



Baía de Guanabara vista da Ilha das Cobras, obra de Félix Émile Taunay (1828)

# A GÊNESE DO PODER MARÍTIMO BRASILEIRO

Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva\*

*Alocução proferida durante cerimônia alusiva ao Aniversário da Abertura dos Portos, conduzida pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), como parte das comemorações do Bicentenário da Independência do Brasil.*

A teoria clássica do poder marítimo, desenvolvida pelo estrategista norte-americano Alfred Mahan, defende que a prosperidade nacional do Estado está fundamentada no desenvolvimento do comércio marítimo. A existência de uma Marinha Mercante é imprescindível para a expansão e crescimento dessa atividade. Por conseguinte, o conceito de poder marítimo é definido pelo autor como a “integração de elementos materiais e vontades políticas que faziam do controle do mar o elo por meio do qual a riqueza se acumulava, para em seguida converter-se em mais poder, com maior capacidade de influir em acontecimentos e comportamentos”.<sup>(1)</sup> A Força Naval, organizada e criada por um governo, representa um subconjunto do poder marítimo cuja missão é a garantia do domínio do mar.

Sob esta perspectiva, iniciar as comemora-

ções do Bicentenário da Independência e, por consequência, da criação da Esquadra, mediante análise acerca da Abertura dos Portos às Nações Amigas, é pertinente não só para a compreensão do processo de formação do Estado, mas também da gênese do poder marítimo brasileiro.

As Guerras Napoleônicas abalaram o continente europeu, entre 1804 e 1815, colocando em confronto a França liberal contra as aristocracias europeias e a principal potência política e marítima, a Inglaterra. Derrotado na batalha naval decisiva de Trafalgar, em 1805, o plano estratégico militar de Napoleão Bonaparte sofreu um revés. A guerra econômica foi a alternativa encontrada. Em 1806, o Imperador dos Franceses assinou o Decreto de Berlim, estabelecendo o Bloqueio Continental. Os países europeus deveriam abster-se de importar produtos britânicos. Caso contrário, sofreriam intervenções militares das tropas napoleônicas.

Diante dessa conjuntura histórica, o Príncipe Regente D. João encontrava-se num dilema: a manutenção dos laços comerciais com a Inglaterra, não aderindo ao Bloqueio Continental, ou a ruptura com sua principal aliada política para cumprir as ordens de Napoleão. Em 1807, pela Convenção Secreta de Londres, entre Inglaterra

e Portugal, D. João decidiu-se pela transferência da Corte para o Brasil e a assinatura de um tratado de comércio com os ingleses quando da sua chegada. A mudança da sede do Império Ultramarino Português para o Brasil era um meio de assegurar à Casa de Bragança a Coroa de Portugal, como também protegeria suas colônias, em especial o Brasil, da cobiça das potências europeias: a Grã-Bretanha, que, em troca da escolta da Royal Navy, obteve benefícios econômicos, mas viu afastada qualquer ambição colonial de natureza territorial; a França, que poderia ver-se tentada a desafiar a Inglaterra na América do Sul; e a rival histórica, Espanha, que disputava território e poder na região.<sup>(2)</sup>

Em 27 de novembro de 1807, o Príncipe Regente e sua Corte embarcaram na nau capitânia "Príncipe Real". Na tarde de 22 de janeiro de 1808, após 54 dias no mar, parte da esquadra fundeou na baía de São Salvador. Em seu desembarque, D. João encontrava-se acompanhado de D. Fernando José de Portugal, ex-Vice-Rei, profundo conhecedor da realidade do Brasil, e do deputado José da Silva Lisboa. Em 28 de janeiro de 1808, D. João assinou a Carta Régia, conhecida como Abertura dos Portos. Pelo disposto no documento, poderiam, a partir daquela data: "exportar para os portos que bem lhes parecer a benefício do comércio e agricultura, que tanto desejo promover, todos e quaisquer gêneros e produções coloniais, à exceção do pau-brasil, [...] transportados por navios estrangeiros das

potências que se conservem em paz e harmonia com a minha Real Coroa, ou em navios de meus vassallos".<sup>(3)</sup>

Na Abertura dos Portos, complemento natural da transferência da família real para o Brasil, o Príncipe Regente revogava: "todas as leis, cartas-régias, ou outras ordens que até aqui proibiam neste Estado do Brasil o recíproco comércio e navegação entre os meus vassallos e estrangeiros".<sup>(4)</sup> A Carta Régia tornou-se, portanto, um ponto de inflexão no processo histórico brasileiro, tendo em vista que sacramentou a inversão colonial. Chegou ao fim o regime mercantilista, caracterizado pelo "pacto colonial", ou seja, o monopólio econômico exclusivo da metrópole sobre a colônia, conduzindo o Brasil ao comércio livre e à autonomia econômica.

