

MARINHAS DE RIACHUELO E DA ATUALIDADE: *ambientes operacionais, ameaças e capacidades*



Anualmente, reunimo-nos neste venerável prédio, praça d'armas da Marinha, para, em Sessão Magna, rememorar os feitos e reverenciar os heróis de Riachuelo. A cada ano, um companheiro nosso é incumbido de proferir breve e solene alocução, sempre sobre o mesmo tema, mas sempre sob uma nova luz. Assim, fiquei muito honrado com o convite do Senhor Presidente do Clube Naval, Almirante de Esquadra Prado Maia, para ocupar este púlpito que já serviu a insígnies Chefes Navais, distintos Oficiais e reconhecidos historiadores, e proferir a

alocução alusiva aos 160 anos dessa memorável Batalha. A nova luz, sob a qual pretendo tratar desse fascinante tema, é a comparação entre a Marinha de Riachuelo e a da atualidade, no que tange aos seus ambientes operacionais, considerando as ameaças reais e potenciais, bem como as respectivas capacidades para o cumprimento de suas atribuições.

Mesmo não sendo o foco deste trabalho discurrir sobre os acontecimentos daquele 11 de junho, não faz sentido avançarmos na análise sem apreciar, em sua verdadeira grandeza, a relevância de Riachuelo. Na nossa memória naval, adquire contornos de épico, partindo do início desalentador, com revezes e confusão nas manobras, passando pela resistência heroica às ferozes abordagens, para culminar no lampejo genial de Barroso, na roda de proa da “Amazonas” e, finalmente, na honrosa e inquestionável vitória. À semelhança de uma Trafalgar ou Midway, no entanto, por mais espetaculares que tenham sido as ações dos meios e homens em combate, não é no campo tático que reside o seu maior valor. O que nos faz reunir aqui, a cada ano, é a significância estratégica de Riachuelo.

A vitória da Marinha Imperial neutralizou as forças navais adversárias, que deixaram de representar ameaça considerável pelo restante do confronto; por ser o primeiro triunfo significativo das armas brasileiras, desde a ofensiva paraguaia, uniu a opinião coletiva nacional em torno da causa da Tríplice Aliança, estimulando o voluntariado e o aporte de recursos para o esforço de guerra; bloqueou o acesso do Paraguai ao mar, impedindo que recebesse armas, munições e navios que havia encomendado no

estrangeiro, sendo alguns destes posteriormente adquiridos pelo próprio Brasil; interrompeu o apoio logístico e privou da possibilidade de reforços a coluna de Estigarribia, que invade o Rio Grande do Sul, levando, como consequência direta, à rendição de Uruguaiana, em setembro do mesmo ano; e, por fim, assegurou o controle das vias fluviais, essencial ao futuro avanço sobre o território inimigo, revertendo irremediavelmente o curso da guerra⁽¹⁾. Riachuelo, por todos esses méritos, desponta como a batalha decisiva daquele conflito. Esta percepção consegue congrega desde historiadores navais do quilate de Max Justo Guedes, para quem as ações daquele 11 de junho haviam “selado a sorte da luta”⁽²⁾, até irreverentes autores contemporâneos, como Alex Castro, que chega a ver em Riachuelo “a batalha mais decisiva da História do Brasil”⁽³⁾.

Mas quais seriam as similaridades ou diferenças dessa Marinha que lutou e venceu em Riachuelo em relação à de nossos dias? Tomaremos como ponto de partida para essa comparação os seus respectivos ambientes operacionais. Embora as bacias do Prata e do Paraná-Paraguai fossem a prioridade da Marinha Imperial, desde o início da década de 1850, o País continuava sujeito a outras ameaças, sob a forma de coerções externas sobre a jovem Monarquia, exercidas por Estados com poder econômico-militar superior ao nosso, o que não lhe permitia descurar do mar territorial, das estações navais ao longo da costa e da presença na Bacia Amazônica.

