

**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS
CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR
2020/2021, 1ª EDIÇÃO**



TII

O PAPEL DO PODER MARÍTIMO E NAVAL PORTUGUÊS

O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IUM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DAS FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS OU DA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA.

**Bruno Alexandre Gonçalves Neves
1TEN ST-EHIS**



**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS**

**O PAPEL DO PODER MARÍTIMO E NAVAL
PORTUGUÊS**

1TEN ST-EHIS Bruno Alexandre Gonçalves Neves

Trabalho de Investigação Individual do CPOS-M 2020/2021 – 1ª Edição

Pedrouços 2021



**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS**

**O PAPEL DO PODER MARÍTIMO E NAVAL
PORTUGUÊS**

1TEN ST-EHIS Bruno Alexandre Gonçalves Neves

Orientador: TCOR ENG Paulo Jorge da Silva Ferreira

Pedrouços 2021



Declaração de compromisso Antiplágio

Eu, **Bruno Alexandre Gonçalves Neves**, declaro por minha honra que o documento intitulado “**O Papel do Poder Marítimo e Naval Português**” corresponde ao resultado da investigação por mim desenvolvida, enquanto auditor do **Curso de Promoção a Oficial Superior, 2020/2021, 2ª edição**, no Instituto Universitário Militar, e que é um trabalho original, em que todos os contributos estão corretamente identificados em citações e nas respetivas referências bibliográficas.

Tenho consciência que a utilização de elementos alheios não identificados constitui grave falta ética, moral, legal e disciplinar.

Pedrouços, 27 de janeiro de 2021.

Bruno Alexandre Gonçalves Neves
1TEN ST-EHIS



Agradecimentos

Para a realização e concretização do presente trabalho foram decisivos os apoios e contributos que me cumprem agradecer.

Ao Tenente-Coronel Silva Ferreira, meu orientador, agradeço a permanente disponibilidade e acompanhamento que demonstrou desde o primeiro contacto para discussão dos principais rumos de investigação a seguir. Agradeço também as permanentes ajudas à navegação nas normas metodológicas e pelos conselhos avisados que muito contribuíram para um melhor resultado final.

À Dr.^a Isabel Beato, chefe do Arquivo Histórico da Marinha, agradeço a sua amizade, disponibilidade e os seus doutos conselhos e orientações de pesquisa que me guiaram no oceano da documentação que preserva a memória da nossa Marinha.

Aos Camaradas do Curso de Promoção a Oficial Superior, pela partilha de ideias e experiências, de angústias e alegrias ao longo deste percurso.

À minha família, Cláudia, Gabriela e Sofia, agradeço-vos a vossa compreensão pelas minhas ausências e peço-vos que me perdoem pelo tempo que nos roubei.



Índice

1. Introdução	1
2. Enquadramento teórico e conceptual	5
2.1 Os teorizadores do Poder Naval	5
2.2 O Poder Naval na Historiografia Portuguesa.....	9
3. Metodologia e método	11
3.1 Desenho de Pesquisa.....	11
3.2 Posicionamento Filosófico e Metodologia de Raciocínio	11
3.3 Método.....	12
4. Apresentação dos dados e discussão dos resultados.....	14
4.1 Portugal e a Europa Setecentista: contexto político da estratégia nacional.....	14
4.1.1 A Europa no século XVIII: velhas disputas, novos conflitos	14
4.1.2 Portugal, entre a Potência Marítima e a Potência Continental.....	17
4.1.3 Resposta à Questão Derivada 1	18
4.2 Portugal no Mar: expressão do poder naval e marítimo português entre 1715 e 1807 ...	19
4.2.1 O século do Brasil	19
4.2.2 O Combate ao Corso Magrebino.....	21
4.2.3 Resposta à Questão Derivada 2	23
4.3 Caracterização e análise da Marinha Portuguesa na era dos Grandes Veleiros.....	24
4.3.1 Os navios de linha da Era da Vela.....	24
4.3.2 Organização e Estrutura da Marinha Portuguesa	26
4.3.3 Resposta à Questão Derivada 3	28
4.4 Resposta à Questão Central	28
5. Conclusões.....	29
Referências bibliográficas e fontes.....	31

Índice de Apêndices

Apêndice A – Resumo da Problemática de Investigação.....	Apd A-1
Apêndice B – Matriz de Análise/Quadro Conceptual	Apd B-1



