturação da Força Naval. Como fruto desta iniciativa, foram construídos no País os navios-varredores da classe *Carioca*, incorporando enfim embarcações especificamente projetadas para as atividades de minagem e varredura.

Após 20 anos de paz, o mundo presencia o surgimento de um novo conflito global – a Segunda Guerra Mundial. Assim como no passado, o Brasil assume inicialmente uma postura formalmente neutra, sendo demovido deste posicionamento após os sucessivos torpedeamentos de seus navios mercantes pelos submarinos alemães. O rompimento das relações diplomáticas com os países do Eixo ocorreu em janeiro de 1942, seguido pela declaração do estado de guerra, em agosto do mesmo ano.

Nas fases iniciais do conflito, o Poder Naval nacional era essencialmente constituído por navios remanescentes da Primeira Guerra, dispondo de poucos recursos para o combate às ameaças submarinas, assim como as doutrinas envolvendo táticas antissubmarino também não eram conhecidas pelos tripulantes brasileiros. Beneficiada com o Acordo de

Lend & Lease Act (Lei de Empréstimos e Arrendamentos) firmado pelo governo brasileiro com os norte-americanos, a Armada superou tais limitações operativas, incorporando<sup>6</sup> unidades caça-submarinos das classes G e J entre 1942 e 1943, além de contratorpedeiros da classe *Cannon*, recebidos na fase final do conflito e redesignados como a classe *Bertioga*.

O esforço da Marinha também envolveu a construção de belonaves em solo brasileiro, como os contratorpedeiros da classe M (projeto derivado do moderno modelo americano classe *Cassin*) e a conversão de traineiras já com as quilhas batidas em corvetas da classe *Matias de Albuquerque*, além da adaptação de diversos meios em utilização pela Esquadra, o que englobou a instalação de dispositivos sonar, calhas para lançamento de cargas de profundidade, morteiros, novos canhões e metralhadoras.

Em 5 de outubro de 1942, é criada a Força Naval do Nordeste (FNNE), com o propósito de reforçar a patrulha do Atlântico Sul, protegendo os comboios de navios aliados entre o Mar do Caribe e o litoral sul do Brasil, integrada ao comando da 4ª Frota da United States Navy (USN). A Força contribuiu efetivamente para a segurança da navegação de aproximadamente 3 mil navios na região, inseridos os meios que conduziram a Força Expedicionária Brasileira (FEB) rumo ao Velho Continente, sendo registrados um total de 66 ataques aos submarinos do Eixo. Em acréscimo, as operações conjuntas entre a FNNE e a USN proporcionaram uma bem-sucedida integração entre as Marinhas dos dois países, o que resultou em enormes benefícios à MB em termos materiais e doutrinários.

6 Os navios foram, de início, cedidos provisoriamente à MB pelo governo dos EUA, sendo definitivamente transferidos após a assinatura de determinados termos que estabeleciam compensações financeiras e a impossibilidade do repasse das unidades para outras nações.

## Do Pós-Guerra aos dias atuais

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, a Marinha havia obtido expressivo crescimento e modernização, em termos de unidades, doutrinas e toda a infraestrutura de apoio. As instalações e capacidades do Arsenal de Marinha haviam sido ampliadas, sendo este capaz de conduzir construções e reparos navais com técnicas avançadas. Prova deste domínio foi o lançamento de contratorpedeiros da classe *Amazonas*, mesmo após o fim da guerra.

Conforme já mencionado, diversos novos navios foram comissionados, consequência do Acordo de Lend & Lease Act, além de diversos outros meios construídos em estaleiros nacionais. Na década de 50, a continuada parceria com os norte-americanos proporcionou a assinatura do Programa de Assistência Militar (Military Assistance Program – MAP), resultando no recebimento de modernos destróieres da classe

*Fletcher*, reclassificados pela MB como contratorpedeiros: uma resposta ao rápido avanço das tecnologias antissubmarino.

Amplamente incentivada pelo Almirante Álvaro Alberto Mota e Silva, a política nuclear brasileira ganhou impulso nos anos 50, com o propósito de expandir o desenvolvimento da tecnologia nuclear no Brasil. O processo de desenvolvimento do Programa Nuclear Brasileiro enfrentaria todos os tipos de obstáculos e embargos internacionais, sendo continuado desde então com ampla participação da Marinha.

A década de 60 reservaria uma intrigante lição ao povo brasileiro sobre a

importância das Forças Armadas na salvaguarda dos interesses nacionais: o episódio da Guerra da Lagosta. O imbróglcio foi motivado pela cobiça de pescadores franceses na exploração clandestina da lagosta na costa nordestina do Brasil, logo apoiada pelo próprio governo da França. A gestão do Presidente João Goulart havia concedido uma licença para pesquisas sobre viveiros da espécie, porém dúvidas quanto à real intenção dos franceses na região e constantes violações dos termos firmados levaram a desentendimentos entre os governos, obrigando a intervenção da MB naquelas águas.

A intensa batalha diplomática entre Brasil e França acerca do tema gerou uma desproporcional reação do Presi-

dente francês Charles de Gaulle, que decide enviar um navio de guerra para proteção dos barcos pesqueiros nas proximidades do território brasileiro. O Contratorpedeiro *Tartu* (Figura 2) foi designado para a tarefa, sendo desta-

cado de uma poderosa força-tarefa que havia suspenso de Toulon em fevereiro de 1963. Este grupo de navios, capitaneados pelo Navio-Aeródromo *Clemenceau*, executaria exercícios de rotina na costa da África, sabidamente em posição favorável para um eventual auxílio ao *Tartu*.

O movimento gerou uma rápida mobilização do governo brasileiro, demandando intensa cooperação entre a Marinha e a Força Aérea Brasileira (FAB). A Esquadra logo compôs um grupo-tarefa que demandaria o porto de Recife, possibilitando o deslocamento de unidades para a patrulha nas proximidades da região pesqueira. Os

### A década de 60 reservaria uma intrigante lição ao povo brasileiro sobre a importância das Forças Armadas: o episódio da Guerra da Lagosta



Figura 2 – O contratorpedeiro francês *Tartu* sobrevoado pela aeronave Boeing B-17 operada pela FAB, durante operação da Guerra da Lagosta

contratorpedeiros *Pernambuco* e *Paraná* foram imediatamente deslocados para a capital pernambucana, seguidos por outros contratorpedeiros e corvetas e pelos cruzadores *Barroso* e *Tamandaré*, além de navios de apoio.

A demonstração de presença militar resultou no efeito esperado: a Marinha francesa substituiu o *Tartu* pelo Aviso *Paul Goffeny*, de reduzidas capacidades de combate – uma clara demonstração de recuo do governo De Gaulle. Por fim, em 10 de março de 1963, aquele navio, acompanhado dos pesqueiros franceses, deixou definitivamente a costa brasileira. O aprendizado era evidente – a falha da esfera diplomática exigiu a demonstração de força para a solução do impasse entre as nações.

Nos anos 70, a Esquadra receberia um importante salto tecnológico em relação ao material oriundo da 2ª GM com a aquisição das fragatas classe *Niterói*, o modelo Mk.10 projetado pela empresa inglesa Vosper Thornycroft, baseado nas fragatas *Type 21*. Envolvendo seis unidades, o projeto possibilitou a transferência de tecnologia durante a construção, sendo dois navios fabricados no AMRJ, resultando no emprego de novos materiais,

técnicas de soldagem, armamentos complexos e inéditos recursos informatizados.

Simbolizando um verdadeiro marco para a indústria nacional, estas belonaves foram equipadas com moderno sistema de armas que reunia capacidades de guerra integradas, adotando novas soluções, como o Centro de Operações de Combate (possibilitando a inte-

gração de informações de radares, sonar e armamentos), além de proteção diante das insurgentes ameaças de guerra NBQ. Estes navios ainda sofreriam extensa atualização de seus sistemas pelo Projeto Modfrag, iniciado no final da década de 90, e atualmente representam a espinha dorsal da Esquadra brasileira.

Outro projeto inglês também foi incorporado à Armada em meados da década de 70, os submarinos da classe *Oberon*, rebatizada como *Humaitá*, totalmente construídos em estaleiro britânico. O *know-how* para a construção deste tipo de navio apenas seria obtido com a seleção de seu substituto, o IKL 209-1400, modelo alemão de grande sucesso comercial. De modo similar às fragatas *Niterói*, os últimos navios da classe *Tupi* foram fabricados no Brasil, o que viabilizou a absorção de valiosos conhecimentos sobre os detalhes de projeto.

Atualmente, a MB conduz uma série de programas estratégicos, em parceria com entidades multinacionais e com a indústria nacional, para a reestruturação da Armada no século XXI. Duas grandes iniciativas destacam-se neste contexto: o Programa de Desenvolvimento de Submarinos

(Prosub), que visa à construção de novos submarinos convencionais, seguidos pela primeira unidade com propulsão nuclear do Brasil, e o Programa Fragatas Classe *Tamandaré* (PFCT), ensejando a renovação dos meios de escolta da Esquadra. Ambos os projetos estão vinculados ao desenvolvimento de toda a infraestrutura de pesquisa, desenvolvimento, apoio e operação dos navios, sendo objetos de profundo debate nas seções subsequentes.

## IMPORTÂNCIA POLÍTICA DO PODER NAVAL

De acordo com o histórico apresentado nas seções anteriores, diversos interesses políticos e econômicos do Brasil guardam estreita relação com o mar, fato elucidado na passagem:

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 em diversos episódios, inclusive em duas guerras mundiais. (CONSÍDERA, 2000, p. 7)

Assim, é possível concluir que seu Poder Naval apresenta papel primordial na garantia da soberania, na integridade territorial e nos interesses nacionais, bem como na inserção do País em questões políticas internacionais.

Características singulares do Poder Naval, como mobilidade, autonomia, versatilidade, capacidade de projeção e alcance essencialmente ilimitado, asseguram a esta parcela das Forças Armadas

um inestimável valor político para os governos que delas dispõem. No intrincado jogo de interesse entre as nações, tal poder interfere constantemente nas decisões táticas ou mesmo estratégicas dos países, impactando no resultado de suas questões políticas, como no exemplo da crise entre Brasil e França no início da década de 60. Naquele episódio, a evidente persuasão naval brasileira, pela coerção, desestimulou a atuação militar francesa na costa do Nordeste. Ainda na própria América Latina, a Guerra das Malvinas trouxe um emblemático episódio de dissuasão: aquele exercido pelos submarinos nucleares britânicos sobre a Armada argentina, praticamente impossibilitada de operar durante todo o conflito.

Em verdade, a mera existência de forças navais bem estruturadas pode desencorajar ações ofensivas de outros países ou intensificar a confiança de eventuais aliados. Considerando o cenário ideal, o Poder

**A existência de forças navais bem estruturadas pode desencorajar ações ofensivas ou intensificar a confiança de aliados**

Militar de um país, logicamente incluída a parcela naval, deve ser estruturado de modo a infligir perdas julgadas inaceitáveis para outras nações que considerem empregar a força. Em síntese, a percepção do Poder Naval pelos agentes externos constitui uma das principais consequências políticas deste poder, contribuindo para a manutenção da paz.

Tal percepção, em tempos de paz, decorre da capacidade de avaliação das forças navais pelos países observadores. As análises tornam-se cada vez mais complexas diante do rápido avanço das tecnologias embarcadas nas variadas plataformas de combate, geralmente

envoltas em outras questões subjetivas, como a importância atribuída a determinado objetivo visado pelo país dissuasor. Com o intuito de incrementar a percepção do Poder Militar, muitos países utilizam estrategicamente meios de comunicação para melhor divulgar suas capacidades militares, influenciando a percepção alheia. Exemplificando, a indústria cinematográfica é constantemente empregada como veículo de propaganda para o poderio militar norte-americano.

No mundo contemporâneo, a resolução e/ou o acompanhamento de muitas questões políticas sensíveis vêm sendo conduzidos com o auxílio de diversas organizações internacionais, como a Organização das Nações Unidas (ONU) e a Organização dos Estados Americanos (OEA). Mesmo considerando seu alcance restrito, tais organizações vêm assumindo especial destaque como instrumentos políticos de notória projeção, o que estimula a contribuição dos países ao redor do globo, motivados por maior participação em questões externas, possibilitando a expansão de suas influências em nível regional ou mesmo global.

É perceptível que o processo de globalização, intensificado nas últimas décadas, torna as economias de todo o mundo interdependentes: a abertura dos mercados, acompanhada por um fluxo dinâmico e constante de informações, capitais e mercadorias, fomenta a busca por negociações econômicas ou diplomáticas na solução de divergências, em vez do uso da força.

Elemento condicionante do planejamento estratégico brasileiro nos assuntos de defesa no mais alto nível, a Política Nacional de Defesa (PND) contém diretrizes que estabelecem a participação do País nas diversas missões internacionais como forma de promover o “(...) aumento de sua

influência política em nível global”, além de “(...) estreitar laços de cooperação por intermédio das Forças Armadas e ampliar sua projeção no concerto das nações” (BRASIL, 2016, p. 9). Adicionalmente, o texto explicitamente aborda a importância das operações de ajuda humanitária como demandas de possível crescimento neste contexto. Cabe ressaltar que a PND contém orientações em sintonia com os princípios constitucionais referentes às relações internacionais, especialmente no tocante à preservação da paz, à não intervenção, à independência nacional e ao combate ao terrorismo.

Atualmente, em consonância com as diretrizes elencadas na PND, a participação do Poder Naval brasileiro em proveito da política externa está vinculada ao seu emprego permanente, mesmo em tempo de paz, por meio da participação da MB em missões de paz chanceladas pela ONU e exercícios conjuntos com nações amigas, de ações para auxílio naval e apoio a Marinhas aliadas, além de visitas a portos estrangeiros ou demais atividades de caráter internacional que transmitam a imagem do Brasil aos demais países.

## GEOPOLÍTICA NO ATLÂNTICO SUL

O Atlântico Norte é geralmente reconhecido como o grande elo político, estratégico e comercial que interliga as principais potências europeias e a América do Norte, o que denota certo caráter periférico para a parcela sul daquele oceano. No entanto, um olhar atento para a atual configuração geopolítica do Atlântico Sul desfaz tal percepção, em parte pela relevância dos países costeiros que o delimitam – além do continente antártico ao sul, e principalmente pelos recursos naturais ali presentes, incluindo promisso-

ras jazidas de petróleo e gás armazenados em solo marinho. Assim como no Brasil, cujo potencial energético foi abordado anteriormente, a costa ocidental da África abriga nações grandes produtoras de petróleo, como é o caso de Nigéria, Angola, Líbia e Argélia, respondendo por mais de 1/3 das importações do *commodity* pelos mercados dos EUA e da China, de acordo com Costa (2012, p.16).

Em outra vertente, a existência de diferentes domínios insulares nas águas meridionais do Atlântico Sul constitui um ponto estrategicamente relevante, conforme mencionado sobre as ilhas oceânicas brasileiras, sendo objeto de entraves internacionais. As possessões de alguns destes territórios foram estabelecidas nos tempos do colonialismo europeu, a exemplo dos territórios ultramarinos britânicos de Santa Helena, Ascensão, Tristão da Cunha e das Ilhas Malvinas (também conhecidas como Ilhas Falklands). Vale relembrar que a localização deste último território – situado nas proximidades da Patagônia – desencadeou a disputa militar travada entre Inglaterra e Argentina na década de 80. A manutenção do controle inglês sobre as Malvinas envolve objetivos estratégicos: as ilhas são utilizadas como grandes bases militares ultramar, contribuindo para o suporte logístico de operações das Forças Armadas do Reino Unido. Somado a isso, empresas inglesas iniciaram há poucos anos a exploração petrolífera em águas próximas à região, contribuindo para o histórico de atritos entre os dois países. Outro expoente estratégico da Grã-Bretanha, a Ilha de Ascensão, está localizado em uma região remota do Oceano Atlântico, entre os continentes americano e africano. Esta área insular de 88 km<sup>2</sup> abriga bases aéreas da Força Aérea Real do Reino Unido (RAF) e da Força Aérea dos Estados

Unidos (Usaf), bem como instalações do serviço de inteligência e estações de monitoramento e espionagem.

Parceiro militar britânico de longa data, os EUA vêm direcionando sua atenção para ao Atlântico Sul nos últimos anos, fato claramente evidenciado após a reativação da Quarta Frota americana (retirada de serviço após o fim da 2ª GM), operando no Mar do Caribe, além dos oceanos Atlântico e Pacífico ao redor da América do Sul e da América Central. Paralelamente, o governo norte-americano criou, em 2007, o Comando dos Estados Unidos para a África, o US Africom, visando à coordenação de suas operações militares na África, especialmente nas porções ocidental e meridional do continente. As intenções americanas podem ser sintetizadas na afirmação a seguir:

Mais do que uma reestruturação administrativa, a Quarta Esquadra enseja uma valorização estratégica do cenário do Atlântico Sul. Além disso, o também recém-criado Comando da África (Africa Command), atuando ao leste, reforça esse entendimento (...). (PEÇANHA, *et al.*, 2009, p. 202)

Como pode ser visto, os EUA e o Reino Unido estão militarmente presentes nas águas do Atlântico Sul, este último controlando considerável parcela das ilhas e dos arquipélagos nessas águas. Além destes países, a França possui destacamentos militares em alguns países africanos banhados pelo oceano, a exemplo de Gabão, Costa do Marfim e Senegal: uma herança do imperialismo europeu originada no século XIX. Os franceses ainda detêm consideráveis interesses econômicos e políticos no continente, utilizando-se também de sua Marinha para ações de presença na região.

Os fatores ora descritos transparecem o crescente protagonismo do Atlântico Sul no cenário mundial sob aspectos políticos, militares e econômicos, o que requer, em igual medida, especial atenção das nações que compõem o contorno daquelas águas. O Brasil naturalmente pode ser considerado um ator de especial destaque neste cenário, considerando suas características geográficas (detém a maior fronteira marítima na área considerada), os recursos naturais em seus domínios, sua economia e a capacidade histórica de conduzir a integração regional baseada na paz e na cooperação entre os países.

Com o propósito de promover o diálogo e a assistência mútua entre 24 nações que contornam o Atlântico Sul, situadas na América do Sul e na África Ocidental, Equatorial e Meridional, foi estabelecida, no ano de 1986, a denominada Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (Zopacas), o principal fórum de diálogo multilateral especialmente voltado para os temas relativos ao oceano em lide. Originada no final da Guerra Fria, a Zopacas inicialmente visava reduzir a influência belicista e econômica de potências militares dos dois lados da Cortina de Ferro, incluindo a restrição da entrada de armamentos nucleares, de modo a preservar a harmonia e a autonomia da região.

Após a virada do milênio, as pautas do fórum foram gradualmente atualizadas, passando a incorporar basicamente temas como economia, repressão a atividades ilícitas, missões de paz e pesquisas científicas. Elemento integrador neste acordo de cooperação, o Brasil vem propondo, nos últimos anos, o aprofundamento das relações entre os membros, especialmente no tocante aos assuntos de defesa. Neste sentido, o então ministro da Defesa Celso Amorim citou na VII Reunião Ministerial da Zopacas, realizada em 2013,

as seguintes medidas: “(...) o compartilhamento da experiência brasileira em áreas como levantamento de plataformas continentais, capacitação em salvamento e resgate no mar (SAR), operações de paz e vigilância marítima por meio de centros que utilizam a tecnologia denominada *long range identification and tracking*” (AMORIM, 2013).

É importante salientar que o governo brasileiro considera o fórum em questão como elemento integrante da própria concepção estratégica da defesa nacional, conforme explicitado no Livro Branco de Defesa Nacional:

O Brasil tem especial interesse na paz e segurança do Atlântico Sul. Esse oceano possui áreas estratégicas relevantes e de vital importância para o comércio mundial e nacional. Por isso, dedica especial atenção à construção de um ambiente cooperativo no Atlântico Sul, sob a égide da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (Zopacas). (BRASIL, 2020, p.17)

Ao considerar as diferentes peças que atualmente compõem o cenário geopolítico no Atlântico Sul, que abarcam os interesses estratégicos de grandes potências do Hemisfério Norte, especialmente EUA e Inglaterra, somados à crescente cobiça mundial sobre as promissoras fontes de riqueza neste oceano, é interessante observar o esforço do Brasil em promover a integração com os demais países limieiros, valendo-se de seu natural protagonismo na região. Deste modo, é possível explorar as potencialidades das nações latinas e africanas que compõem o entorno estratégico brasileiro, proporcionando o desenvolvimento mútuo, com o propósito de limitar a influência de potências extrarregionais.

## PREPARAÇÃO DA FORÇA

### *Concepções estratégicas*

A estruturação de cada Força Armada é norteada por diretrizes inseridas na Estratégia Nacional de Defesa (END), que apresenta as capacidades de defesa necessárias para que sejam alcançados os objetivos de alto nível da Política Nacional de Defesa (PND). Ao se combinarem as características e a estrutura das Forças Singulares, vislumbram-se a potencialização de suas capacidades militares, a redução de custos e um maior impulso de desenvolvimento.

Destaca-se que as concepções políticas e estratégicas no âmbito da defesa não são imutáveis, devendo ser periodicamente atualizadas e aperfeiçoadas em sintonia com o cenário geopolítico internacional, de modo que o setor militar esteja melhor condicionado a superar os desafios atuais e futuros na execução de suas atribuições. Obviamente, questões domésticas, a exemplo das demandas sociais do povo brasileiro, são igualmente consideradas na elaboração destes conceitos.

A END em vigor ressalta as atribuições essenciais da MB: o controle de áreas e linhas de comunicação marítimas brasileiras, a negação do uso do mar, a projeção de poder e a dissuasão. Por meio destas, o País assegurará a proteção de seus domínios ultramarinos, de infraestruturas críticas (especialmente as instalações *offshore*) e das linhas de comércio marítimas. Para tal, é necessário que a Força Naval esteja habilitada a promover ações tempestivas contra eventuais ameaças oriundas do mar em áreas estratégicas. Neste contexto, duas regiões são destacadas como especialmente críticas: a faixa entre Santos e Vitória e as proximidades da foz do Rio Amazonas (BRASIL, 2016, p. 26).

É previsto que a Marinha disponha de uma força de submarinos condizente com a proposta estratégica de defesa nacional. Em acréscimo, a Força deve concentrar esforços para obter o domínio de todas as tecnologias envolvidas. Dotados de elevada mobilidade e elementos dissuasivos por excelência, os submersíveis de propulsão nuclear estão especialmente inseridos nesta proposta, diante da extensa linha de fronteira marítima brasileira.

Também destacado nos objetivos estratégicos, o papel do CFN está fortemente atrelado à capacidade de projeção do poder, atuando paralelamente nos diversos compromissos internacionais resultantes da crescente inserção do País no cenário mundial. Quanto à frota de superfície, deve ser composta por unidades de diferentes portes e finalidades, desde navios de propósitos múltiplos e aeródromos até os pequenos navios-patrolha, estando a MB habilitada a desempenhar um amplo leque de missões nos ambientes oceânico, litorâneo e fluvial.

Os conceitos estratégicos de mais alto nível elencados na PND são derivados sucessivamente em cadeias inferiores, passando pelo MD (nível setorial) até as três Forças (nível subsetorial), que elaboram então os seus planejamentos específicos. Nesta esfera, o planejamento de alto nível da Marinha é condensado e redigido no seu plano estratégico, o PEM. Sua versão mais recente, o PEM 2040, contém a análise do ambiente operacional marítimo da atualidade, trazendo conceitos doutrinários inéditos ou reformulados.

Primeiramente, o conceito do “Combate no Mar”, que considera as atribuições clássicas do Poder Naval especialmente pensadas no combate, é complementado pelo “Combate pelo Mar”. Este novo paradigma idealiza uma estrutura defensiva e dissuasiva de amplo espectro, englobando

adicionalmente outras múltiplas ameaças da modernidade, tais como medidas de caráter econômico, social e político. O cenário marítimo internacional não representa apenas um universo de ameaças à soberania, mas também de oportunidades, objeto da Diplomacia Naval. Por meio deste instrumento, o Brasil constrói importantes alianças estratégicas, impulsionando a sua projeção internacional e reforçando seus mecanismos de proteção e influência no Atlântico Sul.

O documento também descreve a importância da Defesa Proativa, baseada na iniciativa das ações. As duas áreas marítimas ressaltadas na END são casos típicos para o emprego desta postura, visando ao controle do acesso marítimo ao País. Este nível de prontidão demanda um sistema de monitoramento e controle eficiente sobre as águas brasileiras, materializado no Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), a ferramenta de controle proativo da Amazônia Azul.

Na sua etapa executiva, o PEM apresenta o Mapa Estratégico da Marinha, que contém a Missão, a Visão e os Objetivos Navais (Obnav) da Força. O condicionamento do Poder Naval para os próximos anos deve espelhar a Visão de Futuro contida no plano:

A Marinha do Brasil será uma Força moderna, aprestada e motivada, com alto grau de independência tecnológica, de dimensão compatível com a estatura político-estratégica do Brasil no cenário internacional, capaz de contribuir para a defesa da Pátria e salvaguarda dos interesses nacionais, no mar e em águas interiores, em sintonia com os anseios da sociedade. (BRASIL, 2020, p. 51)

De acordo com esta base de planejamento, a MB deve equipar-se com meios

e sistemas modernos, estando habilitada a atuar adequadamente nos diversos ambientes da guerra naval contemporânea, o que também inclui o espaço cibernético. Neste processo, a Força buscará reduzir a dependência tecnológica externa sobre os diversos equipamentos e sistemas de defesa. A preparação e o adestramento do pessoal são elementos de igual importância, com grande enfoque na capacitação e nos valores da instituição.

O Mapa Estratégico sintetiza os principais desafios a serem superados pela Marinha na sua tarefa precípua de proteção da Amazônia Azul, tais como a necessidade do aprimoramento da gestão de recursos orçamentários e de pessoas, o desenvolvimento tecnológico contínuo, a modernização dos recursos materiais, a obtenção da capacidade operacional plena e a ampliação da consciência situacional marítima. No tocante aos desafios tecnológicos, é interessante pontuar algumas especificidades especialmente relevantes para a MB:

Desenvolver as tecnologias implica o enfrentamento do desafio técnico-científico envolvido. As tecnologias nucleares e de defesa comumente têm de ser desenvolvidas de maneira autóctone, uma vez que representam interesses estratégicos das nações ou da comunidade internacional e, com isso, não são compartilhados ou exportados. (AMAZUL, 2019, p.7)

Enquanto os Obnav contêm as diretrizes básicas para a consecução da Visão de Futuro, as Estratégias Navais descrevem o modo de execução destes objetivos, sendo estas, por fim, detalhadas nas respectivas Ações Estratégicas Navais (AEN). Pelo teor vinculante e estritamente relacionado com a capacitação do Poder Naval para o

futuro, algumas das Estratégias ou AEN vislumbradas no PEM 2040 são diretamente referenciadas nos tópicos apresentados nas próximas seções deste artigo, que essencialmente discorrem sobre os Programas Estratégicos em vigor na MB.

### ***O núcleo do Poder Naval***

A construção do núcleo do Poder Naval envolve diferentes programas relacionados com a renovação dos meios da Armada, vislumbrando unidades de escolta (Programa Fragatas Classe *Tamandaré*), submarinos (Programa de Desenvolvimento de Submarinos) e hidroceanográficos (Programa de Obtenção de Meios Hidroceanográficos). De acordo com a magnitude dos dois primeiros programas, é interessante que sejam analisadas suas principais características, possibilidades e impactos em nível nacional, conforme detalhado a seguir.

Com a previsão de entrega de quatro modernas fragatas no período de 2025 a 2028, o PFCT possibilitará que a espinha dorsal da Esquadra esteja em sintonia com o “estado da arte” da indústria militar naval do século XXI. Utilizando como base o modelo Meko<sup>7</sup> 100 desenvolvido pela empresa alemã Thyssenkrupp Marine Systems (TKMS), os novos navios conterão customizações específicas para atender a certos requisitos demandados pela Marinha, correspondendo à variação Meko A100-MB. As alterações, que implicam, por exemplo, maior porte das embarcações, visam tornar os futuros meios especialmente adaptados às missões de defesa do extenso litoral brasileiro, constituindo plataformas versáteis e capazes de se contraporem a múltiplas ameaças.

O programa é gerenciado pela Emgepron e executado pela Sociedade de Propósito Específico Águas Azuis (SPE), que é composta, além da própria TKMS, pelas empresas Embraer Defesa & Segurança e Atech. A composição do grupo já transparece um dos pilares do PFCT: a construção de navios com elevados índices de conteúdo local, sendo de 31,6% para a primeira unidade e média de 41% para os demais navios da série (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Outro fator marcante do programa é a intensa transferência de tecnologia, possibilitando que a MB e as empresas brasileiras envolvidas absorvam conhecimentos técnicos e a *expertise* de parceiros do programa, referentes aos sistemas e cursos de operação e manutenção das futuras fragatas. Este aprendizado contribuirá para a autonomia nacional no desenvolvimento dos Produtos de Defesa (Prode), bem como o fortalecimento da Base Industrial de Defesa (BID) do País.

Durante o processo de aquisição, também foram negociados pacotes para a estruturação do Ciclo de Vida (CV) dos meios. Este processo possibilitará que a Força incorpore uma nova mentalidade, alinhada com as modernas premissas de gerenciamento dos sistemas de defesa praticadas pelas principais Marinhas do mundo. O cumprimento das doutrinas para a Gestão do Ciclo de Vida (GCV), cujos benefícios serão detalhados mais adiante, são especialmente eficazes no aumento da disponibilidade operativa das embarcações.

As fragatas classe *Tamandaré* serão construídas em solo brasileiro, nas facilidades do Thyssenkrupp Estaleiro Brasil Sul, situado na cidade de Itajaí, em Santa Catarina. Assim como nas

7 Do alemão MEhrzweck-KOmbination, Combinação de Múltiplos Propósitos, em alusão à versatilidade deste conceito, que possibilita diferentes soluções de projeto por meio de uma mesma plataforma básica.

fragatas classe *Niterói*, a incorporação destas novas unidades representará um importante marco para a Marinha, que contará com navios-escolta dotados de elevado poder combatente, aptos a defender a Amazônia Azul.

Em um estágio mais avançado, o Prosub foi efetivado após o acordo firmado entre os governos do Brasil e da França, em 2008, que estabeleceu a construção de quatro novos submarinos de propulsão convencional (S-BR) e a sonhada belonave de propulsão nuclear (SN-BR), no âmbito da perspectiva de uma “força naval de envergadura”, em consonância com a END da época. A nova visão representou um marco especialmente importante, pois “(...) o programa do submarino de propulsão nuclear deixou de ser uma meta da Força Naval e passou a ser interesse do Estado” (ARRUDA, 2018, p. 106).

Seis potências militares possuem em sua frota naval os temidos submarinos nucleares: EUA, Rússia, China, Reino Unido, Índia e França. Destas, apenas a última foi favorável a transferir para o Brasil parte da tecnologia envolvida na complexa construção de um submarino nuclear. Neste ponto, cabe ressaltar que o desenvolvimento da planta nuclear que equipará o submersível nacional é de inteira responsabilidade da MB, não constando nas cláusulas contratuais do Prosub – um desafio técnico-científico resultante dos interesses do governo francês.

A gigante francesa Naval Group (antiga DCNS) é a principal empresa envolvida no programa, detentora do projeto da classe de submarinos *Scorpène*, na qual são baseadas as unidades de propulsão convencional do Prosub, a classe *Riachuelo*. Similarmente à fragata Meko A100-MB do PFCT, o S-BR diverge do modelo original do fabricante em alguns aspectos, possuindo maiores dimensões

(essencialmente para a ampliação de tanques, paióis e acomodações), fruto dos requisitos de sistemas estabelecidos pela Marinha.

É interessante destacar que algumas das tecnologias construtivas da classe *Scorpène* são compartilhadas com submarinos nucleares franceses, como é o caso do aço 80 HLES (Haute Limite Elastique Soudable), liga de alta resistência também empregada na classe *Le Triomphant*. Desse modo, a parceria francesa, embora não envolva a construção da planta nuclear, é vital para o programa em lide ao possibilitar a transferência de outras tecnologias essenciais para a fabricação deste tipo de navio, cujo conhecimento é altamente sigiloso e de domínio restrito a poucos países. Assim como no PFCT, o programa é baseado na produção local dos novos navios, contando com consideráveis índices de nacionalização e aportes de transferência tecnológica.

A envergadura do Prosub engloba todo o suporte da contratada visando à capacitação de pessoal necessária para concepção, desenvolvimento, produção e operação dos submarinos, direcionada aos membros da MB e das empresas Nuclep e Itaguaí Construções Navais (ICN). A infraestrutura industrial para construção e manutenção destas unidades é composta pelo estaleiro, pela Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (Ufem) e pela Base de Submarinos da Ilha da Madeira (BSIM), situados na cidade de Itaguaí, RJ.

Atualmente, metade dos submarinos do programa já foi lançada ao mar (o *Riachuelo* e o *Humaitá*), com os demais em fase de construção, de acordo com o cronograma estabelecido. Os resultados satisfatórios verificados no complexo processo construtivo e nos testes realizados em provas de aceitação indicam o êxito na condução do programa. Conforme as

sucessivas etapas do Prosub são concluídas, o seu objetivo maior – o SN-BR *Alvaro Alberto* – torna-se uma realidade cada vez mais tangível.

Ao término deste processo, a base científica, tecnológica e industrial de defesa brasileira receberá considerável incremento advindo da transferência de conhecimentos. Adicionalmente, muitas das tecnologias envolvidas, como as novas técnicas construtivas, poderão ser também utilizadas em proveito de diferentes áreas da indústria, produzindo reflexos na própria economia nacional. Por fim, o Brasil contará com uma força submarina moderna, compatível com a proposta da atual Política de Defesa, ingressando no seleto grupo de países no mundo que constroem e operam submarinos com propulsão nuclear. Além do Prosub, esta legítima aspiração também envolve o desenvolvimento de tecnologias especialmente voltadas para o sistema propulsivo deste tipo de embarcação, detalhadas a seguir.

### ***O Programa Nuclear da Marinha***

Responsável pela condução de dois projetos em paralelo, o Ciclo do Combustível Nuclear e a Planta Nuclear Embarcada (PNE), o Programa Nuclear da Marinha (PNM) tem como propósito o domínio do *know how* relativo ao combustível e ao reator nucleares, representando, junto ao Prosub, uma imprescindível ferramenta para a capacitação tecnológica nacional. O marco oficial do PNM é datado de 1979, embora, de acordo com o histórico apresentado previamente, os primórdios deste processo tivessem início décadas atrás: um verdadeiro legado das aspirações e da perseverança do Almirante Álvaro Alber-

to, nome que batizará a futura unidade de combate nuclear.

O primeiro grande propósito do programa consiste no domínio da tecnologia visando à produção de combustível nuclear, cujos estudos foram iniciados em parceria com o Instituto de Pesquisas Energéticas e Nucleares, o Ipen, resultando no domínio do enriquecimento isotópico de urânio já em 1982. Cinco anos mais tarde, o então Presidente José Sarney anunciava que o País dominava a tecnologia de enriquecimento por centrifugação. Neste ínterim, foi criada a Coordenadoria para Projetos Especiais (atual CTMSP<sup>8</sup>), Organização Militar executora do PNM, e instalado o Centro Experimental de Aramar (CEA), situado no interior paulista, para o desenvolvimento de pesquisas nucleares, como o enriquecimento de urânio.

Os trabalhos conjuntos entre o CTMSP e o Ipen vêm desde então resultando em consideráveis avanços no processo de enriquecimento do urânio, bem como em uma capacidade produtiva cada vez mais elevada. Com isso, é esperado que na próxima década o País atinja a autossuficiência do material, atendendo plenamente à demanda de suas centrais nucleares.

Outra meta do PNM consiste na capacitação tecnológica necessária para a concepção, construção e operação de reatores nucleares do tipo PWR (Pressurized Water Reactor). Nas instalações de Aramar, o Laboratório de Geração Nucleoelétrica (Labgene) está em fase de construção, sendo projetado como um protótipo dos sistemas de propulsão do futuro submarino. O modelo consiste em uma planta nuclear com reator miniaturizado (a PNE), instalado num protótipo em terra do SN-BR.

8 O Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP) tem sede na cidade de São Paulo, no *campus* da Universidade de São Paulo, além das instalações do CEA, no município de Iperó.

Os benefícios do PNM transcendem a esfera militar, já que seus resultados podem ser utilizados em proveito de um amplo ramo de atividades: “O conhecimento alcançado com o domínio do ciclo do combustível também tem caráter dual em prol dos setores energético, saúde e agroindustrial, entre outros” (BRASIL, 2020). Um exemplo de aplicação direta do programa é a fabricação nacional de pastilhas de combustível nuclear para as usinas nucleares de Angra I e II, em parceria com as Indústrias Nucleares do Brasil.

### *Processos de Gestão do Ciclo de Vida*

A busca pelo aprimoramento na Gestão de Ativos (GA) constitui uma pauta administrativa presente em diversas organizações, visando à sustentabilidade de suas operações. Guardando certa similaridade com o conceito da GA, a GCV,

paradigma instaurado no âmbito do MD, visa otimizar as capacidades dos sistemas<sup>9</sup> de defesa em termos de desempenho operacional, segurança e custos envolvidos. O *Manual de Boas Práticas para a Gestão do Ciclo de Vida de Sistemas de Defesa* (BRASIL, 2019), concebido no âmbito da pasta, contém orientações relativas aos processos de GCV para aplicação nos Sistemas de Defesa das três Forças.

Devidamente alinhado com tais diretrizes, o PEM apresenta determinadas estratégias navais que indicam a importância da introdução das práticas de GCV em toda a

**Os benefícios do Programa Nuclear da Marinha transcendem a esfera militar, pois seus resultados podem ser utilizados em amplo ramo de atividades**

Força Naval. De acordo com o documento, as atividades correlatas ao processo em lide devem influenciar, inclusive, na definição dos requisitos durante o processo de obtenção de meios ou sistemas navais, de modo a otimizar o quanto possível a relação entre eficácia e custo.

De acordo com o raciocínio, a implementação do ALI é concebida como um elemento de vital importância para a atual identidade estratégica da MB, ao incrementar as capacidades da Força Naval por meio de seus efeitos esperados: o aumento da disponibilidade operacional dos diferentes meios e a redução dos custos

envolvidos ao longo do Ciclo de Vida. Pode-se dizer que o desenvolvimento da logística do CV dos sistemas de Defesa já atingiu consideráveis avanços nos principais ramos militares do mundo, a exemplo das Forças Armadas norte-ame-

ricanas, de tal forma que diversas normas sobre o tema foram elaboradas e estão atualmente disponíveis para consulta.

As principais bibliografias que versam sobre a GCV usualmente decompõem o período analisado em fases, com pequenas variações conceituais. A divisão mais difundida estabelece as seguintes etapas subsequentes: concepção, desenvolvimento, produção, operação, apoio em serviço e desfazimento. Independente do modelo adotado, deve-se considerar que a subdivisão temporal em marcos contribui para um melhor gerenciamento do CV dos sistemas ou programas.

<sup>9</sup> É importante ressaltar que o termo “sistemas” pode referir-se a meios ou equipamentos, sendo dessa forma comumente empregado nas literaturas que versam sobre a GCV e seus processos.

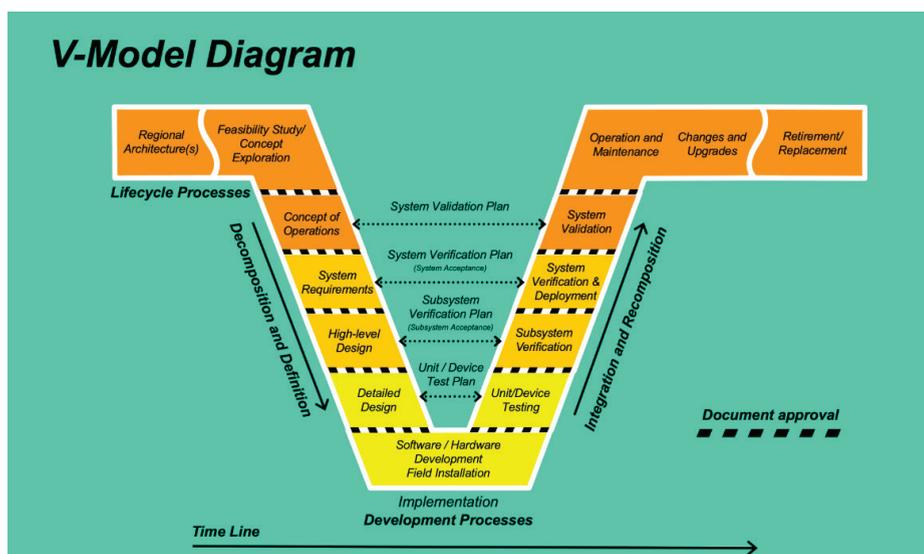


Figura 3 – Diagrama do Modelo em V – é apresentada a estrutura sequencial do método utilizado no desenvolvimento de diferentes sistemas

É importante clarear que o conceito de gerenciamento aqui apresentado não envolve a execução direta dos diferentes processos executados durante a evolução dos sistemas, mas sim sua integração harmoniosa, compatibilizando os esforços de cada tarefa ao longo do CV. O conjunto de atividades desenvolvidas na GCV está relacionado com diferentes áreas de conhecimento: a abordagem inserida no *Manual de Boas Práticas para a GCV de Sistemas de Defesa* (BRASIL, 2019) enumera determinados assuntos, como a gestão de obsolescência, o Custo do Ciclo de Vida (CCV), a engenharia de sistemas e o Apoio Logístico Integrado, alguns brevemente descritos a seguir.