Entre os casos mais emblemáticos de violação da soberania brasileira nesse período, podemos citar os frequentes apresamentos e afundamentos, pela Marinha Real britânica, de navios empregados no tráfico de escravos, conduzidos, desde a promulgação do *Bill Aberdeen*, em 1845, em nossas águas territoriais ou, até mesmo, no interior de nossos portos⁽⁴⁾; a captura, mais uma vez pela *Royal Navy*, de cinco mercantes nacionais fundeados na Baía de Guanabara, por ocasião da Questão Christie, em 1862⁽⁵⁾; ou, ainda, no decorrer da Guerra de Secessão Ame-

ricana, o ataque e apresamento, em outubro de 1864, do furador de bloqueio CSS “Florida”, dos Estados Confederados, pela corveta USS “Wachusett”, da Marinha da União, dentro da baía de Todos os Santos⁽⁶⁾.

A Bacia Amazônica, por sua vez, era alvo de pressões visando, principalmente, sua abertura à navegação internacional, mas que escondiam outros objetivos além dos comerciais. De 1851 a 1852, por exemplo, o Tenente William Hern- don, da Marinha dos Estados Unidos da América (EUA), empreendeu uma expedição pseudocientífica ao longo da calha do Amazonas, em cumprimento a instruções do Departamento da Marinha daquele país⁽⁷⁾. A criação da Flotilha do Amazonas, em 1868, em plena Guerra da Tríplice Aliança, dá mostras da relevância atribuída pelo governo imperial à preservação da nossa soberania naquela região.

No que tange à capacitação e gestão do pessoal, o período que antecede a Guerra do Paraguai é particularmente rico em inovações. A formação da marinhagem passa por consecutivos esforços de aprimoramento, com a criação do Corpo de Imperiais Marinheiros, em 1840 e, cinco anos depois, da primeira Escola de Aprendizes-Marinheiros, na Corte⁽⁸⁾. Merece, ainda, destaque nesse movimento de profissionalização da Força, o estabelecimento do Corpo de Maquinistas, em 1857⁽⁹⁾.

A capacitação dos oficiais também é objeto de considerável evolução. O currículo da Escola de Marinha foi modificado, em 1858, para incluir o ensino de disciplinas compatíveis com os avanços tecnológicos da época⁽¹⁰⁾. Quanto à gestão da carreira, já era discutida a introdução do critério de merecimento para as promoções de oficiais, o que só viria a ocorrer após a guerra, com a lei de promoções para os corpos da Armada, de 1873⁽¹¹⁾, mas, ainda assim, 26 anos antes de a Marinha dos EUA o fazer⁽¹²⁾.

No campo do material, ao buscar dispor de meios adequados ao cumprimento de suas atribuições, a Marinha via, com regular frequência, seus pleitos por maiores provisões orçamentárias esbarrarem, no Parlamento, em

preocupante falta de percepção de ameaças. Bernardo de Souza Franco, deputado pela Província do Pará, considerava inaceitável aplicar recursos financeiros nos “agentes de destruição”, as forças navais, em detrimento dos “agentes de produção”⁽¹³⁾, que poderiam alavancar o desenvolvimento do Império. “Senhores, precisaremos desta numerosa marinha para defesa de nossas costas? Elas não têm inimigos por ora”⁽¹⁴⁾, complementava o político em maio de 1851. Três meses depois, arrebatava o conflito contra Oribe e Rosas e a Esquadra conduzia, mais uma vez, operações de guerra no estuário do Prata.

Quanto à atuação no ambiente operacional da Bacia do Paraná-Paraguai, tem prevalecido na historiografia brasileira a narrativa de que o País, como um todo, e conseqüentemente a Marinha, não estavam preparados para o conflito que se avizinhava. No que concerne à Força Naval, esta não disporia, ao início do confronto, de meios adequados a operar nos rios, uma vez que seus navios seriam voltados para a navegação no ambiente operacional oceânico. Entretanto, esta ideia demasiado simplista guarda limitada aderência aos fatos históricos, inicialmente porque a Esquadra brasileira necessitava mesclar, em sua composição, meios próprios a um e a outro ambiente operacional, uma vez que não se podia privar da capacidade de operar em ambos; e depois, porque a Marinha Imperial vinha empreendendo, desde bem antes do início das hostilidades, considerável esforço para incorporar navios capazes de atuar naquela bacia hidrográfica.