Índice de Anexos

Anexo A – Instruções para o Capitão-de-mar-e-guerra Jozé de Sousa Castelo Branco. 31 de maio de 1783.	Anx A-1
Anexo B – Instruções para o Coronel do Mar José de Mello Brayner, comandante da Esquadra do Estreito. 14 de abril de 1789.	Anx. B-1
Anexo C – Memória da Esquadra de Auxílio a Inglaterra, comandada pelo Tenente General Bernardo Ramires Esquível [1794]	Anx C-1

Índice de Figuras

Figura 1 – Do Poder Naval ao Poder Global – modelo “clássico”	8
Figura 2 – Poder Naval – modelo proposto	10
Figura 3 – Pintura da Batalha Naval do Cabo de Matapão	16

Índice de Quadros

Quadro 1 – Classificação por classes dos navios de linha	32
Quadro 2 – Resumo da Problemática de Investigação.....	Apd A-1
Quadro 3 – Matriz de Análise.....	Apd A-2



Resumo

Ao longo do século XVIII, o mar assume-se como palco de competição e conflito à escala global, onde velhas tensões entre as principais potências europeias se projetam e confrontam. A manutenção da soberania e interesses nacionais, bem como a ligação e presença nos territórios ultramarinos, passam a depender da capacidade de edificar e manter os meios necessários para exercer o poder no mar.

A investigação realizada procurou analisar de que forma o poder naval e marítimo português, através dos meios e missões atribuídas à sua Marinha, apoiou a concretização dos desígnios nacionais no período entre 1715 e 1807. Para tal, identificaram-se as principais opções tomadas para a utilização do poder naval e marítimo como instrumento estratégico nacional, bem como a forma como se processou a edificação, manutenção e emprego do instrumento militar naval português ao longo do período em análise.

Dos resultados obtidos, considera-se que a Marinha Portuguesa, através do exercício do poder naval e marítimo, proporcionou os meios e desempenhou as missões que permitiram concretizar os desígnios nacionais, através de uma estratégia em que o mar e a ligação aos seus territórios ultramarinos, em especial o Brasil, tiveram um papel determinante ao longo de todo o século XVIII.

Palavras-chave:

Poder Naval, Poder Marítimo, Marinha, Navios, Estratégia



Abstract

Throughout the 18th century, the sea has become a stage for competition and conflict on a global scale, where old tensions between the main European powers were projected and confronted. The maintenance of national interests and sovereignty, as well as the connection and presence in the overseas territories, depended on the capability to build and maintain the necessary means to exercise power at sea.

The study focused on the importance and influence of the Portuguese maritime and naval power for the achievement of national objectives, through the assets and missions assigned to the Portuguese Navy. Therefore, the main options taken for the use of naval and maritime power as national strategic instruments were identified, as well as the way in which the Portuguese naval military instrument was developed and maintained over the period under analysis.

The research results demonstrate that the Portuguese Navy, through the exercise of naval and maritime power, provided the means and performed the missions that allowed the achievement of national objectives, through a strategy in which the sea and the connection to the overseas territories, especially Brazil, played a decisive role throughout the 18th century.

Keywords:

Naval Power, Sea Power, Navy, Ships, Strategy



Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

A

AHU Arquivo Histórico da Marinha

B

BRM Brigada Real da Marinha

C

CPOS-M Curso de Promoção a Oficial Superior - Marinha

F

FAV Folha Avançada

I

IUM Instituto Universitário Militar

M

MP Marinha Portuguesa

O

OG Objetivo Geral

OE Objetivo Específico

Q

QC Questão Central

QD Questão Derivada

T

TII Trabalho de Investigação Individual



1. Introdução

O presente Trabalho de Investigação Individual (TII), subordinado ao tema “O Papel do Poder Marítimo e Naval Português”, foi desenvolvido no âmbito da frequência do Curso de Promoção a Oficial Superior – Marinha (CPOS-M), 2020/2021, 1ª Edição, no Instituto Universitário Militar (IUM).

No que diz respeito à História Marítima de Portugal, a historiografia nacional tem produzido uma quantidade considerável de estudos relativos ao período da Expansão e Descobrimientos, bem como à presença portuguesa no mundo.

No final do século XVI, os portugueses haviam estabelecido redes de comércio, pela primeira vez, à escala mundial, através de rotas marítimas que iam desde o Brasil até ao Japão (Boxer, 1992). Nos séculos seguintes, novas potências marítimas europeias irão competir com Portugal no mar. O principal desafio seria agora manter abertas aos navios portugueses as rotas abertas há mais de dois séculos, bem como garantir a presença e controlo dos pontos estratégicos que permitiam o apoio e sustento desse comércio marítimo mundial.