Uma disciplina ainda incipiente no Brasil, a engenharia de sistemas é focada no atendimento de necessidades ou requisitos de sistemas, por meio de uma solução integrada de *design*, considerando todas as etapas do CV (BLANCHARD, 2013). Este ramo da engenharia é espe-

cialmente importante no desenvolvimento de sistemas de elevada complexidade, cuja evolução é representada graficamente pelo “Modelo em V”. Segundo a ferramenta, ilustrada na Figura 3, os requisitos básicos de um projeto (alto nível) são gradualmente derivados em requisitos com maior grau de detalhamento (menor nível) e, após implementados no *design*, são sucessivamente verificados e validados em sequência inversa, até as soluções de operação e manutenção.

Igualmente inserido na GCV, o Apoio Logístico Integrado (ALI) é baseado em uma abordagem multidisciplinar que influencia o *design* de um determinado sistema, gerando uma solução de suporte que otimize a sua suportabilidade, atrelada à redução de custos. Percebe-se que esta definição envolve todo o conceito de suporte do sistema, desde a fase de concepção do projeto, diferindo do clássico conceito de apoio logístico, relacionado tão-somente com o suporte em serviço.

Os elementos considerados no desenvolvimento do ALI basicamente seriam: mão de obra, ferramentas e equipamentos de teste, PHS&T<sup>10</sup>, sobressalentes, documentação técnica, treinamento e infraestrutura de apoio. A doutrina de ALI está presente há alguns anos na MB, porém deve-se considerar o seu aprimoramento por meio de uma intensa inter-relação com outras disciplinas, inserindo-a no gerenciamento de todo o CV.

As estimativas obtidas pela análise do CCV fornecem importantes subsídios para o aprimoramento do planejamento estratégico da MB, facilitando a tomada de decisões tendo em vista as questões orçamentárias da Força. O *iceberg* de custos sintetiza a multiplicidade de valores envolvidos ao longo do CV de um sistema: em muitos casos, a parte visível deste montante – relativa ao desembolso na obtenção do item – representa um tímido percentual na composição geral do CCV.

Considerando o amplo escopo das atividades envolvidas no gerenciamento do CV, é perceptível que o conceito envolve não apenas os próprios meios ou sistemas, mas também os recursos necessários para a sua permanência em operação, tais como facilidades de estaleiro, dispositivos de treinamento, sistemas de gerenciamento de dados, bases de apoio e depósitos. A amplitude da esfera de influência da GCV nos processos da MB, e os benefícios decorrentes tornam-na elemento indissociável da preparação da Força Naval para o cumprimento de suas missões.

A implementação de todo o processo ora descrito ocorre de maneira gradual, envolvendo uma verdadeira mudança de paradigma em toda a MB, para que

a “mentalidade das práticas de GCV” esteja amplamente consolidada na Força. O esforço para tal deve ser despendido de modo contínuo e a longo prazo, demandando especialmente a capacitação de pessoal nos processos de GCV e a disseminação deste tipo de conhecimento.

### ***Monitoramento e controle da Amazônia Azul***

A estruturação da Marinha como efetiva guardiã da Amazônia Azul está intimamente vinculada ao conceito da Consciência Situacional Marítima (CSM), assim descrito:

(...) trata do domínio e do conhecimento preciso e completo das vulnerabilidades, do comportamento e dos acontecimentos no oceano, compreensão desses eventos e capacidade de prevê-los, bem como de tomar ações e medidas quando eles estão por vir ou são efetivados. (MYAMARU, 2020, p. 22)

Pode-se inferir que um dos principais desdobramentos da CSM diz respeito ao trânsito de informações sobre o ambiente marítimo de modo integrado, subsidiando a tomada de decisão em diferentes níveis. A finalidade basilar desta mentalidade é a seguinte:

O propósito da Consciência Situacional Marítima é desenvolver a capacidade para identificar as ameaças existentes, o mais breve e o mais distante possível do país, por meio da integração de dados de inteligência, vigilância, observação

10 Packaging, Handling, Storage and Transportation (PHS&T) – Em português, embalagem, armazenamento, manuseio e transporte. É o termo internacionalmente identificado para certos métodos que estão vinculados à suportabilidade dos sistemas, particularmente no gerenciamento dos itens sobressalentes e das ferramentas.

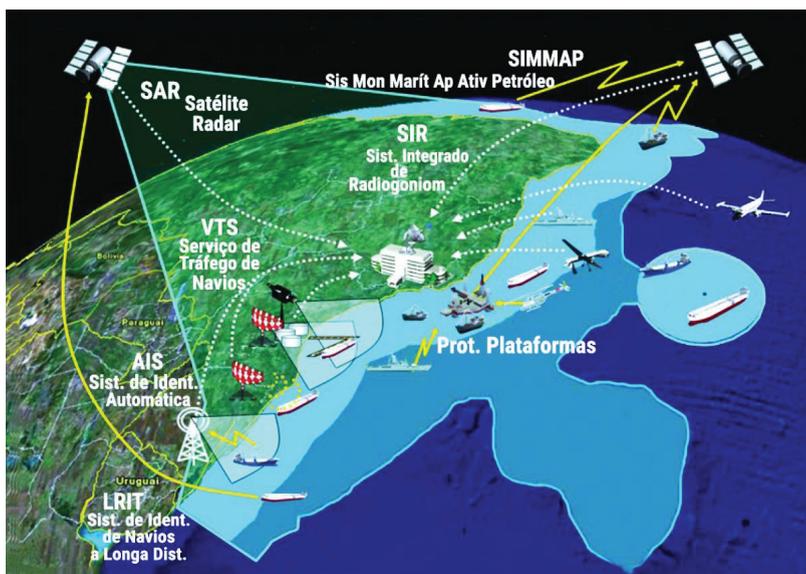


Figura 4 – Funcionalidades do SisGAAZ – representação da amplitude e da integração previstas para o sistema

e sistemas de navegação, interagindo em um mesmo quadro operacional. (FARIA, 2012, p. 220)

Ao longo do texto, diferentes modalidades de ameaças foram identificadas, envolvendo aspectos militares e de segurança, assim como questões relativas à exploração sustentável das águas e aos potenciais impactos ambientais, problemas potencialmente agravados em um cenário de CSM pouco desenvolvida, resultando na percepção de impunidade pelos potenciais agentes infratores.

Para que a CSM ascenda a um patamar condizente com o entorno estratégico brasileiro, torna-se fundamental a implementação de um grande mecanismo capaz de assegurar a proteção e o monitoramento das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), norteado pelos princípios da integração e da interoperabilidade. Neste contexto, o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul surge como o sistema responsável pelo sensoriamento e controle inte-

grado das AJB da região SAR brasileira, por meio de dados fornecidos por fontes militares e civis. Com base em sua estrutura, será possível ao País reagir rapidamente a situações envolvendo ameaças, riscos, agressões e ilegalidades em suas águas.

Classificado como um dos programas estratégicos da Força Naval, o SisGAAZ compreende, além da estrutura controlada pela própria MB, recursos de diferentes agências e órgãos governamentais, incluindo a Polícia Federal, a Receita Federal e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Renováveis (Ibama), entre outros. Entre os elementos para coleta de dados, o sistema integra informações de equipamentos, como sensores de embarcações, satélites, radares em terra e câmeras especiais (estrutura representada na Figura 4). Adicionalmente, é prevista a sinergia com outros sistemas já implementados, a exemplo do Sistema de Informação Sobre o Tráfego Marítimo (Sistram) e do Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades de Petróleo (Simmap).

O êxito do programa passa pela superação de uma série de desafios, que decorrem principalmente das dimensões do espaço a ser monitorado, além da diversidade de atividades conduzidas na Amazônia Azul. Adicionalmente, a operação integrada deste sistema demandará o desenvolvimento de tecnologias e soluções ainda não existentes, pelo próprio pioneirismo da iniciativa. Para mitigar os riscos inerentes ao processo, a sua implementação ocorrerá de maneira gradual, inicialmente com um projeto-piloto com vistas à Baía de Guanabara, sucessivamente ampliado para o monitoramento em maiores distâncias.

De modo geral, os benefícios a serem auferidos com a consolidação do SisGAAz englobam evidentes aspectos da segurança marítima, pelo incremento das capacidades de fiscalização nas águas de interesse e de condução das atividades SAR, bem como questões afetas à preservação do patrimônio natural da Amazônia Azul. O aperfeiçoamento dos processos de coleta e processamento de dados proporcionado pelo programa também potencializará a implantação de outros sistemas, como o *e-Navigation*, conceito destinado a aprimorar a navegação por meio de uma rede de serviços integrados de informação, focada nas necessidades do usuário.

Uma das características do SisGAAz é a sua capacidade de emprego dual, em proveito de utilizadores civis e militares em diferentes órgãos. O sistema contribuirá, por exemplo, para o desenvolvimento de pesquisas sobre o bioma marinho e estudos meteorológicos, além de diversas atividades econômicas. Envolvendo uma extensa gama de cadeias produtivas e serviços, o programa estimulará o desenvolvimento de diferentes vertentes da BID, trazendo importantes reflexos

tecnológicos e econômicos para o Brasil. Percebe-se que a magnitude do SisGAAz transcende a esfera do Poder Marítimo brasileiro, alcançando os próprios objetivos estratégicos do País.

## LIÇÕES PARA OS PRÓXIMOS 200 ANOS

### *Esquadras não se improvisam*

As célebres palavras imortalizadas por Ruy Barbosa há mais de cem anos permanecem enraizadas no pensamento estratégico da Força Naval brasileira. Durante o exílio em Londres, o ilustre político escreve as “Cartas de Inglaterra” a pedido do *Jornal do Commercio*, contendo importantes lições resgatadas dos cenários norte-americano e europeu, de grande valor para o Brasil. Deste trabalho, é extraída a seguinte passagem:

Primeiramente, esquadras de guerra não se evocam de improviso, nem se atamancam entre apuros com invenções engenhosas de momento. Com os progressos actuaes da artilheria, da mecanica e da construcção naval, podemos estabelecer o axioma de que, para a guerra, só se aproveitam os navios especialmente construídos para combate. Um vaso mercante póde prestar serviços de transporte, ou operar em reconhecimentos; mas, geralmente fallando, não logrará bater-se com um navio de guerra. Ora, a construcção de um barco destes demanda sempre tempo, e a de um encoiraçado moderno exige, pelo menos, dois annos. (BARBOSA, 1896, p. 162)

Diferentes eventos da história evocam a relevância de esquadras bem estruturadas como elementos de dissuasão ou

mesmo no efetivo emprego em combate. Ao longo da Guerra do Paraguai, por exemplo, a Marinha de Solano López empregou em grande parte embarcações adaptadas em vasos de guerra. Embora as melhorias incluíssem soluções bem-sucedidas, como foi o caso das chatas artilhadas, a concepção básica destes navios tornava-os tecnicamente inferiores em combate, um ponto determinante para os rumos do conflito.

Décadas depois, o episódio da Guerra da Lagosta relembrou ao povo brasileiro o protagonismo das Forças Armadas na defesa dos interesses nacionais. O desfecho do impasse diante do governo francês, caso a Marinha e a Aeronáutica não mobilizassem tempestivamente suas unidades, provavelmente teria sido diferente. Logicamente, o nível de prontidão envolveu a existência dos meios necessários em condições de operação e o adestramento do pessoal, além de toda as facilidades da infraestrutura de apoio.

Neste contexto, o êxito dos Obnav estabelecidos no PEM certamente contribuirá para a ampliação das atuais capacidades da Força Naval, que poderá contar com unidades e equipamentos compatíveis com as tarefas de proteção das áreas marítimas de interesse. Dentre os novos meios previstos, destacam-se as fragatas classe *Tamandaré*, os submarinos classe *Riachuelo* e o inédito SN-BR *Álvaro Alberto*. Em outra frente, a defesa proativa da Amazônia Azul será fundamentada no SisGAAZ, a ferramenta concebida para o monitoramento e controle da região.

**A contínua renovação da Esquadra deve ser questão de Estado, conhecida e aceita pelos brasileiros, de modo a incitar ações políticas para aporte dos recursos necessários**

No campo das novas tecnologias para o futuro, o documento menciona o desenvolvimento do Missil Antinavio Nacional (Mansup), a modernização dos sistemas de armas dos navios e o aprimoramento dos sistemas de defesa cibernética e de inteligência da MB. Conforme abordado, o Plano Estratégico também enfoca ações direcionadas a outros temas diversos, porém igualmente relevantes para a preparação da Força, como a capacitação do pessoal, o incremento da disponibilidade operacional dos meios e a gestão de recursos financeiros.

Para que o processo de contínua renovação da Esquadra seja efetivo, deve ser encarado como uma questão de Estado, amplamente conhecida e aceita pelos cidadãos brasileiros, de modo a incitar as ações dos agentes políticos em benefício do aporte de recursos necessários à Força. Cabe ressaltar que alguns aspectos inerentes ao País dificultam esse posicionamento da sociedade.

Primeiramente, o cenário pacifista brasileiro abala a percepção sobre a existência e a potencialidade de riscos à soberania nacional – uma visão perigosa, pois tal ambiente não pode justificar o enfraquecimento proposital das Forças Armadas, considerando que o surgimento de conflitos independe da vontade interna. Em paralelo, o quadro de desigualdade social existente no Brasil implica constantes questionamentos da sociedade quanto aos recursos alocados para o setor de defesa, em uma população carente por investimentos nas áreas de saúde, infraestrutura e educação. Adi-

cionalmente, deve-se considerar que as atividades operativas desenvolvidas pela MB usualmente ocorrem em regiões remotas, de pouca visibilidade popular, e, por fim, os benefícios resultantes da atuação das Forças Armadas são em grande parte abstratos, mais atrelados a questões estratégicas brasileiras.

De outro lado, tem-se a natural vocação marítima do País, dotado de uma extensa região costeira que viabiliza diversos tipos de atividades econômicas e na qual reside grande parcela de sua população. Esta inclinação pode ser utilizada para contrapor os aspectos negativos anteriormente citados, principalmente por meio do estímulo da mentalidade marítima pela sociedade brasileira. Esta estratégia é baseada na conscientização coletiva acerca da importância do Poder Marítimo como elemento inerente aos interesses da sociedade. A implementação do conceito Amazônia Azul representou um grande marco neste processo, que deverá ser continuado por meio de atividades que visem promulgar o conhecimento da população brasileira sobre o mar e a sua importância para o Brasil. No mesmo sentido, também é importante a divulgação pública de projetos e atividades em andamento no âmbito da Marinha, além da condução de ações de impacto na sociedade, a exemplo das iniciativas cívico-sociais promovidas pela MB.

### ***1910: O potencial desperdiçado***

O ousado Programa Naval de 1904, que ainda seria revisto dois anos mais tarde, elevaria a Esquadra brasileira a um novo patamar, com a introdução de unidades situadas no “estado da arte” da guerra naval daqueles tempos. Em sintonia com o princípio da “supremacia do Poder Naval” preconizado por Alfred Mahan, o reaparelhamento promovido apresentou como

principais expoentes os encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*, deslocando 21.500 toneladas e empregando canhões de diversos calibres, até impressionantes 305 mm, inseridos no conceito *all big gun*.

Embora a incorporação destas unidades e de diversas outras contempladas pelo programa representasse o aprimoramento do poder combatente da MB, alguns fatores seguramente encurtaram o seu ciclo operativo. Os dois *dreadnoughts* citados haviam sido encomendados e construídos na Inglaterra e, justamente pelo seu elevado nível de sofisticação, não poderiam ser adequadamente suportados e mantidos ao se considerar a estrutura então disponível no País. O resultado destes fatores é bem conhecido: a promissora Esquadra de 1910 rapidamente sucumbiria por questões de manutenção e adestramento e problemas administrativos diversos.

Este período histórico da Marinha pode ser utilizado para importantes reflexões sobre a atualidade. Conforme exposto, o programa sofreu significativas alterações desde a versão original, o que incluiu o cancelamento do projeto de um novo Arsenal de Marinha. Constata-se que a inovação tecnológica representada pelas unidades recém-adquiridas naquele momento não era refletida na estrutura de facilidades logísticas e de infraestrutura disponível, tornando ineficaz o apoio em serviço dos navios. De fato, o próprio atraso industrial brasileiro no início do século XX naturalmente implicava uma dependência exterior excessiva.

Passado mais de um século, a BID encontra-se em condições de suprir maior parcela das demandas de suporte para os meios militares. Nesse sentido, já foi abordada anteriormente a importância do ALI, que preza justamente pela suportabilidade dos sistemas, englobando elementos como a infraestrutura de apoio. Este ramo da

GCV, assim como os demais, recebeu especial destaque na atual versão do PEM, o que demonstra a atenção reservada ao tema pela Alta Administração Naval, de grande importância para a manutenção do poder combatente da Força.

Outro aspecto daquele programa diz respeito ao modelo de obtenção dos navios, que foram inteiramente manufaturados em estaleiros britânicos. Desse modo, não houve fomento da indústria naval local, nem tampouco a transferência de tecnologias atreladas aos novos meios, o que certamente estimularia o desenvolvimento da incipiente base industrial do Brasil e a capacitação dos recursos humanos em um patamar condizente. Esta solução é utilizada nos programas em andamento na Marinha, conforme observado no PFCT e no Prosub. A busca pela obtenção destes conhecimentos, em sinergia com o desenvolvimento técnico e científico autóctone, visa à ampliação da independência tecnológica do País para a concepção de seus meios, equipamentos e sistemas de defesa.

### *Nações aliadas?*

Na atualidade, verifica-se a existência de complexas relações de poder entre as nações, englobando ainda blocos econômicos e alianças militares constituídas. Tais parcerias são baseadas essencialmente em aspectos militares e econômicos, que oscilam ao longo do tempo, tornando-as em muitos casos mutáveis ou inconstantes. Após a sua independência, o Brasil esteve politicamente alinhado ao governo inglês durante o século XIX, passando a aproximar-se gradualmente da esfera norte-americana no período seguinte.

Durante o primeiro governo de Getúlio Vargas, o apoio brasileiro aos Estados Unidos era retribuído pelo auxílio ame-

ricano no processo de industrialização brasileiro. Após o ingresso do Brasil da 2ª GM, as relações entre os países foram intensificadas, principalmente com o fornecimento de material bélico pelo governo de Washington, que em contrapartida receberia valiosas matérias-primas, além do acesso às regiões estrategicamente importantes do território nacional, possibilitando a instalação de bases aeronavais na costa norte e nordeste do Brasil. Nestes termos, foi originada a seguinte mentalidade:

(...) os auxílios técnico e material fornecidos pelos norte-americanos e a proximidade entre as respectivas forças militares alimentaram a ideia de que os Estados Unidos continuariam subscrevendo uma “aliança especial” com o Brasil, fornecendo os meios para que o país tivesse a supremacia militar no continente. Essa ideia acompanhou os militares brasileiros durante grande parte do pós-guerra, especialmente nos cinco ou seis primeiros anos. (ALVES, 2005, p. 152)

O principal instrumento para o fornecimento de armas e suprimentos militares dos Estados Unidos para as nações aliadas foi o programa Lend-Lease, pelo qual a Marinha recebeu diversas unidades com grande enfoque nas atividades antissubmarino. Com o início da Guerra Fria, a concepção da MB esteve integrada à estratégia ocidental contra as ameaças submarinas soviéticas, recebendo navios americanos remanescentes da 2ª GM por meio do Programa de Assistência Militar, como foi o caso dos contratorpedeiros da classe *Fletcher*, citados anteriormente.

Em 1963, no auge das tensões decorrentes das pretensões francesas sobre o mar brasileiro, estes seriam justamente os

meios em melhores condições operativas da Esquadra e que seriam imediatamente empregados para a contenção da crise. Nesse momento, o governo dos EUA interveio, alegando que tais navios não poderiam ser utilizados contra nações aliadas, o que logicamente incluiria a França. Como é sabido, a proibição americana foi ignorada, e os contratorpedeiros cumpriram sua missão normalmente, contribuindo para o êxito brasileiro naquele caso.

Sem dúvida, as ações belicistas da França, país que recentemente havia combatido ao lado das forças brasileiras na 2ª GM, foram recebidas com grande surpresa pelo governo do então Presidente João Goulart. É importante destacar que a postura das autoridades brasileiras nos momentos iniciais da crise foi conciliadora, empregando pontualmente a Marinha para a retirada de embarcações francesas irregulares, havendo poucos casos de efetivo apresamento destas. As autorizações de pesquisa e pesca concedidas pelo governo brasileiro eram sucessivamente violadas pelos barcos estrangeiros, até o cancelamento definitivo, o que desencadeou a enérgica e desproporcional reação do Presidente Charles de Gaulle, dando origem à escalada de tensões até o nível militar.

Também inesperada e surpreendente foi a intenção norte-americana de tentar negar a utilização de suas belonaves arrendadas. A posição de Washington neste episódio desprezou a aliança de décadas entre países do mesmo continente, que firmaram uma parceria estrategicamente relevante durante a 2ª GM. Aparentemente os interesses internos falaram mais alto: julgou-se que o alinhamento ao governo francês naquele momento poderia trazer maiores benefícios para os EUA.

Observa-se que a dependência militar brasileira naquele período era condiciona-

da basicamente pela falta de domínio tecnológico e por deficiências de sua base industrial. Naturalmente, para que qualquer nação disponha de equipamentos obtidos por fabricantes externos, certas restrições sempre estarão presentes, algumas de caráter material e econômico, como o fornecimento de itens sobressalentes ou serviços específicos de manutenção, outras previamente estabelecidas nos termos de fornecimento dos itens bélicos, como foi o caso do programa de assistência firmado com o governo americano.

A lição para a atualidade, sem dúvida, reforça a importância do desenvolvimento da BID e do fomento à independência tecnológica, porém alguns pontos adicionais devem ser considerados. Com a evolução da complexidade dos meios e equipamentos de defesa, é comum que seus componentes sejam produzidos por fabricantes distintos, muitas vezes instalados em diferentes países. Ao incorporarem componentes eletrônicos, estes itens são adicionalmente dependentes de um reduzido número de empresas fornecedoras, especializadas neste nicho tecnológico. Em paralelo, para viabilizar a produção de seus equipamentos militares, que envolvem cifras cada vez mais elevadas, os governos vêm recorrendo a parcerias internacionais, o que possibilita a contribuição técnica de diferentes parceiros no projeto e a diluição dos custos de desenvolvimento.

O PFCT e o Prosub são evidentes exemplos destes fatores, sendo fundamentados em parcerias internacionais que interligam a BID do Brasil às bases instaladas na Alemanha e na França, respectivamente. Mesmo considerando a tendência atual de que os novos projetos sejam conduzidos de forma conjunta, estes programas devem ser utilizados como ferramenta para impulsionar a capacidade

tecnológica e produtiva nacional, elevando a independência tecnológica brasileira.

Outro ponto relevante na formação de alianças entre países remete à ideia de uma passagem da peça teatral “O Mercador de Veneza”, do autor inglês William Shakespeare:

Acreditem que não – e agradeço-o à Fortuna. Não tenho os meus bens confiados a um só casco. Nem a um só lugar. Nem sequer as minhas poses dependem das fortunas desse ano corrente. Não são as mercadorias que me tornam triste. (SHAKESPEARE, 1597-1598, tradução: BARBAS, p. 4).

Segundo a narrativa, concentrar as cargas em um único barco seria imprudente, pois qualquer infortúnio poderia resultar na perda total das mercadorias, um entendimento similar ao do famoso ditado “não coloque todos os ovos na mesma cesta”. De igual modo, as parcerias militares não devem ser baseadas em um único aliado, pois, conforme bem ilustrado no episódio da Guerra da Lagosta, o posicionamento político das nações nem sempre é evidente e independe da vontade nacional.

Obter equipamentos militares de modo concentrado em um mesmo fornecedor torna o relacionamento entre estes dois países extremamente crítico: eventuais dissidências diplomáticas poderiam interromper o necessário suporte externo para serviços, sobressalentes e fornecimento de munições. A futura composição do núcleo da Esquadra é sabidamente orientada no sentido inverso. Como exemplo, temos o Navio-Aeródromo Multipropósito (NAM) *Atlântico*, de origem britânica, as FCT, que serão construídas em parceria com a alemã TKMS, e os submarinos classe *Riachuelo*, produzidos com o auxílio da Naval Group, com sede na França.

### **Ponta do iceberg**

Inseridas na completude da GCV, conceito de merecido destaque estratégico na MB, as metodologias elaboradas para determinar os custos ao longo de todo o ciclo de vida são ferramentas de enorme valor para a tomada de decisões nos processos de aquisição ou desenvolvimento de sistemas de defesa. Considerando um ciclo completo, estes dispêndios são usualmente divididos em três grupos: aquisição (inclui custos de P&D, projeto, construção ou compra), operação e suporte (inserida a manutenção) e desfazimento. Apenas os valores de aquisição, aqui também considerada a obtenção de um meio já produzido, são facilmente identificados, correspondendo à parte visível do *iceberg*. A mensuração apenas desta parcela tende a ser ilusória: o montante da fase de operação e suporte pode envolver cerca de 85% de todos os custos ao longo do CV (JONES, 2006).

Um percentual tão elevado induz ao questionamento sobre quais seriam os componentes que integram este grupo. São considerados diretamente relacionados com o suporte e a operação do item os custos com: pessoal, consumíveis, sobressalentes (incluindo o necessário para embalagens, manuseio, armazenamento e transporte), facilidades e infraestrutura de apoio, atualização de dados técnicos, modificações ao longo do CV, manutenção de suprimentos e equipamentos, gerenciamento de sobressalentes e descarte. Em adendo, destaca-se a existência dos custos indiretos, ou seja, não diretamente relacionados a um meio ou um equipamento em específico, necessários para o adequado suporte à manutenção.

A abordagem de custos abrangendo todo o CV vem sendo constantemente aperfeiçoada com a introdução de métodos

computacionais, que possibilitam a incorporação de múltiplas variáveis do processo, especialmente em relação aos numerosos elementos necessários para a operação e o suporte. É importante ressaltar que, por mais evoluída que seja a metodologia, esta sempre será baseada em uma estimativa, sendo tão aderente à realidade quanto maior for o volume, a qualidade e a confiabilidade das informações disponíveis.

Pode-se afirmar que os custos inerentes aos sistemas militares já se tornaram uma questão relevante há certo tempo, influenciando o desenvolvimento de estudos próprios em diferentes nações. De modo a harmonizar estes conhecimentos no âmbito da Otan, vêm sendo elaborados documentos que consolidam a experiência adquirida na área pelos países membros ao longo dos últimos anos. Estes materiais podem ser utilizados em benefício das doutrinas de GCV em vigor no MD e, por consequência, na MB.

Os custos dos sistemas típicos da MB, de navios, são consideravelmente superiores aos dos meios típicos das demais Forças. Além disso, a sua complexidade inerente resulta em análises do CCV mais complicadas, envolvendo um maior número de elementos. Conforme apresentado, as embarcações, assim como aeronaves e demais equipamentos empregados pela Marinha, são obtidas essencialmente por meio de duas modalidades: programas específicos, que consistem no desenvolvimento e na construção dos itens desde o início do CV, ou por aquisições diretas, tanto para unidades novas quanto para aquelas já utilizadas pela entidade fornecedora, a exemplo de outras Marinhas ou mesmo empresas privadas.

Na primeira hipótese, é possível obter um volume muito maior de dados para as análises de custo, que podem inclusive ser iniciadas desde a fase de concepção do

sistema, sendo sucessivamente refinadas conforme o avanço do projeto. Neste caso, as avaliações de custos podem influenciar o *design* e a solução de suportabilidade do sistema em desenvolvimento. Sendo assim, este processo de obtenção possibilita uma razoável previsibilidade dos gastos relativos a um navio, uma aeronave ou a outro item em planejamento pela Marinha. Novamente, a verificação do CCV representa, em primeira instância, uma ferramenta para tomada de decisão: os valores obtidos podem influenciar, por exemplo, no cancelamento ou em possíveis alterações de um programa da Força.

As compras diretas representam uma forma mais célere para a incorporação de unidades, especialmente na “compra por oportunidade”, na qual meios de Marinhas amigas ou outras entidades são ofertados à MB. Desse modo, eventuais lacunas operacionais da Esquadra podem rapidamente ser supridas, muitas vezes com a introdução de novas tecnologias inexistentes na indústria nacional. Em geral, além do próprio valor desembolsado na aquisição, pouco se conhece do montante relativo ao tempo do CV restante dos itens recém-adquiridos.

Embora aqui esteja basicamente evidenciado o escopo dos recursos financeiros, a escassez de informações sobre um meio a ser incorporado inevitavelmente implicará uma GCV deficiente, refletindo em prejuízos nos aspectos de manutenção, gestão da obsolescência, procedimentos de descarte, modernização e infraestrutura de apoio, além da própria disponibilidade operacional da unidade. Curiosamente, quando analisada sob a ótica da GCV, a grande porção submersa do *iceberg* passa a representar também vários outros processos que não seriam adequadamente fundamentados pela carência de dados e, portanto, dificilmente bem gerenciados e executados.

Em um cenário ideal, grande parte do inventário da Marinha seria desenvolvido desde o início no Brasil ou por meio de parcerias com outros países, como já mencionado. Todavia sabe-se que limitações tecnológicas, orçamentárias ou até temporais inviabilizam tal feito, talvez reservado a potências militares como EUA, Rússia e China. A decisão pelas compras por oportunidade mostra-se uma realidade inafastável em diversos casos, trazendo valiosos incrementos materiais à Esquadra, a exemplo do NAM *Atlântico*.

O uso de boas práticas da GCV nestes casos, ainda que em um modelo menos robusto, representaria uma interessante estratégia para mitigar eventuais deficiências frequentemente observadas nesta modalidade de obtenção, em aspectos como suporte em serviço, estimativas de custo e descarte. Para tanto, já durante a fase de negociação, deveriam ser levantadas com o fornecedor informações sobre: rotinas de manutenção, perfis operacionais, custos gerais e modernizações, entre outras. É interessante que a disponibilidade destes dados em um nível razoável seja considerada no processo decisório para a incorporação das unidades.

## CONCLUSÃO

A atual tendência geopolítica no entorno do Oceano Atlântico indica uma crescente relevância da porção sul, motivada em grande parte por questões econômicas, especialmente relacionadas com as promissoras reservas de petróleo e gás natural situadas nas proximidades das bordas continentais da região. Tal percepção é reforçada por questões militares, como a constante presença das forças britânicas ao longo dos seus territórios insulares e o restabelecimento da Quarta Frota norte-americana, cuja área de atuação é baseada

justamente no Atlântico Sul. Na porção oeste do entorno, o Brasil é privilegiado com uma extensa área costeira, na qual as condições climáticas propiciam a navegação durante todas as épocas do ano.

Conforme destacado ao longo do trabalho, a posse destes valiosos domínios requer uma estrutura de segurança e defesa compatível, essencialmente baseada na Força Naval, apta a exercer o monitoramento e a vigilância da área marítima, fazendo-se presente nas AJB. Neste contexto, as diretrizes elencadas nos documentos de alto nível do MD atribuem especial atenção à capacidade dissuasória da Força. O ápice deste conceito é atualmente materializado na figura do submarino nuclear brasileiro, cuja incorporação vindoura na Esquadra certamente representará um grande divisor de águas não apenas para a Marinha, mas para toda a unidade de defesa do Brasil.

As dificuldades em torno deste projeto são gigantescas, envolvendo aspectos tecnológicos, como a necessidade do desenvolvimento autóctone de tecnologias nucleares, o emprego de itens não encontrados na BID, a imprevisibilidade de recursos orçamentários e ainda aspectos políticos, que dificultam o acesso de itens críticos oriundos do exterior. Nestes assuntos, verifica-se que as relações entre as nações geralmente subordinam-se aos interesses domésticos, um fator potencialmente nocivo para a evolução do SN-BR. Diante de tantos desafios, torna-se essencial a consciência, em nível nacional, sobre a importância do programa na soberania do País, unificando entendimentos por meio de diferentes esferas da sociedade e níveis do governo.

De outro lado, a Esquadra requer uma Força de Superfície diversificada e moderna, com número de meios condizente com a tarefa de patrulhar o espaço

marítimo brasileiro. Neste sentido, as fragatas classe *Tamandaré* representam a transição das bem-sucedidas classe *Niterói* para um novo patamar tecnológico, em sintonia com o atual cenário de múltiplas ameaças. Para que o Poder Naval brasileiro seja plenamente capaz de atuar na Amazônia Azul, no entanto, é necessário um número ainda maior de meios de superfície, incluindo, além de novos escoltas, outros navios de diferentes propósitos. Cabe ressaltar que a posse dos navios e de outros meios da Força deve ser acompanhada por estratégias de suportabilidade que otimizem o binômio disponibilidade operacional *versus* custo, por meio dos processos de gestão do CV praticados nas principais Marinhas de todo o mundo e atualmente evidenciados nas documentações de alto nível do MD.

O efetivo gerenciamento do entorno marítimo brasileiro passa pela capacidade de monitoramento e controle desta extensa área, cuja solução estará a cargo do SisGAAz. O futuro “sistema de sistemas” possibilitará a efetiva defesa proativa nas principais áreas críticas de acesso ao País pelo mar. O conceito do SisGAAz é baseado na integração de múltiplas fontes de dados dos ambientes militar e civil, possibilitando inclusive o compartilhamento de informações com diferentes instituições parceiras da Autoridade Marítima. É evidente que os principais focos deste programa serão o Atlântico Sul e as ameaças ali existentes, além do incremento do desempenho do País em atividades de busca e salvamento no mar na região SAR de sua responsabilidade.

Paralelamente à atribuição de proteção da Amazônia Azul, o Poder Naval vem assumindo um papel cada vez mais relevante

como instrumento diplomático, possibilitando o estreitamento de laços com nações amigas por meio da participação frequente em missões de paz e operações conjuntas, bem como diversas outras iniciativas em proveito das relações internacionais. Nesse sentido, cabe destacar o interesse do governo brasileiro na consolidação de parcerias estratégicas com nações do oeste africano, expandindo a sua influência pelo Atlântico Sul.

Ao se contemplar a trajetória percorrida pela Esquadra ao longo dos seus 200 anos, podem ser extraídos importantes aprendizados que sugerem o rumo a ser seguido pela Força Naval nos anos adiante. Por vezes, a desatenção de diferentes governos com a preparação da Armada fragilizou as linhas de defesa marítima do País por longos períodos, representando um potencial risco à soberania. Além disso, é perceptível que os principais programas para reaparelhamento da Força demandam extensos intervalos de tempo para a sua concretização, sendo a sua evolução conseqüentemente influenciada por alterações de prioridades orçamentárias. Ambas as questões passam novamente pelo esforço continuado da Marinha em disseminar a importância da Amazônia Azul para o Brasil, estimulando assim a adesão da classe política à defesa deste propósito.

O Poder Naval brasileiro sempre esteve vinculado à própria vocação marítima do País, replicando nas fileiras de sua Esquadra a diversidade característica do seu povo. A necessidade de consolidação do conceito da Amazônia Azul pela sociedade carrega uma motivação implícita para a Força nos seus próximos 200 anos, pois será a principal responsável pela manutenção deste inestimável patrimônio para as futuras gerações do País.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
 <HISTÓRIA>; História Naval do Brasil;  
 <FORÇAS ARMADAS>; Poder Naval Brasileiro;

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVES, V. C. (2005). “Ilusão desfeita: a 'aliança especial' Brasil-Estados Unidos e o poder naval brasileiro durante e após a Segunda Guerra Mundial”. *Revista Brasileira de Política Internacional*, pp. 151-177.
- AMAZUL. (2019). *Plano de desenvolvimento institucional da Amazul*.
- AMORIM, C. (2013). “Zopacas – Amorim propõe ações para fortalecer cooperação em Defesa”. Disponível em: <https://www.defesamet.com.br/geopolitica/noticia/9322/>.
- ARRUDA, M. A. (2018). Programa de Construção de Submarinos (Prosub) do Brasil, pp. 93-112.
- BARBOSA, R. (1896). *Cartas de Inglaterra*.
- BLANCHARD, B. S. (2013). *Logistics Engineering & Management*. Pearson.
- BRASIL. Congresso Nacional. (2003). Edições do Senado Federal, vol. 16.
- BRASIL. Marinha do Brasil. (2020). Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040).
- BRASIL. Marinha do Brasil. (s.d.). Programa Fragatas Classe *Tamandaré*. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/programa-classe-tamandare>.
- BRASIL. Ministério da Defesa. (2020). Livro Branco de Defesa Nacional.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Decreto Legislativo nº 179/2018. (2016). Política Nacional de Defesa Estratégia Nacional de Defesa.
- BRASIL. Ministério da Defesa. IN Nr 01/EMCFA-MD, 10 jan 2020. (s.d.). Manual de Boas Práticas para a Gestão do Ciclo de Vida de Sistemas de Defesa, 2019.
- CONSÍDERA, B. W. (2000). “Política marítima nacional”. Monografia: C-PEM.
- Costa, W. M. (2012). “Projeção do Brasil no Atlântico Sul: geopolítica e estratégia”. *Revista USP*, pp. 11-21.
- FARIA, J. A. (s.d.). “A Consciência Situacional Marítima (CSM) e a Marinha do Brasil”. *Revista da Escola de Guerra Naval*, pp. 213-229.
- JONES, J. V. (2006). *Integrated Logistics Support Handbook*. McGraw-Hill.
- MIYAMARU, D. O. (2020). “Consciência Situacional Marítima passa pela integração de sistemas e pela interoperabilidade entre envolvidos”. *Tecnologia & Defesa*, 22.
- PEÇANHA, O. B; CUNHA, B. P & MORAIS, K. R. (2009). “Operação Unitas Gold – Solidariedade hemisférica – Defesa hemisférica – 50 anos”. *Revista Marítima Brasileira*, 200-210.
- SHAKESPEARE, W. (1597-1598). *O mercador de Veneza*. (H. Barbas, Trad.).

# A HISTÓRIA DO SERVIÇO MILITAR OBRIGATÓRIO

**ARMANDO DA SILVA COSTA NETO\***  
Capitão de Fragata

---

## SUMÁRIO

A origem do Serviço Militar Obrigatório e sua definição  
A implementação do Serviço Militar Obrigatório no Brasil  
O Serviço Militar Obrigatório na Marinha do Brasil  
Conclusão

## **A ORIGEM DO SERVIÇO MILITAR OBRIGATÓRIO E SUA DEFINIÇÃO**

**S**obre o Serviço Militar Obrigatório (SMO), é possível apontar que sua evolução esteja intrinsecamente ligada aos interesses comuns das nações em defender seus territórios, desde os povos persas e fenícios até as civilizações grega e romana, formando pequenos grupos com o intuito de se resguardarem de potenciais inimigos.

Para entender a origem do SMO no Brasil, faz-se necessário retornar ao século XV, quando Pedro Álvares Cabral (1467-1520) descobriu terras a leste do Tratado de Tordesilhas, assinado em 1494, que tinha como propósito a exploração das terras da América do Sul, definindo um meridiano localizado a 370 léguas do Arquipélago de Cabo Verde, do Polo Sul ao Polo Norte. Conforme o acordo, terras a oeste seriam exploradas pela Espanha, enquanto terras a leste seriam exploradas pela Coroa portuguesa (BOW, 2012).

---

\*Chefe do Departamento de Recrutamento e Reserva Naval do Comando do 1º Distrito Naval.



Figura 1 – Demarcação do Tratado de Tordesilhas

exportação dessa madeira em 1511 para a Europa, a bordo do Navio *Bretoa* – e de grande quantidade de metais preciosos, os portugueses ficaram receosos de perder suas terras a leste para outras expedições europeias que visavam se fixar naquele local, em 1530. Então, Martim Afonso de Sousa (1490-1564) estabeleceu o sistema de Capitanias Hereditárias com o propósito de ocupar a Colônia e dessa forma impedir invasões inopinadas. Foram criadas 15 capitanias ao longo do extenso litoral do Brasil (BOW, 2012).

Com o intuito de defender o território com a implementação do sistema de Capitanias e, assim, possibilitar se contrapor a possíveis inimigos estrangeiros e índios insatisfeitos com as brutalidades praticadas pelo portugueses, foi promulgado, em 9 de setembro de 1542, na Câmara da Capitania de São Vicente, o “Termo” que organizava, de forma obrigatória, colonos e índios não rebelados, visando defender as Capitanias e preservar o território, sendo essa organização denominada “Milícia” (SALGADO, 1985).

Com a descoberta de riquezas nas terras portuguesas, como o pau-brasil – com destaque para a primeira grande

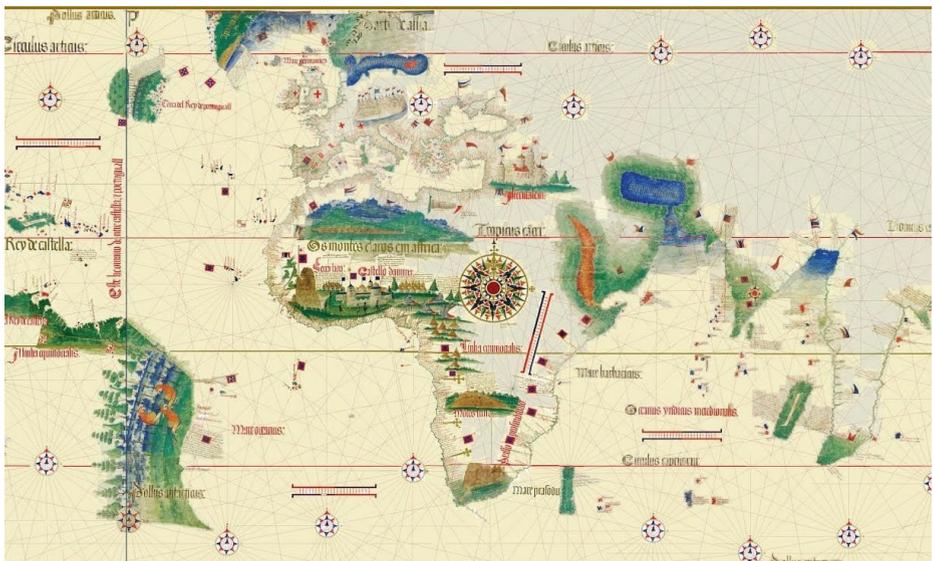


Figura 2 – Divisão a leste em Capitanias Hereditárias



Figura 3 – Milícias organizadas em Companhia de Ordenanças

No ano de 1548, com o propósito de aperfeiçoar o Termo, foi promulgado o Regulamento de El Rei, ou comumente chamado de Lei das Armas, na qual colonos e índios entre 20 e 60 anos poderiam portar armas para sua defesa, evidenciando claramente, dessa forma, a criação de um regimento militar dentro do Brasil. Via-se que era necessário um SMO, a fim de captar homens capazes de servir e defender o território (SALGADO, 1985).