O processo de modernização econômica induziu a transição da economia aurífera à cafeeira, ao mesmo tempo que foi possível a expansão da produção algodoeira, assim como o fumo e o arroz, e da exportação de couro e sebo, além da instalação de manufaturas em diversas áreas do território. O Rio de Janeiro substituiu Lisboa como "alfândega" entre os territórios do Império Ultramarino Português e os demais países. A partir da capital, ocorriam reexportações para demais portos do País entre a Bahia e Montevideu<sup>(5)</sup>, além da atuação no comércio triangular, no eixo Ásia-Rio-África. Por resultado: "os valores envolvidos nessas operações comerciais e financeiras de importação e reexportação excederiam mesmo o da exportação de produtos do chamado "complexo agroexportador" e foram

A gravura de Francesco Bartolozzi baseada em desenho de Henry L'Évêque retrata o momento tenso vivido pela Corte portuguesa antes de sua transferência para o Brasil









**Aquarela de Eduardo de Martino que ilustra a Nau "Pedro I", uma das embarcações integrantes da Esquadra que trouxe a Corte portuguesa para o Brasil, em 1807**

o poder do Estado e sua influência direta sobre acontecimentos e comportamentos. No caso brasileiro, é possível concluir que, a partir da abertura dos portos, estimulou-se o desenvolvimento de um poder marítimo luso-brasileiro que, por sua vez, aumentou o poder econômico e político da população local. Por consequência, a antiga colônia modificou seu comportamento, rompendo os laços com a antiga metrópole e estabelecendo a luta pela formação de um novo Estado Nacional. Ademais, esse mesmo poder marítimo originou o Poder Naval capaz de garantir os interesses nacionais. Portanto, a influência da conjuntura histórica na formação desta esquadra contribuiu para concretizar a unidade política e defender a integridade territorial<sup>(12)</sup>”.

E, na longa duração histórica, é possível afirmar o legado da instituição para o desenvolvimento político, econômico e social do país, conforme afirmou o Ministro da Marinha José Rodrigues Torres em 1838: “concorrer para a manutenção da integridade, da independência, e da honra nacional; favorecer a indústria, a proteção do comércio e enriquecer as ciências com novas observações e descobertas, tal é a alta missão, que hoje compete à Marinha militar. É inegável os relevantes serviços já prestados pela Força Naval a ordem pública. (...) E com nossa esperançosa mocidade cheia de talento e nobre desejo de distinguir-se, chegaremos sem dúvida a ter, com o volver dos anos, uma Marinha que concorrerá para um dia autorizar o Brasil entre as Nações civilizadas do mundo”. E, que honra temos nós, presentes aqui hoje, para iniciarmos as comemorações do Bicentenário da nossa Independência, de sermos as testemunhas históricas desse legado e atores desse processo de continuidade da missão da Marinha do Brasil, que

surgiu na era à vela e, hoje, alcança a tecnologia nuclear, para permanecer defendendo o Estado, o povo e o poder marítimo brasileiro. ■

#### NOTAS

- (1) ALMEIDA, Francisco Alves de. Os gigantes da estratégia naval: Alfred Thayer Mahan e Herbert William Richmond. Curitiba: 2015, p. 101.
- (2) MOREIRA, Marcílio Marques. Teoria e realidade econômica na época de D. João VI. In: BESSONE, Tânia Maria. D. João VI e o Oitocentismo. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2011, p. 28.
- (3) JOÃO. Carta ao Conde de Ponte, admitindo nas alfândegas do Brasil toda e qualquer mercadoria estrangeira, ao mesmo tempo que permitia a exportação de produtos da terra, à exceção do pau-brasil, para os países que se conservaram em paz com a Coroa portuguesa. [S.l.: s.n.], 1808. 02 f, 34,5 X 22,2. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_manuscritos/mss1157496/mss1157496.pdf](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_manuscritos/mss1157496/mss1157496.pdf). Acesso em: 19 jan. 2022.
- (4) Idem. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_manuscritos/mss1157496/mss1157496.html](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_manuscritos/mss1157496/mss1157496.html). Acesso em: 19 jan. 2022.
- (5) Idem.
- (6) LIMA, OLIVEIRA. D. João VI no Brasil. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996.
- (7) MOREIRA, Marcílio Marques. Op. Cit. pp. 35-37.
- (8) Idem, p. 439.
- (9) SIMONSEN, Roberto C. História Econômica do Brasil (1500/1820). São Paulo, 1997, pp. 439-440.
- (10) Idem, p. 441.
- (11) SILVA, Carlos Antonio Lopes da. A Transmigração da Família Real para o Brasil e a Independência. In: ABREU, Guilherme Mattos de. Rio de Janeiro: SDM, 2018, p. 80.
- (12) SIMONSEN, Roberto C. Op. Cit. p. 441.
- (13) Op. cit. p. 110.

---

\* Doutoranda em História, Política e Bens Culturais (FGV), Mestre em Estudos Marítimos (EGN)