A necessidade de meios adequados para a navegação fluvial tornara-se evidente desde o encalhe da Fragata “Amazonas”, em 1855, enquanto tentava alcançar Assunção, como capitânia do Chefe de Divisão Pedro Ferreira Pinto, na sua malograda missão diplomática junto ao governo de Carlos López⁽¹⁵⁾. Finalmente, o Ministro da Marinha, José Antônio Saraiva, em 1857, determina a Tamandaré, que se encontrava na Europa, encomendar a construção de dez canhoneiras com pequeno calado.

Em resposta ao Ministro, e demonstrando estar atualizado, tanto com os acontecimentos militares do momento como com os desafios nas relações com o primeiro López, Tamandaré sugere que elas sejam dotadas de couraças⁽¹⁶⁾, à semelhança das canhoneiras inglesas e francesas que haviam se destacado na recente Guerra da Crimeia; e prossegue afirmando que seriam “as mais próprias para atacar e arrasar as fortificações feitas ou em construção nas margens do Paraguai”⁽¹⁷⁾.

As canhoneiras, com calado de projeto de seis a sete pés, foram construídas (oito na Inglaterra e duas na França) e incorporadas à Armada entre 1858 e 1859, mas, em razão de restrições técnicas a serem abordadas mais adiante, seus cascos eram apenas forrados com ferro, não encouraçados. Cinco delas, Araguari, Iguatemi, Mearim, Belmonte e Parnaíba, viriam a combater em Riachuelo. Conclui-se, dessa forma, que mais da metade da Força Naval brasileira que tomou parte na Batalha era composta por meios novos e construídos segundo requisitos específicos para emprego naquele ambiente operacional.

Além das aquisições no exterior, a Marinha investia na capacidade autóctone de construção naval. Durante a década de 1850, contratou-se diversos operários estrangeiros, principalmente belgas, bem como foram enviados para estudos no exterior o engenheiro Napoleão Level, que depois se tornaria Diretor de Construções Navais do Arsenal de Marinha da Corte, e o oficial maquinista Carlos Braconnot, responsável pelo projeto e fabricação das máquinas a vapor⁽¹⁸⁾. A canhoneira Ipiranga, que tomou parte em Riachuelo, projetada por Level, foi lançada ao mar em 1854, como o primeiro navio a hélice construído no Brasil⁽¹⁹⁾.

Há um aspecto, porém, sobre o qual se pode realmente dizer que a Esquadra não estava preparada: a indisponibilidade, ao início do conflito, de navios dotados de couraça (com os quais tampouco contava o Paraguai, é relevante frisar), meios essenciais para forçar a passagem das fortificações e baterias inimigas.

Entretanto, isto não pode ser atribuído a uma imprevidência da Marinha, visto que desde 1857, nosso Patrono já alertava quanto à sua necessidade. De fato, as canhoneiras que atuaram na Crimeia tinham o emprego restrito a águas interiores, devido às suas péssimas qualidades marinheiras. As experimentações com esse tipo de navio prosseguiriam até que suas vantagens se tornassem patentes, em 1862, com a Batalha de Hampton Roads, durante a Guerra Civil Americana, em razão das inovações introduzidas nos cascos, armamento e propulsão. O relatório do Ministro da Marinha, Joaquim José Inácio, futuro Visconde de Inhaúma, apresentado à Assembleia Legislativa dois meses após aquele combate naval, dá conta da criação de uma comissão, mais uma vez presidida por Tamandaré, para propor um plano de reorganização do material, com base nos ensinamentos colhidos das “proezas do Merrimac e Monitor”⁽²⁰⁾.

Assim, em 1864, a Marinha Imperial apresenta robusto programa naval que previa a obtenção de seis navios encouraçados, todos com especificações de pequeno calado, e mais trinta canhoneiras capazes de receber couraças⁽²¹⁾. A iminência do conflito faz, finalmente, com que o poder político atenda, em parte, as necessidades orçamentárias da Força, permitindo a incorporação do primeiro navio desse tipo, a corveta encouraçada “Brasil”, em julho de 1865, mesma época em que era lançada ao mar, pelo Arsenal de Marinha, no Rio de Janeiro, a canhoneira encouraçada “Tamandaré”, a primeira construída no País. Ambas, porém, chegavam tarde demais para Riachuelo. Ao longo da Guerra, foram recebidos vários outros navios previstos nesse programa, aos quais se somariam, graças à vitória naquela batalha, os originalmente encomendados pelo Paraguai.