Em 1570, de forma a organizar o serviço de milícias, foi promulgado um decreto no qual esses homens seriam divididos em companhias, chamadas de Companhia de Ordenanças, ficando formalizado um regimento militar com graduações e comandos, com as obrigações relativas à condução do recrutamento (SALGADO, 1985).

## A IMPLEMENTAÇÃO DO SERVIÇO MILITAR OBRIGATÓRIO NO BRASIL

As constituições promulgadas após 1822, ano da proclamação da Independência do Brasil, abordaram a implementação do SMO tanto no Império quanto na República, enfatizando a importância

desse serviço (BRASIL, 2016a).

A primeira Constituição do Império, promulgada em 1824, mencionou a necessidade da obrigatoriedade do Serviço Militar e, em seu artigo 145, previu a regulamentação específica para o recrutamento, que determinava e instituía que todos os brasileiros eram obrigados a

pegar em armas para sustentar a independência e a integridade do Império e defendê-lo de seus inimigos, algo muito semelhante ao recrutamento que existiu em 1542 (BRASIL, 2016a).

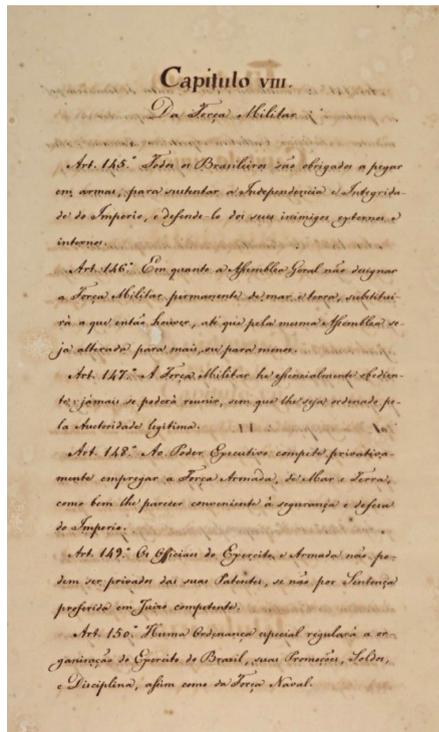


Figura 4 – Artigo 145 da Constituição de 1824

LEI N. 2556 — DE 26 DE SETEMBRO DE 1874.

Estabelece o modo e as condições do recrutamento para o Exército e Armada.

Dom Pedro Segundo, por Graça de Deus e Unanime Acclamação dos Povos, Imperador Constitucional e Defensor Perpetuo do Brazil: Fazemos saber a todos os Nossos Subditos, que a Assembléa Geral Decretou, e Nós Queremos a Lei seguinte:

Art. 1.º O recrutamento para o exercito e armada será feito:

1.º Por engajamento e reengajamento de voluntarios ;  
2.º Na deficiencia de voluntarios, por sortelo dos cidadãos brasileiros alistados annualmente na conformidade da presente Lei.

§ 1.º São isentos do serviço do exercito e armada no tempo de paz e de guerra:

- 1.º Os que tiverem defeito physico ou enfermidade, que os inhabilite para aquelle serviço ;
- 2.º Os graduados, e os estudantes das faculdades estabelecidas no Imperio, dos cursos theologicos, e seminarios ;
- 3.º Os ecclesiasticos de ordens sacras ;
- 4.º O que servir de amparo e alimentar a irmã honesta, solteira ou viuva, que viver em sua companhia e o que alimentar e educar orphãos seus irmãos menores de 19 annos ;
- 5.º O filho unico que viver em companhia de sua mãe viuva ou solteira, decrepita ou valetudinaria, ou de pai decrepito ou valetudinario.

Figura 5 – Lei nº 2.556 de 1874

Nesse primeiro momento do Império, devido a rigor e castigos impostos no período, o recrutamento ficou conhecido como “caçada humana”, ou seja, uma seleção forçada nos termos da lei do Imperador. Nos anos subsequentes, essa lei afugentou os brasileiros, que começaram a trabalhar em propriedades rurais, escapando da rigidez do Império (MENDES, 1997).

Em consequência da deflagração da Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870), quando o País foi obrigado a defender seu território em um combate armado contra um inimigo externo, encontraram-se grandes dificuldades para a manutenção do confronto devido à falta de combatentes, em consequência da caçada humana da lei de 1824. Em seguida ao conflito, foi então promulgada a Lei nº 2.556 de setembro de 1874, na qual ficavam estabelecidos o modo e as condições para o recrutamento do Exército e da Marinha. Por essa lei, não era mais obrigatório o recrutamento forçado. Isso trouxe um viés característico de humanidade para a

formação dos contingentes, abolindo os castigos corporais e tornando o recrutamento mais brando e atrativo (MENDES, 1997).

O recrutamento passava a ser voluntariado e realizado por uma junta competente, composta por um juiz de paz, um membro religioso – chamado de pároco – e pela autoridade policial de mais alta patente da região. Quando o número de voluntários não atendia à demanda das Forças, essa junta realizava sorteio para o recrutamento entre os voluntários excluídos por força maior ou dispensados em anos anteriores (CASTRO, 2006).

De modo a configurar a regulamentação sobre o Serviço Militar ainda no Império, somente em 1885 foi estabelecida uma norma, que permanece preservada até os dias de hoje e na qual qualquer tipo de ingresso ao serviço público só poderia ser feito mediante a comprovação do cumprimento das obrigações militares. Este foi um passo importante para moldar as normas futuras do SMO (BRASIL, 2014).

Em 1889 chega ao fim o Império, e, em 15 de novembro de 1889, entra-se no período da República. No ano de 1891, na primeira Constituição da República, em seu artigo 87º, ficava estabelecido que o Exército seria composto de contingentes que os Estados e o Distrito Federal eram obrigados a fornecer, constituídos em conformidade com a lei anual de fixação de forças. No parágrafo 3º desse artigo, ficava reforçado o que se havia estabelecido em 1874, quando foi abolido o recrutamento militar forçado (CASTRO, 2007).

Já na falta de completamento de contingente para Exército e Marinha, o parágrafo 4º desse artigo mencionava que o recrutamento para o Exército seria

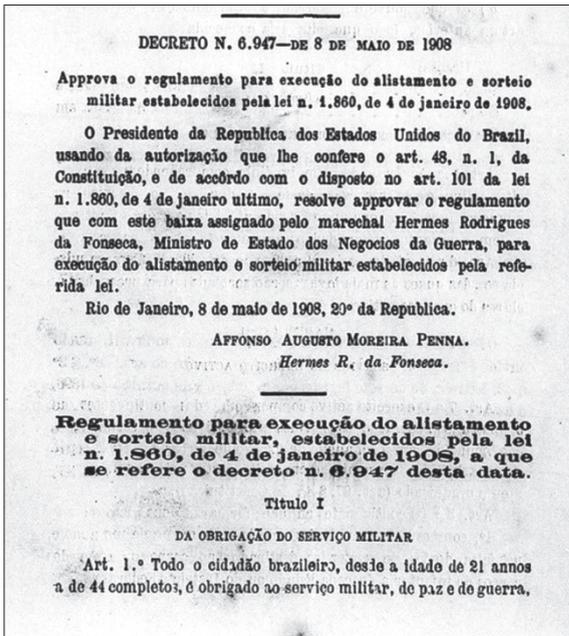


Figura 6 – Decreto que aprova a Lei nº 1.860 de 1908

mediante sorteio organizado, e, para a Marinha, seria feito especificamente por militares sorteados da Escola Naval, da Escola de Aprendizes-Marinheiros e da Marinha Mercante (CASTRO, 2007).

Em 1908, quando o mundo vivia um fantasma de uma guerra mundial, emergiu uma mudança significativa para o Serviço Militar, de modo a criar um sentimento de nacionalismo e amor à pátria. No mandato do Presidente Afonso Augusto Moreira Pena, tornou-se obrigatório o recrutamento por meio da Lei nº 1.860, que, logo em seu primeiro artigo, mencionava que todo cidadão brasileiro entre as idades de 21 a 44 anos completos estaria obrigado a prestar o SMO na forma de sorteio, como estabelecido em seu artigo 10º. Porém essa lei sofreu forte resistência por parte da população e da imprensa, não sendo cumprida em seus primeiros anos (CASTRO, 2007).

Foi somente durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), após uma intensa peregrinação liderada pelo poeta Olavo Bilac (1865-1918), entre 1915 e 1916, que o Serviço Militar passou a vigorar de forma obrigatória. Essa campanha teve o propósito de demonstrar nas principais cidades brasileiras, por meio dos políticos mais influentes, a necessidade de obrigatoriedade do Serviço Militar e sua importância para o exercício da cidadania (BRASIL, 2014).

Dessa forma, em 10 de dezembro de 1916, foi realizado o primeiro sorteio para o SMO, em uma solenidade aberta à população e com as presenças do Presidente da República, do ministro da Guerra e de Olavo

Bilac. Como homenagem pelo seu esforço, Olavo Bilac foi denominado Patrono do Serviço Militar Obrigatório, e sua data de nascimento foi escolhida como o Dia do Reservista (BRASIL, 2014).

Após decretos sem grandes mudanças para a condução do serviço militar, em 1918, 1920 e 1939, o Decreto nº 7.343 de



Figura 7 – Olavo Bilac, Patrono do SMO



Figura 8 – Autoridades presentes no primeiro sorteio

1945 trouxe uma substancial mudança na condução do SMO. Seu primeiro artigo mencionava a extinção do sorteio militar, e o segundo determinava a convocação obrigatória dos brasileiros, alistados ou não, para se apresentarem, no ano em que completassem 21 anos de idade, nos lugares estabelecidos pelo ministro da Guerra, atendendo à prestação inicial do serviço militar (BRASIL, 2014).

Em 1964, o modelo de recrutamento militar obrigatório, vigente atualmente no Brasil, foi referenciado na Lei nº 4.375 de 17 de agosto, sendo ratificado pelo artigo 143 da Constituição Federal de 1988. O Serviço Militar é obrigatório nos termos da lei (BRASIL, 2014). O alistamento ocorre quando os jovens completam 18 anos, e estes são distribuídos entre as três Forças Armadas – Marinha, Exército e Aeronáutica.

Para corroborar a importância do recrutamento, na Estratégia Nacional de Defesa (END) menciona-se que deve ser mantido em caráter obrigatório o Serviço Militar, por ser uma condição que permite a mobilização do cidadão brasileiro em defesa da soberania do País, além de ser um instrumento de integração, coesão e afirmação da unidade nacional, uma vez

que possibilita gerar oportunidades de aprimoramento profissional e pessoal, além da prática da cidadania (BRASIL, 2016).

Sendo assim, atualmente, desde 17 de agosto de 1964, todo brasileiro do sexo masculino, ao completar 18 anos de idade e que ainda não tenha realizado seu alistamento, estará obrigado a fazê-lo na Junta de Serviço Militar (JSM) mais próxima de sua residência

ou pela internet, entre o período de 1º de janeiro a 30 de junho, sendo as mulheres isentas em tempo de paz.

## O SERVIÇO MILITAR OBRIGATÓRIO NA MARINHA DO BRASIL

No âmbito do Comando do 1º Distrito Naval (Com1ºDN), para o cidadão ingressar nas fileiras da Marinha do Brasil, este deverá percorrer cinco etapas do processo de recrutamento, listadas a seguir:

a) Convocação – no ano em que completar 18 anos de idade, entre 1º de janeiro a 30 de junho, e em qualquer época do ano para os brasileiros em débito com o Serviço Militar;

b) Alistamento Militar – os cidadãos convocados devem procurar uma JSM ou realizar o alistamento pela internet, passando a concorrer à seleção para Marinha, Exército ou Aeronáutica;

c) Seleção Geral – após o alistamento, o candidato deve comparecer a uma unidade do Exército designada, na qual informará se quer servir e em qual força, ou então solicitar dispensa. Os candidatos que optarem por não servir recebem pela internet a data para pagar o certificado de reservista

na JSM. Os candidatos que quiserem servir prosseguem com exames médicos e odontológicos básicos na própria unidade do Exército. Após concluídos os exames, aguardam pela internet a confirmação de sua apresentação na Marinha do Brasil – os que optarem por servir nesta força;

d) Seleção Complementar – já sabendo que se apresentarão na Marinha do Brasil, os candidatos iniciam a seleção complementar no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), no qual realizarão exames médicos mais completos, teste de aptidão física com natação e corrida e, por fim, entrevista psicossocial; e

e) Incorporação – os candidatos aptos e dentro do número de vagas estabelecidas pela Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha (DGPM) iniciarão o período de incorporação nas Organizações Militares Formadoras (OMF) de marinheiros recrutas (BRASIL, 2018).

No âmbito do Com1ºDN, as OMF são o Centro de Instrução Almirante Alexandrino (CIAA), a Base Aeronaval de São Pedro da Aldeia (BAeNSPA) e o Centro de Avaliação da Ilha da Marambaia (Cadim).

Os recém-incorporados vivenciam, durante 11 semanas, uma intensa rotina com

instruções teóricas e práticas inerentes ao rígido processo de formação militar naval, que busca lhes dar a qualificação básica para desempenharem as funções como Marinheiro Recruta (MN-RC) em suas futuras Organizações Militares (OM) do Com1ºDN. Conhecendo a estrutura da Força, a forma de trabalho, os princípios e, principalmente, os valores prezados na Rosa das Virtudes, os futuros militares aprendem também sobre o chamado “espírito marinheiro”, identidade institucional que molda pensamentos e atitudes dos integrantes da Marinha.

Ao final dessas 11 semanas, primeira fase do Serviço Militar Inicial (SMI), pertencerão a uma instituição que congrega tradições e costumes seculares, conquistando o direito de usar o uniforme da Marinha do Brasil e carregando consigo a responsabilidade de honrá-lo, servindo a Pátria e exercendo a cidadania.

Já em suas novas OM, terão que cumprir a segunda fase do SMI, sob forma de estágio, até completarem um ano, podendo engajar ou ser licenciados, a critério do número de vagas. Ressalta-se que o SMI é obrigatório e não haverá dispensa de MN-RC.

### *Das capacidades e comparações*

Atualmente, ao final de um ano, o Com1ºDN distribui cerca de 1.038 MN-RC para diversas OM. Esses marinheiros, logrando o engajamento, estarão aptos para exercer as mais variadas funções como MN-RM2, desde controlar planilhas, execução de portarias e confecção de ofícios até serviços de



Figura 9 – Ordem Unida dos marinheiros no CIAA

faxinaria. No âmbito administrativo, são extremamente qualificados para substituir cabos ou até mesmo sargentos de carreira.

Em relação à disciplina, cabe ressaltar que são deficientes para embarcar, devido à rotina pesada do embarque e às viagens, que podem acarretar problemas disciplinares. Quando estão em OM de terra são mais bem aproveitados, porém ainda existem problemas disciplinares, muito em virtude de não terem o compromisso de uma carreira.

Um fato importante e que vem aumentando a cada ano é que a Marinha investe em projetos, ainda em desenvolvimento, no intuito de compromissar os MN-RM2, como o Projeto Soldado Cidadão, parcerias com universidades e cursos profissionalizantes, de modo que uma pequena parte, ao completar os oito anos de serviço, esteja qualificada para o mercado de trabalho.

Sobre os custos de formação de cada marinheiro, é significativo dizer que formar MN-RC é extremamente econômico para a Marinha. De acordo com a Ordem de Serviço nº 40-16/2021 do CIAA, de caráter ostensivo, a formação média por marinheiro equivale a R\$ 1.140,00, tomando como base esse valor para a formação dos marinheiros do Cadim e da BAeNSPA. O Com1ºDN distribui, ao final do ano, 1.038 marinheiros, com um custo em torno de R\$ 1.183.953,18. Um adendo a ser mencionado é que todas as OMF têm suas missões próprias distintas da formação de um MN-RC, ou seja, formar MN-RC para essas organizações é uma tarefa secundária. Caso essas OMF deixem de atuar na formação de MN-RC, continuarão existindo com suas tarefas principais, sendo assim desonerante para a Marinha formar MN-RC nessas OMF.

Os marinheiros formados pelas quatro Escolas de Aprendizizes-Marinheiros

cumprem um ano de formação para serem distribuídos às OM. Vale ressaltar que esses marinheiros são mais profissionais e melhor preparados para trabalhar em navios, sendo quase todos empregados em serviços de faxinaria, até mesmo quando em OM de terra. No âmbito administrativo, há dificuldade de empregá-los em controle de planilhas, execução de portarias, confecção de ofícios etc. Geralmente, os mesmos só começam a se familiarizar com esses assuntos na graduação de cabo.

As quatro Escolas de Aprendizizes formam em média 692 marinheiros por ano e, quando o assunto são custos para formar esses marinheiros, de acordo com a Ordem de Serviço nº 51/2022 da Escola de Aprendizizes-Marinheiros do Espírito Santo (Eames), de caráter ostensivo, a Marinha gasta em torno de R\$ 21.863,88 para cada um. Tomando como base esse valor e o número de marinheiros, a Marinha tem um custo total de R\$ 15.129.805,00 por ano. É importante expor que essas escolas também têm outros gastos não inerentes à formação dos marinheiros, o que eleva ainda mais o custo anual de manutenção, já que as escolas só existem para este fim: formar marinheiros ao longo de um ano.

Nesse contexto, é importante mencionar que marinheiros recrutas são extremamente econômicos para a Marinha, cabendo ressaltar que não têm custos à Previdência, assunto bastante discutido no ano de 2020. Uma análise a ser feita com essa pequena comparação é que, se recursos das Escolas de Aprendizizes fossem remanejados para projetos específicos para marinheiros recrutas, de modo que a grande maioria, ao chegar no 3º/4º ano de MN-RM2, tivesse garantia de curso profissionalizante, faculdade de Ensino a Distância, curso de inglês e demais

benefícios, sem comprometer a rotina de trabalho, aí sim devia-se planejar marinheiros comprometidos já no 1º ano, podendo estes até mesmo ser empregados em navios em larga escala. Com esse cenário, é possível vislumbrar a possibilidade de desativação de uma ou duas Escolas de Aprendizes em um futuro próximo.

## CONCLUSÃO

Ao longo deste artigo conclui-se que o SMO é uma tradição que, desde sua implantação, vem ganhando modificações e evoluções para se enquadrar no cenário atual, sendo que hoje em dia pode-se até mesmo ser considerado como uma das principais forças de trabalho das Forças

Armadas e, em um futuro próximo, quem sabe, poderá ser a principal força de trabalho.

Por fim, na análise comparativa entre os dois tipos de marinheiros, sem fazer juízo de valor, em uma projeção futura para os próximos dez anos, a Marinha terá custos em torno de R\$ 11.839.531,80 para formar marinheiros recrutas e R\$ 151.298.050,00 para formar marinheiros das Escolas de Aprendizes. Na possibilidade de desativação de apenas uma Escola, em 2023 ou 2024, economizaria em dez anos o montante de R\$ 37.824.512,40, recurso suficiente para alavancar os projetos já em desenvolvimento e formar os marinheiros do futuro não só do Com1ºDN, mas também de todos os Distritos Navais.

### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Serviço Militar; Forças Armadas do Brasil;  
<PESSOAL>; Serviço Militar;

## REFERÊNCIAS

- BOW, Stephen R. *1494 – Como uma briga de família na Espanha medieval dividiu o mundo*. São Paulo: Globo Livros, 2012.
- BRASIL. Ministério da Defesa. DGPM-308 (4ª Revisão). Normas para Prestação do Serviço Militar pelos Militares da Reserva. Rio de Janeiro. 2018.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Histórico. Brasília. 2014. Disponível em: [www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/servico-militar/historico](http://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/servico-militar/historico). Acesso em: 7 abr. 2022.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Estratégia Nacional de Defesa. Brasília. 2016. Disponível em: [www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/estado\\_e\\_defesa/copy\\_of\\_pnd\\_e\\_end\\_2016.pdf](http://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/estado_e_defesa/copy_of_pnd_e_end_2016.pdf). Acesso em: 7 abr. 2022.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Exército. Histórico da DSM. Brasília. 2016a. Disponível em: <https://dsm.dgp.eb.mil.br/index.php/historico-da-dsm>. Acesso em: 7 abr. 2022.
- CASTRO, Celso. *A resistência à implantação do Serviço Militar Obrigatório no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.
- MENDES, Fábio Faria. *O tributo de sangue: Recrutamento Militar e construção do Estado no Brasil Imperial*. Rio de Janeiro: Iuperj, 1997.
- SALGADO, Graça. *Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

# A INVENÇÃO DO CRONÔMETRO NAVAL E A DESCOBERTA DA LONGITUDE

JOÃO VICTOR NUNES DE SOUSA\*  
Engenheiro

---

## SUMÁRIO

Introdução  
O problema da longitude  
A descoberta da longitude  
Conclusão

## INTRODUÇÃO

A determinação da longitude no mar com precisão foi, até a segunda metade do século XVIII, um dos maiores problemas técnico-científicos da História [1]. Muito além de uma questão náutica, a determinação da longitude era de ordem política e comercial, pois a nação que primeiro dominasse uma técnica eficaz

de determinação da exata posição das suas embarcações no mar sairia na frente das demais na corrida pelo expansionismo territorial e pelo comércio além-mar.

Nesse contexto, vários foram os prêmios e as glórias prometidos a quem “descobrisse a longitude”, porém, sem dúvida, o mais emblemático foi o oferecido pela Coroa britânica por meio do Longitude Act (Lei da Longitude), de 1714. Esse

---

\* Perito criminal da Polícia Científica do Estado de Pernambuco. Segundo-Tenente da Reserva do Quadro Complementar de Oficiais da Armada da Marinha do Brasil. Mestre e graduado em Engenharia Mecânica pela Universidade Federal de Campina Grande (UFCG).

prêmio acelerou o desenvolvimento da astronomia e da engenharia mecânica, culminando na criação do cronômetro naval, instrumento que permitiu que a longitude de um navio fosse precisamente conhecida pelo seu comandante, revolucionando assim a navegação oceânica.

## O PROBLEMA DA LONGITUDE

### *Localizando um ponto na Terra*

A localização de pontos no mundo por meio de coordenadas geográficas remonta a tempos longínquos. O cientista grego Eratóstenes propôs, no século 3 a.C., o primeiro sistema de latitude e longitude para localizar pontos na Terra, sendo considera-

do o fundador da Geografia. Essa teoria foi aperfeiçoada pelo também cientista grego Ptolomeu em sua obra *Geographia*, publicada por volta do ano 150 (Figura 1), sendo a base teórica dos principais sistemas de geolocalização utilizados a partir de então.

A Terra, em virtude do seu formato geóide (esférico com achatamento nos polos), pode ser dividida em duas metades (hemisférios norte e sul) por uma linha horizontal imaginária, a Linha do Equador (Figura 2). A distância angular entre a Linha do Equador e um ponto qualquer nos daria a latitude desse ponto. De modo análogo, a Terra pode ser dividida em duas metades (hemisférios leste e oeste) por uma linha vertical imaginária, convencionada como o Meridiano de Greenwich<sup>1</sup>



Figura 1 – O mundo segundo Ptolomeu. Fonte: [2]

<sup>1</sup> Enquanto o paralelo 0°, a Linha do Equador, foi determinado por observações astronômicas, o meridiano 0°, atualmente de Greenwich, é uma escolha política, já tendo se localizado, em tempos antigos, nas Ilhas Canárias, em Roma, Paris e Jerusalém, entre outros.

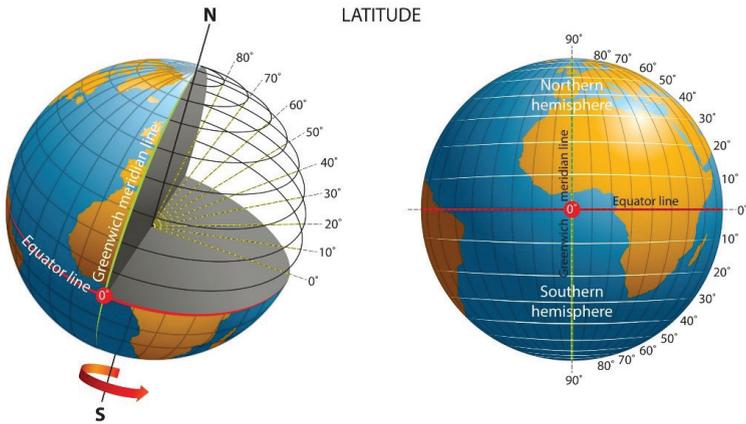


Figura 2 – Representação das latitudes no globo. Fonte: [3]

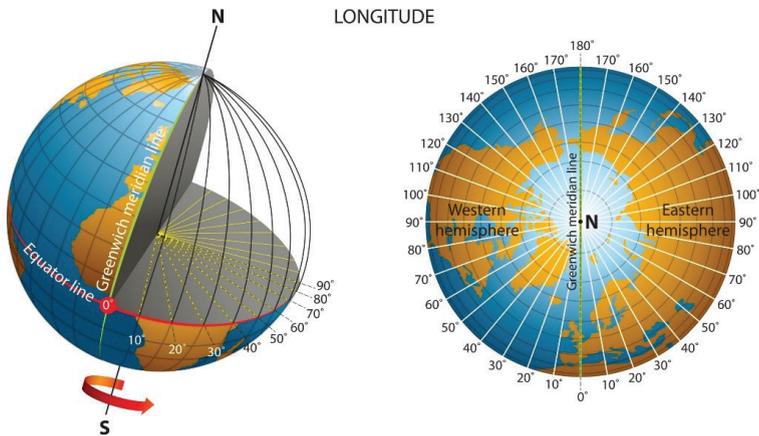


Figura 3 – Representação das longitudes no globo. Fonte: [3]

(Figura 3). A distância angular entre esse meridiano e um ponto qualquer nos daria a longitude desse ponto. Com a latitude e a longitude do ponto, o localizamos perfeitamente no globo.

Vale ressaltar que, como a Terra leva 24 horas para completar uma rotação ao redor do seu eixo, totalizando  $360^\circ$ , há  $15^\circ$  de diferença geográfica entre as longitudes de dois pontos, correspondendo a 1 hora de diferença entre estes pontos.

### ***Como era determinado o posicionamento no mar até o século XVIII?***

Até o século XVIII, o posicionamento de um navio em alto-mar, ou seja, a determinação da sua latitude e sua longitude, era antagônico. Enquanto a latitude era facilmente determinada com boa precisão por qualquer indivíduo com mínimos conhecimentos de astronomia, determinar a longitude era uma incógnita.

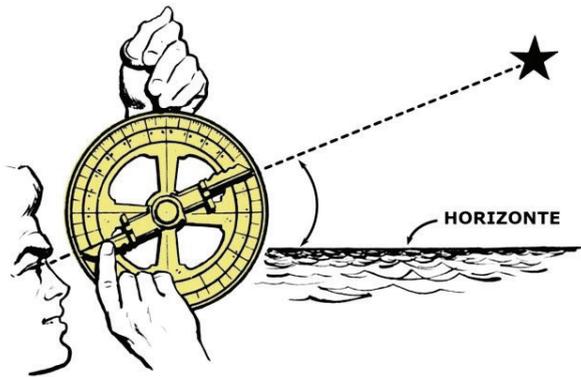


Figura 4 – Representação do uso de um astrolábio em mar. Fonte: [4]

Então, a latitude da embarcação era obtida fazendo uso de instrumentos náuticos, como o astrolábio, e medindo a altura de astros no firmamento, tais como o Sol, no período diurno, ou a estrela polar, no período noturno (Figura 3). Com a altura medida era possível consultar almanaques náuticos amplamente conhecidos e obter então a latitude do ponto.

Já para a longitude, não existia um método prático e preciso de determinação. Era sabido que a longitude do navio poderia ser obtida conhecendo a hora em um ponto de longitude determinada (o porto de saída, por exemplo) e a hora local desse navio, calculada facilmente por observações astronômicas. A diferença entre essas horas seria convertida em uma diferença de longitudes, chegando-se então à longitude do navio em relação à referência (o porto, no exemplo). O méto-

do em questão parece simples, mas esbarra em um grande problema de ordem prática: não havia relógio suficientemente preciso que pudesse ser embarcado em navios, viabilizando então o cálculo da longitude com precisão<sup>2</sup>.

### *O desastre naval nas Ilhas Scilly*

Devido à inexistência de método prático para determinação da longitude em viagens oceânicas até o século XVIII, vários grandes exploradores se perderam no mar, como Vasco da Gama, Fernão de Magalhães, Sir Francis Drake e Cristóvão Colombo.

O desconhecimento da posição precisa que o navio ocupava no oceano trazia vários inconvenientes para o comandante e sua tripulação, sendo um deles a segurança. Muitos navios e marinheiros pereceram no mar devido a acidentes náuticos gerados por desconhecimento da longitude da embarcação, sendo um

**Muitos navios afundaram e marinheiros pereceram devido a acidentes por desconhecimento da longitude**

dos mais graves e emblemáticos o afundamento de uma esquadra britânica nas imediações das Ilhas Scilly, em 1707.

Neste período, ocorria a Guerra de Sucessão espanhola, na qual, como gesto de ajuda às coroas amigas, a Coroa britânica enviou uma esquadra para apoio naval, sob o comando do experiente Almirante Sir Cloudesley Shovell. Em seu regresso à

2 Vale destacar que a diferença de 1° de longitude pode corresponder de 0 milha náutica de distância (nos polos) até 60 milhas náuticas de distância, ou cerca de 111 quilômetros, na Linha do Equador.

Grã-Bretanha, essa esquadra, composta por 21 embarcações, deveria partir de Gibraltar, no extremo sul da Península Ibérica, chegando ao porto inglês de Portsmouth.

A viagem de volta da esquadra se iniciou em 29 de setembro, sendo marcada por mau tempo. Em 22 de outubro de 1707, o Almirante Shovell, em consenso com seus navegadores, entendeu que sua esquadra estava nas proximidades da Ilha Ouessant, na costa noroeste da França, mas na verdade estava nas imediações das Ilhas Scilly, a sudoeste da Inglaterra (Figura 5).

As Ilhas Scilly eram cercadas por rochas, e a tragédia ocorreu: diversas

embarcações da esquadra britânica chocaram-se contra essas formações, sendo quatro afundadas, com um total de quase 2 mil marinheiros mortos, incluindo o Almirante Shovell. Esse foi o pior desastre naval da história britânica.

Uma extensa investigação se deu depois desse desastre, sendo concluído que o mesmo não foi gerado por imperícia ou imprudência do Almirante Shovell ou dos seus oficiais, mas sim, principalmente, pelo fato de as técnicas de navegação oceânicas na época não conseguirem precisar a longitude. Diante disso, algo precisava ser feito.

### *O Longitude Act*

No início do século XVIII, as principais coroas europeias estavam em busca da “descoberta da longitude”, pois, em termos práticos, esse era considerado o principal problema técnico daquele período, e a nação que conseguisse solucionar essa questão teria enormes vantagens sobre as demais, visto que, com a determinação precisa da longitude no mar, as viagens transoceânicas teriam tempo reduzido, os custos do comércio além-mar seriam minorados, rotas de navegação seguras seriam plenamente determinadas e os acidentes nas longas viagens no mar seriam dramaticamente reduzidos. De fato, a nação que primeiro



Figura 5 – Rumo seguido pela esquadra do Almirante Shovell de Gibraltar (Cape Spartel) até as Ilhas Scilly (Scilly Isles), com destaque para a Ilha de Ouessant (Ushant). Fonte: [5]

dominasse a longitude teria grande facilidade em dominar o mundo, inclusive teria enorme vantagem na corrida pela colonização das terras ainda não exploradas pelos europeus.

No Reino Unido a situação não era diferente. Havia, desde o desastre nas Ilhas Scilly, uma forte pressão do setor naval inglês para que o governo chegasse a uma solução para o problema da longitude, culminando na promulgação do Longitude Act pelo Parlamento inglês em 9 de julho de 1714. O Longitude Act estabelecia uma generosa premiação para quem apresentasse um método “prático e útil” para a determinação da longitude no mar, que variava da seguinte forma:

a) 20 mil libras (ou cerca 3,5 milhões de dólares em valores atuais) para um método que determinasse a longitude com exatidão de 1/2 grau;

b) 15 mil libras para um método que determinasse a longitude com exatidão de 2/3 de grau; e  
c) 10 mil libras para um método que determinasse a longitude com exatidão de 1 grau.

Para tanto, foi instituído o chamado Board of Longitude (Conselho da Longitude), que era composto por autoridades marítimas, científicas e políticas, entre as quais estavam o astrônomo real; o presidente da Royal Society (Sociedade Real), que na época era Sir Isaac Newton; o primeiro lorde do Almirantado; o presidente da House of Commons (Câmara dos Comuns); e professores de Matemática

das universidades de Oxford e Cambridge. Esse conselho seria o rigoroso julgador das propostas de solução do problema da longitude, tendo poderes inclusive de financiar ideias promissoras.

O generoso prêmio em dinheiro fez crescer o interesse da comunidade intelectual britânica sobre o tema da longitude, que tinha três principais linhas de ação para sua solução [6]: abordagem astronômica – eclipses das luas de Júpiter; abordagem astronômica – distância lunar; e abordagem mecânica – construção de um relógio naval de alta precisão.

Assim, deu-se início a uma corrida

pela glória financeira e intelectual para saber quem e qual área da ciência resolveria o grande problema técnico daquela geração.

## A DESCOBERTA DA LONGITUDE

### Havia uma forte pressão do setor naval inglês para que o governo solucionasse o problema da longitude, culminando na promulgação do Longitude Act

#### *A tentativa de solução pelo Método dos Eclipses das Luas de Júpiter*

Entre os métodos astronômicos que mais se mostravam aptos a resolver o problema da longitude estava o chamado Método dos Eclipses das Luas de Júpiter. Ao cientista florentino Galileu Galilei é creditado o pioneirismo da ideia de usar os eclipses das luas desse planeta para determinação da longitude na Terra, em 1613. Esse método fazia uso dos previsíveis e extremamente numerosos eclipses a que as quatro luas de Júpiter eram submetidas. De posse de uma tabela de efemérides<sup>3</sup>,

<sup>3</sup> Previsões da posição de astros em determinados dias e horários.

um comandante poderia então determinar sua longitude no mar.

O Método dos Eclipses das Luas de Júpiter tinha, porém, alguns inconvenientes. O primeiro era o de não ser possível utilizar esse método durante o dia. O segundo era que as observações noturnas exigiam céu claro e só podiam ser feitas em parte do ano. Por fim, manter os satélites do planeta no campo de visão dos instrumentos de observação disponíveis à época, bem como os posicionar perfeitamente, era extremamente difícil com o balanço do mar. Assim, esse método para determinação da longitude no mar não se mostrava prático e útil, sendo, entretanto, bastante utilizado para determinação dessa coordenada em terra.

### ***A tentativa de solução pelo Método da Distância Lunar***

Um outro método astronômico que, teoricamente, poderia resolver o problema da longitude era o chamado Método da Distância Lunar. Ao cientista alemão Johann Werner é creditada a ideia de cálculo de longitudes avaliando a distância lunar, em 1514. Esse método foi constantemente aperfeiçoado durante os séculos XVI e XVII e consistia em se medir a altura da Lua e de algumas estrelas, bem como a distância entre a Lua e essas estrelas, comparando então todos esses dados coletados com tabelas astronômicas, que, por fim, permitiriam obter a longitude no local das observações.

O Método da Distância Lunar, assim como o Método dos Eclipses das Luas de Júpiter, tinha sérios inconvenientes em sua aplicação prática. A falta de tabelas

lunares completas e precisas era o primeiro deles. O segundo era a inexistência de instrumentos de observação e medição suficientemente precisos. Por fim, o uso desse método era muito moroso e complexo, demandando uso de diversas tabelas e equações para execução dos cálculos, o que gerava constantemente erros na estimativa da longitude, além de ser um processo bastante demorado (estima-se que levaria ao menos quatro horas o cálculo da longitude). Novamente, esse método não se mostrava prático e útil para determinação da longitude no mar, sendo aperfeiçoado ao longo do século XVIII – após a solução do problema da longitude pela criação do cronômetro naval –, em virtude de avanços na Física, na construção de instrumentos óticos de medição e de publicações de almanaques lunares mais completos e precisos, tornando, finalmente, esse método aplicável para a determinação da longitude no mar de forma prática em 1779, quando foi publicado um protocolo de aplicação naval dessa metodologia.

### ***A solução do problema com a invenção do cronômetro naval***

Havia ainda uma terceira vertente quando se falava nos métodos mais próximos de resolver o problema da longitude: a construção de um relógio suficientemente preciso que pudesse ser embarcado, o cronômetro<sup>4</sup>. A construção desse instrumento era um enorme desafio tecnológico, e a solução do problema da longitude pelo “simples” melhoramento de uma máquina era vista como uma heresia por grande parte dos intelectuais da época, já que se

<sup>4</sup> Na horologia, que é a ciência que estuda instrumentos de medição do tempo, cronômetro é definido como um instrumento de medição do tempo de alta precisão. O senso comum atribui erroneamente o termo cronômetro a um instrumento de medição de intervalos de tempo, que na verdade se trata de um cronógrafo.

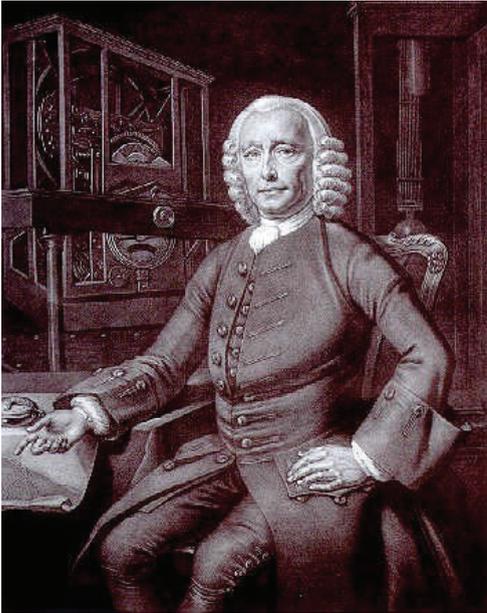


Figura 6 – Pintura de John Harrison, datada de 1767.  
Fonte: [7]

entendia que a astronomia seria a ciência-mãe do problema.

A criação do cronômetro naval veio pelas mãos do carpinteiro e relojoeiro autodidata inglês John Harrison (Figura 6).

Harrison nasceu no seio de uma família humilde em 24 de março de 1693, no condado de Yorkshire. Quando tinha cerca de 19 anos, teve acesso a uma cópia de palestras manuscritas de filosofia natural do matemático Nicholas Saunderson, da Universidade de Cambridge. Harrison então manuscreeu uma cópia desse material para si e o estudou com afinco, culminando, cerca de um ano depois, sem qualquer motivação documentada, na criação do primeiro relógio de pêndulo feito por ele, construído praticamente todo em madeira.

Nos anos seguintes, Harrison produziu mais alguns relógios, sempre inserindo os mesmos toques de inventividade e saindo do senso comum da relojoaria da época. Ele se interessou pelo problema da longitude e, financiado por empréstimos pessoais, construiu, em 1735, após cinco anos de dedicação ao projeto, o seu primeiro relógio marítimo de precisão, o Harrison nº 1, ou H-1 (Figura 7).

O H-1 era verdadeiramente uma obra-prima da engenharia. Pesando cerca de 34 kg, o mecanismo do relógio era inserido em uma caixa cúbica de 1,3 m de lado, deixando à vista apenas sua face com quatro mostradores. Prometia resolver todos os inconvenientes técnicos que até então impediam que os relógios existentes apresentassem alta precisão no mar,

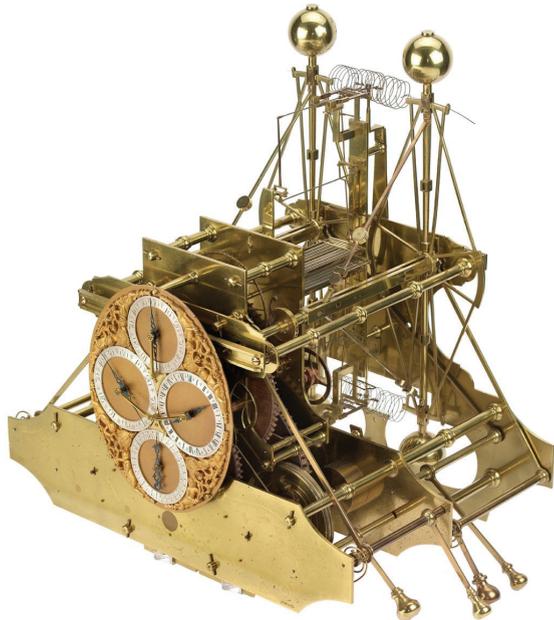


Figura 7 – Mecanismo interno do cronômetro naval H-1.  
Fonte: [8]

tais como a mudança da viscosidade dos lubrificantes utilizados nas partes móveis, que variava muito devido às mudanças de temperatura e umidade do ar em uma longa travessia marítima (Harrison contornou o problema usando materiais e geometrias específicas nos componentes do H-1, que dispensavam o uso de lubrificantes), a contração e expansão dos componentes em virtude da variação da temperatura nas travessias navais (problema contornado por Harrison por meio do uso de um intrincado sistema de compensação mecânica de variações dimensionais dos componentes do H-1) e a posição de trabalho não fixa, em virtude do balanço do mar (Harrison resolveu isso implementando no H-1 um complexo sistema de hastes com pesos e contrapesos, que anulavam o efeito das mudanças de posição do relógio).