No século XVIII, o mar assume-se como palco de competição e conflito à escala global, onde as velhas tensões entre as principais potências europeias se projetam e se confrontam. Não obstante, se para os séculos XV e XVI, a historiografia portuguesa apresenta uma produção considerável sobre a ação marítima dos portugueses e do contato (e por vezes confronto) com o “outro” no espaço extraeuropeu, para os períodos posteriores é consideravelmente menor a quantidade de trabalhos que reflitam sobre as relações entre Portugal e os seus pares Europeus no mar, marcadas por uma dialética constante entre conflito e aliança, entre guerra e diplomacia, onde se joga, ora pela supremacia, ora pela sobrevivência.

Importa, portanto, compreender através de um quadro conceptual próprio, de que forma Portugal foi capaz de manter, no período supracitado, e porventura menos estudado, a sua presença no mar, assegurando os seus interesses, soberania e política externa, bem como identificar a estratégia seguida para garantir o exercício do poder marítimo e naval através do instrumento militar naval português: a sua Marinha.

O presente trabalho tem por objeto de estudo a edificação e utilização do instrumento militar naval na estratégia naval e marítima portuguesa, sendo a sua investigação delimitada nos domínios espacial, temporal e de conteúdo.

A assinatura dos acordos de paz entre Portugal e Espanha, em 1715, no âmbito do Tratado de Utreque, marcou o fim do envolvimento português na Guerra da Sucessão da



Coroa Espanhola (1702-1714), ao lado da Inglaterra, Holanda, Áustria, Dinamarca e Saboia, que apoiavam Carlos III de Espanha, contra o eixo Franco-Espanhol que defendia a ascensão ao trono espanhol de Filipe V (do ramo Bourbon). Para Portugal o principal objetivo prendia-se com a obtenção do apoio de Inglaterra para as suas pretensões nos territórios do sul do Brasil até à Colónia do Sacramento, na bacia do Rio da Prata (Teixeira, Domingues & Monteiro, 2017, pp. 360-361).

No final da Guerra da Sucessão de Espanha, Portugal havia conseguido o reconhecimento dos territórios por si reclamados no sul do Brasil, até à bacia cisplatina. No entanto, os cerca de oito anos em que se arrastou o conflito causaram um considerável impacto nas finanças do reino, enquanto a Marinha Portuguesa (MP) registava um acentuado declínio na sua força naval, o qual perdurou nas décadas seguintes, até ao final do reinado de D. João V (Pereira, 2010).

A invasão de Portugal pelas forças napoleónicas e a conseqüente partida da Família Real para o Brasil em 1807 marcou o fecho de um ciclo com o conseqüente início de um novo. Trata-se agora de um contexto completamente distinto, já que a maior parte dos efetivos navais e humanos que compunham a estrutura da MP foi efetivamente deslocada para a América do Sul.

Face ao exposto, para a presente investigação definiu-se como delimitação temporal o período entre 1715 e 1807.

Atendendo ao centralismo do Atlântico nas estratégias naval e marítima portuguesa ao longo do século XVIII, a investigação teve como delimitação espacial as rotas do Atlântico Sul, entre Portugal, Brasil e a costa ocidental africana (principalmente Angola e o seu porto de Luanda), bem como o espaço a sul da Península, na entrada para o Mediterrâneo. Com efeito, desde os finais do século XVII que os territórios brasileiros passaram a assumir uma relevante importância económica, enquanto a *Carreira da Índia* e o comércio com o Oriente vinham registando há várias décadas quebras significativas quanto à sua rentabilidade. Para além da metrópole, muitos destes produtos (com exceção do ouro e diamantes) tinham também como destino os portos africanos, nomeadamente Luanda, donde, por sua vez partiam uma parte dos escravizados que constituíam o tráfico negreiro para a América do Sul durante o século XVIII (Bethencourt & Curto, 2010, pp. 118-120).

O objetivo geral (OG) da investigação consistiu em analisar a integração dos elementos característicos do Poder Naval e Marítimo nas opções estratégicas do Portugal setecentista



até 1807. Com a finalidade de operacionalizar este OG formularam-se os seguintes objetivos específicos (OE):

OE1: Analisar a influência da conjuntura política da Europa setecentista no interesse nacional coevo.