Merece relevo, ainda, a obtenção dos seis monitores da classe “Pará”, tipo de navio inspirado em seu homônimo de Hampton Roads, cuja construção pelo Arsenal de Marinha incorporou diversas inovações ao projeto original norte-americano. Para tal, de forma inédita, em

outubro de 1866, o próprio Ministro da Marinha, Afonso Celso de Assis Figueiredo, enviou questionários aos Comandantes dos navios e divisões navais em operações de guerra, buscando converter a sua experiência acumulada em requisitos para o novo projeto⁽²²⁾. Dotados desses aprimoramentos, os monitores tiveram participação destacada até o fim da guerra.

Pode-se conjecturar se López teria o mesmo ímpeto de afrontar o Brasil caso apenas uma modesta parte desses meios, adquiridos em profusão, durante o conflito, estivesse disponível antes de sua deflagração. O risco da hesitação em se dispor e empregar o Poder Militar, em especial o Naval, de forma limitada e dissuasória, no momento oportuno, é o de sermos forçados a recorrer a ele, com maiores dificuldades, custos e sacrifícios, quando não mais formos senhores da situação.

Na atualidade, o ambiente operacional da Força, como definido no Plano Estratégico da Marinha (PEM), “caracteriza ampla porta de entrada, tanto para o intercâmbio de riquezas e obtenção de prosperidade, como para os perigos de toda a ordem”⁽²³⁾. Este contexto é bem diverso daquele da Marinha de Riachuelo, que vivia o desafio de conduzir uma guerra, mas não necessariamente menos complexo. Em cenário internacional incerto e volátil, observa-se pronunciado aumento dos gastos com defesa e a escalada do recurso à violência para a solução de conflitos, por parte de Estados com diferentes graus de desenvolvimento e matizes ideológicos. Em contrapartida, ameaças não-estatais que inexistiam ou ocorriam em proporção consideravelmente menor àquela época, proliferam na atualidade, seja na Amazônia Azul, como são conhecidas as águas jurisdicionais brasileiras, seja na porção marítima do nosso entorno estratégico. Entre tais ameaças estão a atuação de organizações criminosas transnacionais, tráfico ilícito de drogas e pessoas, terrorismo, afluxo descontrolado de refugiados e crimes ambientais.

O Atlântico continua a ser, como nos últimos conflitos em que o País se viu envolvido, a nossa

“fronteira” com potências econômica e militarmente superiores, cujos interesses nem sempre estão alinhados aos nossos. A pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, com consentimento tácito, quando não o patrocínio, de determinados Estados, tornou-se atividade predatória. O mar que, no Século XIX, se constituía, basicamente, em via de comércio, transporte e fonte de alimento, abriga atualmente outras atividades vitais para o País, como a exploração e exploração de óleo e gás, contribuindo para a quase totalidade da produção nacional, e a operação de inúmeras infraestruturas críticas do Poder Marítimo, desde terminais petrolíferos e de mineração até cabos submarinos. Tornam-se, assim, mais prementes as necessidades de planejamento do espaço marinho e de implementação de efetivo Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz).

Se nossas fronteiras terrestres estão, há muito, bem reconhecidas, os limites de nossa jurisdição marítima estão sendo definidos em nossos dias, com participação decisiva da Marinha do Brasil, em parceria com outros órgãos governamentais e instituições, como atesta a recente aprovação, pela Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da Organização das Nações Unidas (ONU), do pleito de ampliação da nossa Margem Equatorial. Entretanto, estima-se que a submissão da Margem Oriental-Meridional, em análise naquela Comissão, ainda que solidamente fundamentada, venha a enfrentar antagonismos mais contundentes, por englobar a Elevação do Rio Grande, área de grande extensão, com perspectiva de conter inestimáveis recursos minerais⁽²⁴⁾. Não por acaso, em abril de 2023, navio civil, de bandeira estrangeira, que tentava colher amostras de subsolo marinho naquele local, teve de ser interceptado pela Fragata “Independência” e instado a cessar imediatamente suas atividades⁽²⁵⁾. Causa apreensão, ainda nesse contexto, Ordem Executiva expedida em abril deste ano, por mandatário de potência estrangeira que não ratificou a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, estimulando a conces-

são de licenças para exploração mineral do leito e subsolo marinhos em áreas além da jurisdição nacional⁽²⁶⁾.