Harrison então apresentou, ainda em 1735, seu cronômetro ao Conselho da Longitude, que marcou um teste preliminar do aparelho no mar apenas no ano seguinte, enviando-o para uma viagem a bordo do *HMS<sup>5</sup> Centurion* de Spithead (Inglaterra) até Lisboa (Portugal). Ao regressar à Inglaterra, foi indiscutível que o H-1 era extremamente preciso, tendo auxiliado na correção de rumo do *Centurion* diversas vezes durante o trajeto. Harrison então teria direito ao teste definitivo, preconizado em regulamento, para obtenção do título de “Descobridor da Longitude”: uma viagem até às Índias Ocidentais.

O nobre inventor, entretanto, tinha convicção de que poderia aprimorar bastante o seu H-1, reduzindo seu peso e tamanho e melhorando inclusive sua precisão. Para isso, solicitou um empréstimo ao Conselho da Longitude e um prazo de dois anos para projetar, construir e apresentar

o cronômetro naval Harrison nº 2, H-2, o que foi prontamente deferido.

Em 1739 Harrison apresenta então o H-2 ao Conselho da Longitude (Figura 8). Mesmo não sendo de porte reduzido, como desejava seu criador, o H-2 se mostrou tecnicamente bem superior ao H-1, com precisão significativamente superior.

Em testes preliminares, o H-2 se mostrou extremamente preciso e virtualmente imune às variações de temperatura e posição, estando apto ao teste oficial do Conselho da Longitude. Entretanto mais uma vez Harrison estava convicto de que ainda poderia melhorar o projeto, mostrando que preferia criar uma obra-prima da engenharia a ganhar os louros pelo descobrimento da longitude. Assim, foi solicitado um novo empréstimo ao Conselho, que foi deferido, viabilizando a

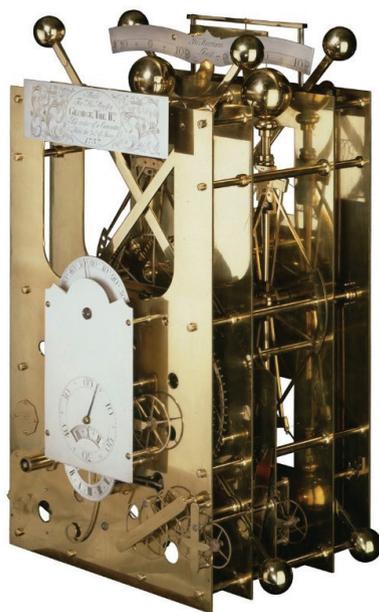


Figura 8 – Mecanismo interno do cronômetro naval H-2. Fonte: [9]

<sup>5</sup> *Her/His Majesty's Ship* (Navio de Sua Majestade, em inglês), prefixo dos navios da Marinha Real britânica.

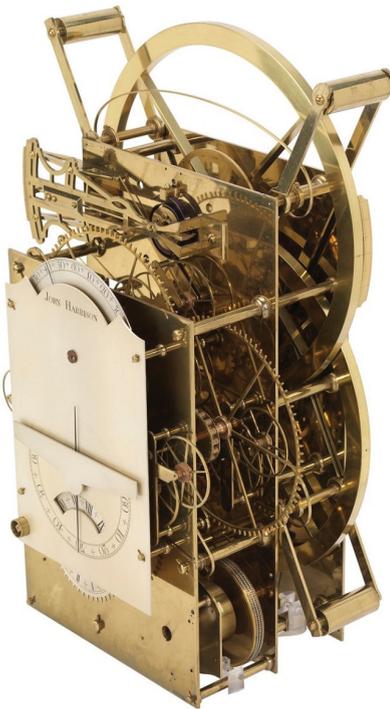


Figura 9 – Mecanismo interno do cronômetro naval H-3. Fonte: [10]

construção do cronômetro naval Harrison nº 3, H-3, após quase 20 anos de dedicação de Harrison ao projeto.

Pesando 27 kg e medindo cerca de 61 cm de altura e 31 cm de largura, o H-3 foi apresentado em 1757 (Figura 9). Composto por uma série de subsistemas extremamente complexos e inovadores, e que ainda são utilizados até os dias atuais, o H-3 foi prontamente reconhecido pelos especialistas da época como de fato uma obra-prima da engenharia.

Novamente, Harrison desejava aprimorar o projeto do seu cronômetro naval e, após mais dois anos de trabalho, apre-

sentou o Harrison nº 4, H-4, em 1759. Esse relógio tinha diâmetro de 12,5 cm e pesava apenas 1,5 kg, o que era surpreendente, considerando sua precisão e complexidade.

Em 1760, o H-4 foi apresentado ao Conselho da Longitude. Após testes preliminares, esse cronômetro foi embarcado, em 1761, no *HMS Deptford*, em uma viagem da Inglaterra até a Jamaica, nas Índias Ocidentais, sendo observado e testado durante todo o trajeto por um numeroso grupo de especialistas designados. Ao final de três meses de viagem, ao chegar em Port Royal, na Jamaica, em 19 de janeiro de 1762, constatou-se que o H-4 estava atrasado apenas cinco segundos, mesmo após 81 dias de viagem.

Porém o Conselho da Longitude, ao analisar os relatórios dos testes aos quais o H-4 fora submetido, pontuou algumas inconsistências na avaliação e decidiu fazer um novo teste de mar com o relógio. Em 1764, o H-4 foi embarcado no *HMS Tartar* da Inglaterra até Barbados, nas Índias Ocidentais, sendo submetido a testes significativamente mais rigorosos durante o trajeto e obtendo, ao final da jornada, o mesmo resultado que no teste de mar anterior: o relógio conseguia determinar a longitude no mar com exatidão muito inferior a meio grau, tendo na verdade se mostrado três vezes mais preciso que esse limite.

Após exaustivos testes complementares, no outono de 1764, finalmente o Conselho da Longitude reconheceu que John Harrison foi o primeiro a apresentar um método “prático e útil” para a determinação da longitude no mar e que o seu cronômetro marítimo H-4<sup>6</sup> atendia aos requisitos para obtenção da premiação máxima oferecida

6 O H-4, assim como o H-1, o H-2 e o H-3, encontra-se exposto no Observatório Real de Greenwich, na Inglaterra. Todos esses cronômetros estão em funcionamento, com exceção do H-4, que se encontra parado visando preservar o seu grau de conservação para as gerações futuras.



Figura 10 – Cronômetro naval H-4. Fonte: [11]

pelo Longitude Act, a qual só fora integralmente paga ao inventor em 1773.

Após as notícias sobre os cronômetros navais de Harrison tomarem o mundo, diversos outros relojoeiros buscaram se inspirar em seus famosos projetos, já públicos, e criar seus próprios relógios

de precisão, o que barateou bastante o equipamento. O que se viu então foi uma rápida aderência dos comandantes de todo o mundo ao uso de cronômetros navais. Em 1815 existiam mais de 5 mil instrumentos em uso desse equipamento primário e indispensável a todo comandante da época.

## CONCLUSÃO

O desconhecimento da longitude de uma embarcação no mar pode ser considerado o maior problema de ordem prática até o século XVIII, e a busca pela sua solução contribuiu para notáveis avanços nas ciências astronômicas e na engenharia.

Se sobrepondo aos métodos astronômicos para solução do problema da longitude, o cronômetro naval desenvolvido por John Harrison permitiu que se conhecesse essa coordenada no mar com precisão, sendo este um marco para a segurança da navegação oceânica, do comércio marítimo e do expansionismo europeu, além de ser um ponto de inflexão para a engenharia mecânica e para a horologia.

### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ATIVIDADES MARINHEIRAS>; Acessórios; Arte Naval; Instrumento Náutico; Navegação;

## REFERÊNCIAS

- [1] SOBEL, D. *Longitude – A verdadeira história do gênio solitário que resolveu o maior problema científico do século XVIII*. 1ª edição. São Paulo: Editora Companhia de Bolso, 2008.
- [2] ALMEIDA, B. “A Geografia de Ptolomeu ou o texto obsoleto mais importante de sempre”. Disponível em: <https://www.publico.pt/2018/06/25/ciencia/ensaio/a-geografia-de-ptolomeu-ou-o-texto-obsoleto-mais-importante-de-sempre-1835095>. Acesso em: 19 maio 2022.
- [3] GOMES, R. R. F. “Latitude e Longitude”. Disponível em: <https://www.infoescola.com/geografia/latitude-e-longitude/>. Acesso em: 19 maio 2022.

- [4] BEZERRA, J. “Astrolábio”. Disponível em: <https://www.todamateria.com.br/astrolabio/>. Acesso em: 20 maio 2022.
- [5] WIKIPEDIA. Scilly Naval Disaster of 1707. Disponível em: [https://en.wikipedia.org/wiki/Scilly\\_naval\\_disaster\\_of\\_1707](https://en.wikipedia.org/wiki/Scilly_naval_disaster_of_1707). Acesso em: 23 maio 2022.
- [6] FIGUEIREDO, F. B. “Longitude – Uma longa e fascinante história”. Disponível em: <https://gazeta.spm.pt/getArtigo?gid=453>. Acesso em: 25 maio 2022.
- [7] WIKIPEDIA. John Harrison. Disponível em: [https://en.wikipedia.org/wiki/John\\_Harrison](https://en.wikipedia.org/wiki/John_Harrison). Acesso em: 27 maio 2022.
- [8] ROYAL MUSEUMS GREENWICH. H1. Disponível em: <https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-79139>. Acesso em: 27 maio 2022.
- [9] ROYAL MUSEUMS GREENWICH. H2. Disponível em: <https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-79140>. Acesso em: 30 maio 2022.
- [10] ROYAL MUSEUMS GREENWICH. H3. Disponível em: <https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-79141>. Acesso em: 30 maio 2022.
- [11] ROYAL MUSEUMS GREENWICH. H4. Disponível em: <https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-79142>. Acesso em: 30 maio 2022.

# A RELEVÂNCIA DA ROSA DAS VIRTUDES PARA A LIDERANÇA NA MARINHA DO BRASIL

*Sigam nas minhas águas.*

Almirante Barroso

FRANCISCO DAS CHAGAS RODRIGUES JÚNIOR\*  
Primeiro-Sargento (AR)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Valor e ética militar  
A Rosa das Virtudes e a Liderança na MB  
Considerações Finais  
Referências Bibliográficas

## INTRODUÇÃO

**S**entido de direção: esta é a finalidade da Rosa dos Ventos, utilizada por antigos e modernos navegadores para guiar suas embarcações a um rumo desejado. Com a mesma acepção, a Rosa das Virtudes é uma alegoria daquela figura ao listar os valores eleitos pela Marinha do Brasil (MB), expondo-os de maneira ostensiva no Anexo B da Doutrina de Liderança da Marinha (EMA-137), a fim de sinalizar uma direção moral segura para alcançar o sucesso profissional e pessoal.

Pela importância do tema, este artigo partiu inicialmente de uma motivação para examinar e compartilhar a notável disposição desses valores e sua importância no dia a dia do líder militar-naval. Nesse sentido, procurou-se entender o significado desse símbolo para a vida prática do marinheiro. Para isso, foi preciso considerar seus rudimentos e sua funcionalidade, expandindo-se, conseqüentemente, seu significado não só para os líderes, mas também para os liderados, no contexto social, econômico e político cada vez mais globalizado e complexo do século XXI.

---

\* Graduando em Administração pela Universidade Paulista.

Buscou-se para tanto, por meio de uma pesquisa conceitual, analisar a contextualização dos preceitos éticos da Rosa das Virtudes no ambiente militar-naval. Diante da perspectiva teórica em que as disposições morais focam no cumprimento legítimo de regras imunes à relativização de conjunturas específicas, procurou-se destacar a importância de se ter um balizamento virtuoso que oriente a interpretação dos fatos do cotidiano militar-naval, passando pela contribuição do cumprimento da missão constitucional da Marinha do Brasil, com o propósito final de serem garantidos o desenvolvimento e a soberania do Brasil.

## VALOR E ÉTICA MILITAR

A carreira militar é naturalmente peculiar: ela está vinculada a um serviço voluntário que vai muito além da formalidade de um horário de expediente com começo, meio e fim. A caserna

requer de seu pessoal um desprendimento individual incomum, seja na paz ou na guerra. Exige um devotamento pelo que o militar é – um servidor da Nação – e não propriamente pela função nominal que ele assume na Organização Militar (OM) em que trabalha (serve). Além da renúncia, muitas vezes de anseios pessoais, ela exige o sacrifício da própria vida, se for preciso, em defesa dos interesses da Pátria – fato que nenhum outro ofício exige.

Vale mencionar, nesse aspecto, o Artigo 176 do Regulamento de Continências, Honras, Sinais de Respeito e Cerimonial Militar das Forças Armadas, o qual aborda o “Juramento à Bandeira”, ato solene firmado no ingresso da vida militar:

(...) prometo cumprir rigorosamente as ordens das autoridades a que estiver subordinado; respeitar os superiores hierárquicos; tratar com afeição os irmãos de Armas e com bondade os subordinados; e dedicar-me inteiramente ao serviço da Pátria, cuja honra, integridade e instituições defenderei com o sacrifício da própria vida.

Trata-se, portanto, de uma imposição legal a todos quantos se apresentam para o serviço das Armas e de tudo o mais que essa atitude implica: o hábito diário da continência, o Cerimonial à Bandeira, o uniforme alinhado e o culto às tradições e aos valores militares. Sendo assim, envolve não só a necessidade de

se obter o sustento material, a partir de um emprego remunerado e formal, mas também praticar o sentimento espontâneo de amor à Pátria e o desejo de bem servi-la, o que

significa submeter-se, voluntariamente, aos interesses do Estado, regulamentados pela lei.

Conseqüentemente, os valores e a ética são fundamentos para a profissão militar. Ao examinar o Estatuto dos Militares (EM), por exemplo, nota-se que não há necessidade de uma definição objetiva para “Valor Militar”, pois seu sentido é expresso, com fácil entendimento, mediante o uso de substantivos relacionados aos mais altos ideais, como patriotismo, fé (na missão das Forças Armadas), culto (às tradições militares) etc. (Art. 27).

Em relação à Ética Militar, o Artigo 28 do EM principia que “o sentimento do dever, o pundonor militar e o decoro da classe impõem, a cada um dos inte-

**A carreira militar requer desprendimento individual incomum, seja na paz ou na guerra**

grantes das Forças Armadas, conduta moral e profissional irrepreensíveis, com a observância dos seguintes preceitos de ética militar (...)”. Nos 19 parágrafos que se seguem, o texto do EM se utiliza de verbos que determinam ações nobres, enérgicas e singulares: amar (a verdade), respeitar, zelar, acatar, cumprir etc. Por isso, entende-se que o comportamento pessoal e profissional daqueles que se dispõem ao serviço das Armas deve ser definido pelos preceitos éticos, pois aos militares são impostos deveres que resultam em elos morais e jurídicos, que os ligam à sua Nação por meio do instituto militar.

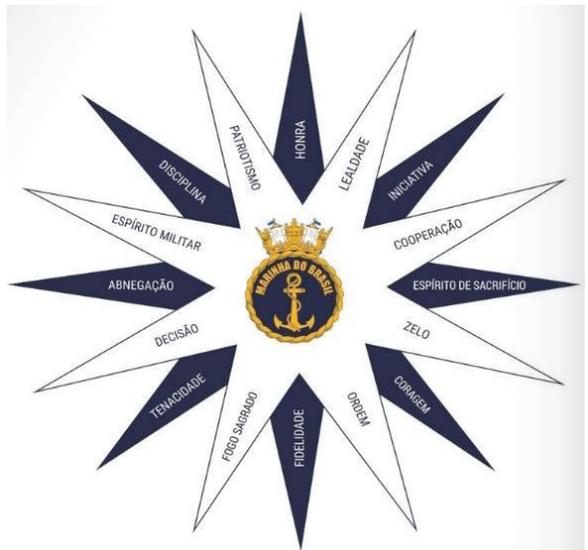
Em particular na carreira naval, o marinheiro é levado a um nível de desprendimento sobrecomum. As atividades a bordo dos navios ou mesmo das OM de terra, muitas vezes perigosas, caracterizam uma atividade exclusivista, a qual condiciona o militar a uma vida absorta pelas fainas marinheiras, por vezes em missões distantes de sua casa e de sua família. Sua profissão não se limita, desse modo, a um rol restrito de funções ou de um horário demarcado por alguma legislação, mas transcorre de acordo com as necessidades do serviço, o que exige compromisso com uma causa maior do que a relação de emprego e empregador.

Nesse contexto, segundo a Doutrina de Liderança da Marinha (EMA-137), a Ética Militar Naval é o “(...) conjunto dos princípios, valores, costumes, tradições, normas estatutárias e regulamentos que regem o juízo de conduta do militar da Marinha (...)”. Dessa maneira, ainda que haja ocasiões em que se exigem a necessidade de privação de sono, esforço físico extenuado

e trabalho contínuo por muitas horas, o marinheiro deve saber que há uma causa maior que justifica tamanho esforço.

## A ROSA DAS VIRTUDES E A LIDERANÇA NA MB

O Anexo B do EMA-137 (2013, Rev.1, Mod.2) expõe, além do “Juramento à Bandeira”, um conjunto de princípios e costumes detalhados na Rosa das Virtudes. Trata-se de um diagrama que reproduz a forma da Rosa dos Ventos e ilustra um direcionamento ético para a vida prática de seus militares ao elencar 16 preceitos inerentes à cultura organizacional da MB: honra, lealdade, iniciativa, cooperação, espírito de sacrifício, zelo, coragem, ordem, fidelidade, fogo sagrado, tenacidade, decisão, abnegação, espírito militar e disciplina.



Rosa das Virtudes

Fonte: [www.marinha.mil.br/content/missao-e-visao-de-futuro-da-marinha](http://www.marinha.mil.br/content/missao-e-visao-de-futuro-da-marinha)

Conforme a Constituição Federal de 1988, em seu Artigo 142 (*Caput*), as Forças Armadas (Marinha, Exército e Aeronáutica) “(...) destinam-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem”. Diante desse entendimento, é possível apreender que a atuação das três Forças, e em particular da Marinha do Brasil, é claramente pautada por preceitos legais que fundamentam o direito à soberania e ao desenvolvimento nacional. Em consonância com a Lei, a importância do passado histórico para a MB relaciona-se à perpetuação de valores perenes que, por seu turno, são essenciais para a consecução dos objetivos constitucionais da Armada. Nesse caso, as tradições que consolidaram a cultura naval, na paz ou na guerra, também ocupam um espaço referencial para o presente e para o futuro da Marinha. Por isso, a Marinha apresenta a ética como a soma dos valores contíguos que foram consagrados pela história e pela tradição militar-naval e são parte do arcabouço de parâmetros que servem como guia para aqueles que fizeram, fazem e farão parte do quadro de pessoal da Força Naval.

Quanto aos fundamentos, a Rosa das Virtudes tem sua justificativa prática nas convicções aplicadas por grandes vultos da História Naval. Nesse âmbito, destaca-se o desempenho daquele que viria a ser o Patrono da Marinha do Brasil, Joaquim Marques Lisboa, cuja atuação digna na Fragata *Niterói*, durante a Guerra da Independência (1821-1824), inspirou seu comandante àquela época, John Taylor, a declarar que o jovem voluntário prometia honrar a Marinha. E assim Tamandaré a prestigiou ao levar a cabo os propósitos da Nação durante as oito revoluções e quatro guerras das quais participou, de tal modo que deixou para a Força Naval brasileira

a certeza de que a honra é um “(...) sentimento avançado do nosso patrimônio moral (...)” (TAMANDARÉ, p. 91) e é a virtude por excelência, a qual encerra todas as demais.

Vários outros nomes também se somaram à galeria histórica de homens que adotaram os valores prestigiados pela Marinha. Entre eles, Francisco Manuel Barroso da Silva deixou igualmente um legado de honra, iniciativa e espírito de sacrifício, sintetizado pela sua coragem na Batalha Naval do Riachuelo contra a Esquadra do Paraguai, no domingo de 11 de junho de 1865. Naquela ocasião, o Almirante Barroso liderou dezenas de outros homens também corajosos, que, inspirados pelo seu exemplo, lutaram com honradez sob as mais desvantajosas condições. Assim, o melhor resultado foi em proveito do Império do Brasil, que, a partir daquela batalha, passou a controlar totalmente o Rio Paraná (ABREU, pp. 159-166), o que marcou o início da derrota de Solano López na Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870).

Outras figuras da história naval também se distinguiram por suas vivências valorosas. Por vezes sobressaíram-se pela coragem e pelo patriotismo, como o fizeram o Guarda-Marinha João Guilherme Greenhalgh e o Marinheiro Marcílio Dias; ou pela inegável fidelidade e espírito militar, como o Almirante Joaquim Marques Batista de Leão e o Almirante Júlio Cesar de Noronha; ou ainda pela tenacidade e decisão do Almirante Pedro Max de Frontin na Primeira Guerra Mundial, assim também como pela coragem do Almirante Soares Dutra durante a Segunda Guerra; e insistência e idealismo do Almirante Álvaro Alberto. Todos esses e muitos outros marinheiros perseveraram durante todo o tempo de suas carreiras, num continuado empenho para conqui-

tar não somente metas individuais, mas sobretudo para alcançar alvos delineados pela instituição naval.

Nos dias atuais não é diferente. A rotina inflexível, os poucos recursos disponíveis e o rigor do serviço são apenas alguns dos vários desafios aos quais o militar da Marinha é exposto sucessivamente, precisando superá-los da maneira mais profissional possível, sem perder o ânimo de ver sua missão cumprida. Por esses motivos, a vida a bordo exige bastante empenho físico, aprendizagem contínua, cooperação com os demais companheiros e intensa aplicação às tarefas. Trata-se de um ambiente de árduo trabalho que necessita de pessoas atentas ao perigo de ações ou omissões irrefletidas, sejam quais forem suas funções ou posições hierárquicas na OM, visto tal rotina demandar altas expectativas quanto aos interesses nacionais, como nas missões de paz no exterior, em combate ao tráfico marítimo nas águas jurisdicionais, no adestramento constante e na operacionalização dos meios navais, no enfrentamento a ameaças bioquímicas e sanitárias, na Garantia da Lei e da Ordem, no resgate a naufragos, na vigilância ininterrupta das águas brasileiras, no auxílio às vítimas de desastres naturais, no combate a incêndios florestais ou, ainda, no apoio imprescindível às pesquisas no gelo antártico. Desse modo, é no calor (ou no frio) da labuta diária de bordo que a Nação mais carece de homens e mulheres comprometidos com princípios éticos que os levem a cumprir seu dever.

Conjuntamente, o contexto do século XXI aponta para uma Quarta Revolução

Industrial, caracterizada por uma elevada automação tecnológica e uma nova forma de tratar as (muitas) informações. Neste novo momento de mudanças globais, acontece uma interação nunca vista antes entre seres humanos e máquinas inteligentes, por meio de excessiva quantidade de dados em redes digitais, cujos volume de informações, conhecimento e autonomia os tornam progressivamente indissociáveis entre si (SCHWAB, 2016). No campo militar-naval, notam-se tempos de ameaças de guerra cibernética, de propulsores e armas nucleares e de tecnologias computacionais com Inteligência Artificial. Por isso, é cada vez mais imperativo que concepções morais sejam priorizadas como balizas de conduta, já

que computadores não as possuem. Sem tais convicções interiorizadas, o espaço social do trabalho, seja ele qual for, torna-se uma experiência impossível e põe em risco qualquer parcela da sociedade que venha

**Neste novo momento de mudanças globais, acontece uma interação nunca vista entre seres humanos e máquinas**

a desprezá-las, sobretudo no ambiente militar. Sem dúvida, é primordial haver redes e sistemas computacionais seguros, mas é igualmente fundamental que os operadores dessas tecnologias sejam capazes de administrar os dados e as informações digitais com integridade e ética, a fim de preservar os interesses da Pátria.

Em relação ao conceito de liderança, a Doutrina de Liderança da Marinha (EMA-137) informa que é “o processo que consiste em influenciar pessoas no sentido de que ajam, voluntariamente, em prol do cumprimento da missão”. Sendo um processo de influência, é necessário considerar o relacionamen-

to entre o líder e os liderados em suas interações complexas, o que implica a obrigatoriedade dessas duas partes assumirem atitudes baseadas em valores para o bom andamento dos trabalhos, visto que, segundo Krech, Crutchfield e Ballachey (1975), a liderança envolve o comportamento interpessoal em que o líder influencia o liderado e este também influencia o líder.

Nesse sentido, as virtudes erigidas na Rosa das Virtudes são desejáveis não só para os que lideram, mas também para seus comandados. O EMA-137, em seu Anexo B, observa que “os valores organizacionais representam os princípios que devem nortear as ações e a conduta de colaboradores, gerentes e autoridades ligados a uma instituição pública (...)”. Os bens morais e costumes expressos na Rosa envolvem tanto disposições mentais quanto físicas, ou seja, possuem bastante amplitude no modo de praticá-los. Com tal abrangência, essa coleção de valores é capaz de influenciar das mais simples até as mais complexas questões. Seja o militar um encarregado de seção, seja ele um vigia no tijupá<sup>1</sup>, cada um no seu nível de tarefa, aquele terá que avaliar e decidir sobre assuntos diversos, e por vezes até graves, acerca de seus vários subordinados; este deverá empenhar-se criteriosamente para informar ao oficial de quarto<sup>2</sup> sobre qualquer nova embarcação ou objeto que surja no horizonte, sob quaisquer condições do clima, independentemente da hora do dia, do cansaço do vigia ou de sua vontade. Desse modo, é de suma importância a difusão dessas virtudes prescritas para o caráter militar, “sendo a Rosa das Virtudes a fonte primeira para essa disseminação”

(ABREU, p. 319). Diante dessa constatação, num combate a um incêndio real com o navio em alto-mar, por exemplo, é extremamente necessário acatar ordens superiores, obedecer a procedimentos específicos, arriscar-se fisicamente e, por fim, imbuir-se de coragem na luta contra as chamas. Sendo assim, manter o foco no acerto das próprias decisões pode não só evitar danos à carreira individual ou ao material de bordo, como também pode significar, principalmente, a diferença entre a vida e a morte, ou entre a vitória e a derrota da missão.

Entende-se, dessa maneira, que as cominações éticas resumidas pela Rosa das Virtudes possuem um forte enlace histórico e objetivo, com amplas implicações para a organização naval e, conseqüentemente, para a Nação brasileira. Por essa razão, qualquer que seja o grau hierárquico, todos os militares da Força devem observar tal moralidade no desempenho diário de suas funções na MB e buscar incessantemente incorporar esses conceitos à sua vida cotidiana, a fim de progressivamente alcançar melhores resultados individuais e coletivos. Afinal, esse é o compromisso que cada marinheiro assume ao jurar à Bandeira.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os valores éticos historicamente consolidados contribuem sobremaneira para a eficácia profissional dos líderes combatentes da Marinha do Brasil. Com base na premissa de que esse código moral influencia positivamente a pessoa que decide observá-lo, seja o comandante ou o marinheiro mais moderno<sup>3</sup> da

1 Tijupá: convés imediatamente acima do passadiço (este é o compartimento de onde um navio é governado).

2 Oficial de quarto: oficial de serviço na estação de controle da manobra do navio, em viagem.

3 Moderno: termo utilizado no jargão marinho para designar um militar de menor grau hierárquico.

OM, é preciso ponderar que os aspectos mais extraordinários desse mecanismo são a indicação do melhor caminho a seguir e da melhor escolha a se fazer e a consideração entre o certo e o errado, diante das várias circunstâncias da vida a bordo dos navios e demais OM da Marinha. Vale ressaltar que, quanto maior for o nível de responsabilidade do militar, maior terá que ser sua apropriação das definições elencadas na Rosa das Virtudes, visto o maior grau de instrução e o maior tempo de serviço, que implicam, necessariamente, maior responsabilidade. Nesse sentido, dilemas emocionais ou éticos encontrarão respostas funcionais baseadas nos valores da Marinha de Guerra. Diante dos novos desafios que o século XXI impõe aos profissionais da guerra no mar, o pensamento atento à Rosa das Virtudes terá condições de bem avaliar as alternativas mais acertadas em cada contexto, e mentes guiadas por esses motivos tomarão decisões sincronizadas com as normas e, acima de tudo, com aquilo que é correto e oportuno. Por outro lado, a ausência de conhecimento e o apreço por tal doutrina facilitarão a escolha de opções erráticas, de ações ou supressões delituosas, resultando em infrações ou crimes, os quais comprometerão os propósitos da Força. Ou seja, sem o devido direcionamento moral e a organização do pensamento que dele decorre, corre-se grave risco de não se adotarem medidas certas na ocasião adequada, em meio aos aspectos difíceis, exigentes e muitas vezes perigosos das fainas e rotinas marinheiras. Enfim, ao tomar por alicerce tal sentido de orientação, a consequência direta será a ampliação do discernimento mo-

ral, o que reproduzirá um trabalho de excelência, o qual redundará no êxito institucional da Marinha.

Não resta dúvida, portanto, de que os elementos enumerados pela Rosa são de grande valor para o sucesso na carreira naval, seja do líder, seja do liderado. Não obstante o mundo esteja em constante mudança e em rápida evolução – o que traz tendências irreversíveis em todas as áreas de atuação humana –, o homem nunca poderá prescindir do seu natural senso de julgamento, devendo sempre fazê-lo com retidão, e, para tal, nunca deverá renunciar aos parâmetros da ética para analisar e discernir o contexto a sua volta. Em relação ao ambiente militar, obviamente, os valores e a ética militar se colocam como basilares e insubstituíveis para essa função crítica e avaliativa das circunstâncias. Por esse motivo, é de extrema importância que os líderes navais, em cada ambiente onde exercem influência, assumam a responsabilidade de incentivar seus subordinados a entenderem e a praticarem as proposições norteadoras da Rosa das Virtudes. Tal estímulo poderá vir, além do modelo prático do líder, da leitura constante de fragmentos do próprio EMA-137, diariamente, nas Ordens de Parada<sup>4</sup>, por exemplo.

Por fim, tem-se que, baseados numa sólida construção histórica da interação social, os 16 critérios referidos pela Rosa não são um fim em si mesmos, mas instrumentos morais que mostram ao militar da Marinha do Brasil os valores que o levarão a deliberar corretamente em momentos decisivos, o que proporcionará o alcance dos objetivos individuais e institucionais. Ademais, não bastassem como elementos essenciais para gerir

4 Ordens de Parada: reunião administrativa diária em que ordens e orientações são transmitidas para toda a tripulação das Organizações Militares da MB.

a conduta profissional, esses atributos ainda permitem que a própria Marinha obtenha progresso em sua dimensão organizacional. Dessa maneira, quando cada marinheiro, após jurar à Bandeira, enten-

de e escolhe se orientar por tais padrões éticos, o Poder Naval pode se conservar no presente e, principalmente, vislumbrar um futuro de conquistas estratégicas de interesse para o Brasil.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ARTES MILITARES>; Liderança; Princípios;

<VALORES>; Autoridade; Comando; Conduta; Disciplina; Ética; Liderança;

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, Guilherme Mattos de. (Org.) *Marinha do Brasil: uma síntese histórica*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2018.
- BRASIL. Presidência da República. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Título V. Capítulo II. Promulgada em 5 de outubro de 1988.
- BRASIL. Decreto nº 6.806, de 25 de março de 2009. Regulamento de Continências, Honras e Sinais de Respeito e Cerimonial Militar das Forças Armadas. Brasília, 2009.
- BRASIL. Lei nº 6.880, de 9 dezembro de 1980. Estatuto dos Militares. Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Ed. rev. Rio de Janeiro, 2009.
- KRECH, D.; CRUTCHFIELD, R. S.; BALLACHEY, E. L. *O indivíduo na sociedade: um manual de psicologia social*. Tradução: Dante Moreira Leite e Miriam L. Moreira Leite. 3ª. ed. São Paulo: Pioneira, 1975. v. 1.
- MARINHA DO BRASIL. Estado-Maior da Armada. EMA-137 – Doutrina de Liderança da Marinha. Brasília, DF, 2013.
- MARINHA DO BRASIL. Doutrina de Liderança da Marinha. EMA-137. REV. 1 - 2013. Anexo B.
- MARINHA DO BRASIL. *Tamandaré*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2009.
- SCHWAB, Klaus. “The Fourth Industrial Revolution”. World Economic Forum, 2016.

# A MARINHA DE OUTRORA

AS LIÇÕES DE ONTEM PARA A MARINHA  
DE HOJE E DE AMANHÃ

– **UMA ILHA DE HISTÓRIAS** - A história por trás da  
sede do Comando do 9º Distrito Naval



## UMA ILHA DE HISTÓRIAS – A história por trás da sede do Comando do 9º Distrito Naval

Manaus é cheia de ruas históricas que guardam as mais diversas histórias que se possam imaginar, mas nenhuma delas é tão fascinante quanto a Rua Bernardo Ramos, uma das mais antigas da cidade e que possuía uma ilha ao final dela, a Ilha de São Vicente.

Essa ilha já era conhecida pelos primeiros moradores da então Cidade da Barra desde fins do século XVIII, quando o governador da Capitania, Lobo D'Almada, mandou lá erguer um prédio para servir de quartel de milícias. Assim foi até os idos de 1850, quando se fez presente na ilha outra instituição, o Hospital Militar, o único da cidade e que acabava não só por servir aos militares, mas também aos civis. O Hospital Militar foi responsável por cuidar das pessoas acometidas pelas diversas epidemias que assolavam Manaus no século XIX.

A incerteza de datas é grande, mas algumas fontes dão conta de que em 1857 o hospital já se encontrava em condições de funcionamento e que por mais de 50 anos funcionou no mesmo prédio, o qual já havia sofrido algumas alterações em sua estrutura e aparência.

Durante o século XIX, só era possível chegar à Ilha de São Vicente por meio de pontes que ligavam a rua à ilha e por pequenas embarcações que transportavam pessoal e mercadorias. Mas, quase na virada do século, o então governador, Eduardo Ribeiro, mandou aterrar o igarapé que separava a ilha do continente, tornando o local uma península. Em 1909, o Hospital Militar passou a não mais funcionar no local, deixando para trás um prédio já histórico, mesmo para a época, visto que sua fundação remonta aos idos do século XVIII, só restando ali ruínas.

Após algumas concessões do governo para empresas privadas, a ilha tornou-se novamente um local militar, passando, nos anos 1950, a abrigar o Grupamento de Elementos de Fronteira e posteriormente servindo de primeira sede do Centro de Instrução de Guerra na Selva (CIGS), em 1966. Em 1973, tornou-se sede da 29ª Circunscrição de Serviço Militar e, em 1975, a 1ª Companhia Especial de Transportes do Exército. Após tanto tempo servindo como casa militar, passou à responsabilidade da iniciativa privada em 1982, mas como patrimônio histórico tombado do Estado, abrigando a antiga Portobras (Empresa de Portos do Brasil S.A.), resultado de uma permuta com o Exército Brasileiro, que ficou com a área que a Portobras detinha no bairro da Ponta Negra.

Em substituição à Portobras, anos mais tarde assumiu o local a Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental (Ahimoc), que ofereceu o prédio para o então Comando Naval da Amazônia Ocidental (CNAO), que localizava-se nas instalações do atual Batalhão dos Fuzileiros, no bairro do Mauzinho. Oficializada a troca em agosto de 2001, e após meses de obras de recuperação, finalmente, em 22 de janeiro de 2004, o prédio torna-se sede do CNAO, sendo este elevado à categoria de Distrito Naval em maio de 2005, mudando mais uma vez de nome. A casa, então, passou a ser a sede do Comando do 9º Distrito Naval.

Sob os cuidados da Marinha, o local agora encontra-se preservado, mas fora do olhar do público externo, por ser área militar, como sempre foi. Pelo visto, São Vicente estará sempre guarnecida.

*Adriel de França Silva*  
MN (RM2)

## NECROLÓGIO

A *RMB* expressa o pesar às famílias pelo falecimento dos seguintes colaboradores e assinantes:

AE Carlos Edmundo de Lacerda Freire	★ 11/01/1937 † 18/03/2022
CMG Dick Silveira Mello	★ 05/11/1937 † 03/07/2022
CMG José Henrique da França Gomes	★ 28/02/1936 † 26/06/2022
CMG Hugo Guilherme de França	★ 10/10/1934 † 18/06/2022
CMG (IM) Umberto Pivatelli	★ 15/09/1937 † 30/06/2022
CMG Wibson Gonçalves Quintão	★ 08/04/1946 † 03/08/2022
CMG Pedro Calisto Luppi Monteiro	★ 05/10/1951 † 03/07/2022
CF Serge Torres de Carvalho	★ 11/04/1940 † 04/07/2022
CF Fernando Simões Vieira Junior	★ 13/04/1964 † 12/07/2022
CC (CD) Sergio Walkirio Marques da Silva	★ 13/02/1940 † 02/03/2022
CT Enio Lima	★ 11/07/1937 † 22/06/2022
CT (CD) Joel Nascimento	★ 04/05/1935 † 23/06/2022
SO Gilson Corrêa Menezes	★ 04/11/1953 † 25/05/2022



**CARLOS EDMUNDO DE LACERDA FREIRE**  
Almirante de Esquadra (Ref<sup>o</sup>)

Nascido no Estado do Rio de Janeiro, filho de Sylvio Vianna Freire e de Elvira Lacerda Freire.

Ingressou no CN em 14/04/1953 e na EN em 14/03/1955; declarado GM em 23/12/1957; nomeado 2<sup>o</sup>Ten em 18/12/1958; promovido a 1<sup>o</sup>Ten em 18/12/1959; a CT em 18/12/1961; a CC em 07/12/1966; a CF em 31/08/1973; a CMG em 30/04/1981; a CALte em 25/11/1987; a VALte em 31/03/1992; e a Alte Esq em 31/03/1997.

Foi transferido para a Reserva Remunerada em 02/02/2000 e reformado em 04/02/2000.

Em sua carreira, comandou o 1<sup>o</sup> e o 2<sup>o</sup> Distrito Naval, foi comandante em chefe

da Esquadra, diretor de Portos e Costas e secretário-geral da Marinha.

Outras Comissões: Colégio Naval, Navio-Escola *Duque de Caxias*, Navio Transporte de Tropas *Custódio de Mello*, Contratorpedeiro *Greenhalgh*, Diretoria do Pessoal Militar, Contratorpedeiro *Beberibe*, Contratorpedeiro *Paraíba*, Adido Naval França/Itália, Comando do 7º Distrito Naval, Centro de Inteligência da Marinha, Corveta *Iguatemi*, Comando do 4º Distrito Naval, Comando do 6º Distrito Naval, Comissão Naval em São Paulo, Gabinete do Ministro da Marinha-RJ, Comissão Naval Brasileira em Washington, Escola de Guerra Naval, Diretoria de Armamento e Comunicações da Marinha, Fragata *União*, Centro de Instrução Almirante Wandenkolk e Comando da Força de Fragatas.

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito da Defesa – Grande-Oficial; Ordem do Mérito Naval – Grã-Cruz; Ordem do Mérito Militar – Grande-Oficial; Ordem do Mérito Aeronáutico – Grande-Oficial; Ordem de Rio Branco – Grande-Oficial; Medalha da Cruz Naval – Portugal; Medalha Militar e Passador Platina – 4º Decênio; Medalha Naval de Serviços Distintos; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 3 Âncoras; Medalha do Mérito Santos Dumont; e Medalha do Pacificador.

À família do Almirante Carlos Edmundo de Lacerda Freire, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

# ACONTECEU HÁ CEM ANOS

Esta seção tem o propósito de trazer aos leitores lembranças e notícias do que sucedia em nossa Marinha, no País e noutras partes do mundo há um século. Serão sempre fatos devidamente reportados pela *Revista Marítima Brasileira*.

Com vistas à preservação da originalidade dos artigos, observaremos a grafia então utilizada.

---

## ***A REDEMPÇÃO DE LORD COCHRANE*** **(RMB, Anno XLII, setembro 1922, Num. 3, pp. 251-311)** **Annibal Gama**

*A critica histórica, obedecendo muitas vezes a uma orientação pouco justa e, portanto, infeliz, conduz o animo desprevenido dos leitores a uma convicção erronea e deploravel. A commemoração do centenario da proclamação da independencia do Brasil, traz, necessariamente, para o primeiro plano das consagrações patrioticas, o papel preponderante da marinha de guerra, que concretizou com suas armas o ideal contido no legendario grito do Ipiranga.*

*Não se pode, entretanto, separar a individualidade do Almirante Cochrane daquelles feitos grandiosos, occorridos no memoravel periodo, de onde surgiu a nossa propria nacionalidade. A acção do celebre marinheiro, incontestavel e inconfundiível, foi, entretanto, denegrida pelos seus implacaveis e naturaes inimigos, que fizeram penetrar na historia, através dos seus commentadores*

*parcialmente inspirados, a iniquidade de um julgado inepto.*

*Que me seja permittida essa obra de reivindicacão historica, redimindo o nome do grande chefe militar britannico, que veio trazer á nossa marinha de guerra a força do seu genio e o exemplo da sua intrepidez.*

*Lord Cochrane é um heróe quasi esquecido, cujo nome deve ser exhumado do silencio dos archivos, trazido para a mais ampla divulgacão, esculpido nos monumentos, nas vias publicas, crystallizado na memoria dos homens, absolvido para sempre das mesquinhas accusações tendentes a apagar o brilho dos seus formidaveis feitos, que transformaram o platonismo de um brado na realidade de um facto. (...)*

*Proclamada a independencia da nossa patria em 7 de Setembro de 1822 (sabbado), tinhamos que vencer as formi-*



Arte usada na capa da *Revista Marítima*, setembro 1922

*daveis resistencias que sempre offerece a quebra de um élo desta natureza. As difficuldades que então surgiram eram augmentadas por motivos de natureza especial. A alma impetuosa de D. Pedro queria conduzi-lo rapidamente ao throno de um Estado livre.*

*A reacção nacional, operada no seio da população brasileira, conduzia os acontecimentos para a realidade da nossa emancipação politica. (...)*

*Para a realização do primeiro problema, que era a conquista da corôa do Brasil, entregou-se D. Pedro nas mãos patrioticas e habeis do velho José Bonifácio para a consecução do seu designio, difficilmente dissimulado, de se apoderar também da corôa portugueza, ligou-se elle aos inimigos do Brasil, sacrificando os interesses do povo que o exaltara até o delirio, procurando conciliar inutilmente as suas proprias ambições com os destinos da terra que libertara de um jugo intoleravel.*

*Vem dahi a campanha que procurou inutilizar a reputação do Almirante Cochrane e que se estendeu através dos annos até os nossos dias, em que commentadores descuidados repetem as patranhas que transformaram a gloriosa figura do grande chefe em um bandoleiro audaz e inescrupuloso.*

*A situação critica que atravessava o Brasil exigia o auxilio de um poderoso elemento militar maritimo para dar á independencia um cunho de realidade, de significação objectiva, porque de outra fôrma ella não passaria de uma innocente velleidade, como foram as tentativas republicanas suffocadas naquellas mesmas épocas.*

*Pode dizer-se que o partido portuguez espalhado pelo Brasil afôra, dispondo de homens e de armas, resolvido a se oppor á consolidação de uma situação mal ga-*

*rantida, era um obstaculo que enchia o espirito de José Bonifácio das mais graves apprehensões. (...)*

*Tendo lord Cochrane chegado ao Rio de Janeiro em 13 de Março de 1823, no dia 3 de Abril suspendia com a esquadra em demanda do porto da Bahia.*

*Foi elle quem dirigiu a parte mais importante das operações militares sob o ponto de vista estrategico, pois que visavam ellas isolar o detentor das derradeiras esperanças portuguezas do seu centro de abastecimento militar, que eram os portos da velha metropole. Para isto, organizou elle a esquadra de operações, sob o alto patrocínio do imperador, que collocou nas suas mãos de ferro a mais ampla autonomia, porque naquelle instante ia se decidir a mais afflictiva das alternativas, expressa pelas duas faces extremas do brado da Independencia ou Morte!*

*Teve elle ordem para levar os navios que quizesse e agir como entendesse, afim de "bloquear a Bahia, destruir as forças portuguezas, fazer todos os damnos possiveis aos inimigos do Imperio e ás forças inimigas da causa do Brasil".*

*O encontro realizado entre as duas forças em 4 de Maio não foi propicio ás nossas armas. Relatando o episodio guerreiro, dizia Cochrane: "Para descobrirvos a verdade, a metade da esquadra deve vigiar a outra metade", isto motivado pelo acto praticado pelos marinheiros portuguezes, que esconderam em pleno combate a polvora para impedir o fogo. Os da escuna Real ameaçaram entregal-a ao inimigo. Os da Maria da Gloria e da Liberal prejudicaram propositalmente a sua acção. Era, entretanto, de esperar essa attitude perigosa dos marinheiros portuguezes, pois devemos reconhecer que elles agiam levados pela alma da raça, de influencia mais imperiosa que a severa exigencia da disciplina. (...)*

*Depois do combate retirou-se Cochrane com toda a sua força para o Morro de S. Paulo. Utilizando-se de alguns navios dessa força e de outros que nella se incorporaram, conseguiu Cochrane manter um rigoroso bloqueio da Bahia, que levou o desanimo ás hostes de Madeira de Mello, maximé quando perdeu as communicações com Itaparica que houvera sido o celloiro das tropas sitiadas.*

*Assim, os portuguezes desesperança- dos de qualquer soccorro, luctando com grandes difficuldades de abastecimentos, resolveram abandonar o Brasil e seguir rumo da Patria a bordo da esquadra que se lhes conservara fiel.(...)*

*Na madrugada de 2 de Julho, embarcou todas as suas tropas na esquadra e em navios de comboio, e ás 11 horas da manhã sahiu aquella enorme frota, que ia ser perseguida pelos gloriosos barcos da marinha da independencia.*

*Lord Cochrane ordenara aos com- mandantes da Nictheroy, da Maria da Gloria e da Paraguassu que atacassem os navios que pudessem accometter a salvo. Com os navios acima mencionados e mais a não Pedro I, brigues Bahia e Rio da Prata e escuna Carlota, iniciou a perseguição contra a misera esquadra fugitiva. (...)*

*Viajou até os 4º de latitude norte, dirigindo-se para o Maranhão, em quan- to o resto da força regressava á Bahia, deixando a Nictheroy, sob o commando de Taylor, acossando o inimigo até as águas portuguezas. Foram aprisionados 32 navios.*

*Chegou Cochrane ao Maranhão em 26 de Julho de 1823. Tremulava no penol da carangueja da Pedro I o pavilhão lu- sitano, ardil que determinou a confiante attitude do commandante Salema Gar- ção, mandado ao seu encontro no brigue S. Miguel. Entregou Garção os papeis*

*que lhe foram pedidos por Cochrane e inteirou-o do estado da praça e dos seus meios de resistencia. Senhor de tudo, concebeu Cochrane o plano de intimidar os portuguezes, fazendo-os acreditar em hypotheticas forças que viriam apoiar a sua acção. Diante desse procedimento, a junta fez a entrega da Capital. Foi pacificada aquella provincia do norte, sendo entregue o brigue D. Miguel, de- pois chamado Maranhão, ao commando de Greenfell. (...)*

*De regresso ao Rio ali chegou em 8 de Novembro. A impressão produzida na capital do paiz pela rapida e pacifica victoria de Cochrane no Maranhão e pela sua habil conducta na Bahia, dá uma idéa do valor da conquista obtida pelo grande marinheiro. (...)*

*Em 10 de Fevereiro dirigiu o Almirante Cochrane um memorial ao Imperador em que fazia justas ponderações e o relato de seus grandes serviços já reconhecidos pela Assembléa Geral, em nome da nação e pelo próprio governo imperial. São delle as seguintes palavras:*

*"Não é possivel negar que V. M. I. e o Império acabam de gosar vantagens de uma natureza importantissima, o resul- tado desses objectos assim conseguidos — A inteira força maritima do inimigo foi obrigada a fugir ou a entregar-se e ajuntou-se mais navios de guerra despo- jados da marinha inimiga, a V.M.I.*

*O imperio inteiro do Brasil fica unido debaixo da autoridade de V. M. e as ren- das e recursos desta vasta terra são ou passam-se a applicar aos fins do Estado. A mal disciplinada e turbulenta tropa pode novamente voltar a occupações de paz e assim poupar a enorme despesa do seu mantenimiento, visto que S. M. I., por meio da marinha, tem no seu poder de fazer obedecida a sua autoridade por toda a parte; efeitos que nenhuma força*

militar produzia, por mais disciplinada que seja em razão das suas operações serem muito embaraçadas pela natureza dos pantanos, rios, mattos e mares que os rodeiam".

Alludindo aos obstáculos creados para a satisfação dos compromissos pecuniários tomados perante as guarnições, declara lord Cochrane prever graves occorrencias das quaes não deseja assumir a responsabilidade e finaliza rogando ao imperador "que haja por bem conceder-lhe sua demissão final".

Em uma admiravel synthese, o grande chefe traçava as linhas que traduziam os resultados brilhantes da sua acção gloriosa e fecunda e, sem esperanças de obter a realização dos compromissos assumidos pelo Brasil, pedia a sua demissão.

Esses factos coincidiram com o inicio do movimento revolucionario de Pernambuco.

D. Pedro não quiz ou não pode attender ao pedido de retirada do Almirante Cochrane, em face da grave emergencia da convulsão do norte.(...)

Em 3 de Junho, cumprindo o seu dever de consciencia, o mesmo almirante dirigiu ao proprio imperador um memorial, em que deixava bem clara a natureza das providencias que se tornavam urgentes, dando assim uma prova do seu interesse pela tarefa que lhe estava confiada. Eil-a:

"O Marquez do Maranhão, Primeiro Almirante, Commandante em Chefe das Forças Navaes deste Imperio, depois de ter dirigido-ás respectivas repartições ministeriaes frequentes representações sobre gravissimos assumptos de serviço, julga do seu dever elevar aos pés do throno de S. M. Imperial a presente memoria em que o supplicante expõe a V. M. Imperial a necessidade urgente de uma prompta decisão sobre aquelles serios e mui attendiveis negocios.

O Marquez do Maranhão deixará por esta vez de importunar a V. M. Imperial com assumptos que lhe sejam exclusivamente relativos, para lembrar-se unicamente daquelles que grandemente, se interessam pelo bem estar da Nação e a gloria do Imperio e que altamente estão pedindo providencias analogas ás precisões do serviço e um remedio tão prompto e efficaz contra a extensão e a gravidade dos males que este padece, por se não ter attendido a essas necessidades com a promptidão e a energia convenientes.

Não ha um só homem, que se gabe de combinar duas idéas, que não seja de opinião DE QUE UMA FORÇA NAVAL RESPEITAVEL E' TÃO NECESSARIA A ESTE IMPERIO, COMO É PARA A SUA PROSPERIDADE O ESTADO EM QUE SE CONSTITUIU — DE INDEPENDENCIA.

Conveem geralmente todos os bons politicos que sem o augmento da força, assim physica como moral da nossa marinha, SER-NOS-Á IMPOSSIVEL CONSERVAR ESSA INDEPENDENCIA OU A INTEGRIDADE DO TERRITORIO BRASILEIRO.(...)

Senhor, o Marquez do Maranhão, já tinha posto á disposição de V. M. Imperial uma Armada respeitavel com officiaes e marinheiros satisfeitos e obedientes — ganhando o Estado grande porção da despesa que com ela tem feito; mas duas cousas foram necessarias: a adopção das ordenanças e do Codigo Maritimo Militar da Gran Bretanha que o Marquez apresentára modificados ao genio e á circumstancia do Brasil e o poder bastante ao commando em Chefe para crear, organizar e refundir a Marinha Brasileira sem opposição e sem choque de autoridade, sem a menor difficuldade da parte de quaesquer depositos, arsenaes ou estabelecimentos de guerra maritimos

na execução de suas ordens em tudo quanto se acha conforme o Regimento da Marinha Inglesa para o fim mencionado.

Este cargo de organizar a Marinha já se acha extremamente arduo, em razão do descontentamento de officiaes e marinheiros, causados pela conducta usada para com elles, mas ainda julga não ser de todo impossivel, contanto que V. M. Imperial haja por bem conceder-me autoridade necessaria para fazer esses arranjos, os quaes unicamente podem ter o effeito desejado.(...)

Cochrane se tornava perante as guarnições o fiador do cumprimento das obrigações contractuaes, por parte do governo. Nada tendo conseguido com as suas infructíferas démarches só podia fazer o que fez: renunciar a tudo que lhe cabia pessoalmente, para se rehabilitar perante os homens que nelle haviam confiado.

A sua preocupação em defender a obra da independencia contra o perigo da sua annullação, oppondo a sua resistencia individual aos proprios propósitos do governo, constitue um motivo de vergonha para os homens publicos de então e um titulo de reconhecimento, que nós, brasileiros, pela justiça da historia, devemos ao famoso almirante que foi o maior heróe daquelle memoravel periodo da nossa vida de nação.(...)

Em 29 de Julho, foi publicado um decreto, em que ficava firmemente declarado que o soldo de almirante, por inteiro, lhe seria pago, enquanto estivesse ao serviço do Brasil, cabendo-lhe a metade quando

daqui se retirasse, revertendo o mesmo por sua morte à sua esposa.

No mesmo decreto estava estabelecido que a sua retirada seria por sua livre vontade, depois de ter terminado a guerra da Independencia.

Foi assim que a esquadra partiu para Pernambuco, afim de debellar a sedição que proclamava a "Confederação do Equador". Em lá chegando, procurou o chefe do governo republicano seduzir o almirante com uma generosa paga:

Eis o documento:

"Milord — A franqueza é o característico dos homens livres; mas V. Excia. não a encontrou em suas relações com o governo imperial. O não ter sido recompensado na primeira expedição offerece justificavel inferencia de que nada receberá pela segunda. Tomo, portanto a liberdade de assegurar a V. Excia. a somma de 400 contos de réis, como indemnização

por suas perdas. O serviço de V. Excia. requerido será o de aceitar a causa da "Confederação do Equador", qual é o adoptado pela maioria das provincias septentrionaes, cujo limite será o rio S. Francisco do Norte. Tenho a honra, etc. — Manoel de Carvalho Paes de Andrade". (...)

O caracter do almirante se revela immediatamente na sua altiva resposta:

"Bordo da Pedro Primeiro — Á vista de Pernambuco, 20 de Agosto de 1824.

Exmo. Sr. — Se eu tiver occasião de que V. Excia. pessoalmente me conheça, po-

**Cochrane transformou "o platonismo de um brado na realidade de um facto". Com bravura, lealdade e profissionalismo, deu à Marinha de Guerra a consciência de ter sido o verdadeiro fator da Independência**

*derei dar-lhe provas convincentes de que como a opinião que de mim formou, nasce de ter eu sido falsamente representado por homens que estão no poder, CUJOS OBJECTIVOS EU ERA, POR MEUS PRINCIPIOS, INCAPAZ DE SERVIR.*

*Tenho a honra de ser, etc. — Cochrane e Maranhão".*

*Esta carta, redigida em termos nobres, mostra a campanha diffamatoria feita contra o almirante, apontando-o como um escravo do ouro.*

*A sua attitude define porém o seu character.*

*Abstrahindo a descripção das operações militares levadas a cabo em Pernambuco, basta dizer que o exercito e a marinha restabeleceram a ordem naquella provincia.*

*A agitação republicana estava, porém, ramificada por varias provincias do norte. Seguindo para o Rio Grande do Norte, conseguiu deixal-o em paz. O mesmo fez na Parahyba e no Ceará, seguindo depois para o Maranhão. (...)*

*A lucta das facções continuava a agitar a provincia. Um conselho militar em Rosario intimou a junta a demittir-se, e logo se formou uma outra com o nome de Expedicionaria. A junta de S. Luiz passou o governo a Bruce. Começaram então as luctas armadas. Perdendo terreno, o presidente se viu reduzido á ilha, sitiada desde o porto de Gabarra até Alcantara. No seu interior reinavam a desordem e o panico. Foi nestas circumstancias que ali chegou lord Cochrane. (...)*

*O illustre almirante não tinha a menor duvida de que o seu acto seria explorado de tal maneira no Rio, que lhe seria impossivel contrariar os manejos dos seus inimigos, conforme deixou bem claro na resposta que deu ao manifesto que lhe foi dirigido por muitas pessoas do Maranhão. Apressou-se, portanto, em pedir de uma maneira irrevogável a sua demissão e a cobrar da Alfandega do Maranhão as dividas que o governo do Brasil tinha para comsigo, conforme podia provar com os documentos que trazia. (...)*

*Tendo recebido em 18 de Maio a ultima prestação, no mesmo dia, investio Jewet no commando da Pedro I e o mandou partir para a Bahia.*

*Depois passou-se para bordo da Ipiranga e fez-se ao mar, rumo da Inglaterra. Ahi Cochrane abandonou o serviço da Marinha do Brasil.*

*A attitude do grande almirante, que foi o formidavel instrumento da consolidação da independencia brasileira, foi, como disse no inicio deste artigo, julgada muitas vezes contra a verdade historica. (...)*

*Hoje ao commemorar-se o 1º centenário da independencia, devemos correr a cortina do passado e mostrar aos olhos dos brasileiros esquecidos, o grande vulto da nossa historia maritima, que, com a maior bravura, extremada lealdade e valor profissional, deu á marinha de guerra a gloriosa consciência de ter sido o verdadeiro factor da nossa emancipação politica.*

# REVISTA DE REVISTAS

Esta seção tem por propósito levar ao conhecimento dos leitores matérias que tratam de assuntos de interesse marítimo, contidas em publicações recebidas pela *Revista Marítima Brasileira* e pela Biblioteca da Marinha.

As publicações, do Brasil e do exterior, são incorporadas ao acervo da Biblioteca, situada à Rua Mayrink Veiga 28 – Centro – RJ, para eventuais consultas.

---

## SUMÁRIO

(Matérias relacionadas conforme classificação para o Índice Remissivo)

### ÁREAS

#### *GOLFO DE ADEN*

Valor estratégico e presença militar na região do Chifre da África (263)

### ARTES MILITARES

#### *ESTRATÉGIA*

Na guerra com as luzes apagadas (264)

#### *ESTRATÉGIA NAVAL*

Os limites do Poder Naval (265)

### CIÊNCIA E TECNOLOGIA

#### *CLIMA*

As alterações climáticas e a incerteza do futuro (266)

### GUERRAS

#### *BATALHA DE LEPANTO*

Resultados e consequências da Batalha de Lepanto à luz dos princípios estratégicos (267)

### RELAÇÕES INTERNACIONAIS

#### *COOPERAÇÃO*

Cooperação marítima entre EUA e Nova Zelândia (267)

## VALOR ESTRATÉGICO E PRESENÇA MILITAR NA REGIÃO DO CHIFRE DA ÁFRICA

Contra-Almirante (Reserva-Itália) Michele Cosentino\*  
(*Rivista Marittima*, Itália, dezembro/2021, pp. 54-65)

O autor apresenta um retrato atualizado da situação na região mundialmente conhecida como Chifre da África, localizada no nordeste do continente africano, onde se destacam Eritreia, Djibouti e Somália, banhados pelo Mar Vermelho; o Golfo de Aden; o Oceano Índico; e os estados interiores Etiópia, Sudão e Sudão do Sul. Nessa pequena região, há grande presença militar estrangeira, o que acarreta um crescimento da infraestrutura terrestre, em que se destacam os *hub* logísticos e forças navais cuja motivação geopolítica está associada à segurança, diante da instabilidade decorrente dos conflitos de fronteira, busca de água e alimentos, rivalidades tribais e facções terroristas de origem religiosa. O Chifre da África é também o centro geoestratégico no trânsito marítimo entre a Europa e o continente asiático, onde circulam grandes quantidades de matérias-primas energéticas, como petróleo e gás natural.

O artigo descreve os países e as instalações militares na seguinte sequência: Arábia Saudita, Forças Francesas, Contingentes Permanentes da Alemanha e do Japão, Missão Militar Italiana e Bases da Marinha e da Força Aérea Americana. Comenta, ainda, as atividades do Egito, de Israel, da Rússia, da Turquia, do Irã e da Arábia Saudita. “Na região do Chifre da África existem muitas nações que, por motivos geográficos, políticos e militares e falta de espaço, recorreram a formas de presença no terreno que não uma base

permanente no agora lotado Djibouti”, avalia Cosentino, procurando demonstrar os interesses de uma grande quantidade de Estados na área.

Um parágrafo especial é dedicado às atividades das Forças Navais Combinadas (CMF): “A CMF opera três grupos navais multinacionais distintos: Força-Tarefa Combinada 150, com funções de contra-terrorismo e segurança marítima no Golfo de Aden e na costa de Omã; CTF 151, responsável pelo combate à pirataria marítima; e CTF 152, com tarefas semelhantes às do CTF 150, mas abrangendo o Estreito de Ormuz”. São explicadas a arquitetura dessas Forças e as tarefas de suas inúmeras unidades. “Os colaboradores mais assíduos são unidades da Austrália, Coreia do Sul, Turquia, Japão e Paquistão.”

Consentino comenta o cuidado que a Itália deve ter para manter sua presença na região, principalmente em função da importância do abastecimento energético de que o país necessita e que passa por ali. É diz que a inexistência de situações de conflito se dá, aparentemente, pela construção de instalações.

“Muitas vezes, a competição geopolítica, comercial e militar contribui com efeitos negativos para a estabilidade regional. Assim, é imperativo melhorar a cooperação regional para gerir estas tensões e competições emergentes, em particular as decorrentes da presença de forças estrangeiras, por meio de vigilância cuidadosa, presença e dissuasão”, conclui.

\* Engenheiro Naval. Desde 1987 tem colaborado com inúmeras revistas militares italianas e estrangeiras, tendo publicado mais de 600 artigos. É membro do Centro de Estudos Geopolíticos e Estratégia Marítima (CeSMar).

## NA GUERRA COM AS LUZES APAGADAS

Geoffrey Till\*

(*Proceedings*, EUA, julho/2022, vol. 148/7/1.433, pp. 40-45)

Os custos de uma guerra em grande escala e o conflito atual na Ucrânia são os pontos de partida do artigo para explicar possíveis ações da China para adoção de táticas de insurgência, na tentativa deste país de reconquistar Taiwan. Till salienta que, apesar de a Guerra da Ucrânia ser majoritariamente terrestre, a dimensão marítima será sempre crucial, já que “o oceano mundial molda a ordem internacional”.

“À medida que os países concorrentes controlam o que acontece no mar, a estratégia torna-se um foco crescente de preocupação”, diz, pontuando que “olhar para o que Sir Julian Corbett, um dos grandes mestres do pensamento marítimo, tem a dizer” se mostra interessante e importante, em especial para os Estados Unidos, para que estes possam usar com maior rendimento seus diplomatas e combatentes. O autor ressalta que as respostas militares devem ser coordenadas e complementadas por respostas diplomáticas, políticas, comerciais e legais para responder a todas as contingências.

Após interessantes comparações entre as “batalhas das narrativas”, como as que ocorreram na Guerra dos Sete Anos, com as atuais realizadas na Guerra da Ucrânia, o texto analisa as questões das campanhas multidimensionais:

“Como a Rússia, a China demonstrou sua disposição de usar esses meios sub e pouco cinéticos para garantir seus objetivos em suas próprias campanhas multidimensionais em relação a Taiwan e aos mares do Leste e do Sul da China”. O autor diz que, embora seja legítimo “o desejo da Marinha de se concentrar no desenvolvimento de habilidades de combate”, atualmente o Poder Naval deve estar preparado para exercer outras habilidades, principalmente a dissuasão. “Para dissuadir, nem sempre é necessário ser capaz de vencer sem rodeios”, avalia.

Till comenta a habilidade de Pequim manobrar com diferentes tipos de forças marítimas, entre forças regulares, milícias e barcos de pesca, levando-nos a imaginar as dificuldades enfrentadas pelas Marinhas do Sudeste Asiático. E finaliza: “É muito cedo para dizer quais conclusões o Presidente Xi tirará da guerra na Ucrânia, mas entre elas está provavelmente um lembrete de que o resultado de operações militares a todo vapor é surpreendentemente imprevisível e pode ser muito mais prejudicial do que o esperado. Nesse caso, isso poderia reforçar as preferências existentes por abordagens indiretas e menos arriscadas para garantir os objetivos de Pequim em relação a Taiwan”.

---

\* Autoridade reconhecida em Estratégia Marítima. Ex-reitor de Estudos Acadêmicos da Faculdade de Comando e Estado-Maior de Serviços Conjuntos do Reino Unido. É atualmente professor de História e Estratégia Naval no U.S. Naval War College.

## OS LIMITES DO PODER NAVAL

Jakub J. Grygiel\*

(*Naval War College Review*, EUA, outono/2021, vol. 74, pp. 95-110)

O estudo das Relações Internacionais classifica os Estados em potências terrestres e navais. Este artigo apresenta uma análise sobre como as potências navais podem alcançar resultados positivos no emprego do poder naval em disputas entre Estados.

“A questão-chave para qualquer potência naval é como traduzir seu controle sobre o mar em influência política sobre a terra. Esta conversão do poder naval em poder estratégico com efeitos no continente não está garantida nem é fácil”, avalia Grygiel, discorrendo sobre as diversas formas de transformar a superioridade naval para produzir os efeitos desejados contra seus rivais. “Gerenciar em vez de derrotar o rival continental está entre algumas das abordagens que as potências marítimas adotaram para lidar com seus próprios limites. Mas estes limites são duradouros, exigindo atenção contínua; eles nunca podem ser superados totalmente, só podem ser mitigados”, diz.

Nesse sentido, explica, atenção especial é dispensada às desvantagens que o poder naval apresenta, sendo a primeira a natural dificuldade em transformar o domínio no mar em ações favoráveis em terra, e a segunda a necessidade de fazer alianças para obter uma base de apoio no local de destino.

Sobre as ações que podem ser tomadas para se vencer um rival terrestre, comenta que, para “penetrar na couraça

continental do estado rival e obter um efeito significativo em suas dinâmicas políticas e econômicas”, as potências marítimas tinham, historicamente, três opções principais: assaltos anfíbios contra o inimigo em regiões costeiras, pressão nas fronteiras terrestres do rival e controle sobre os mares internos. Na sequência, o autor detalha cada uma dessas ações, recorrendo a exemplos.

Para que uma estratégia seja eficaz na competição com uma potência terrestre rival, o poder naval deverá garantir presença continental, e o esforço pode exigir presença física maciça (por exemplo, envolvimento americano na campanha europeia na Segunda Guerra Mundial), ajuda a guerrilheiros (como o caso da abordagem britânica na península do início do século XIX – Guerra Peninsular), ou grandes bases e aliados poderosos (como as ações dos EUA no final do século XX). “Sem essa presença, a transformação do poder naval em influência continental será esporádica, na melhor das hipóteses, e impossível, na pior”, frisa. Outra condição para o sucesso da estratégia é que o rival continental seja exposto ao mar e seja vulnerável a uma ameaça de interrupção de seu acesso às rotas marítimas. “A avaliação desta segunda condição deve moldar os esforços do poder naval na primeira. Quanto menos vulnerável ao mar for o poder terrestre, maior será a necessidade de que o poder marítimo tenha presença continental.”

\* Professor do Departamento de Política da Universidade Católica da América (Washington, DC). Consultor sênior da The Marathon Initiative.

## AS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS E A INCERTEZA DO FUTURO

Capitão de Mar e Guerra (Portugal) Dias Correia

(*Revista da Armada*, Portugal, março/2022, pp. 17-20)

O artigo inicia lembrando que “desde a formação da Terra, há 4,6 mil milhões de anos, existem ciclos de aquecimento e de arrefecimento do clima, estimando-se que o planeta já tenha vivido pelo menos 25 glaciações”. Correia comenta que, embora seja fato que a temperatura média do planeta esteja subindo, ainda não temos condições de dizer se este é um evento causado pelo homem ou algo que vem ocorrendo naturalmente há séculos. Ele demonstra que há outros fatores que influenciam o clima, os quais devem ser acompanhados para se saber se estamos caminhando para o aquecimento que nunca houve ou se este é um movimento igual a outros que fazem parte do histórico do planeta.

O autor reflete que o clima e a geografia explicam muitos conflitos, mas que eles sozinhos não seriam motivos para crises, porém, combinados com fatores econômicos adversos, se tornam fortes contribuidores para problemas interestaduais, principalmente por serem geradores de fome e sede. Como exemplo, cita a guerra civil no Sudão, onde o aumento da temperatura levou à insegurança alimentar, que culminou numa rebelião reprimida violentamente pelo governo sudanês. Como a falta de chuvas levou à diminuição da produção de alimentos, o país entrou em uma guerra civil.

Correia mostra, sob alguns pontos de vista, como a Europa e os Estados Unidos da América podem liderar a descarbonização das atividades humanas, em especial para uso de energia, área em que a onda

verde tem sido a corrente da moda. Mas ressalta que a transição das regiões que ainda usam carvão para obtenção de energia, diante dos custos para comprar uma energia mais limpa, é uma questão complicada, acrescentando: “As cidades consomem 80% da produção de energia e produzem quase a mesma percentagem de emissões mundiais de gases com efeito estufa”. E completa: “Os governos locais são responsáveis por mais de 70% das medidas de atenuação das alterações climáticas e até 90% das ações de adaptação a essas alterações”.

Sobre a matéria-prima para o novo ciclo de tecnologia limpa, comenta: “A Europa é responsável pelo consumo de 30% dos metais existentes no mundo, mas produz 5% desses materiais. Terá a Europa recursos e capacidade para produzir as tecnologias desta nova era de neutralidade climática?”.

Em conclusão, diz que a globalização exigirá uma postura de liberdade de ações e comércio justo e questiona: que monopólios trarão novos riscos de guerra? Quais alterações climáticas aumentam os riscos de conflitos? “Os europeus, que têm pela frente desafios difíceis, são precisos políticos hábeis, visionários e bons para dizer o que é preciso fazer. Para os militares, adivinham-se novas missões (que requerem novos meios) no âmbito da ajuda humanitária e proteção de populações, além da segurança de recursos e do seu transporte. É preciso mudar!”, finaliza.

## RESULTADOS E CONSEQUÊNCIAS DA BATALHA DE LEPANTO À LUZ DOS PRINCÍPIOS ESTRATÉGICOS

Capitão de Mar e Guerra (Reserva, Espanha) José María Blanco Núñez\*  
(*Revista General de Marina*, Espanha, ago./set. 2021, pp. 373-388)

O artigo, que integra a edição especial da revista pelo aniversário de 450 anos da Batalha de Lepanto, analisa os problemas estratégicos envolvidos no fato histórico, com destaque para as questões de geopolítica, que demonstram a preocupação das cortes europeias com a expansão turca.

Núñez relata que, após o controle de Constantinopla, os turcos continuaram avançando pela Europa Central, atacando o Império dos Habsburgos. Naquele tempo, os turcos ainda não eram guerreiros de mar, mas a expansão de seus interesses no Mediterrâneo levaram à consciência de que, para concretizá-los, a conquista de Chipre era essencial – para tal, organizaram uma grande força naval com a intenção de dominar a região.

O autor avalia que estes acontecimentos e mais os problemas internos de Veneza e Espanha em 1569 acabariam por favorecer os turcos. Com a formação da Santa Liga pelo Papa, Espanha, Veneza e os Estados Papais criaram uma Força Naval para enfrentar os turcos no Mediterrâneo, sob o

comando de João de Áustria. Em seguida, explica a concentração de forças, a unidade de comando e o processo de decisão, mostrando o esforço feito por cada lado para obter o fator surpresa. Por fim, detalha a formatura de combate e suas implicações.

“A expansão turca no norte do Mediterrâneo se deu até a fronteira com o reino do Marrocos. A guerra da Córsega contra os cristãos, especialmente contra a Espanha, continuou até a paz definitiva com Argel, em 1785”, relata Núñez. E finaliza: “Embora o sucesso não tenha sido explorado, os turcos colocaram seus olhos corsários nas vias marítimas portuguesas de Goa à Cidade do Cabo, causando desastres econômicos no reino vizinho, o que, juntamente com o fracasso do Rei Sebastião em Alcazarquivir e a exigência de resgates para liberar a nobreza portuguesa aprisionada pelos marroquinos, levou à abertura das portas de Lisboa ao exército do Duque de Alba, embarcado e enviado por mar por ordem do pretendente com mais direito àquela Coroa, que não era outro senão Filipe II”.

## COOPERAÇÃO MARÍTIMA ENTRE EUA E NOVA ZELÂNDIA

Steven Paget\*\*

(*Naval War College Review* (EUA), Verão 2021, vol. 74, nº 3, pp. 41-59)

O artigo procura mostrar a importância de cooperação entre a Nova Zelândia e os Estados Unidos da América (EUA) no domínio marítimo, avaliando que aquele pequeno país tem recebido significativa-

mente menos atenção do que a Austrália neste ramo. Assim, aborda os desafios a serem enfrentados, a necessidade subsequente de cooperação, como as decisões políticas podem moldar a capacidade da

\* Diplomado em Guerra Naval, Investigação Militar Operativa (CIRO-Paris) e Altos Estudos Internacionais.

\*\* Professor sênior de Estratégia na Universidade de Portsmouth (Inglaterra).

recém-criada Força de Defesa da Nova Zelândia (NZDF) e como isso influenciará na conquista da interoperabilidade.

Steven Paget analisa a mudança na relação de defesa entre as duas nações, considerando os desafios surgidos pela rivalidade estratégica entre a China e os EUA. O artigo apresenta com detalhes a posição de independência estratégica desejada pela Nova Zelândia, bem como as diversas ações dos EUA para impedir que aquele país caia no círculo de alianças da China. Paget mostra o quanto os neoze-

landeses tentam manter sua individualidade na política, mesmo reconhecendo que a situação nacional não permite que o país enfrente com igualdade nem a China nem os Estados Unidos.

O autor conclui citando a validade da cooperação entre a Nova Zelândia e os EUA no domínio marítimo, mas com a grande ressalva, e quase uma contradição, no que diz respeito à política externa independente da Nova Zelândia, que, sem tratados abrangentes, lhe trará desafios cada vez maiores.

# NOTICIÁRIO MARÍTIMO

Esta seção destina-se a registrar e divulgar eventos importantes da Marinha do Brasil e de outras Marinhas, incluída a Mercante, dar aos leitores informações sobre a atualidade e permitir a pesquisadores visualizarem peculiaridades da Marinha.

Colaborações serão bem-vindas, se possível ilustradas com fotografias.

---

## SUMÁRIO

(Matérias relacionadas conforme classificação para o Índice Remissivo)

### ADMINISTRAÇÃO

#### *ACORDO*

Marinha e USP renovam Acordo de Cooperação Técnica (272)

#### *CERIMÔNIA*

DGDNTM comemora Dia da Ciência, Tecnologia e Inovação na Marinha (272)

#### *COMEMORAÇÃO*

40º aniversário da Emgepron (273)

70º aniversário da Diretoria de Finanças da Marinha (277)

70 anos da Secretaria-Geral da Marinha (278)

MB comemora centenário da 1ª travessia aérea do Atlântico Sul (282)

NVe *Cisne Branco* atraca no México pela Velas Latinoamerica (283)

#### *DOAÇÃO*

DPHDM recebe doação de quadro do Almirante Taylor (284)

#### *INAUGURAÇÃO*

Marinha inaugura bustos de Tamandaré e de Barroso (285)

#### *MOSTRA DE ATIVAÇÃO*

Mostra de ativação do 1º Esquadrão de Aeronaves Remotamente Pilotadas (285)

#### *POSSE*

Assunção de cargos por almirantes (287)

MB assume comando da Combined Task Force 151 (288)

Tribunal Marítimo tem novo presidente (289)

#### *PRÊMIO*

Prêmios Qualidade Águia Latino-Americano e Quality Mercosul 2022 (289)

#### *PROGRAMA ANTÁRTICO BRASILEIRO*

FAB realiza reabastecimento de inverno em apoio ao Proantar (290)

Política Nacional para Assuntos Antárticos (290)

**PROMOÇÃO**

Promoção de almirantes (292)

**VISITAÇÃO**

Colégio Nacional de Defesa da Índia visita AMRJ (292)

Instituições de CT&I da MB recebem visita da ONR (292)

**ÁREAS****SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE**

Operação Guinex-II (293)

**ARTES MILITARES****MANOBRAS**

NPaOc *Araguari* realiza manobras com fragata francesa (294)

**ATIVIDADES MARINHEIRAS****BUSCA E SALVAMENTO**

Marinha resgata embarcação à deriva no Paraná (295)

**CARTOGRAFIA**

Oficial da DHN selecionada para Subcomitê de Toponímia do Relevô Submarino (296)

**HIDROGRAFIA**

NHo *Cruzeiro do Sul* realiza comissão Pro Amazônia Azul I (296)

**OCEANOGRAFIA**

Marinha apoia projeto de modelagem para derramamento de óleo (297)

NOc *Antares* realiza rodízio e manutenção de boias meteoceanográficas (298)

**SINALIZAÇÃO NÁUTICA**

Restauração do Farol da Ilha do Francês (299)

**CONGRESSOS****CONFERÊNCIA**

Aviação Naval participa da MLAC 2022 (299)

**PALESTRA**

4º DN promove palestras sobre contexto geopolítico atual (300)

DPHDM apresenta palestra sobre independência do Brasil no IGHMB (300)

**SEMINÁRIO**

Seminário sobre Guerra Híbrida e Defesa NBQR (301)

**SIMPÓSIO**

MB participa de Simpósio de Infantaria Naval no Senegal (302)

**EDUCAÇÃO****CURSO**

CID comemora 60 anos de atividades (303)

**ESCOLA DE GUERRA NAVAL**

Criação do Grupo de Estudos de Estratégia Naval da EGN (303)

**ESPORTE**

Marinha realiza abertura do Profesp em Minas Gerais (304)

Resultados esportivos (305)

**FORÇAS ARMADAS****ADESTRAMENTO**

GptFNRG realiza adestramento na região de Bagé (307)

GptFNSa realiza Adestramento de Controle de Distúrbios (308)

Marinha do Brasil realiza Operação Anfíbia no litoral na Bahia (308)

Marinha realiza treinamento operativo em Outeiro (309)

MD apoia adestramento em atendimento pré-hospitalar tático (310)

**EXERCÍCIO**

NApOc *Iguatemi* realiza exercícios com NPa *La Resolute* (310)

Submarino *Tikuna* participa da Deployment-2022 (311)

**OPERAÇÃO COMBINADA**

Operação BraColPer 2022 (312)

**OPERAÇÃO CONJUNTA**

Operação Ágata Norte (313)

**PESSOAL****FORMAÇÃO DE PESSOAL**

Viagem de Instrução Mercantex/2022 (314)

**PODER MARÍTIMO****INSPEÇÃO**

Encerramento da Operação Verão Amazônico (314)

**SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO**

Delltacuruçá apoia Operação Ship-To-Ship em Itaguaí (316)

**TRÁFEGO MARÍTIMO**

MB coordena exercício Transoceanic XXXI (316)

**TRANSPORTE MARÍTIMO**

K-line e Nexus implantam novo *hub* de veículos no Porto de Suape (317)

**PSICOSSOCIAL****AJUDA HUMANITÁRIA**

Marinha apoia população afetada pelas chuvas no RN (318)

NAsH *Soares de Meirelles* participa do Projeto de Oftalmologia Humanitária (318)

**ASSISTÊNCIA SOCIAL**

Aciso abre a Semana da Batalha Naval do Riachuelo no Com5ºDN (319)

Marinha realiza Aciso em Jaboatão dos Guararapes (320)

**LANÇAMENTO DE LIVRO**

EGN lança livro *The Influence of Sea Power Upon the Maritime Studies* (320)

## MARINHA E USP RENOVAM ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA

Foi assinado em 30 de junho último, na Reitoria da Universidade de São Paulo (USP), o termo de renovação, por mais cinco anos, do Acordo de Cooperação Técnica entre a Marinha do Brasil (MB) e aquela universidade. Assinaram o documento o diretor de Ensino da Marinha, Vice-Almirante Sergio Fernando de Amaral Chaves Júnior, e o reitor da USP, Carlos Gilberto Carlotti Jr.

A parceria da Universidade com a Marinha, que completou recentemente 66 anos, resultou na criação do primeiro curso de Engenharia Naval do País, oferecido pela Escola Politécnica da USP. As atividades são conduzidas pelo Centro de Coordenação de Estudos da Marinha em São Paulo (CCEMSP).

Em pouco mais de seis décadas, foram quase 500 oficiais engenheiros formados. Em 2026, a Marinha tam-



Diretor de Ensino da MB e reitor da USP comemoram Acordo

bém será representada na formatura da primeira turma de Engenharia Nuclear. A renovação do Acordo de Cooperação Técnica representa a confiança e a credibilidade desta parceria, que garante a excelência na formação dos futuros engenheiros navais.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## DGDNTM COMEMORA DIA DA CIÊNCIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO NA MARINHA

Foi realizada, no dia 2 de junho último, no Clube Naval de Brasília, a cerimônia comemorativa do Dia da Ciência, Tecnologia e Inovação na Marinha, celebrado em 22 de abril. Estiveram presentes ao evento, organizado pela Diretoria-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha (DGDNTM), o ministro da Ciência, Tecnologia e Inovações, Paulo César Rezende de Carvalho Alvim; o ministro do Superior Tribunal Militar, Almirante de Esquadra Leonardo Puntel; o secretário-geral da Marinha, Almirante de Esquadra Marcelo Francisco Campos; o chefe do Departamento de Ciência e Tecnologia do Exército, General

de Exército Guido Amin Naves; e o diretor do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo, Vice-Almirante (EN) Guilherme Dionizio Alves, representando o diretor-geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha, Almirante de Esquadra Petronio Augusto Siqueira de Aguiar.

A cerimônia foi marcada pela entrega do Prêmio Soberania pela Ciência 2021 e pelo lançamento da 33ª edição da *Revista Pesquisa Naval*, periódico científico anual que apresenta à comunidade científica uma coletânea de estudos desenvolvidos por pesquisadores das áreas científica, tecnológica e de inovação e cujos temas

são pertinentes às áreas de interesse da Marinha do Brasil.