No que concerne às capacidades do Poder Naval para o cumprimento de suas atuais atribuições, identificamos, ao mesmo tempo, diferenças e similaridades em relação à Marinha de Riachuelo. Constatamos, nos dias de hoje, a maior complexidade dos meios navais; a superior capacitação do pessoal; o sistema meritocrático de ascensão na carreira, para oficiais e praças; a plena integração do segmento feminino; e a maior solidez dos conceitos doutrinários, traduzidos em bem definida Estratégia de Defesa Marítima⁽²⁷⁾ e consistente plano de configuração da Força. Mas há curiosas semelhanças no que tange à evolução da tecnologia militar-naval. Estamos hoje, assim como Tamandaré o fez, voltando-nos para uma guerra na região da Crimeia para assimilar lições do emprego de novas armas e equipamentos, que vem revolucionando conceitos e práticas que julgávamos consolidados na Guerra Naval.

Quanto à falta de percepção de ameaças pela sociedade e, especificamente, pelo poder político, verificamos, lamentavelmente, que pouco mudou desde os pronunciamentos de Bernardo de Souza Franco, na década de 1850. Um deputado da atual legislatura assim se expressou quanto aos investimentos das Forças Armadas, em maio de 2023: “Nós estamos enterrando dinheiro que poderia ir para a saúde, educação, [...] segurança pública. [...] Nós estamos gastando dinheiro com inimigos fictícios”⁽²⁸⁾.

Essa postura traz danosa influência sobre posicionamentos e decisões no nível político, que terminam por atribuir baixa prioridade ao atendimento das necessidades das Forças singulares, e da Marinha em particular, na suposição perigosamente equivocada de que, no enfrentamento de antagonismos aos interesses maiores da Nação, a diplomacia poderá triunfar, sem o respaldo dissuasório de um Poder Militar adequadamente dimensionado e aprestado.

Aproximando-nos da conclusão, verificamos que a Marinha de Riachuelo, embora tivesse

suas atenções prioritariamente voltadas para o Teatro de Operações no Paraguai, continuava a se deparar, assim como ocorre na atualidade, com a necessidade de presença em toda a extensão de nossas águas jurisdicionais. Já a Marinha de hoje atua em ambiente operacional que, se geograficamente não é muito diferente do daquela, traz maior variedade tanto de ameaças como de ativos a controlar e proteger. Quanto aos recursos para fazer frente a esses desafios, a atual Força Naval, assim como a de então, depara-se com dotações orçamentárias constantemente insuficientes para seu adequado preparo e emprego.

Os projetos estratégicos da Marinha, caracterizados por preponderante componente tecnológico, muitas vezes na fronteira do conhecimento, demandam investimentos elevados e, principalmente, com regularidade ao longo do tempo. Se isto já era verdade à época da Guerra do Paraguai, é ainda mais, nos dias de hoje, quando a quantidade e complexidade dos sistemas existentes a bordo de plataformas como uma fragata da classe “Tamandaré” ou um submarino de propulsão nuclear fazem com que sua construção seja processo oneroso e prolongado. É hoje, portanto, mais válida do que nunca a lição de Ruy Barbosa de que “esquadras de guerra não se evocam de improviso”⁽²⁹⁾.

A fim de contribuir para a reversão desse quadro, é essencial a consolidação de uma mentalidade marítima na sociedade, tarefa para a qual, não só os quadros da Marinha, mas todos que se identificam com a Instituição, devem se engajar. Entendido o valor crucial do mar para a vida nacional, surgirá, como natural decorrência, a percepção da necessidade de constituir um Poder Naval compatível com a estatura do País. Para tal, porém, é requisito indispensável a previsibilidade de recursos orçamentários para que a Força conduza os seus projetos estratégicos, bem como opere e mantenha adequadamente os meios de que já dispõe. Nesse contexto, ganha relevo a Proposta de Emenda Constitucional nº 55/2023, conhecida como a “PEC da Previsibi-

lidade”, atualmente em trâmite no Congresso Nacional, que busca garantir orçamento mínimo para a Defesa, em proporção ao Produto Interno Bruto.

Por derradeiro, contrariando a boa técnica preconizada em nossos cursos de altos estudos, de que não deve haver fato novo na conclusão, encerro enaltecendo um aspecto ainda não abordado, mas que se constitui no cimento que agrega e dá sentido a todos os demais aqui comentados. Debruçamo-nos, nestes últimos minutos, sobre as Marinhas de Riachuelo e da atualidade; identificamos, ao longo desses 160 anos, condições que evoluem e cenários estratégicos que desafiam qualquer previsão, mas há um fio de continuidade que une, quase metafisicamente, os heróis de Riachuelo aos milhares de homens e mulheres que ora guarnecem a nossa Marinha. Este fio são os valores de nossa Instituição: imutáveis, inabaláveis, incorruptíveis. Estão gravados na Rosa das Virtudes e em nossas mentes e corações. Sintetizam o *ethos* da Força, calcado na honra, na integridade, na convicção de fazer o que é certo. É este fio que instila nos marinheiros e fuzileiros de nossa era a disciplina e coragem do Imperial Marinheiro Marcílio Dias, em enfrentar desafios desproporcionais, sem abandonar seu posto, até o último sacrifício se necessário. É este fio que desperta nos jovens oficiais e praças que iniciam suas carreiras o desassombro e ardor patriótico do Guarda-Marinha Greenhalgh, que não permitiu o ultraje de nossa bandeira. É este fio que inspira os Chefes Navais de hoje, por meio do exemplo de Barroso, a buscar, com tenacidade e desvelo, soluções inovadoras e eficazes, revertendo situações pouco alentadoras. É este fio, afinal, que assegurará, para os próximos 160 anos e além, que continuaremos a nos reunir nesta casa, com respeitosa reverência, para cultuar o legado de honra e sacrifício dos que tombaram e venceram em Riachuelo; e para lhes reafirmar a nossa crença de que o não fizeram em vão.