A premiação, criada pela DG-DNTM com o intuito de reconhecer e premiar o trabalho desenvolvido por pesquisadores e/ou equipes de pesquisa das Instituições Científicas, Tecnológicas e de Inovação (ICT) da Marinha, foi entregue à autora do trabalho intitulado “Carta Sinótica Meteorológica em Formato Digital Editável: inovação aliada à qualidade subjetiva”, a Capitã de Corveta (T) Flávia Rodrigues Pinheiro, do Centro de Hidrografia da Marinha.

Ainda durante o evento, foi inaugurada a exposição itinerante “Um mar chamado Tempo: 200 anos de avanços tecnológicos da Marinha do Brasil”, que resgata capítulos importantes da história dos avanços tecnológicos da Marinha ao longo do século XX e destaca a biografia de oito personalidades cujo protagonismo foi decisivo para a evolução da instituição. Incluindo conteúdos gráficos e audiovisuais, a exposição resgata o legado das pesquisas científicas e inovações que, ao longo do



Ministro de Estado da Ciência, Tecnologia e Inovações, ao centro, acompanhado do secretário-geral da Marinha e de demais autoridades

tempo, otimizaram as operações navais, o transporte marítimo e a proteção da costa, além de permitir avanços históricos no campo da energia nuclear, da oceanografia e das comunicações navais.

O Dia da Ciência, Tecnologia e Inovação da Marinha é comemorado em celebração ao nascimento do seu patrono, Almirante Álvaro Alberto, responsável pela implementação do Programa Nuclear Brasileiro, idealizador do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico e ex-presidente da Academia Brasileira de Ciências.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## 40º ANIVERSÁRIO DA EMGEPRON

Foi comemorado, em 9 de junho último, o 40º aniversário da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron). O diretor-presidente da empresa, Vice-Almirante (RM1-IM) Edesio Teixeira Lima Junior, emitiu a seguinte Ordem do Dia na ocasião:

“Há exatos 40 anos era publicada a Lei nº 7.000, criando a Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), à luz da necessidade de se constituir uma empresa pública não dependente do orçamento federal destinada a contribuir para a renovação dos meios do Poder Naval e

atender à Marinha do Brasil (MB) em suas demandas por serviços e materiais.

Ao longo desses 40 anos, uma legião de colaboradores, militares e civis, nos diversos níveis da estrutura organizacional, empenhou-se com competência e dedicação para a consolidação de uma empresa cada vez mais atualizada nas melhores práticas de governança e gestão, respeitada e distinguida como uma referência no seu ambiente de negócios.

Nesse rumo exitoso, a Emgepron, tendo a Marinha do Brasil e o Poder Ma-

rítimo como os seus principais propósitos, tornou-se uma Empresa Estratégica de Defesa (EED) e direcionou o seu foco de interesse no sentido do estabelecimento de três eixos estratégicos de negócios: I) Programas Estratégicos da Marinha do Brasil; II) Plataforma de Exportações da Base Industrial de Defesa; e III) Agente para o Desenvolvimento da Economia do Mar. Tal movimento de diversificação ampliou os horizontes da empresa, possibilitou maior inserção nos mercados em que atua e busca, promoveu a inovação em seus processos administrativos e operacionais e permitiu traçar um curso mais equilibrado e estável em face das inúmeras restrições impostas ao nosso segmento de atuação nessas últimas quatro décadas.

Os desafios foram uma constante; contudo, a resiliência, a qualidade e o entusiasmo da sua força de trabalho, orientada por decisões seguras das diretorias que se sucederam, permitiram que a Emgepron superasse os óbices defrontados, se fortalecesse e inspirasse confiança aos seus clientes e parceiros, abrindo espaço para a sua trajetória de constante desenvolvimento e aprimoramento, tornando-se a Emgepron do presente – capaz, crível, inovadora e atuante no cumprimento de sua missão e responsabilidade social.

Esse caminho de aprendizado, crescimento e solidificação empresarial fica bem caracterizado ao observarmos as marcantes realizações da empresa ao longo de sua evolução. Logo no início, ainda abrigada em instalações do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), o foco da Emgepron se concentrou no apoio a projetos de construção de meios navais da MB. Em 1985, três anos após sua fundação, a Emgepron já realizava sua primeira exportação: o Navio-Patrolha Fluvial *Itaipu*, construído no AMRJ sob encomenda da Marinha da República do Paraguai.

Passados pouco mais de 11 anos de sua criação, em outubro de 1993 a Emgepron foi contratada pela MB para o gerenciamento do emblemático projeto de Modernização das Fragatas Classe *Niterói*. Em 1996, mediante outro contrato firmado com a Marinha, passou a gerenciar as atividades da Fábrica de Munição Almirante Jurandyr da Costa Müller de Campos (FAJCMC). Além de gerenciar todas as operações da FAJCMC e suprir a demanda da Força Naval, a Emgepron também deu início à comercialização da munição, contribuindo, assim, para a manutenção da capacitação estratégica nos processos fabril e tecnológico que envolvem a produção de munição, sendo concretizada a primeira exportação para a Armada do Chile, em 1999.

Expandindo seus serviços a outras áreas e ampliando sua atuação no mercado internacional, a Empresa exportou, em 2001, sistemas táticos para a Armada do Uruguai e, em 2002, iniciou o Levantamento da Plataforma Continental da República da Namíbia. Em 2004, a Emgepron assinou contrato para a construção de um navio-patrolha e quatro lanchas-patrolha para a Marinha da Namíbia.

Em 2010, a Empresa conclui a construção de sua nova sede e transfere suas instalações para o prédio atual, com acomodações modernas e apropriadas para o desempenho de suas atividades, agora bem mais complexas e abrangentes.

A partir de 2016, premida pela imperiosidade de ampliar o seu portfólio de negócios, haja vista sua condição de empresa pública independente, a empresa volta-se para a expansão de suas operações no mercado interno extra-MB, incrementando o volume de serviços de apoio à construção e reparação naval, de fornecimento de facilidades logísticas, de treinamento e capacitação de pessoal,

de comercialização de munição para o Exército Brasileiro e de projetos ligados ao mar e ao meio ambiente. Destaca-se nesta vertente de negócios a profícua parceria com as Organizações Militares Prestadoras de Serviços (OMPS).

Com o intuito de contribuir para divulgação da Base Industrial de Defesa do País, bem como buscar novas oportunidades de negócios, em junho de 2018 promoveu e organizou a primeira edição de uma feira internacional de Defesa, Segurança e *Offshore* – a Rio International Defense Exhibition – Ridex.

Recentemente, a Emgepron ingressou no mercado de gestão de energia, evidenciando sua postura inovadora na prospecção de novos mercados, bem como sua responsabilidade socioambiental. Em 2021, a Emgepron foi contratada pela Marinha do Brasil, por intermédio do Comando de Operações Navais, para gerenciar o Programa Energia Naval. Esse programa prevê que, por meio de ações integradas de Eficiência Energética, Geração Distribuída e Mercado Livre, a Força Naval alcance uma economia no consumo e no gasto de energia elétrica e busque alternativas para a sua matriz energética. O conhecimento que vem sendo absorvido pela Emgepron nesse cenário aponta para perspectivas positivas no mercado de planejamento e estruturação de projetos de geração de energias renováveis, notadamente a eólica *offshore*, no contexto da Economia do Mar.

Não obstante às instáveis conjunturas econômico-financeira, sanitária e geopolítica com que nos defrontamos desde 2020, prosseguimos avançando na busca de soluções inovadoras e consolidando a empresa na posição de ator importante no processo de desenvolvimento do País, a partir da Base Industrial de Defesa e dos setores da Economia do Mar, contribuindo

para a geração de emprego, renda e tributos, bem como para a recomposição do Poder Naval, em atendimento à Marinha do Brasil.

Nesse contexto, no que se refere à condução dos Programas Estratégicos, a execução do Programa Fragatas Classe *Tamandaré* (PFCT) vem se desenvolvendo como planejado, incluindo a interação de conhecimento, no País, sobre tecnologias nas áreas de Sistemas de Gerenciamento de Combate (CMS) e de Sistemas Integrados de Gerenciamento da Plataforma (IPMS), além do aumento de conteúdo local embarcado nos navios, por meio da participação da Base Industrial Nacional. A Emgepron assinou o respectivo contrato em março de 2020 com a Sociedade de Propósito Específico Águas Azuis, prevendo a entrega do primeiro navio da classe à MB em dezembro de 2025.

Nesse mesmo diapasão, em decorrência da necessidade de substituição do Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel*, que presta apoio logístico à Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF), haja vista a proximidade do fim do seu ciclo de vida, a MB, em processo de escolha semelhante ao do PFCT, selecionou a Sociedade de Propósito Específico Polar-1 Construção Naval Spe Ltda, constituída pela Sembcorp Marine Specialized Shipbuilding, de Singapura, e pelo Estaleiro Jurong Aracruz, situado no estado do Espírito Santo, para construção de um novo navio de apoio antártico. A cerimônia do contrato de aquisição, a ser assinado entre a Emgepron e a SPE Polar-1, foi realizado em junho de 2022, e a previsão de entrega do navio é para o último trimestre de 2025.

Vale ressaltar que a condução da gerência dos Programas Estratégicos supracitados significou um importante incremento na gestão da empresa, pois exigiu que a

Emgepron se reestruturasse e aprimorasse seus processos, relacionamento institucional e nível de profissionalização, além de buscar novas capacidades e assimilação de competências adicionais, direcionando-a para o futuro e projetando-a para horizontes mais amplos.

Em um dos nossos relevantes eixos estratégicos de negócios, o relativo à Economia do Mar, a Emgepron, alinhada às orientações do governo e da Marinha, tem colaborado para o desenvolvimento da também denominada Economia Azul, tema cada vez mais recorrente quando nos referimos à oportunidade de desenvolvimento do Brasil.

Nessa moldura, em 2019, juntamente às empresas estratégicas de defesa Amazul, Nuclep e Condor, norteada pela visão de criar um ambiente para discussão de assuntos afetos à Economia do Mar, elaboração de estudos pertinentes sobre o setor e identificação de oportunidade de negócios para as empresas associadas, a Emgepron planejou e estruturou a criação da Associação do Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro (CTN-RJ), cujo propósito é contribuir para o desenvolvimento de uma economia próspera para a região e benéfica para os seus associados e a sociedade, mediante um ambiente de cooperação e parcerias entre agentes econômicos, públicos e privados, a partir de um espaço de diálogo e negociação entre academia, indústria e governo.

Em 2021, fruto do esforço com a iniciativa supracitada e com intensa participação da Emgepron, foi sancionado o Decreto Estadual nº 47.813, que instituiu a Comissão Estadual de Desenvolvimento da Economia do Mar (Cedemar). A Comissão, que está vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Energia e Relações Internacionais do Rio de Janeiro,

é responsável pela elaboração de políticas públicas e ações estratégicas com o propósito de fomentar segmentos ligados à Economia do Mar.

Também foi sancionada pelo governador do Estado do Rio, por iniciativa da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, a Lei nº 9.466, de 25 de novembro de 2021, que cria a Política Estadual de Incentivo à Economia do Mar, como estratégia de desenvolvimento socioeconômico do Estado do Rio de Janeiro.

Esses dois instrumentos legais, o primeiro no âmbito do Executivo e o segundo no âmbito do Legislativo estadual, proporcionam o fomento às atividades econômicas relacionadas à Economia do Mar e ao desenvolvimento do CTN-RJ, permitem a manutenção de uma pauta permanente de discussão de assuntos pertinentes e se constituem em ferramentas que fortalecem nichos de mercado em que a Emgepron atua diretamente na prospecção de seus negócios, permitindo inferir que os anos vindouros serão promissores para a empresa, consolidando-se como empresa estratégica e ator importante para o desenvolvimento socioeconômico do País.

Portanto, hoje, ao celebrarmos o 40º aniversário da Emgepron, devemos prestar deferência e apresentar nossos agradecimentos a todos aqueles que, no passado, assim como no presente, contribuíram ou contribuem com seu desprendimento e esforço e sua resiliência para o sucesso e o progresso da Empresa. Que este legado seja alçado às gerações futuras e gere bons frutos para os anos que estão por vir. Que os próximos 40 anos sejam tão promissores quanto os anos que os antecederam.

Parabéns Emgepron, 40 anos de história em projetos!”.

(Fonte: Bono nº 536, de 9/6/2022)

## 70º ANIVERSÁRIO DA DIRETORIA DE FINANÇAS DA MARINHA

A Diretoria de Finanças da Marinha (DFM) comemorou, em 4 de agosto último, 70 anos de existência. O diretor da Organização Militar (OM), Vice-Almirante (IM) Artur Olavo Ferreira, emitiu a seguinte Ordem do Dia alusiva à data:

“Hoje é dia de grande festa para toda a Diretoria de Finanças da Marinha. Ao completar 70 anos de existência, desde sua criação como Diretoria de Intendência da Marinha, com muita alegria e júbilo podemos comemorar mais um ano de sucessos alcançados pela *cellula mater* da Intendência, bem como manter no horizonte os desafios ainda a serem vencidos.

Plenamente integrada à estrutura organizacional da Marinha e cônica de suas responsabilidades, procura contribuir com os interesses da Força Naval, na medida em que se relaciona com as diversas OM da Marinha do Brasil e, sob a orientação da Secretaria-Geral da Marinha, cumpre suas atribuições.

Ao longo deste último ano podemos comemorar diversas melhorias com as quais contribuimos para a nossa Marinha, cumprindo destacar: consolidação da Nova Sistemática do Municionamento, com a implementação da nova metodologia de Sobras Lícitas, criando uma nova gerência de metas; capacitação do pessoal para concessão de Suprimento de Fundos, em especial referente ao Regime Especial de Execução, visando permitir, sem sobressaltos, a continuidade operativa da Força; prosseguimento na realização de cálculos atuariais atinentes às pensões de militares das Forças Armadas, em apoio ao Ministério da Defesa (MD), para lançamento do passivo atuarial das três Forças no Balanço Geral da União do ano de

2021, bem como atuação técnica junto às mesmas e ao próprio MD, resultando no reconhecimento pelo Tribunal de Contas da União do caráter não previdenciário do Sistema de Proteção Social dos Militares das Forças Armadas; no tocante a melhorias de Gestão da Marinha, a conclusão da 1ª etapa e início da 2ª de estruturação do Sistema de Custos da Marinha (SCM), além da criação de indicadores estratégicos de custos, o que vai permitir à Marinha introduzir as informações de custos como variáveis nos diversos processos de tomada de decisão; e, preocupados com a saúde financeira da Família Naval, foi elaborada e divulgada a Cartilha de Orientações sobre Empréstimo Consignado e Educação Financeira, trabalhando de forma sinérgica com a Diretoria de Assistência Social da Marinha.

Muitas das realizações deste ano só foram possíveis graças ao contínuo esforço dos que nos antecederam. Da mesma forma, muitos dos novos desafios que enfrentaremos são continuidades das ações administrativas tomadas ao longo do tempo para engrandecimento de nossa Diretoria.

Assim, rendemos uma respeitosa homenagem e agradecimento aos antigos diretores – distintos chefes navais intendententes – e a todos aqueles que nos antecederam, pelo legado que nos foi deixado. Ao longo de sua trajetória, os esforços da Diretoria sempre se concentraram no fiel cumprimento de sua insigne missão, no dinamismo, na capacitação da força de trabalho e na valorização do capital humano, na disciplina e na manutenção das tradições navais. Renovamos o compromisso de manter a excelência da nossa instituição.

Concentremos nossos esforços nos diversos desafios que se avizinham, dos quais podemos destacar:

- disseminação do conhecimento sobre a ferramenta de Suprimento de Fundos para todas as OM da MB;

- desenvolvimento de arquitetura única, com plataforma convergente e de mercado para o Sistema Corporativo de Finanças (SCF), que englobará os diversos sistemas existentes, aperfeiçoando os processos e melhorando as atividades de apoio às Gestorias;

- ampliação do escopo do projeto de avaliação atuarial das Forças Armadas;

- continuidade da Fase 2 do processo de implantação do Sistema de Custos da Marinha (SCM), com a criação de indicadores de desempenho setoriais; e

- implementação de modificações contábeis e orçamentárias na sistemática OMPS.

Por último, é com renovado orgulho que me congratulo com os oficiais, praças e servidores civis que integram a tripulação da nossa querida Diretoria de Finanças, homens e mulheres, que buscam a eficácia e a eficiência no cumprimento da nobre missão da *cellula mater* da Intendência. Os senhores e senhoras compõem a parte mais importante da DFM e são os principais responsáveis pelos sucessos obtidos. Tenho a certeza de que, em continuada harmonia e sinergia, seremos capazes de superar os desafios que nos serão apresentados ao longo deste ano, pois, somente com união, fê, respeito e camaradagem típica do marinheiro, sairemos vitoriosos e fortalecidos.

Parabéns à tripulação da Diretoria de Finanças da Marinha! Bravo Zulu! Viva a Marinha!”

(Fonte: Bono Especial nº 722, de 4/8/2022)

## 70 ANOS DA SECRETARIA-GERAL DA MARINHA

Foi comemorado, em 4 de agosto último, o aniversário de 70 anos da Secretaria-Geral da Marinha. O secretário-geral da Marinha, Almirante de Esquadra Marcelo Francisco Campos, expediu a seguinte Ordem do Dia alusiva ao evento:

“Celebramos hoje o Jubileu de Platina em comemoração aos 70 anos da nossa Secretaria-Geral da Marinha, que, ao longo desse tempo, cumpre com autoridade a missão de preparar e aplicar o Poder Naval, no tocante às atividades de fornecimento de suprimento CLG – sobressalentes, material comum, medicamentos, fardamento, gêneros alimentícios, munição; operacionalização orçamentária, financeira e de pagamento de pessoal; Gestão Administrativa – Programa Ne-

tuno; preservação e divulgação do Patrimônio Histórico, Documental e Cultural; e assistência à Família Naval por meio do apoio à moradia e à aquisição de serviços e produtos comerciais, além de coordenar tecnicamente a carreira dos oficiais do Corpo de Intendentes da Marinha.

Perante um cenário de recuperação fiscal, trabalhamos sob as orientações do Órgão de Direção Geral e em conjunto com os demais Órgãos de Direção Setorial e a Secretaria de Orçamento Federal, a fim de contribuir para a coordenação dos programas estratégicos da MB e das tarefas relacionadas ao Comando da Marinha e à Autoridade Marítima.

No que concerne ao segmento de fornecimento de suprimentos, neste último

ano, foi concluído o estudo de reestruturação organizacional da Diretoria de Abastecimento da Marinha, que resultou na aprovação da criação da Coordenadoria Logística do Abastecimento (CLogAb), bem como no desmembramento do Centro de Controle de Inventário da Marinha (CCIM), com a consequente redistribuição das Organizações Militares (OM) subordinadas entre as duas novas OM: Centro de Operações do Abastecimento (COpAb) e Centro de Suprimentos do Abastecimento (CSupAb). Com a implementação da estrutura proposta, dentre as diversas oportunidades de melhoria vislumbradas, cabe destaque que o Sistema de Abastecimento da Marinha (SAbM) passará a contar com pontos de contato muito bem definidos na gestão da manutenção dos meios operativos da MB, de forma a alcançar o propósito de estreitar o relacionamento das funções logísticas Suprimento e Transporte com o Setor Operativo.

Corroborando com essa mentalidade, foi concluída a fase de planejamento do Singra-GCV, projeto que visa prover a Marinha de sistemas de última geração para gerência de cadeias de suprimento e, dessa maneira, estabelecer, em conjunto com iniciativas do Setor de Material, uma arquitetura de Tecnologia da Informação (TI) para gestão de ciclo de vida, com o propósito de aumentar a disponibilidade material e operacional dos meios operativos da MB e prover com maior eficiência a função logística manutenção.

Também foram iniciadas as ações visando à racionalização da Cadeia Logística de Fardamento, conforme determinação contida no Memorando nº 6/2021 (R), do comandante da Marinha, baseada em duas estratégias: a primeira, voltada para o atendimento de parte das vendas indenizáveis de uniformes, atualmente a

cargo do SAbM, pelo mercado varejista de itens de fardamento e pelo Empório Naval, cuja reestruturação encontra-se em andamento; e a segunda, direcionada para o enxugamento da linha de fornecimento de itens de fardamento, a ser obtida por meio da simplificação do Regulamento de Uniformes da Marinha do Brasil (Rumb) e de outras iniciativas que não dependem da apreciação da Comissão para Estudos dos Uniformes da Marinha (CEUM). Com a implementação das ações, será atingida a meta de redução de 4 mil itens (2020) para cerca de 2.075 itens (2022).

Ainda no âmbito do Abastecimento, foram realizados a divulgação, pela Circular nº 26/2022, das diretrizes gerais e o estabelecimento dos procedimentos para a execução e acompanhamento do Programa de Organização de Sobressalentes (Pose), de modo a permitir sua eficiente realização.

Considerando as suas atribuições normativas, a SGM desenvolveu este programa de apoio nos diversos meios da MB, para o biênio 2022/2023, a fim de que os Comandos Imediatamente Superiores (ComImSup) tenham plenas condições de coordenar os trabalhos junto aos seus subordinados. Busca-se, assim, atualizar e organizar o registro da configuração de equipamentos e equipagens dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, assegurando sua condição de pronto uso.

Na vertente de operacionalização financeira, a SGM aprimorou e ampliou suas tarefas de estruturação de novos negócios, conferindo parcela significativa de contribuição aos demais setores da MB, podendo-se citar o complexo contrato de financiamento no âmbito do Prosub; o desenvolvimento de modelos de negócios que viabilizam financeiramente importantes projetos estratégicos, como é o caso do Programa das Fragatas Classe *Tamandaré* (PFCT) e do Navio de Apoio

Antártico (NAPAnt); a interlocução com órgãos extra-MB para a qualificação de projetos de Parcerias Público-Privadas e Concessões; a participação em diversas negociações envolvendo projetos de interesse da Força, em especial na seleção da melhor proposta para o PFCT e para o NAPAnt; e o monitoramento de mercado, avaliando organizações privadas de interesse da MB.

Nesse segmento, também foram realizadas a implantação da Nova Sistemática de Municionamento e Caixa de Economias, contribuindo para melhor gestão dos ranchos; e a conclusão da etapa de estruturação do Sistema de Custos da Marinha (SCM), com ampliação significativa da parcela de custos mapeados, em atendimento à Ação Estratégica Naval ADM-3: Aprimorar a gestão de custos na Marinha do Brasil.

Na Gestão Orçamentária foi realizada a integração da MB com o PagTesouro, oferecendo meios de pagamento digitais, como Pix e Cartão de Crédito, para o recolhimento de receitas oriundas da prestação de diversos serviços no âmbito da Força, como, por exemplo, fornecimento de uniformes, medicamentos e documentos de identificação, entre outros; e a entrega das primeiras funcionalidades do módulo Planejamento do Siplad, com o propósito de melhorar a qualidade dos subsídios utilizados para montagem da Proposta Orçamentária, bem como o estabelecimento de ferramentas para otimização da descentralização dos recursos orçamentários na MB.

Na Gestão Administrativa está sendo realizada a efetiva aplicação do Programa Netuno em nível macro, com início pelos Sistemas Digitais Administrativos. Em paralelo, é realizado o apoio ao mapeamento de processos de OM como: Comissões Navais no Exterior, Corveta *Barroso*, Secirm e Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sudeste, entre outras.

Buscando aprimorar a Gestão do Conhecimento, foi realizado o incremento em capacitação em Fiscalização de Contratos, sendo conduzido um total de 16 cursos em 2021, nove dos quais abertos ao público geral, e sete destinados a atender às demandas específicas das OM solicitantes *in company*, resultando em mais de 850 militares e servidores civis capacitados, distribuídos por 132 OM de todos os setores. Além disso, foi divulgado o Manual de Fiscalização de Contratos Administrativos, o qual traça diretrizes, instrumentos e regras para a fiscalização, assim como as disposições aplicáveis à contratação, com soluções inovadoras a serem aplicadas pela Administração Pública. Também na área da Gestão do Conhecimento, realizou-se o I Seminário Acadêmico de Intendência, com o propósito de divulgar os resultados das pesquisas desenvolvidas por oficiais em cursos de pós-graduação *Stricto e Lato Sensu*, realizadas em instituições de ensino superior no País e no exterior, nas áreas de interesse do Setor SGM, consolidando o Centro de Instrução e Adestramento Almirante Newton Braga (Cianb) como catalisador da Gestão do Conhecimento.

No que se refere à preservação e à divulgação do Patrimônio Histórico e Documental da Marinha, o Projeto Museu Marítimo do Brasil teve o seu ano mais prolífico, com a realização de diversas atividades, como: o Concurso de Estudos Preliminares de Arquitetura para o futuro museu, o Seminário Internacional Museus Marítimos: Rotas Contemporâneas e o Ciclo de Palestras 'Museu Marítimo do Brasil: um novo cenário cultural', que promoveram um produtivo debate sobre o papel dos museus marítimos e a importância da consciência marítima na sociedade; a escolha, por meio de concurso, em janeiro de 2022, da sua marca, sintetizando com

clareza vários elementos fundamentais do universo conceitual e simbólico que o Museu Marítimo do Brasil abrangerá; e a assinatura do contrato que deu início à Fase 2 do projeto, cuja captação de recursos, via programa de mecenato 'Patronos da Cultura Naval', viabilizará a elaboração dos Projetos Executivos de Arquitetura e de Engenharia Complementares.

Cabe ressaltar que, ao final de 2021, o compromisso com a difusão da cultura e o incentivo à leitura redundou na criação do Conselho Editorial da Editora Letras Marítimas, passo importante para incrementar a produção de livros na Marinha do Brasil. Além disso, foi criada a marca da Editora, aludindo ao verde e amarelo da Bandeira Nacional e ao tradicional ferro, tão representativo da Força Naval. No último ano, entre outros títulos, foram lançados: *5º Centenário da primeira volta ao mundo: A estadia da frota no Rio de Janeiro*, livro homônimo do seminário internacional realizado, em 2019; e o *e-book Marinha do Brasil: uma síntese histórica*, que se debruça sobre a nossa bicentenária história.

No segmento habitacional, ocorreu a reestruturação do processo de Financiamento Imobiliário, buscando dar mais celeridade e aprimorar o serviço prestado aos nossos mutuários.

No seu viés de Educação Financeira, foi criado o Programa Promorar-Formatura, com condições de financiamento mais favoráveis aos alunos do Curso de Formação de Sargentos, respeitando a meritocracia, de forma a motivá-los na busca do 'Endividamento Saudável' no momento de importante salto remuneratório da carreira, bem como foi assinado o contrato de início da execução das obras de construção do Residencial Oceania e Residencial Guará II, marcando a retomada da construção pela Caixa de

Construções de Casas para o Pessoal da Marinha após mais de 40 anos.

Ao olharmos para os últimos 70 anos, relembremos com orgulho os grandes feitos realizados por este Órgão de Direção Setorial, dos quais destaco: o pioneirismo na informatização do pagamento de pessoal e do Sistema do Plano Diretor; a criação do Depósito de Material de Saúde da Marinha, o qual foi fundamental para vencermos a pandemia; a recriação do então Centro de Adestramento Almirante Newton Braga, peça fundamental na Gestão do Conhecimento do Corpo de Intendentes da Marinha; a alteração da denominação e do propósito dos Depósitos Navais Regionais para Centros de Intendência da Marinha; o apoio à criação do Empório Naval, buscando a melhoria da qualidade de vida e a elevação da autoestima da Família Naval; e a aprovação do Sistema de Proteção Social das Forças Armadas, instrumento que garante ao nosso pessoal ser valorizado mediante a meritocracia. É com dever de justiça que se devem enaltecer todos os ex- secretários e suas tripulações, oficiais, praças e servidores civis de ontem que, ao longo desses 70 anos, construíram a SGM de hoje.

Com isso, todos os objetivos e metas puderam ser alcançados durante esse período, contando com os constantes esforços de todas as Diretorias Especializadas, Autarquia, Comissões Navais e demais OM subordinadas que, com profissionalismo, eficiência e eficácia, contribuem para o cumprimento de nossa missão e para a execução das mais diversas tarefas que atingem transversalmente toda a nossa Força.

Cabe ressaltar ainda que, concomitantemente às comemorações do Bicentenário da Independência do Brasil e dos 200 anos de nossa Esquadra, comemoramos, também, o aniversário de 252 anos da

Intendência da Marinha. Assim, felicito a todos que contribuem com o diuturno assessoramento administrativo, financeiro, contábil e logístico, a fim de realizar um serviço relevante em prol da nossa Marinha de grande importância para o apoio logístico de nossas Forças Navais e da Autoridade Marítima.

Oficiais, praças e servidores civis, concito a todos que continuem exercendo com

proficiência, desprendimento e honradez todos os atributos exigidos de sua profissão, mantendo elevado o fogo sagrado exemplificado pelas ações de seu patrono Almirante Gastão Motta, de maneira que continuemos a prestar ‘o melhor serviço à Marinha!’

Parabéns, Secretaria-Geral da Marinha! Bravo Zulu!”

(Fonte: Bono Especial nº 717, de 4/8/2022)

## MB COMEMORA CENTENÁRIO DA 1ª TRAVESSIA AÉREA DO ATLÂNTICO SUL

Ao som da Banda de Música do Grupamento de Fuzileiros Navais do Rio de Janeiro, a Marinha recepcionou, em 18 de junho último, no cais do Clube Naval Charitas, em Niterói (RJ), seis veleiros participantes da Expedição Lusitânia. O evento foi em comemoração ao centenário da Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul.

Os veleiros partiram de Lisboa (Portugal), realizando paradas em Las Palmas (Espanha) e Mindelo (Cabo Verde). No Brasil, passaram pelos Arquipélagos de São Pedro e São Paulo e de Fernando de Noronha e pelas cidades de Recife (PE), Salvador (BA), Vitória (ES) e, por fim, Rio de Janeiro (RJ).



Membros do Comando do 1º Distrito Naval, do Clube Naval Charitas e da Expedição Lusitânia

Na travessia de Vitória ao Rio de Janeiro, a expedição contou com o apoio do Veleiro Oceânico *João das Botas*, sendo recepcionada, na barra do Rio de Janeiro, pelos Navio-Patrolha *Macaé*, pelo Aviso de Patrulha *Marlim* e pelo Navio-Museu Rebocador *Laurindo Pitta*.

A equipe da expedição, composta por 12 tripulantes, apoiados por instituições civis e empresas portuguesas, conta também com o apoio logístico da Marinha do Brasil e da Embaixada de Portugal.

O projeto marítimo teve o propósito de homenagear os aviadores portugueses Almirante Gago Coutinho e o Comandante Sacadura Cabral, seguindo a mesma rota da primeira expedição e atracando nos mesmos locais onde pousaram os hidroaviões da primeira travessia aérea do Atlântico Sul, realizada em 1922, quando da celebração dos cem anos da independência do Brasil. O início da viagem de regresso a Portugal será em novembro deste ano, com chegada prevista a Lisboa entre julho e setembro de 2023.

Também em comemoração aos cem anos da referida travessia, o Museu Naval, no Rio de Janeiro, sede da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação

da Marinha (DPHDM), foi palco do Seminário Internacional Comemorativo do Centenário da Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul. O evento foi promovido pela DPHDM em conjunto com o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (Incaer) e a Marinha e Força Aérea de Portugal.

Integrando o calendário oficial das comemorações da Marinha pelo Bicentenário de Independência do Brasil e da Esquadra brasileira, o evento permitiu ao público, segundo a Cônsul-Geral de Portugal no Rio de Janeiro, Gabriela Soares de Albergaria, uma das autoridades presentes, “conhecer melhor a façanha histórica, científica e aventureira” realizada entre 30 de março e 17 de junho de 1922.

A programação contou com palestrantes das duas nações irmãs. Por Portugal, o Tenente-General Piloto Aviador António Carlos Mimoso e Carvalho, da Força Aérea Portuguesa, abordou o tema “Asas portuguesas no Rio de Janeiro: 1922-2022”, e o Capitão de Fragata Hugo Miguel Baptista Cabral, da Armada portuguesa, falou sobre aspectos científicos da empreitada de Gago Coutinho e Sacadura Cabral.

Pelo Brasil, o diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Vice-Almirante José Carlos Mathias, contextualizou a realização da arrojada travessia aérea, que, à época, celebrou os cem anos da Independência do País, e,



Tenente-General Mimoso, da Força Aérea Portuguesa, no Seminário

em meio ao seu bicentenário neste ano, destacou o papel central da Marinha na consolidação desse processo. Palestrou também o subdiretor de Divulgação do Incaer, Brigadeiro do Ar Roberto Ferreira Pitrez, discorrendo sobre o pioneirismo, a coragem, a perseverança e a precisão dos oficiais portugueses em sua jornada aérea de 62 horas e 26 minutos de Lisboa ao Rio de Janeiro.

Além da cônsul-geral de Portugal, prestigiaram o seminário o vice-chefe do Estado-Maior da Armada portuguesa, Vice-Almirante António Manuel de Carvalho Coelho Cândido; o presidente da Comissão Histórico-Cultural da Força Aérea Portuguesa, Tenente-General Manuel Fernando Rafael Martins; oficiais gerais da Marinha do Brasil e da Força Aérea Brasileira; acadêmicos; e tripulantes da Expedição Lusitânia, entre outras autoridades.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## NVe *CISNE BRANCO* ATRACA NO MÉXICO PELA VELAS LATINOAMERICA

O Navio Veleiro (NVe) *Cisne Branco* esteve atracado, de 23 a 29 de junho último, na cidade de Veracruz, México, onde ocorreu a última etapa da comissão internacional Velas Latinoamerica 2022. As

atividades programadas foram iniciadas antes da atracação, com o Desfile Naval dos veleiros, em honra ao secretário da Armada do México, Almirante José Rafael Ojeda Durán, e a outras autoridades,



NVe *Cisne Branco* atracado em Veracruz

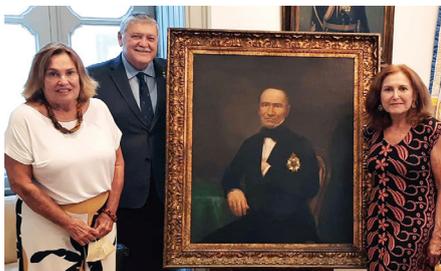
nacionais e estrangeiras, que estavam a bordo do navio *Usumacinta*, da Armada mexicana.

Durante o período em que o NVe esteve atracado, foram oferecidas atividades culturais e esportivas à população local, como *shows* de música e visitas a museus, pontos turísticos, cidades e sítios históricos. Houve também confraternizações esportivas e sociais entre as tripulações e a sociedade local, com regatas e jogos de golfe e futebol, além de recepções a bordo dos navios. O *Cisne Branco* esteve aberto à visitação pública, recebendo cerca de 15 mil pessoas.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## DPHDM RECEBE DOAÇÃO DE QUADRO DO ALMIRANTE TAYLOR

Entre março e abril últimos, a Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM) realizou um rigoroso processamento técnico de conservação do mais novo item de seu acervo museológico: um quadro datado do século XIX. A tela homenageia o Vice-Almirante John



Diretor da DPHDM recebe a doação do quadro histórico

Taylor (1796-1855), que integrou nossa primeira Esquadra e tomou parte das Guerras de Independência do Brasil, e foi doada à DPHDM em 25 de fevereiro deste ano por suas tetranetas, Diana Taylor e Beth Taylor.

Para o DPHDM, Vice-Almirante José Carlos Mathias, a doação não poderia ter sido em um momento mais oportuno: “É um privilégio receber em nosso acervo uma pintura de elevado valor histórico sobre o Almirante Taylor, ainda mais nesse ano de 2022, em que comemoramos o bicentenário da Independência do Brasil e da nossa Esquadra. Ele fez parte, com bravura, de ambas essas histórias, que se misturam e se completam.”

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## MARINHA INAUGURA BUSTOS DE TAMANDARÉ E DE BARROSO

A Capitania Fluvial de Santarém (CFS) inaugurou, em 27 de maio último, o busto do Almirante Tamandaré, Patrono da Marinha do Brasil, no novo Porto Fluvial de Santarém (PA), considerado o maior e mais moderno terminal hidroviário do Brasil. Na mesma data, foi reinaugurado na mesma cidade, na Praça Almirante Barroso, o busto do Almirante Barroso, herói brasileiro que conduziu à vitória na Guerra da Tríplice Aliança contra as forças paraguaias. As iniciativas fazem parte das comemorações da Marinha pelo bicentenário da Independência do Brasil, celebrado este ano.

O descerramento dos bustos ficou a cargo do comandante do 4º Distrito Naval (Belém-PA), Vice-Almirante Edgar Luiz Siqueira Barbosa; do chefe do Estado-Maior do Comando do 4º Distrito Naval, Contra-Almirante Carlos Roberto Rocha e



A inauguração do busto de Tamandaré contou com a presença do comandante do 4º DN e do prefeito de Santarém

Silva Junior; do capitão dos Portos de Santarém, Capitão de Fragata Fabrício Fróes Teixeira; do prefeito da cidade, Francisco Nélio Aguiar da Silva; e da coordenadora de Portos e Transporte Aquaviário, Lillian Ermiane Aparecida Pereira Maués.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## MOSTRA DE ATIVAÇÃO DO 1º ESQUADRÃO DE AERONAVES REMOTAMENTE PILOTADAS

O Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Almir Garnier Santos, presidiu, em 5 de julho último, a cerimônia de ativação do 1º Esquadrão de Aeronaves Remotamente Pilotadas (EsqdQE-1), realizada no Complexo Aeronaval de São Pedro da Aldeia (RJ). A solenidade representou um momento histórico para a Força, pois marcou a incorporação de um novo meio, que proporcionará significativo incremento operacional aos navios da Esquadra e ao Corpo de Fuzileiros Navais, executando missões de Inteligência, Vigilância e Reconhecimento.

O EsqdQE-1 inicia suas operações com seis aeronaves do modelo ScanEagle,

aptas a operar em período diurno e noturno. Com capacidade de monitoramento, controle, proteção e defesa da Amazônia Azul, poderão ser empregadas em atividades de Controle do Tráfego Marítimo; Inspeção Naval; Prevenção de Ilícitos, Pirataria e Terrorismo; Monitoramento de Desastres; e Operações de Socorro e Salvaguarda da Vida Humana no Mar.

Na cerimônia, que também contou com a participação de membros do Almirantado e de outros oficiais-generais, o comandante da Marinha ressaltou que os Veículos Aéreos Não Tripulados não substituirão e nem eliminarão os tripulados, mas

coexistirão com eles, surgindo como um grande complemento. “Existe uma gama de tecnologias que fazem com que o emprego do Poder Naval se multiplique, seja avançado. E assim são os Veículos Aéreos Não Tripulados, cuja pedra fundamental está sendo lançada hoje, fruto do esforço das gerações que nos antecederam”, disse, fazendo referência aos precursores da aviação na Marinha e seus sucessores.

O Almirante Garnier também saudou o comandante da nova Organização Militar (OM), Capitão de Fragata Fabio Nunes, e sua tripulação. “Toda vez que ativamos uma OM, criamos imortais na Marinha, do comandante ao marinheiro mais moderno. Passadas décadas, até séculos depois, os



Comandante da Marinha e Capitão de Fragata Fabio Nunes descerraram a placa de ativação da nova OM

pioneiros serão lembrados. Usem essa imortalidade com cuidado e entusiasmo, pois a Marinha espera muito dos senhores”, recomendou.

O comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen, emitiu a seguinte Ordem do Dia alusiva ao evento:

“A Marinha do Brasil (MB), atenta à sua destinação constitucional, mantém-se fiel na busca de inovações que lhe permitam cumprir adequadamente suas atribuições. Coerente à Doutrina Militar Naval (DMN) diante da dinâmica e amplitude do emprego da Força Naval no ambiente operacional marítimo e fluvial, faz-se

imprescindível a exploração de ações de multidomínio da área de operações.

Nesse contexto, no que concerne à Aviação Naval, o desenvolvimento de Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP) vem se constituindo como uma singular ferramenta em proveito de atividades militares. Em especial, aquelas que exijam características furtivas ou quando a exposição de tripulantes a risco operacional não guarde aceitabilidade.

A aplicação desses sistemas tem assumido, em boa medida, um maior grau de relevância ao longo das últimas décadas. Atualmente, quantidade considerável de Estados detém essa importante tecnologia e exploram as suas potencialidades, tanto nas ações de guerra naval quanto nas atividades de emprego limitado da força ou benignas.

Na MB, os estudos preliminares de aplicação de ARP datam de 2011, quando foram elaborados os Requisitos de Estado-Maior para o meio a ser adquirido. Nos anos seguintes, foram realizadas as demonstrações do Sistema ScanEagle a bordo do Navio-Patrolha Oceânico *Apa*, nas proximidades de Cabo Frio (RJ), e consolidados os Requisitos de Alto Nível de Sistemas relacionados.

Concomitante, em 2014, foi criado o então Grupo Executivo de Veículos Aéreos Não Tripulados, sob a subordinação do Comando da Força Aeronaval. Redesignado como Grupo Executivo de Aeronaves Não Tripuladas em 2019, ganhou a dimensão de uma seção de Estado-Maior e o compromisso de iniciar os estudos referentes ao organograma, aos aspectos operacionais e à capacitação de pessoal necessário ao estabelecimento de uma estrutura organizacional competente. A fase derradeira ficou a cargo do Núcleo de Implantação, criado em março de 2021, que encerra hoje suas atividades em função da ativação do 1º Esquadrão

de Aeronaves Remotamente Pilotadas (EsqdQE-1).