**Viva a Marinha! Tudo pela Pátria!
Muito obrigado. ■**

NOTAS

- (1) BITTENCOURT, Armando de Senna. 150 Anos da Vitória em Riachuelo. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação-Geral da Marinha, v. 135, n. 04/06, p. 13-25, abr./jun. 2015. p. 25.
- (2) GUEDES, Max Justo. A Guerra: uma análise. In: MARQUES, Maria Eduarda C. M. (org.). *Guerra do Paraguai: 130 anos depois*. Rio de Janeiro: Relume - Dumará, 1995. p. 53-63.
- (3) SILVA, Alexandre M. Castro e. Riachuelo, a batalha mais decisiva da História do Brasil. In: *Alex Castro – Escritor*, Rio de Janeiro, 10 de junho de 2019. Disponível em: <<<https://alexcastro.com.br/riachuelo/>>>. Acesso em: 22 de abril de 2025.
- (4) AUBERT, Pedro Gustavo. “Fazermo-nos Fortes, Importantes e Conhecidos”: O Visconde do Uruguai e o Direito das Gentes na América (1849-1865). Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2024. p. 48.
- (5) SINÉSIO, Daniel J. *A Questão Christie e a atuação do Secretário João Batista Calógeras*. 2013. 147 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2013. pp. 41-69. Disponível em: << <https://app.uff.br/riuff/handle/1/191>>>. Acesso em: 26 abr. 2025.
- (6) HEARN, Chester G. *Gray Raiders of the Sea*. Baton Rouge: Louisiana State University Press, 1992. pp. 142-152.
- (7) HERNDON, W. L. *Exploration of the Valley of the Amazon*. Nova Iorque: Grove Press, 2000. p. 285.
- (8) ARIAS NETO, José Miguel. A centralização do estado imperial e a Marinha de Guerra do Brasil, 1841-1868. *Tiempo y Espacio*, n. 64, pp. 287-316, jul.-dez., 2015. pp. 297-300.
- (9) CORRÊA-MARTINS, Francisco José. “Full Ahead”: a presença estrangeira nos primórdios do Corpo de Maquinistas da Armada Nacional e Imperial (1857-1876). *Navigator*, v. 20, n. 40, pp. 28-61, dez. 2024. p. 33.
- (10) ARIAS NETO, op. cit., p. 308.
- (11) Ibidem, p. 296.
- (12) BROWN, C. R. Promotions, Past and Future. *United States Naval Institute Proceedings*, Annapolis, v. 60, n. 372, pp. 157-169, fevereiro 1934. Disponível em: <<<https://www.usni.org/magazines/proceedings/1934/february/promotions-past-and-future>>>. Acesso em: 16 maio 2025.
- (13) FRANCO, Bernardo de Souza. *Anais da Câmara dos Deputados*, sessão de 20 de maio de 1851, p. 144, apud RESTIER, Renato. *Antítese da Civilidade: Poder Naval, pensamento político e guerra no Segundo Reinado (1850-1876)*. Rio de Janeiro: Multifoco, 2013. p. 172.
- (14) BRASIL. Câmara dos Deputados. *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Coligidos por Antonio Pereira Pinto. Rio de Janeiro: Typographia de H. J. Pinto, 1878. pp. 127-139.
- (15) GUEDES, op. cit., p. 57.
- (16) VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro*. 3. ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1985. pp. 25-26.
- (17) VIDIGAL, op. cit., p. 26.
- (18) Ibidem, p. 29.
- (19) TELLES, Pedro Carlos da Silva. História da Construção Naval no Brasil. Rio de Janeiro: Fundação Estudos do Mar (FEMAR) – Liga dos Amigos do Museu Naval (LAMN), 2001. p. 46.
- (20) BRASIL. *Relatório da Repartição dos Negócios da Marinha apresentado à Assembleia Geral Legislativa na Segunda Sessão da Décima Primeira Legislatura*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1862. p. 13.
- (21) VIDIGAL, op. cit., p. 31.
- (22) SILVA, Carlos André Lopes da. Aspectos do desenvolvimento dos monitores na Guerra da Tríplice Aliança: um diálogo entre a História Naval e a História da Tecnologia. *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro, v. 14, n. 27, pp. 19-30. 2018. p. 24.
- (23) BRASIL. *Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040)*. Brasília: Estado-Maior da Armada, 2000. p. 12.
- (24) COSTA NETO, Armando S. A Elevação do Rio Grande: Uma análise sobre a implementação da estratégia Anti-Access/Area Denial pelo Brasil. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 143, n. 04-06, p. 21-27, abr./jun., 2023. p. 21.
- (25) BRASIL. *Patrulha naval: a presença da Marinha nas Águas Jurisdicionais Brasileiras*. Brasília: Agência Marinha de Notícias, 05 mai. 2023. Disponível em: <<<https://www.agencia.marinha.mil.br/especial/patrulha-naval-presenca-da-marinha-nas-aguas-jurisdicionais-brasileiras>>>. Acesso em: 06 mai. 2025.
- (26) ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. “White House” (Presidência). *Executive Order: Unleashing America's offshore critical minerals and resources*. 25 abr. 2025. Disponível em: <<<https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/04/unleashing-americas-offshore-critical-minerals-and-resources/>>>. Acesso em: 30 abr. 2025.
- (27) BRASIL. *Estratégia de Defesa Marítima – EMA-310 (ostensivo)*. Brasília: Estado-Maior da Armada, 2023. Disponível em: <<<https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/ema-310-edm-led.pdf>>>. Acesso em: 16 mai. 2025.
- (28) RADIO PANAMERICANA S.A. (JOVEM PAN). *Deputados da Oposição mudam tom contra Forças Armadas*. Youtube, 19 de maio de 2023. 15min39seg. Disponível em: <<<https://www.youtube.com/watch?v=cHfImONdfbc>>>. Acesso em: 19 de abril de 2025.
- (29) BARBOSA, Ruy. *Cartas de Inglaterra*. 2. ed. São Paulo: Livraria Acadêmica Saraiva & C., 1929. p. 253.



ESCANEIE AQUI
para acessar a
bibliografia completa