A utilização do Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas ampliará a contribuição do Comando da Força Aeronaval para as operações navais e para a manutenção da Consciência Situacional Marítima. Ademais, conjugada com o emprego de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, incrementará a capacidade de monitoramento e proteção de áreas estratégicas prioritárias do Atlântico Sul, cooperando para a implementação do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul e o Serviço de Busca e Salvamento Marítimo.

Reitero que, com a ativação do 1º Esquadrão de Aeronaves Remotamente Pilotadas, dotado, em um primeiro momento, de seis aeronaves RQ-1 ScanEagle, a MB amplia substancialmente a capacidade de permanência tridimensional na área de operação, a um custo reduzido, de modo consideravelmente mais furtivo e sem exposição de pessoal.

Por fim, rogo ao Senhor dos Navegantes que ilumine e proteja a tripulação e o comandante do EsqdQE-1 na



Preparação para o lançamento do ScanEagle na BAeNSPA

singradura que se inicia, certo de que os valores presentes na Rosa das Virtudes balizarão uma navegação segura e exitosa. Concito-os a manterem-se firmes, serenos e motivados no cumprimento da missão que lhes é confiada.

‘Do oculto, esclarecer e identificar!’ .’

O Núcleo de Implantação do 1º Esquadrão de Aeronaves Remotamente Pilotadas (NIEsqdQE-1) realizou o primeiro lançamento da aeronave ScanEagle em 27 de junho último, na Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia (BAeNSPA).

(Fontes: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br) e Bono Especial nº 625, de 5/7/2022)

## ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

– Contra-Almirante Thadeu Marcos Orosco Coelho Lobo, comandante do 9º Distrito Naval, em 13/7;

– Contra-Almirante (IM) Artur Olavo Ferreira, diretor de Finanças da Marinha, em 13/7;

– Contra-Almirante (IM) Alexandre Chaves de Jesus, coordenador do Orçamento da Marinha, em 22/7;

– Contra-Almirante Alexandre Tau-maturgo Pavoni, subchefe de Logística e Plano Diretor, em 26/7;

– Vice-Almirante (IM) Luiz Roberto Basso, secretário de Controle Interno do Ministério da Defesa, em 1/8;

– Contra-Almirante Antonio Cesar da Rocha Martins, subchefe de Política e Estratégia do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, em 5/8;

– Contra-Almirante (IM) Nelson Márcio Romaneli de Almeida, diretor administrativo-financeiro da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), em 5/8;

- Contra-Almirante Rudicley Cantarin, comandante da Força de Superfície, em 8/8;
- Vice-Almirante Ralph Dias da Silveira Costa, presidente do Tribunal Marítimo, em 9/8;
- Contra-Almirante Iunis Távora Said, comandante do Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, em 9/8;
- Contra-Almirante Alexandre Itiro Villela Assano, chefe do Estado-Maior do Comando do 9º Distrito Naval, em 11/8;

- Contra-Almirante Ricardo Sales de Oliveira, subchefe de Logística Estratégica do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, em 11/8;
- Contra-Almirante (IM) Alexandre Rodrigues Viveiros, presidente da Caixa de Construções de Casas para o Pessoal da Marinha, em 16/8; e
- Contra-Almirante Nelson de Oliveira Leite, Comandante da Combined Task Force 151, em 18/8.

## MB ASSUME COMANDO DA COMBINED TASK FORCE 151

A Marinha do Brasil (MB) assumiu, em 18 de agosto último, em cerimônia realizada em Manama, capital do Bahrein, o Comando da Combined Task Force 151 (CTF-151), subordinada à Combined Maritime Forces (CMF). O Contra-Almirante Nelson de Oliveira Leite recebeu a função do Comodoro Ahmed Hussein, da Marinha do Paquistão, para um mandato a ser exercido de agosto de 2022 a fevereiro de 2023.



Área de atuação das CMF

As CMF são uma Força-Tarefa Multinacional, formadas pela coalizão de 34 países e organizadas para promover o combate à pirataria, bem como a segurança e a estabilidade em aproximadamente 3,2 milhões de milhas quadradas de águas internacionais, as quais abrangem algumas das rotas marítimas mais importantes do mundo, destacando-se o Mar da Arábia, o

Golfo de Omã, o Golfo de Aden e o Mar Vermelho. A CTF-151 é uma das quatro forças-tarefa subordinadas às CMF.

A participação na CMF é feita de forma voluntária, e cada país da coalizão decide de que forma pode contribuir com as operações, seja por meio de navios, aeronaves ou pessoal qualificado para compor os Estados-Maiores das Forças-Tarefa Combinadas ou da própria CMF. O período de Comando das Forças-Tarefa varia de quatro a seis meses.

O comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen, esteve na cerimônia de transmissão do cargo e afirmou que “a Marinha, ao assumir o Comando da CTF-151, reforça a posição do Brasil como ator capaz de contribuir para o esforço de manutenção e segurança das linhas de comunicação marítimas, participando de uma coalizão internacional de combate à pirataria, respeitando os limites de atuação do Estado brasileiro”.

O Brasil foi o primeiro e único país da América do Sul a comandar a CTF-151, tendo assumido pela primeira vez entre junho e novembro de 2021.

(Fontes: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br) e Bono nº 766, de 19/8/22)

## TRIBUNAL MARÍTIMO TEM NOVO PRESIDENTE

O Tribunal Marítimo (TM) realizou, em 9 agosto último, Sessão Solene presidida pelo Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Almir Garnier Santos, em comemoração aos 88 anos da instituição, completados em 5 de julho. Na ocasião, o Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho transmitiu o cargo de presidente para o Vice-Almirante Ralph Dias da Silveira Costa.

Após ser empossado, o Vice-Almirante Ralph Dias destacou a importância de se manter o elevado espírito de cooperação entre os integrantes do TM e agradeceu à tripulação e às autoridades presentes na solenidade.

Durante a Sessão, o juiz Fernando Alves Ladeiras, representando os juizes do TM; a Capitão-Tenente (T) Diana Soares Corteze Caldeira, representando a Procuradoria Especial da Marinha; e

Sérgio Ferrari, representando os advogados que atuam na Corte Marítima, enaltecem os 88 anos de atividades do TM em prol da Justiça e Segurança da Navegação.

Entre as autoridades presentes, estavam os Almirantes de Esquadra Alfredo



A solenidade foi presidida pelo Comandante da Marinha

Karam e Mauro Cesar Rodrigues Pereira, ex-ministros da Marinha; o Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, ex-comandante da Marinha; o Almirante de Esquadra Celso Luiz Nazareth, ministro do Superior Tribunal Militar; ex-membros do Almirantado; os

Vice-Almirantes Mário Augusto de Camargo Ozório e Luiz Augusto Correia, ex-presidentes do Tribunal Marítimo; e o diretor da Procuradoria Especial da Marinha, Vice-Almirante Luiz Octávio Barros Coutinho.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## PRÊMIOS QUALIDADE ÁGUIA LATINO-AMERICANO E QUALITY MERCOSUL 2022

A Base de Hidrografia da Marinha em Niterói (BHMN) recebeu em cerimônia realizada nos dias 10 e 11 de junho, em São Paulo (SP), os prêmios Qualidade Águia Latino-Americano e Quality Mercosul 2022, concedidos, respectivamente, pelo Instituto Nacional da Qualidade Social (INQS) e pela

International Quality Company (IQC) no Brasil.

Os prêmios destinam-se a homenagear e divulgar as organizações comprometidas com o desenvolvimento sustentável e a responsabilidade social, dedicadas à qualidade de vida, à qualificação profissional, à segurança e à



Comandantes Gabriela Nery e Rodrigo Sonsini representaram a BHMN durante a premiação

satisfação dos componentes da Força de Trabalho, bem como de parceiros, colaboradores e clientes, demonstrando a preocupação legítima em contribuir com o desenvolvimento nacional.

O sucesso da BHMN e seu reconhecimento para a consecução do prêmio são provenientes de sua distinção nos programas Netuno e Qualidade Rio, haja vista sua dedicação para o destaque na qualidade dos produtos e serviços, tendo como missão a busca pela excelência.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## FAB REALIZA REABASTECIMENTO DE INVERNO EM APOIO AO PROANTAR

Pela primeira vez, o KC-390 Millennium da Força Aérea Brasileira (FAB), aeronave componente do Primeiro Esquadrão do Primeiro Grupo de Transporte (1º/1ºGT) – Esquadrão Gordo, realizou lançamento de carga na Antártica. A aeronave, que integra a frota da FAB há três anos, decolou da Base Aérea do Galeão, Rio de Janeiro (RJ), em 27 de junho último, passando por Pelotas (RS) e Punta Arenas (Chile), rumo à Estação Antártica Comandante Ferraz, para apoiar o Programa Antártico Brasileiro (Proantar).

Foram realizados três lançamentos de *pallets* com sobressalentes, víveres e correspondência. Embora a visibilidade fosse de apenas 3 mil metros e levando-se



Equipe do Esquadrão Gordo antes da decolagem para a Antártica  
Foto: Sargento Müller Marin (FAB)

em conta o período de inverno na região, o lançamento foi feito com sucesso.

(Fonte: [www.fab.mil.br](http://www.fab.mil.br))

## POLÍTICA NACIONAL PARA ASSUNTOS ANTÁRTICOS

O Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Almir Garnier Santos, participou, em 15 de junho último, da solenidade de assinatura, pelo Presidente da República, Jair Bolsonaro, do Decreto nº 11.096, que atualiza a Polí-

tica Nacional para Assuntos Antárticos (Polantar). A cerimônia foi realizada no Palácio do Planalto, em Brasília (DF).

A revisão da Polantar considera as conquistas e os avanços do Programa Antártico Brasileiro (Proantar), por

meio do qual o Brasil se faz presente na Antártica desde 1982. A primeira versão foi instituída em 1987, com o propósito de orientar os passos iniciais do Brasil na Antártica, levando em conta os três pilares das atividades executadas sob a égide do Tratado da Antártica: primazia da paz, pesquisa científica e proteção ambiental.

O Proantar, coordenado pela Marinha, envolve a logística de longas distâncias, a pesquisa científica contínua e a participação de vários ministérios, instituições nacionais renomadas e órgãos públicos e privados.

De acordo com o comandante da Marinha, são muitas as conquistas do Proantar ao longo de seus 40 anos de existência. “É motivo de orgulho para o Brasil contar com uma Estação Antártica moderna, bem equipada e permanentemente guarnecida, apoiando a continuidade de estudos e projetos científicos; dois navios integralmente dedicados ao programa, operando com novos helicópteros que ampliam a versatilidade das atividades embarcadas; e um recente contrato para a construção, no Brasil, do novo Navio de Apoio Antártico, aumentando a capacidade de apoio às pesquisas realizadas pelo País no continente gelado”, salientou.

Na ocasião, o Presidente da República cumprimentou a Marinha por manter a presença que garante ao Brasil a condição de membro consultivo do Tratado da Antártica, com participação ativa nas decisões sobre o futuro do continente. “Temos que pensar em quem está lá, onde é muito mais difícil do que num



Presidente Jair Bolsonaro assina Decreto que atualiza Polantar

Pelotão de Fronteira. Mas isso faz parte da rotina do militar, que sabe que está cumprindo uma missão por sua Pátria; e a Marinha bem demonstra o que vem fazendo naquela região”, enfatizou.

O evento marcou também o lançamento de medalha e selo, respectivamente, pela Casa da Moeda do Brasil (CMB) e pelos Correios, alusivos aos 40 anos da criação do Proantar, com a presença do presidente da CMB, Hugo Cavalcante Nogueira, e do diretor de Administração dos Correios, Danilo Cezar Aguiar de Souza.

Participaram também da solenidade o ministro da Defesa, Paulo Sérgio Nogueira de Oliveira; o ministro da Ciência, Tecnologia e Inovações, Paulo Alvim; o ministro de Relações Exteriores, Carlos França; o ministro do Meio Ambiente, Joaquim Leite; e o secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, Contra-Almirante Marco Antônio Linhares Soares; além do vice-presidente do Comitê Científico de Pesquisas Antárticas, Professor Jefferson Simões.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## PROMOÇÃO DE ALMIRANTES

Foram promovidos por Decreto Presidencial, contando antiguidade a partir de 31 de julho de 2022, os seguintes oficiais:

– no Corpo da Armada: ao posto de Vice-Almirante, o Contra-Almirante Thadeu Marcos Orosco Coelho Lobo; ao posto de Contra-Almirante, os Capitães de Mar e Guerra Alexandre Itiro Villela Assano e Alexandre Taumaturgo Pavano;

– no Corpo de Intendentes da Marinha: ao posto de Vice-Almirante (IM), o Contra-Almirante (IM) Artur Olavo Ferreira; e

– no Corpo de Engenheiros da Marinha: ao posto de Vice-Almirante (EN), o Contra-Almirante Celso Mizutani Koga; ao posto de Contra-Almirante (EN), o Capitão de Mar e Guerra (EN) Sérgio Luis de Carvalho Miranda.

## COLÉGIO NACIONAL DE DEFESA DA ÍNDIA VISITA AMRJ

O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) recebeu, em 9 de junho último, a visita de delegação do Colégio Nacional de Defesa da Índia (CND), liderada pelo Contra-Almirante Dhiren Vig e composta por demais participantes do Curso de Segurança Nacional e Estudos Estratégicos.

Após as boas-vindas do diretor do AMRJ, Contra-Almirante (EN) José Luiz Rangel da Silva, a delegação assistiu a um vídeo institucional e palestra sobre a estrutura e as atividades desenvolvidas na organização militar, conhecendo, em seguida, as instalações. A visita contou também com a presença do diretor Industrial da Marinha, Vice-Almirante (EN) Liberal Enio Zanelatto, e de representante da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron).



Delegação do Colégio Nacional de Defesa da Índia

A viagem de estudo internacional visou proporcionar aos membros do CND uma visão abrangente do desenvolvimento econômico, da política externa, da segurança e de questões táticas dos parceiros estratégicos da Índia.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## INSTITUIÇÕES DE CT&I DA MB RECEBEM VISITA DA ONR

Uma comitiva da Agência Norte-Americana Office of Naval Research (ONR) conheceu, de 27 a 30 de junho, as instalações e as atividades de Instituições

de Ciência e Tecnologia da Marinha do Brasil no Rio de Janeiro (ICT-MB). O Centro Tecnológico da Marinha no Rio de Janeiro (CTMRJ), subordinado à Dire-

toria-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha (DGDNTM); o Instituto de Pesquisas da Marinha (IpmM); o Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM) e o Centro de Hidrografia da Marinha foram algumas das Organizações Militares visitadas.

A visita, chamada Maritime Technical Exchange Meeting (MTEM), é derivada do acordo referente à Research, Development, Technology and Evolution (RDT&E), que possibilita aos países envolvidos o desenvolvimento de futuros projetos conjuntos alinhados com o mútuo interesse das partes, abrangendo a possibilidade de aperfeiçoar ou prover novas capacidades militares. Este acordo poderá ampliar o acesso da Base Industrial de Defesa ao mercado norte-americano, bem como a formalização de outros negócios no setor de defesa, reduzindo processos burocráticos no comércio de produtos do



Comitiva da ONR durante visita ao CTMRJ

segmento entre Brasil e Estados Unidos da América (EUA).

A ONR é responsável por coordenar, executar e promover os programas de Ciência e Tecnologia da Marinha e do Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos. Entre as missões da U.S. Office of Naval Research estão a construção de relações com a comunidade científica de diversos países e a identificação de novas tecnologias para apoiar a estrutura de pesquisa e desenvolvimento naval do órgão.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## OPERAÇÃO GUINEX-II

Entre os dias 9 e 12 de julho último, como parte da Operação Guinex-II, a Fragata *União*, da Marinha do Brasil (MB), realizou exercícios e adestramentos combinados com a Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe. Os treinamentos tiveram foco principal em técnicas de abordagem.

Para isso, foram realizados adestramentos teóricos que culminaram na simulação prática de abordagem por duas equipes da Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe, uma abordando a Fragata *União* e outra partindo do navio brasileiro para abordar o MV *Andala*.

Além dos exercícios operativos, houve cerimônia com entrega de cerca de 4 toneladas de material transportado pela

Fragata *União* para São Tomé, presidida pelo embaixador do Brasil no país, com a presença de autoridades locais. Uma representação do Grupo-Tarefa (GT) participou de missa em ação de graças pelos 47 anos de independência de São Tomé e Príncipe. Foram realizados, ainda, salvas de canhão na cerimônia oficial do dia 12 de julho; o embarque de 11 militares da Guarda Costeira que tiveram parte de sua formação ocorrida no Brasil e atendimento médico e dentário de membros da família naval residentes na ilha.

São Tomé e Príncipe fica no Golfo da Guiné, em área onde ações de pirataria têm se concentrado. Essa área faz parte do entorno estratégico brasileiro, e tais

ações demandam um Poder Naval forte e maior participação e cooperação do Brasil nessa região marítima, por intermédio da valorização da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (Zopacas) como instrumento de política externa para fortalecer a dissuasão estratégica.

Após passar por São Tomé e Príncipe, onde realizou ação de presença na Zona Econômica Exclusiva (ZEE), navegando por todo o entorno daquele país, a Fragata *União* rumou para Camarões. Ali foram realizados exercícios com a Marinha Nacional de Camarões (MNC), de 15 a 18 de julho, em Kribi, especialmente o de abordagem cooperativa no mar, com o CNS *Dipikar*. O destacamento de abordagem do GT foi enviado ao navio camaronês para adestramentos com o Grupo de Visita e Inspeção (GVI) daquele navio e, posteriormente, o GVI da *União* abordou o *Dipikar*, a fim de demonstrar os procedimentos utilizados pela MB em tal situação. Um oficial do CNS *Dipikar* acompanhou todo o evento no navio brasileiro.



Cooperação entre Brasil e Camarões durante a Guinex-II

O esforço da MNC para receber, apoiar e operar com a MB demonstra que as ações combinadas proporcionam um sólido ambiente de cooperação entre os países componentes do entorno estratégico brasileiro. A participação de diversos militares camaroneses em cursos de formação no Brasil representa um grande investimento e parceria naquilo que há de mais importante, o material humano.

(Fonte: [www.marinha.mi.br](http://www.marinha.mi.br))

## NPaOc *ARAGUARI* REALIZA MANOBRAS COM FRAGATA FRANCESA

O Navio-Patrolha Oceânico (NPaOc) *Araguari*, subordinado do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Nordeste, realizou, nas proximidades de Fortaleza (CE), exercícios de *leap frog* com Fragata Ligeira Furtiva (FLF) *Courbet*, da Marinha da França.

O exercício consiste na aproximação lateral entre navios, com um deles nave-



FLF *Courbet* e NPaOc *Araguari* lado a lado durante o exercício

gando em rumo e velocidade constantes e o outro realizando a aproximação, mantendo uma distância mínima de segurança. O *leap frog* tem por propósito aprimorar as habilidades de manobra dos oficiais de Quarto e das demais estações do navio envolvidas no exercício. O ponto alto do exercício ocorre quando ambos os navios se mantêm lado a lado, alinhados durante pelo menos cinco minutos, mantendo rumo e velocidade constantes. Na 1ª Fase, a FLF *Courbet* aproximou-se do NPaOc *Araguari* e adestrou os militares de sua tripulação. Já na 2ª Fase, foi a vez do *Araguari* realizar a aproximação e adestrar os seus militares.

Após este exercício, o NPaOc realizou operações aéreas com a aeronave francesa Dauphin, helicóptero orgânico do Porta-Helicópteros Anfíbio *Mistral*. Durante essas operações, foram realizados oito pousos e decolagens no convés de voo do *Araguari*, proporcionando à Equipe de Manobra e Crache do navio uma experiência de operar com uma aeronave estrangeira. Essas atividades marcaram o encerramento de uma das fases da Operação Jeanne D'Arc 2022, realizada pela Marinha Nacional da França em Fortaleza, em conjunto com a Marinha do Brasil.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## MARINHA RESGATA EMBARCAÇÃO À DERIVA NO PARANÁ

A Marinha do Brasil, por meio do Serviço de Socorro e Salvamento Marítimo do Sul-Sueste (Salvamar Sul-Sueste), operado pelo Comando do 8º Distrito Naval (São Paulo-SP), realizou, em 25 de maio último, o resgate de uma embarcação com problema de máquinas no litoral do Paraná.

O barco de pesca *Gustavo I* partiu de Florianópolis (SC) em 19 de maio com destino a Angra dos Reis (RJ). Quando passava a cerca de 50 quilômetros da entrada de Paranaguá (PR), ocorreu uma avaria em seu motor de propulsão, o que levou a embarcação a permanecer à deriva por cinco dias. No dia 24, os familiares dos tripulantes enviaram um pedido de socorro à Marinha.

O Navio-Patrolha (NPa) *Guajará* foi prontamente deslocado da atividade de patrulha naval que realizava na costa dos estados de São Paulo e do Paraná,



NPa *Guajará* em preparativos para rebocar a embarcação avariada

demandando a última posição conhecida do pesqueiro e encontrando-o na altura da Ilha da Figueira, no Paraná, na tarde do dia 25. Após a verificação do bom estado de saúde da tripulação, o barco foi rebocado para o canal de acesso ao Porto de Paranaguá, onde o Aviso de Patrulha *Espadarte* recebeu o dispositivo de reboque, conduzindo a embarcação em segurança até a atracação no cais.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## OFICIAL DA DHN SELECIONADA PARA SUBCOMITÊ DE TOPONÍMIA DO RELEVO SUBMARINO

Como resultado de processo seletivo iniciado pela Comissão Oceanográfica Intergovernamental da Unesco (Unesco/COI) e a partir da indicação da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), a Primeiro-Tenente (T) Lorena da Fonseca Sampaio, geóloga com especialidade em Sismoestratigrafia e mestrado em Geologia, foi selecionada para ocupar uma cadeira no Subcomitê sobre Nomes de Feições do Relevo Submarino (SCUFN), do Projeto Carta Batimétrica Geral dos Oceanos (GEBCO).

As razões que levaram à nomeação da oficial foram a sua experiência junto aos assuntos daquele fórum e seu amplo

conhecimento na área de Geociências e Mapeamento Oceânico e suas aplicações multissociais. A primeiro-tenente, que serve no Centro de Hidrografia da Marinha, foi selecionada para um mandato inicial de cinco anos, durante os quais contribuirá com o desenvolvimento do SCUFN.

A criação do SCUFN, em 1975, surgiu da necessidade de implementação de uma política uniforme para tratamento geográfico e padronização de nomes de feições do relevo submarino, a fim de serem utilizados em mapas, cartas náuticas e trabalhos científicos. O subcomitê é composto por 12 membros, de preferência seis deles nomeados pela

Organização Hidrográfica Internacional (OHI) e seis escolhidos pela COI, em estreita consulta com a OHI.

Nos últimos 14 anos, o Brasil conseguiu junto à SCUFN a escolha de cerca de 150 nomes de feições submarinas, denotando a relevante atuação de seu representante junto àquele subcomitê.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))



Imagem do Gazetteer com Nomes de Feições Submarinas do projeto GEBCO

## NH0 CRUZEIRO DO SUL REALIZA COMISSÃO PRO AMAZÔNIA AZUL I

O Navio Hidroceanográfico (NH0) *Cruzeiro do Sul* realizou, de 3 de junho a 9 agosto, a comissão Pro Amazônia Azul I, no litoral nordeste do Brasil, em apoio à Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN) e à Ação Pro Amazônia

Azul, da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm).

Após 44 dias de trabalho, completando a primeira metade das atividades previstas, o Navio realizou a coleta de dados batimétricos e de subfundo, por meio

de equipamentos como o ecobatímetro multifeixe EM-122 e o SBP-120, respectivamente. Assim, finalizou o geomapeamento de uma área localizada no litoral do Ceará, processo que possibilitou a descrição de feições submarinas na margem continental brasileira, em cumprimento ao Plano de Trabalho de Hidrografia da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN).

O *Cruzeiro do Sul* realizou, ainda, a coleta programada de dados de batimetria e de subfundo em favor do Projeto Seabed Map da UFRN, Financiadora de Estudos e Projetos (Finep) e Serviço Geológico do Brasil (SGB-CPRM), em áreas ao longo da costa do Rio Grande do Norte. Com isso, levantou dados que, até então,

eram praticamente inexistentes, como de batimetria do talude na costa do estado e de zonas de transição entre os continentes e bacias oceânicas adjacentes. A atividade possibilitou a caracterização de cânions submarinos e melhor descrição de feições da morfologia da Bacia Potiguar.

O estudo do substrato marinho de

regiões ainda carentes de dados hidroceanográficos é de grande importância para o planejamento espacial deste meio, contribuindo com os diversos setores de exploração de recursos marinhos e indústrias *offshore* (eólica, petrolífera, pesqueira, entre outras), além de, em

última instância, colaborar com o desenvolvimento do País e a soberania nacional.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

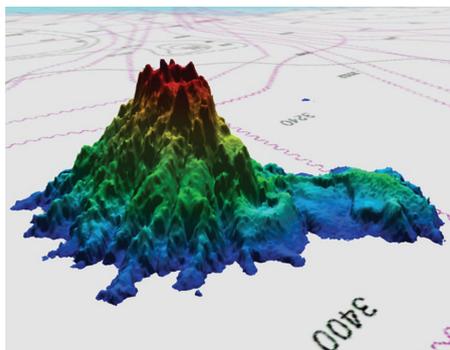


Imagem tridimensional da feição submarina localizada na região litorânea do Ceará

## MARINHA APOIA PROJETO DE MODELAGEM PARA DERRAMAMENTO DE ÓLEO

O Aviso Hidroceanográfico Fluvial *Rio Xingu*, subordinado ao Centro de Hidrografia e Navegação do Norte (CHN-4), apoiou, durante a Comissão Hidrográfica VII, pesquisadores do projeto “Sistema multiescala de detecção e modelagem de derramamento de óleo”, da Universidade Federal do Pará (UFPA). Na ocasião, foram coletados dados de maré e perfil de corrente em pontos ao longo do Rio Pará.

O projeto, apoiado pela Universidade Federal do Paraná, pela Secretaria da Co-

missão Interministerial para os Recursos do Mar, pelo Centro de Hidrografia da Marinha e pelos meios do CHN-4, prevê o desenvolvimento de um sistema multiescala de detecção de derramamento de óleo integrado a um sistema de previsão de trajetória.

Caso ocorra detecção de derramamento de óleo, simulações da trajetória da substância poderão ser realizadas de forma automática, utilizando modelagem numérica a partir de previsões meteoceanográficas, considerando a conectividade



Aviso Hidroceanográfico Fluvial *Rio Xingu* durante levantamento hidrográfico no Rio Pará

entre o oceano, a plataforma continental, sistemas costeiros e águas interiores.

Com a finalidade de implementar tal modelo na Região Norte, existe a necessidade de levantar dados primários desta região. A UFPA enviou dois alunos do projeto para realizarem a coleta destes dados, bem como contribuir para a formação dos futuros pesquisadores e estreitar laços com a comunidade científica local.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## NOc *ANTARES* REALIZA RODÍZIO E MANUTENÇÃO DE BOIAS METEOCEANOGRÁFICAS

O Navio Oceanográfico (NOc) *Antares* percorreu, de 16 de maio a 28 de junho, a Amazônia Azul com a Comissão Pirata BR XXII, em apoio ao Projeto Prediction and Research Moored Array in the Tropical Atlantic (Pirata), iniciativa de instituições científicas do Brasil, dos Estados Unidos da América e da França com a finalidade de estudar as interações entre o oceano e a atmosfera no Atlântico Tropical.



Militares do NOc *Antares* durante o lançamento da boia número 8

A comissão teve como propósito a manutenção das oito boias sob responsabilidade do Brasil destinadas à coleta de dados meteoceanográficos e contou com a participação de pesquisadores do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE). Ao realizar a transmissão de dados em tempo real, consolida-se como uma importante rede de observação *in situ*, composta por boias planejadas para monitorar uma série de variáveis dos processos de interação oceano-atmosfera no Atlântico.

Em mais de 20 anos de observação contínua, os dados coletados por esse sistema de boias geraram cerca de 270 artigos científicos, constituindo-se em referência para a compreensão de como o Atlântico Tropical responde às mudanças do clima e afeta a vida no planeta, em especial no Brasil, permitindo maior previsibilidade, principalmente para o setor agrícola, contribuindo com o desenvolvimento econômico e social do País.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## RESTAURAÇÃO DO FAROL DA ILHA DO FRANCÊS

Militares da Capitania dos Portos do Espírito Santo (CPES) realizaram, entre os dias 7 e 16 de julho, trabalhos de restauração no farol localizado na Ilha do Francês, no município de Itapemirim (ES).

Durante a obra, foram restaurados o portão de acesso ao farol, a cúpula, a balaustrada e as arestas da estrutura, bem como foi efetuada a troca da bateria e da célula fotovoltaica que integram o sistema de energia solar, além da limpeza do terreno.

O Farol do Francês possui 12 metros de altura, estando localizado a cerca de 2 milhas náuticas de Itaoca, em Itapemirim. Inaugurado em 1730, serviu de esconderijo para os franceses antes de



Farol da Ilha do Francês antes e depois da restauração

tentativas de invasão naquela região, sendo hoje utilizado para sinalizar a Ilha do Francês e auxiliar a navegação de cabotagem.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## AVIAÇÃO NAVAL PARTICIPA DA MLAC 2022

O Comando da Força Aeronaval, representado pelo 1º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque (EsqdVF-1), 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (EsqdHU-1) e 2º Esquadrão do Helicópteros de Emprego Geral (EsqdHU-2), participou, em 25 e 26 de maio último, da Conferência de Líderes dos Corpos de Fuzileiros das Américas (MLAC) 2022.

O EsqdVF-1 realizou exercício de Apoio Aéreo Aproximado com a aeronave AF-1B (A4 Skyhawk) durante a demonstração operativa da Força de Fuzileiros da Esquadra, na área da Divisão Anfíbia. Os EsqdHU-1 e EsqdHU-2 empregaram,



Militares em formatura durante a Conferência

respectivamente, as aeronaves UH-12 e UH-15 nas tarefas de Infiltração de Tropa de Operações Especiais por *fast-rope*, em apoio à incursão terrestre de unidades anfíbias da Força de Emprego Rápido.

Durante o exercício, as aeronaves realizaram treinamentos de Escolta Aérea

em proveito do transporte e inserção de tropas, bem como Apoio de Fogo Aéreo contra alvos estabelecidos no solo.

A missão foi relevante para a demonstração da capacidade das tropas

da Marinha às delegações dos 21 países participantes da MLAC 2022, evidenciando o trabalho em equipe para o sucesso da missão.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## 4º DN PROMOVE PALESTRAS SOBRE CONTEXTO GEOPOLÍTICO ATUAL

O Comando do 4º Distrito Naval (Belém-PA) realizou, em 25 e 26 de julho último, palestras sobre o contexto político atual para oficiais da Marinha do Brasil, do Exército e da Força Aérea, além de membros da Sociedade Amigos da Marinha, da comunidade marítima e da Universidade Federal do Pará. O evento



Palestra abordou o conflito entre Rússia e Ucrânia

aconteceu no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba), em Belém.

O encontro foi presidido pelo comandante do 4º DN, Vice-Almirante Edgar Luiz Siqueira Barbosa, e contou também com a participação dos alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante. As palestras foram proferidas pelo Capitão de Mar e Guerra (RM1) Leonardo Faria de Mattos, encarregado da Seção de Geopolítica da Escola de Guerra Naval.

Foram abordados temas de relevância internacional, em dois dias. No primeiro dia, foi apresentado o tema “Conflito na Ucrânia e a Geopolítica Internacional”, com explicação histórica, política e econômica das causas e origens do conflito entre Rússia e Ucrânia. No segundo dia, o assunto em foco foi a “Geopolítica e Oceanopolítica – Corrente Internacional”.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## DPHDM APRESENTA PALESTRA SOBRE INDEPENDÊNCIA DO BRASIL NO IGHMB

O Diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Vice-Almirante José Carlos Mathias, apresentou, em 2 de agosto último, a palestra “A Marinha na Independência do Brasil”, no salão nobre do Clube Militar, Rio de Janeiro (RJ). O evento fez parte da programação do Projeto 2022 – Brasil 200 Anos da Independência,

conduzido pelo Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB).

A apresentação enfatizou a importância do poder naval para a manutenção da integridade territorial do Brasil durante o processo de Independência. Incluiu também a participação da Marinha nos conflitos do pós-independência, como a Guerra da Trípli-

ce Aliança e a Primeira e a Segunda Guerras Mundiais. A explanação, entre outros assuntos, reforçou a mensagem de que a Marinha trabalha desde sua formação para negar o uso do mar às forças navais inimigas, protegendo nosso litoral e nossa comunicação com o exterior, permitindo, assim, uma navegação segura em águas brasileiras.

A palestra ocorreu no formato híbrido, com público presencial e transmissão ao vivo pela internet, sendo a abertura do evento conduzida virtualmente pelo presidente do IGHMB, General Marcio Tadeu Bettega Bergo. Diversas autoridades militares e da comunidade acadêmica compareceram ao encontro, entre elas



Diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha durante palestra no Clube Militar

o comandante do 1º Distrito Naval e o diretor do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## SEMINÁRIO SOBRE GUERRA HÍBRIDA E DEFESA NBQR

“A Guerra Híbrida e a Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica (NBQR) – um desafio para o futuro do Brasil e para o Ensino Militar” foi o tema discutido em seminário na Escola de Guerra Naval (EGN) em 3 de junho último. O evento, realizado em coordenação com o Ministério da Defesa (MD), teve como propósito discutir tópicos afetos à



Palestra proferida pelo diretor do CTMSP

Defesa e às Forças Armadas em ambiente estratégico, tático e operacional no futuro, utilizando a estrutura de ensino do MD, das escolas de Altos Estudos das Forças e de suas Instituições Científicas e Tecnológicas como indutores.

A abertura do seminário foi realizada pelo Brigadeiro do Ar José Augusto Peçanha Camilo. Em seguida, iniciou-se uma série de palestras que contou com apresentações do presidente da Eletro-nuclear, Capitão de Mar e Guerra (EN) Leonam dos Santos Guimarães, abordando a energia nuclear e os desafios para a Defesa NBQR, e do diretor do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP), Vice-Almirante (EN) Guilherme Dionizio Alves, que tratou sobre o Programa Nuclear da Marinha sob a óptica da não proliferação de armas nucleares.

Também participaram do evento o Coronel Alessandro Visacro, autor de

livros e artigos sobre Guerra Irregular; o comandante do Batalhão de Defesa NBQR, Capitão de Fragata (FN) Telmo Moreira Leite Junior; e o comandante do Centro de Defesa NBQR da Marinha do Brasil, Capitão de Mar e Guerra (FN) Flavio Lamego Pascoal.

O seminário foi encerrado após debate sobre os assuntos abordados nas apre-

sentações. Além de diversas autoridades, o encontro contou com a presença dos corpos docente e discente das Escolas Militares de Altos Estudos, de Estado-Maior e de Aperfeiçoamento para Oficiais, assim como especialistas civis e militares, pesquisadores e acadêmicos ligados aos temas.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## MB PARTICIPA DE SIMPÓSIO DE INFANTARIA NAVAL NO SENEGAL

A Marinha do Brasil (MB), representada pelo Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), participou do Simpósio de Líderes de Infantaria Naval – África 2022 (NILS-A), em Dakar, Senegal, em 6 e 7 de julho último. O fórum multinacional focado na África foi criado para aproximar forças de Fuzileiros e Infantarias Navais de nações amigas, fomentar relacionamentos, compartilhar experiências sobre respostas a crises e construir um melhor entendimento sobre a consciência do domínio marítimo africano e seus desafios quanto à segurança.



CMG André Guimarães participa de debate no Simpósio de Líderes de Infantaria Naval

O evento foi coorganizado pela Marinha senegalesa e pelo Marine Corps Forces Europa e África e reuniu fuzileiros navais e demais militares das Marinhas de 27 nações africanas e oito aliados

européus, além do Brasil, totalizando 36 nações. O chefe do Departamento de Doutrina do Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CGCFN), Capitão de Mar e Guerra (FN) André Guimarães, representou a Marinha do Brasil. Na ocasião, a organização do evento convidou o Brasil a realizar uma palestra focada nas Operações Ribeirinhas, traçando paralelos com as operações de combate à pirataria, cruciais para a proteção da área do Golfo da Guiné.

“Conforme consta no Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040), o Golfo da Guiné faz parte do entorno estratégico brasileiro definido na Política Nacional de Defesa (PND), demandando, por isso, uma política externa com maior participação e cooperação nos assuntos relacionados à região. Nesse contexto, além das iniciativas já em curso referentes a esse tema, a *expertise* da Marinha do Brasil em Operações Ribeirinhas e, mais recentemente, no desenvolvimento de uma doutrina de Combate Fluvial, tem grande potencial para contribuir com o desenvolvimento de táticas, técnicas e procedimentos afetos ao combate contra a Pirataria Marítima naquela região”, disse o CMG André Guimarães.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## CID COMEMORA 60 ANOS DE ATIVIDADES

O Colégio Interamericano de Defesa (CID) celebra este ano seu 60º aniversário. Localizado no Fort Lesley J. McNair, Base do Exército estadunidense, em Washington-DC, Estados Unidos da América (EUA), o CID é uma instituição acadêmica internacional ligada à Junta Interamericana de Defesa.

As datas marcantes da instituição são 11 de abril de 1962, quando o governo dos EUA autorizou que a sede do colégio fosse naquele país, e 9 de outubro do mesmo ano, quando ocorreu a cerimônia de inauguração. O Brasil está presente desde a primeira turma, a Classe 1, na época em que era ministrado o Curso de Defesa Continental.

O Colégio Interamericano de Defesa tem como missão: “Preparar militares, policiais nacionais e funcionários civis dos governos dos Estados-membros da Organização dos



Alunos da Classe 61 do CID na OEA

Estados Americanos (OEA) para assumir altos cargos estratégicos em seus governos, mediante o programa de pós-graduação e o programa acadêmico avançado em defesa, segurança e disciplinas afins voltadas para o Hemisfério”. Com a formatura da Turma 61, este ano, o CID atinge a marca de 3.105 formandos de 28 países.

Em 24 de junho último, na sede da OEA, os capitães de mar e guerra Marcello Ferreira da Cruz e Carlos Uendel de Souza Vituriano receberam seus diplomas pela conclusão do Mestrado em Defesa e Segurança Interamericanas pelo CID. A cerimônia marcou o encerramento do curso para a Classe 61, que teve início em julho de 2021, e reuniu 58 estudantes, entre civis e militares, de 14 países do continente americano.

Estiveram presentes à cerimônia, entre outras autoridades, o secretário-geral da OEA, Luís Almagro; o diretor do CID, Major General James Taylor; o chefe da Representação Brasileira na JID (RBJID), Major-Brigadeiro do Ar Edson Fernando da Costa Guimarães; e o vice-diretor do CID, Brigadeiro do Ar Leonardo Chaves Rodrigues.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## CRIAÇÃO DO GRUPO DE ESTUDOS DE ESTRATÉGIA NAVAL DA EGN

Foi criado, em julho último, o Grupo de Estudos de Estratégia Naval da EGN (Gene), cujo objeto de pesquisa aborda questões estratégicas ligadas à Defesa Nacional e à Segurança Internacional por seu viés naval. O propósito principal do grupo é procurar compreender, discutir e analisar as relações de poder entre atores estatais

e não estatais pelo uso ou possibilidade de uso da força nos espaços marítimos.

O Gene está dividido, inicialmente, em quatro grandes Áreas Temáticas: AT 1 – Novas Estratégias Marítimas para o Atlântico Sul; AT 2 – Teoria da Estratégia Naval na Contemporaneidade; AT 3 – Guerra Híbrida; e AT 4 – Solução de

Problemas Complexos Não Estruturados Baseados em Design.

Sob a coordenação geral do Superintendente de Ensino, o Gene, além de pesquisadores internos, é aberto a colaboradores de outras Organizações Militares, instituições, centros e grupos ligados ao objeto de pesquisa. O grupo busca uma pluralidade de formações e experiências de colaboradores, civis e militares, que proporcionarão análises estratégicas amplas em trabalhos quadrimestrais, co-



laborando para o fomento da mentalidade marítima do País.

(Fonte: Bono nº 615, de 1/7/2022)

## MARINHA REALIZA ABERTURA DO PROFESP EM MINAS GERAIS

A Capitania Fluvial de Minas Gerais (CFMG) realizou, em 20 de junho último, a abertura oficial do Programa Forças no Esporte (Profesp), na sede da Organização Militar (OM), em Belvedere (MG).

A cerimônia foi presidida pelo capitão dos Portos de Minas Gerais e contou com a presença da deputada federal Alê Silva, responsável por destinar recursos para o Profesp 2022, e do deputado estadual Coronel Henrique, apoiador do programa no âmbito estadual. Também prestigiaram o evento os representantes da Polícia Militar de Minas Gerais, responsáveis pelo Programa Educacional de Resistência às Drogas e pelo Programa de Educação Ambiental, e a Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Estado de Minas Gerais, responsáveis por um módulo de cultivo de jardins e plantio de hortaliças do referido programa, além de convidados e cidadãos civis.

Durante o evento, o subsecretário de Esportes de Minas Gerais, José Francisco



Abertura do Profesp 2022

Filho, atleta de vôlei do Minas Tênis Clube e da Seleção Brasileira nos anos 80, palestrou para os presentes sobre o tema “Como o esporte mudou a minha vida”.

O Profesp da CFMG, denominado “Os Fortes nos Mares de Minas”, lema da OM, atenderá a 80 adolescentes da Escola Estadual José Mesquita de Carvalho, com idades entre 12 e 15 anos e em situação de vulnerabilidade social, alguns portadores de deficiência, moradores da comunidade Morro do Papagaio, nas proximidades da Capitania.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## RESULTADOS ESPORTIVOS

### 57ª TORNEIO DE REMO DO FUTURO

A equipe de remo do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga) conquistou, em 29 de maio último, o 1º lugar ao disputar uma das provas do 57º Torneio de Remo do Futuro, realizado no Estádio de Remo da Lagoa (Rio de Janeiro-RJ). A competição integra o calendário oficial da Federação de Remo do Estado do Rio de Janeiro. Participaram da 5ª Prova Yolete 4 x – Aberto Masculino – 500 m as seguintes equipes, com suas respectivas colocações: Ciaga, 1º lugar; Escola Naval, 2º; Colégio Naval, 3º; Vasco da Gama, 4º; e Botafogo, 5º.

### CAMPEONATO EUROPEU DE PENTATLO NAVAL DO CISM

A equipe de Pentatlo Naval do Programa Olímpico da Marinha (Prolim) alcançou os lugares mais altos do pódio no Campeonato Europeu de Pentatlo Naval do Conselho Internacional do Esporte Militar (Cism), encerrado em 2 de junho último. Durante o evento, que aconteceu na Base Naval de Eckernförde, Alemanha, a equipe da Marinha do Brasil (MB) apresentou excelentes resultados nas provas de pista de obstáculos, natação de salvamento, habilidade naval, natação utilitária e cross-country anfíbio, conquistando, neste último dia, duas vagas no pódio: 1º e 3º lugar geral no masculino e 2º e 3º lugar geral no feminino. Além das conquistas em equipe, a Força também sagrou-se campeã na modalidade individual masculina e vice-campeã na modalidade individual feminina, representadas pelos Sargentos Max Leal dos Santos e Áila Alves Miranda, respectivamente.

### 11º CAMPEONATO MILITAR DE LIFESAVING DO CISM

O Brasil foi vice-campeão geral no 11º Campeonato Militar de Lifesaving do Conselho Internacional do Esporte Militar (Cism), realizado entre 7 e 14 de junho, em Amsterdã, Holanda. O evento contou com a participação de 12 países. O time brasileiro alcançou dois feitos inéditos: o maior número de conquistas da história brasileira na competição, totalizando 22 medalhas, e o recorde mundial por equipe feminina na prova de Revezamento 4x50m Medley.

A equipe recordista, composta pelas Terceiros-Sargentos (3º SG) Thais Xavier, Carolina Athayde e Alessandra Marchioro, integrantes do Programa Olímpico da Marinha e pela Terceiro-Sargento Priscila Souza, da Força Aérea Brasileira (FAB), superou a marca de 1:40.97, realizando a prova em 1:40.58. Na Classificação Geral, a França ficou em 1º, o Brasil em 2º e a Espanha em 3º. O Brasil conquistou dois troféus (vice-campeão geral por equipes e vice-campeão por equipes – Feminino) e 22 medalhas (seis de ouro, oito de prata e oito de bronze), assim distribuídas:

– Ouro Individual – 3º SG Thais Xavier (100 Carry with Fins) e Tatiane Athayde (Beach Sprint);

– Ouro por Equipe – 3º SG Thais Xavier, Carolina Athayde e Alessandra Marchioro (4x50m Medley Feminino); 3º SG Pedro Vieira (Obstáculos Masculino e 4x50m Rescue Medley);

– Prata Individual – 3º SG Thais Xavier (100m Tow With Fins) e Tatiane Athayde (Beach Flag);

– Prata por Equipes – 3º SG Thais Xavier, Carolina Athayde e Alessandra Marchioro (4x50m Obstáculo Feminino); 3º SG Thais Xavier e Alessandra Marchioro (4x25m Car-



Equipe de *lifesaving* da MB conquistou recorde de medalhas no histórico da competição

ry Feminino); 3º SG Pedro Vieira (4x25m Carry Masculino); Primeiro-Tenente Maehler, 3º SG Thais Xavier e Tatiane Athayde (Ocean Lifesaver Mixed Relay);

– Bronze Individual – 3º SG Thais Xavier (50m Carry), 3º SG Carol (200m Obstáculos) e 3º SG Tatiana Athayde (Beachflag);

– Bronze por Equipe – 3º SG Thais Xavier e Alessandra Marchioro (Pool Lifesaver Mixed Relay).

O *lifesaving* é um esporte que se destina principalmente a incentivar os salva-vidas a desenvolver, manter e melhorar as habilidades físicas e mentais essenciais necessárias para salvar vidas no ambiente aquático. As competições consistem em uma variedade de modalidades para desenvolver e demonstrar habilidades de salvamento, condicionamento físico e motivação.

## COPA INDOOR DE PARAQUEDISMO

A Equipe Netuno, da modalidade de paraquedismo, sagrou-se campeã da Etapa de Brasília da Copa Indoor de Paraquedismo de 2022, em 11 de junho último, alcançando a marca de 22,5 pontos no simulador IFLY-Brasília, feito inédito para o paraquedismo das Forças Armadas. A participação da equipe da MB no Campeonato Norte-Americano, ocorrido em fevereiro, nos Es-

tados Unidos da América, em simuladores de 14 pés de diâmetro, garantiu uma grande preparação para a temporada Indoor no Brasil. As competições de paraquedismo Indoor, em simuladores de queda livre, vêm a cada dia evoluindo, aprimorando técnicas de voo e conquistando público, caminhando com perspectiva de ser uma modalidade olímpica em futuro próximo.

## CIRCUITO PODER MARÍTIMO DE REMO ESCALER

Os alunos do Programa Forças no Esporte (Profesp) do Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes (Cefan) alcançaram, em 12 de junho, os lugares mais altos do pódio da primeira etapa do Circuito Poder Marítimo de Remo Escaler de Brasília, realizada no Lago Paranoá.

Na competição Classe Juvenil, o Cefan foi representado por 23 jovens e adolescentes, com idades entre 13 e 18 anos, divididos em duas equipes que disputaram o percurso de 500 m com os alunos do Colégio Militar de Brasília, sagrando-se campeões e vice-campeões na categoria. Na Classe Canoe, categoria individual, os alunos Thalles Victor Bazaga Vianna, Grazielly Aparecida e Luiz Ricardo Teixeira Caetano conquistaram, respectivamente, a 1ª, a 2ª e a 3ª colocações.

## XX REGATA BATALHA NAVAL DO RIACHUELO

Realizada em 25 de junho, a Regata Batalha Naval do Riachuelo – Data Magna da Marinha foi parte do XX Circuito Poder Marítimo. O evento foi organizado pelo Centro de Instrução Almirante Alexandrino (CIAA) na raia do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga) e contou com a participação de diversas Organizações

Militares e atletas civis no âmbito do desporto marítimo. Sob a supervisão técnica da Comissão de Desportos da Marinha (CDM), a competição contou com sete categorias, apresentando os seguintes resultados: Feminino – 1<sup>o</sup>) Ciaga, 2<sup>o</sup>) Esquadra e 3<sup>o</sup>) DGMM; Aspirantes – 1<sup>o</sup>) Ciaga, 2<sup>o</sup>) EN-A e 3<sup>o</sup>) EN-B; Sub-24 – 1<sup>o</sup>) Ciaga-A, 2<sup>o</sup>) EN e 3<sup>o</sup>) Ciaga-B; Misto – 1<sup>o</sup>) Esquadra, 2<sup>o</sup>) Ciaga e 3<sup>o</sup>) DGMM; Veterano – 1<sup>o</sup>) C.R. Guanabara, 2<sup>o</sup>) Esquadra e 3<sup>o</sup>) Ciaga; Senior – 1<sup>o</sup>) CIAA-B, 2<sup>o</sup>) CFN e 3<sup>o</sup>) EN; Profesp Masculino – 1<sup>o</sup>) Cefan, 2<sup>o</sup>) Ciaga e 3<sup>o</sup>) Ciasc; Profesp Feminino – 1<sup>o</sup>) Cefan, 2<sup>o</sup>) Ciaga e 3<sup>o</sup>) Ciasc.

## 49ª SEMANA INTERNACIONAL DE VELA DE ILHABELA

Realizado de 21 a 31 de julho, sob organização do Yacht Club de Ilhabela e com apoio da Marinha, o evento contou com 116 veleiros e cerca de mil velejadores, reunindo campeões olímpicos e iatistas de renome. A Escola Naval foi representada por 54 aspirantes, seis oficiais e 11 praças, em um total de seis barcos (*Marlim, Bijupirá, Villegagnon, Sargaço, Maresia e João das Botas*). Os aspirantes conquistaram o 2<sup>o</sup> lugar na categoria RGS-A e o 5<sup>o</sup> lugar geral da classe com o Veleiro Oceânico *Sargaço*.

## GptFNRG REALIZA ADESTRAMENTO NA REGIÃO DE BAGÉ

O Grupamento de Fuzileiros Navais do Rio Grande (GptFNRG) realizou, entre 27 de maio e 3 de junho, exercícios no Campo de Instrução de Santa Tecla, do Exército Brasileiro, em Bagé (RS). O propósito foi o adestramento, nos níveis de Esquadra de Tiro e Grupo de Combate, em exercícios operativos de pequenas frações, a fim de aperfeiçoar o emprego tático dos militares.

O adestramento contou com a participação de 150 militares do GptFNRG e com o emprego da aeronave UH-15 *Super Cougar*. Durante os exercícios, foram realizadas atividades de tiro de pistola, tiro de granada 40mm, tiro instintivo, tiro de combate, pista de reação, pista de cabos, pista de acuidade visual e auditiva, pista de orientação, orientação noturna, explosivos, minas e armadilhas, movimento helitransportado, primeiros socorros, comunicações, fogo e movimento e Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica.



Militares do GptFNRG durante treinamento em Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica

As atividades desenvolvidas foram importantes para a manutenção da prontidão e da capacidade expedicionária dos Fuzileiros Navais, destacando o espírito de corpo, o profissionalismo e o alto moral da Tropa dos Guardiões dos Mares do Sul em ambiente operacional característico, onde as temperaturas oscilaram entre 2°C e 4°C.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## GptFNSa REALIZA ADESTRAMENTO DE CONTROLE DE DISTÚRBIOS

O Grupamento de Fuzileiros Navais de Salvador (GptFNSa) realizou, entre 19 e 26 de maio último, o Adestramento do Pelotão de Controle de Distúrbios (Pel-CD)/2022, com atividades em Feira de Santana, em Salvador e na Base Naval de Aratu (BNA), na Bahia. A iniciativa teve como propósito manter o preparo dos militares para atuar em situações que requeiram o emprego dos meios de Fuzileiros Navais na área do Comando do 2º Distrito Naval.

Durante o período, os militares foram submetidos a treinamentos que exigiram preparo físico e psicológico, como uma marcha administrativa de 12 quilômetros, além de adestramentos específicos

de controle de distúrbios, como o uso gradual da força, formações de combate, comandos e procedimentos, manuseio de equipamentos e armamentos específicos para este fim.



Pelotão de Controle de Distúrbios participa de simulação real de turba

Em Salvador, o adestramento contou com o apoio de militares da Força de Fuzileiros da Esquadra, que ministraram instruções para padronizar as atividades de controle de distúrbios e atualizar o conhecimento da doutrina, bem como as técnicas e leis sobre o tema. A

aplicação dos conhecimentos adquiridos aconteceu durante uma simulação muito próxima de uma situação real, realizada no Complexo da BNA.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## MARINHA DO BRASIL REALIZA OPERAÇÃO ANFÍBIA NO LITORAL NA BAHIA

A Marinha do Brasil (MB) realizou, em 18 de junho último, Operação Anfíbia, na modalidade Incursão Anfíbia, na Praia de Guaibim, no município de Valença (BA). O exercício consistiu na projeção de poder, de caráter naval, do mar para terra com o propósito de manter o grau de prontidão das unidades da Esquadra e da Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE), contribuindo para a manutenção da capacidade expedicionária e pronto emprego dos militares da MB.

Passados muitos anos, esse exercício marcou o retorno de Operações Anfíbias no litoral da Bahia, onde um Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais (GptOpFuzNav) desembarcou. O adestramento contou com mais de 400 militares da MB e meios operativos como o Navio de Desembarque de Carros de Combate (NDCC) *Almirante Saboia* e três Carros Lagarta Anfíbios (CLAnf).

Além dos militares que compõem a tripulação do *Almirante Saboia*, parti-



Carros Lagarta Anfíbios realizam Movimento Navio-para-Terra (MNT) após desembarque do NDCC *Almirante Saboia*

ciparam da Operação um Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais composto por 122 fuzileiros navais oriundos do Rio de Janeiro (RJ), os quais participaram da Operação Ágata Norte, em Belém (PA), e 70 militares do Grupamento de Fuzileiros Navais de Salvador. O GptOpFuzNav realizou a Sequência das Ações de Comando e Estado-Maior (Sacem-a), metodologia característica do Processo de Planejamento Militar quando já embarcados em um navio.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## MARINHA REALIZA TREINAMENTO OPERATIVO EM OUTEIRO

A Marinha do Brasil realizou, durante a Operação Ágata Norte, ocorrida na primeira quinzena de junho, treinamento operativo na Praia do Amor, em Outeiro, distrito de Belém (PA). A atividade teve caráter estritamente militar, com o propósito de demonstrar a interoperabilidade dos meios navais e aéreos do Comando do 4º Distrito Naval e da Esquadra brasileira.

O treinamento constituiu-se em duas fases. A primeira foi um exercício de infiltração por Destacamento de Abordagem do Grupamento de Mergulhadores de Combate, transportados por uma aeronave UH-15, do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Norte. A infiltração foi realizada por meio da manobra chamada *fast rope*, em que é utilizado o rapel a partir da aeronave. A abordagem foi realizada no Navio de Desembarque de Carros de Combate (NDCC) *Almirante Saboia*, que simulava um contato de interesse não cooperativo.

A segunda fase da demonstração constituiu-se de um desembarque ribeirinho, em duas vagas, sendo a primeira contendo três Carros-Lagarta Anfíbios (CLAnf),



Mergulhadores de Combate realizam rapel e embarcam no *Almirante Saboia*

lançados a partir do NDCC *Almirante Saboia*, e a segunda, constituída por sete Embarcações de Transporte de Tropa, com um destacamento de Fuzileiros Navais do 2º Batalhão de Operações Ribeirinhas, lançadas a partir do Navio-Auxiliar *Pará*. O evento contou também com a participação do Navio-Patrolha *Guanabara* e de duas Lanchas de Operações Ribeirinhas Blindadas, pertencentes ao Grupo de Embarcações Ribeirinhas do Norte, que realizaram a interdição e segurança da área do exercício.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## MD APOIA ADESTRAMENTO EM ATENDIMENTO PRÉ-HOSPITALAR TÁTICO

O Centro de Medicina Operativa da Marinha (CMOpM), com seus instrutores e instrutores do Batalhão de Operações Especiais de Fuzileiros Navais, apoiou, de 30 de maio a 3 de junho último, o adestramento conjunto do Ministério da Defesa (MD) em atendimento pré-hospitalar tático. O evento teve o propósito de capacitar militares da área da Saúde, visando à interoperabilidade entre as Forças Singulares, com intercâmbios nas áreas de atendimento sob fogo, cuidados em campo e evacuação tática.

Desenvolvido em três dias nas instalações do CMOpM, no Instituto de Medicina Aeroespacial Brigadeiro Médico Roberto Teixeira e na Escola de Sargentos de Logística, o adestramento teve a participação de dez estagiários da Marinha do Brasil (MB), nove do Exército Brasileiro (EB) e dez da Força Aérea Brasileira (FAB).

A cerimônia de abertura do adestramento conjunto, ocorrida no CMOpM, contou com a presença do diretor de



Diretor de Saúde da Marinha realiza abertura do adestramento conjunto

Saúde da Marinha, Vice-Almirante (Md) Humberto Giovanni Canfora Mies, e de representantes do Ministério da Defesa, do EB e da FAB. O Capitão de Mar e Guerra (FN) Maurilo de Souza Vilas Boas, do Comando de Desenvolvimento Doutrinário do Corpo de Fuzileiros Navais, apresentou a palestra “O atendimento pré-hospitalar tático pela lente do operador”, ressaltando a importância do tema para aprimorar o preparo da capacidade de tratamento e evacuação de baixas.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## NAPoc IGUATEMI REALIZA EXERCÍCIOS COM NPa LA RESOLUE

O Navio de Apoio Oceânico (NAPoc) *Iguatemi*, subordinado ao Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Norte, realizou, em 25 de julho último, no Rio Pará, exercícios em conjunto com o Navio-Patrulha (NPa) *La Resolue*, pertencente à Marinha da França e baseado na Guiana.

Foram realizados adestramentos de abordagem visando ao aprimoramento dos componentes envolvidos dos Grupos de Visita e Inspeção de ambos os navios, a fim de compartilharem procedimentos e condutas afetas a cada país. Em seguida, ocorreu o treinamento de Manobras Táticas e *leap frog*, que con-



Militares franceses durante exercício de abordagem no NApOc *Iguatemi*

siste na aproximação lateral dos navios e na manutenção do posicionamento de ambos, adotando o mesmo rumo e velocidade.

Os exercícios promoveram a integração entre a Marinha do Brasil e a Marinha francesa, possibilitando o compartilhamento de experiências e conhecimentos entre as tripulações.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## SUBMARINO *TIKUNA* PARTICIPA DA DEPLOYMENT-2022



Submarino *Tikuna* atracado na Base Naval de Mayport

O Submarino *Tikuna* atracou, em 23 de maio último, no cais B-4 da Base Naval de Mayport, na Flórida (EUA), com o propósito de iniciar a sua participação nos exercícios da Comissão Deployment-2022. Nessa oportunidade para intensificar a interoperabilidade entre a Marinha do Brasil (MB) e a US Navy, o Submarino *Tikuna* treinou a capacidade de operar em um grupo de batalha composto de porta-aviões e de submarinos nucleares estadunidenses, além do desafio de permanecer por um longo período afastado do porto sede.

Durante a atracação, o *Tikuna* recebeu suporte da Adidância Naval do Brasil nos Estados Unidos da América e no Canadá,

responsável pela coordenação dos necessários apoios logísticos para o submarino e sua tripulação.

O “Espadarte”, como o Submarino *Tikuna* é conhecido na MB, realizou exercícios, durante junho, julho e agosto, como “Blue Force”, representando uma força aliada em cenário de guerra simulada, e como “Red Force”, como figurativo inimigo. Realizará ainda exercícios de oposição direta contra outro submarino e contra as aeronaves P-8 Poseidon e MH-16 SeaHawk, de asa fixa e de asa rotativa, respectivamente, capacitadas em tarefas de guerra antissubmarino.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## OPERAÇÃO BraColPer 2022

O Navio-Patrolha Fluvial (NPaFlu) *Raposo Tavares*, o NPaFlu *Rondônia*, o Navio de Assistência Hospitalar (NAsH) *Oswaldo Cruz* e uma aeronave UH-12 iniciaram em julho último, no Alto Solimões, na cidade de Tabatinga (AM), a Operação BraColPer 2022, compondo um Grupo-Tarefa (GT) da Flotilha do Amazonas até 10 de agosto.



Abertura oficial da BraColPer 2022, em Letícia

A Operação BraColPer, que está na sua 46ª edição, reúne as capacidades das Marinhas do Brasil, da Colômbia e do Peru desde 1974, com o propósito de realizar exercícios navais com intercâmbio de conhecimento na Tríplice Fronteira, aprimorando o nível de adestramento e permitindo, assim, a eficácia nas operações combinadas das unidades navais dos países participantes.

A Operação é dividida em três fases e envolve mais de 400 militares. As fases I e II são realizadas no Rio Marañon (Rio Solimões peruano), entre as cidades de Letícia (Colômbia) e Iquitos (Peru), nos períodos que coincidem com as datas das independências daqueles países, comemoradas em 20 e 28 de julho, respectivamente. Ao final dessas fases, os navios que compõem o GT regressam aos seus países. Como nos anos anteriores, a Fase III está prevista para ocorrer no Brasil, no estado do Amazonas (rios Solimões e Negro), em setembro, por ocasião da comemoração da Independência do Brasil.

Em 19 de julho, as delegações das Marinhas envolvidas participaram da abertura oficial da BraColPer 2022, em Letícia. Estiveram presentes o comandante da Força Naval do Sul, Vice-Almirante Harry Ernesto Reyna Niño, da Armada colombiana; o comandante-geral de Operações da Amazônia, Vice-Almirante Javier Bravo de Rueda Delgado, da Armada peruana; o comandante do 9º Distrito Naval (Manaus-AM), Vice-Almirante Thadeu Marcos Orosco Coelho Lobo; o comandante da Quinta Zona Naval, Contra-Almirante Luis Richard Silva López, da Armada peruana; e os comandantes das flotilhas e dos navios que participam desta edição da operação.

A segunda fase da Operação aconteceu de 26 a 29 de julho. No dia 28, quando o Peru comemorou 201 anos da sua Independência, um destacamento da Marinha do Brasil (MB) participou do desfile cívico-militar na Plaza de Armas. Militares do Grupo-Tarefa brasileiro desfilaram ao som da canção “Cisne Branco”, executada por fração da Banda de Música dos Fuzileiros Navais subordinada ao Comando do 9º DN. Finalizando as atividades da Fase II, na Bacia Hidrográfica do Rio Amazonas, representantes das delegações estrangeiras acompanharam, a bordo do BAP *Castela*, a Revista Naval, que contou com a participação dos NPaFlu *Raposo Tavares* e *Rondônia* e do NAsH *Oswaldo Cruz*, da MB; do ARC Reys, da Armada da Colômbia; e do BAP Clavero, da Marinha do Peru.

No Rio Amazonas peruano, as primeiras atividades operacionais foram voltadas para desenvolver a interoperabilidade entre as três Marinhas. O treinamento operacional abrangeu uma gama de exercícios. Também foram realizadas reuniões bilaterais, abordando temas de interesse entre as Marinhas.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## OPERAÇÃO ÁGATA NORTE

Foram realizadas, de 1º a 9 de junho último, ações repressivas e preventivas contra delitos transfronteiriços e ambientais na fronteira marítima até o limite da Zona Econômica Exclusiva, incluindo portos, e na fronteira terrestre dos estados do Pará, Amapá e Maranhão, como parte da Operação Ágata Norte.

Durante a operação, foram apreendidos: 202 mil toneladas de minérios (manganês, cobre e cassiterita) na Vila do Conde, em Barcarena (PA), 309 kg de cocaína, 2.850 kg de pescado, 218 m<sup>3</sup> de madeira, 7.600 caixas de cigarro, 77 embarcações, 20 veículos, cinco motosserras, 13 armas, 188 munições e 1.200 litros de combustível. Também foi interceptada uma embarcação que transportava 26 kg de maconha e 600 pílulas de ecstasy, sendo encontradas 12 pessoas de origem cubana que saíram do Suriname em direção ao Brasil. As atividades foram encerradas com uma estimativa de R\$ 201,4 milhões apreendidos decorrentes dos materiais ilícitos.

Foram empregadas na operação 3.119 pessoas, entre civis e militares das Forças Armadas e dos órgãos de segurança pública e ambientais, 50 meios navais, 47 terrestres e seis aéreos. As ações foram desenvolvidas em 1,7 milhão de km<sup>2</sup> de



Foram apreendidas mais de 200 toneladas de minério no Pará

área terrestre, 1 milhão de km<sup>2</sup> de área marítima, 5.500 km de rios navegáveis, 1.800 km de litoral e 1.300 km de fronteira terrestre.

Entre os dias 4 e 7 de junho, ainda durante a Operação, a população do município de Oiapoque (AP) contou com Ação Cívico-Social que resultou em 70 atendimentos médicos, com distribuição de medicamentos, 63 atendimentos odontológicos e distribuição de cem kits odontológicos. Também foram beneficiados ribeirinhos das comunidades amapaenses de Taparuba e Prainha, com 28 atendimentos médicos e 20 odontológicos, e distribuídas 40 escovas de dentes.

A Operação Ágata Norte faz parte do Programa de Proteção Integrada de Fronteiras, sendo organizada pelo Ministério da Defesa. Neste ano, o Comando Conjunto da Operação Ágata Norte, formado pela Marinha do Brasil, pelo Exército Brasileiro e pela Força Aérea Brasileira, foi chefiado pelo comandante do 4º Distrito Naval (Belém-PA), Vice-Almirante Edgar Luiz Siqueira Barbosa.

Os órgãos envolvidos planejaram a operação há meses e agiram simultaneamente em pontos estratégicos, utilizando dados de monitoramento marítimo, fluvial, terrestre e aéreo. Foram empregados equipamentos de última geração, disponibilizados pelo Comando de Defesa Cibernética, e aeronaves do Comando de Operações Aeroespaciais para o patrulhamento marítimo.

Além das FA, participaram da Ágata Norte 2022 os seguintes órgãos: Ministério da Justiça e Segurança Pública, Agência Brasileira de Inteligência, Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia, Polícia Federal, Receita Federal, Polícia Rodoviária Fe-

deral, Força Nacional, Agência Nacional de Mineração, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade, Fundação

Nacional do Índio, Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará e Polícias Militar e Civil dos estados do Pará, Amapá e Maranhão.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## VIAGEM DE INSTRUÇÃO MERCANTEX/2022

Duzentos e quarenta alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (Efomm), do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga) participaram, de 13 a 18 de julho último, da Viagem de Instrução Mercantex/2022, a bordo do Navio de Desembarque de Carros de Combate *Almirante Saboia*, incluindo visita ao Porto de Santos (SP).

Durante a comissão, os 96 alunos do 3º ano, das especialidades de Náutica e Máquinas, e os 144 alunos do 1º ano tiveram a oportunidade de conhecer a rotina no mar e as atividades desenvolvidas a bordo de um navio, dentre as quais se destacam as de navegação, gerenciamento de passadiço, controle da propulsão, exercício de combate a incêndio e abandono, entre outras.



Alunos do 1º e do 3º ano da Efomm, em Santos

As experiências vividas a bordo consolidam os conhecimentos adquiridos em sala de aula, laboratórios e simuladores do Ciaga e, no caso dos alunos do 1º ano, auxiliam na escolha da sua futura área de atuação, Náutica ou Máquinas.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## ENCERRAMENTO DA OPERAÇÃO VERÃO AMAZÔNICO

O Comando do 4º Distrito Naval (Belém-PA), por meio de suas capitânias e agências subordinadas, encerrou, em 31 de julho último, a Operação Verão Amazônico e as ações de fiscalização do tráfego aquaviário nos Estados do Amapá, Pará, Maranhão e Piauí.

As atividades ocorreram durante todo o mês de julho, período em que é obser-

vado expressivo aumento do tráfego das embarcações de esporte e lazer devido às férias na região Norte do País. O propósito da Operação é conscientizar condutores e passageiros a navegar com segurança. Ao todo, 6.135 embarcações foram inspecionadas, 261 notificadas e 56 apreendidas.

A Capitania dos Portos do Amapá e a Agência da Capitania dos Portos

do Amapá no Oiapoque reforçaram as ações por meio de inspeções navais para assegurar a salvaguarda da vida humana no mar, rios e lagos, a segurança da navegação e a prevenção da poluição hídrica oriunda de embarcações. Foram realizadas 1.514 abordagens, 106 notificações, 30 apreensões e a distribuição de panfletos educativos sobre segurança da navegação.

Já no Estado do Pará, a Capitania dos Portos da Amazônia Oriental realizou 3.021 abordagens em embarcações, sendo 112 notificadas e 24 apreendidas. Na capital, as ações ocorreram no Distrito de Icoaraci e nos terminais hidroviários. Já no interior do Estado, as equipes atuaram nos municípios de Marudá, Salinópolis, Altamira, Tucuruí, Marabá, Breves, São Sebastião da Boa Vista, Currálinho, Ponta de Pedras e Muaná. As fiscalizações foram intensificadas nas travessias e nas praias paraenses, por meio de inspeções navais.

No litoral do Piauí, a operação contou com a participação e a cooperação das comunidades náutica e marítima, atuando em cinco polos de inspeção naval. Foram abordadas 394 embarcações e emitidos seis autos de infração. Além das inspeções, militares da Capitania dos Portos do Piauí orientaram condutores e passageiros sobre a segurança da navegação, como uso correto de colete salva-vidas.

No Maranhão, equipes de inspeção naval permaneceram na orla metropolitana de São Luís (MA) e localidades previamente mapeadas com maior movimentação de embarcações. Foram verificados documentos dos meios e

habilitação dos condutores, bem como observados a existência e o estado de conservação do material de salvatagem, o limite de lotação da embarcação e demais regras para garantir a segurança da navegação. A Capitania dos Portos do Maranhão abordou 611 embarcações



Embarcação é lacrada devido a infrações contra a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário

e emitiu quatro notificações. Foram realizados, ainda, 65 testes de alcoolemia nos condutores de embarcações. A Agência Fluvial de Imperatriz promoveu a Operação em diversos municípios, como Ribamar Fiquene, Carolina, Estreito, Porto Franco, Cidelândia, Vila Nova dos Martírios e São Pedro da Água Branca. Ao todo, foram 595 abordagens, com 39 notificações, 12 autuações e duas apreensões. Também ocorreram atividades de conscientização para instituições náuticas e colônias de pescadores com a finalidade de fortalecer a mentalidade de segurança da navegação.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## DeItacuruçá APOIA OPERAÇÃO SHIP-TO-SHIP EM ITAGUAÍ

A Delegacia da Capitania dos Portos em Itacuruçá (DeItacuruçá) prestou apoio, em 11 e 12 de julho último, à logística da primeira Operação Ship-To-Ship (STS) no Terminal do Porto Sudeste do Brasil, em Itaguaí (RJ).

A Operação é conhecida como uma ação de transferência de petróleo e de seus derivados, como carga, entre dois navios atracados, fundeados ou navegando. Entre inúmeras possibilidades, essa operação



Militares da DeItacuruçá acompanham a Operação Ship-To-Ship no Porto Sudeste do Brasil

permite a redução dos custos operacionais na exportação de petróleo bruto oriundo das bacias petrolíferas situadas em Águas Jurisdicionais Brasileiras.

Durante a atividade, uma equipe de Inspeção Naval da DeItacuruçá, composta por quatro militares e uma embarcação de casco semirrígido, acompanharam de perto o STS dos navios atracados, orientando as embarcações de transporte de passageiros, que passavam nas proximidades, quanto ao distanciamento necessário para a segurança da navegação e de seus tripulantes.

A partir deste marco, o terminal aumentará sua capacidade logística de importação e exportação, uma vez que passará a atuar com maior flexibilidade, podendo receber navios de carga de granéis sólidos (como milho, soja, café, feijão etc.) e também os navios de granéis líquidos, realizando a operação STS.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## MB COORDENA EXERCÍCIO TRANSOCEANIC XXXI

O Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAz) participou, de 1º a 12 de agosto último, do exercício de Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM) Transoceanic XXXI, por meio do Centro de Operações Marítimas (COPMar). Na ocasião, o COMPAAz exerceu sua função de Comandante Local de Controle Operativo (Colco) Brasil, em conjunto com as Organizações Militares componentes da Organização de Controle Naval de Tráfego Marítimo (Orgacontram) brasileira.

A Armada do Chile, fazendo uso do Colco Chile, exerceu a função de oficial diretor do exercício. A coordenação do

Transoceanic XXXI ocorreu por áreas marítimas, de acordo com o definido no Plano para a Coordenação da Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano (Codefram), sendo o Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul (Camas) responsável pela respectiva área; o Colco Peru, pela Área Marítima do Pacífico Sul; e o Colco México, pela Área Marítima do Atlântico Norte. Também participaram as Orgacontram das Marinhas da Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru e Uruguai.

O exercício contribuiu para elevar o grau de adestramento da Orgacontram, da Organização de Direção Civil de

Transporte Marítimo e da Organização de Direção Civil de Pesca, em procedimentos específicos de Controle Naval de Tráfego Marítimo das Marinhas participantes. Foi criado um cenário específico que contou com a participação de tráfego marítimo real



Reunião de orientação à Orgacontram Brasil, conduzida pelo COPMar

e fictício. Buscando proporcionar maior realismo ao exercício, a Orgacontram convidou 223 companhias de Navegação, o que, ao final, resultou na participação total de 283 navios mercantes.

O Transoceanic XXXI constituiu-se em uma oportunidade de praticar as Medidas de CNTM previstas para emprego pelos países componentes do Plano Codefram, além de possibilitar o estreitamento de laços de cooperação entre as Marinhas amigas, contribuindo para o enriquecimento das tarefas de monitoramento da Amazônia Azul e demais áreas de interesse, corroborando com o incremento da Consciência Situacional Marítima.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## K-LINE E NEXUS IMPLANTAM NOVO HUB DE VEÍCULOS NO PORTO DE SUAPE

As empresas K-Line e Nexus, que desde novembro do ano passado implantaram um novo *hub* de veículos no Porto de Suape, em Ipojuca, Região Metropolitana do Recife, realizaram recentemente a maior operação de transbordo de automóveis da história do atracadouro pernambucano. Do total de 2.080 veículos movimentados na operação



Transbordo de automóveis no Porto de Suape

do navio *California Highway*, de bandeira panamenha, 1.538 passaram por transbordo.

Transbordo é o nome dado ao processo pelo qual as mercadorias entram no ter-

ritório aduaneiro de um país, são transferidas para outro navio e depois deixam o porto em direção a um novo destino. Em outras palavras, é a transferência direta de mercadoria de uma embarcação para outra, fazendo uma espécie de *pit-stop*. Nessa operação específica do Suape, os veículos oriundos da Argentina aguardaram embarque no Pátio Público de Veículos antes de seguir, em outro navio, para os portos de Vera Cruz (México) e Cartagena (Colômbia), na América do Norte e do Sul, respectivamente.

Desde a implantação do novo *hub*, em novembro de 2021, centenas de automóveis de passeio e utilitários vêm desembarcando no Porto de Suape, para depois seguir para outros destinos internacionais. As unidades, fabricadas no Uruguai e na Argentina, por ora estão sendo transportadas para países como Colômbia, República Dominicana, Costa Rica, México e

Estados Unidos. O recorde anterior era de 690 veículos nesse tipo de operação. Além dos 1.538 veículos que passaram por transbordo, a operação do *California Highway*

incluiu a exportação de 131 automóveis e a importação de outros 411, totalizando 2.080 unidades movimentadas.

(Fonte: comunicacao.suape@gmail.com)

## MARINHA APOIA POPULAÇÃO AFETADA PELAS CHUVAS NO RN

A Marinha do Brasil (MB) realizou, de 8 a 25 de julho último, a Operação Reis Magos, em apoio à população afetada pelas chuvas na Praia de Barreta, município de Nísia Floresta (RN). As ações foram empreendidas por militares de Organizações Militares subordinadas ao Comando do 3º Distrito Naval (Natal-RN), em conjunto com a Defesa Civil Municipal e com a Prefeitura de Nísia Floresta.

Durante o período da Operação, a Marinha prestou apoio com bote para traslado de pessoas que tiveram as casas invadidas pelas fortes chuvas e, em conjunto com os órgãos públicos, instalou motobombas para drenagem das áreas inundadas. Os militares também auxiliaram no deslocamento de assistentes sociais e agentes de Saúde e no transporte de cestas básicas, água potável e colchões



População de Nísia Floresta recebe auxílio da Marinha

para atender aos desabrigados. As famílias que necessitaram foram alojadas na Escola Municipal Maria Mércia.

O município de Nísia Floresta foi uma das 21 cidades potiguares que tiveram a situação de emergência decretada devido à ocorrência de intensas chuvas.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

## NAsH SOARES DE MEIRELLES PARTICIPA DO PROJETO DE OFTALMOLOGIA HUMANITÁRIA

O Navio de Assistência Hospitalar (NAsH) *Soares de Meirelles*, subordinado ao Comando da Flotilha do Amazonas, suspendeu, em 29 de maio último, do cais da Estação Naval do Rio Negro, em Manaus (AM), com destino aos municípios de Barcelos, Santa Isabel do Rio Negro e Novo Airão (AM), para mais uma edição do Projeto de Oftalmologia Humanitária.



Militares da Marinha, soamarinos e médicos voluntários reunidos durante o embarque

Há seis anos a Marinha do Brasil (MB) e a Sociedade Amigos da Marinha (Soamar) Manaus prestam apoio ao projeto, criado na década de 90 pelo Instituto da Visão, pela Fundação Piedade Cohen, por médicos voluntários das Universidades Federais do Amazonas e de São Paulo e empresas privadas do segmento de lentes de correção. O projeto já realizou mais de 20 mil atendimentos de oftalmologia, distribuiu mais de 20 mil óculos e realizou mais de 2 mil cirurgias de catarata e pterígio, somente no interior do Amazonas.

O NAsH *Soares de Meirelles* fez o transporte logístico dos equipamentos de última geração utilizados durante as cirurgias e dos médicos, anestesistas e enfermeiros voluntários, além de realizar os atendimentos na área de saúde da população local. Atendimentos médicos, de enfermagem, laboratoriais e odontológicos e serviço de vacinação foram realizados pela equipe de saúde do navio e da Policlínica Naval de Manaus.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## ACISO ABRE A SEMANA DA BATALHA NAVAL DO RIACHUELO NO COM5ºDN

O Comando do 5º Distrito Naval (Com5ºDN), em conjunto com suas organizações militares subordinadas, realizou uma Ação Cívico-Social (ACiSo) na Escola Municipal de Ensino Fundamental Cipriano Porto Alegre, em Rio Grande (RS). A instituição possui cerca de 700 alunos e faz parte do Programa Nacional das Escolas Cívicos-Militares (Pecim).

A ação visou fortalecer o espírito cívico e comunitário dos pais e alunos, oferecendo serviços de saúde, orientações médico-odontológicas, corte de cabelo gratuito, exposição de meios e equipamentos, bem como disseminar formas de ingresso na Marinha com palestras sobre a Aviação Naval e a Amazônia Azul.

Dentro das comemorações do Bicentenário da Independência, as atividades iniciaram também a semana comemorativa aos 157 anos da Batalha Naval do Riachuelo e contaram com uma apresentação da Banda do Grupamento de Fuzileiros Navais do Rio Grande, com uma campanha de arrecadação de alimentos, que

serão distribuídos à instituição designada pelo Mesa Brasil, programa nacional criado pelo Serviço Social do Comércio (Sesc) em 2003 e que atua como uma rede de solidariedade que integra doadores, instituições sociais e voluntários visando minimizar as carências alimentares, combater o desperdício de alimentos e



Alunos participaram de atividades durante ACiSo

melhorar a qualidade nutricional da população atendida.

A ação contou com a participação do Sesc Rio Grande e dos Escoteiros do Grupo Escoteiro do Mar “Almirante Abreu”.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## MARINHA REALIZA ACISO EM JABOATÃO DO GUARARAPES

A Marinha do Brasil (MB), em parceria com a Prefeitura de Jaboatão dos Guararapes (PE), realizou, em 11 de junho último, no bairro da Muribeca, Ação Cívico-Social (ACiSo) em apoio à população, que ainda enfrenta as consequências das fortes chuvas que atingiram o estado de Pernambuco.

Foram ofertados diversos serviços gratuitos à população, como atendimen-



ACiSo beneficiou aproximadamente 2 mil pessoas

tos médicos e odontológicos, vacinação e distribuição de alimentos, materiais de limpeza e higiene e roupas. Além disso, foram disponibilizados estandes veterinários e do Procon. Cerca de 2 mil pessoas foram beneficiadas durante a ação.

O público também assistiu a uma exposição de veículos operativos, blindados e equipamentos utilizados pelo Corpo de Fuzileiros Navais, com destaque para dois Carros Lagarta Anfíbio, veículo destinado para o desembarque em áreas de praia de tropas embarcadas nos navios da MB.

O evento fez parte das celebrações do aniversário de 157 anos da Batalha Naval do Riachuelo, Data Magna da Marinha, quando são rememorados, anualmente, os heróis da Força no conflito.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

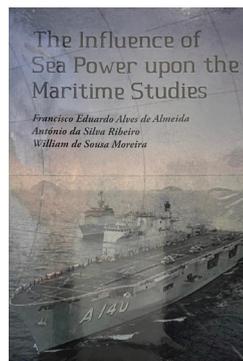
## EGN LANÇA LIVRO *THE INFLUENCE OF SEA POWER UPON THE MARITIME STUDIES*

A Escola de Guerra Naval (EGN) realizou em 23 de junho último, em sua sede, no Rio de Janeiro (RJ), a cerimônia de lançamento do livro *The Influence of Sea Power upon the Maritime Studies*. A obra é um projeto conjunto entre a Escola de Guerra Naval e o Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa, com selo da Editora Letras Marítimas.

A solenidade contou com a presença do Diretor da EGN, Contra-Almirante João Alberto de Araujo Lampert; do vice-chefe do Estador-Maior da Armada de Portugal, Vice-Almirante Antônio Manuel de Carvalho Coelho Cândido; do diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da

Marinha, Vice-Almirante José Carlos Mathias; e de autoridades portuguesas da Comissão Aeronaval, além dos autores e organizadores do livro, Capitão de Mar e Guerra Francisco Eduardo Alves de Almeida e Capitão de Mar e Guerra William de Sousa Moreira.

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))



Capa do livro



# A HISTÓRIA DA MARINHA DO BRASIL E SUAS ORIGENS NARRADAS PELA FILATELIA





FECHAMENTO AUTORIZADO. PODE SER ABERTO PELOS CORREIOS

AC CENTRAL DO RIO DE JANEIRO – CEP: 20010-974