OE2: Inferir as opções estratégicas nacionais no âmbito do poder marítimo e naval no século XVIII, até 1807.

OE3: Analisar a transformação e aplicação do instrumento militar naval português ao longo do século XVIII, até às vésperas da partida da Família Real para o Brasil.

Por conseguinte, com o fito de concretizar o OG identificado, formulou-se a seguinte Questão Central (QC): de que forma o Poder Marítimo e Naval Português apoiou a concretização dos desígnios nacionais, entre 1715 e 1807?

Esta QC foi alicerçada em questões derivadas (QD), diretamente relacionadas com os OE:

QD1: De que forma os principais atores, correntes e linhas de força no contexto político da Europa setecentista influenciaram e condicionaram os interesses nacionais?

QD2: Quais as principais opções para a utilização do poder marítimo e naval como instrumento estratégico nacional?

QD3: Como é que se processou a edificação, manutenção e emprego do instrumento militar naval português ao longo do século XVIII, até à partida da Família Real para o Brasil, tendo em vista as opções estratégicas nacionais?

Quanto à estruturação do presente estudo, o segundo capítulo é dedicado à revisão do “estado da arte” relativa aos conceitos poder naval e poder marítimo, identificando-se os principais autores e respetivas abordagens, no sentido de se propor a sua aplicação ao âmbito e período em análise. No terceiro capítulo explana-se a metodologia adotada, bem como o método e linhas de investigação seguidas. No quarto capítulo apresentam-se e discutem-se os resultados da investigação realizada ao longo de três subcapítulos, culminando com a resposta à QC:

- No primeiro subcapítulo apresenta-se o contexto político da estratégica nacional portuguesa na sua relação com a Europa setecentista, de forma a responder à QD1.
- No segundo identificam-se as principais opções estratégicas para a aplicação do poder naval e marítimo português durante o período em estudo, respondendo-se, portanto, à QD2.



- O terceiro subcapítulo apresenta a evolução do instrumento militar naval português, ao longo do século XVIII até 1807, com o fito de responder à QD3.

Finalmente, no quinto capítulo sintetizam-se as conclusões e os resultados obtidos, verificando-se de que forma as respostas às QC e QD permitiram atingir os OG e OE definidos, bem como as reflexões finais do trabalho no sentido de identificar os principais contributos do mesmo para o conhecimento e historiografia do período abordado.



2. Enquadramento teórico e conceptual

No presente capítulo apresentam-se as principais correntes historiográficas e respetivas propostas para a definição e caracterização dos conceitos de Poder Naval e Poder Marítimo e respetiva aplicação ao instrumento militar naval português Setecentista.

De acordo com Santos e Lima (2019, p. 51) “A concetualização geral em redor do objeto de estudo deve ter em consideração o contexto da época a investigar.” No entanto, e segundo os autores, é possível adotar um aparelho concetual de análise que, embora utilize terminologia cuja aplicação e significado seja o resultado da produção historiográfica recente, possa, no entanto, ser utilizado para caracterizar momentos e contextos passados, sem que tal constitua um anacronismo.” Este é o caso dos conceitos de poder naval e poder marítimo, já que apenas começaram a ser teorizados no final do século XIX, sucedendo o mesmo para o conceito de instrumento militar naval, ou seja, a capacidade de projeção de força ou exercício de coação através da ação direta dos meios navais – os navios – ou a partir destes.

2.1 Os teorizadores do Poder Naval

Deve-se a Alfred Mahan, oficial da Marinha Norte-Americana, a primeira concetualização moderna de poder naval, através da sua obra de 1890 *The Influence of Sea Power Upon History* (Mahan, 1969).

O essencial da tese de Mahan assenta no primado da utilização das marinhas como instrumento de projeção de poder militar naval, no âmbito de uma estratégia que visa um fim político último: o domínio absoluto do uso do mar - condição necessária para que uma nação se constitua como um poder hegemónico, à escala global.

De acordo com Contente Domingues, “(...) Mahan não definiu exatamente o que entendia por «poder naval» na sua obra clássica, tendo optado pelo arrolar das condições que garantiriam o poder naval de uma nação...” (2004, p. 153). O autor identificou assim aqueles que designou por “Elementos do Poder Naval”, os quais, uma vez combinados, permitiriam a uma nação exercer o poder naval como instrumento para atingir os seus desígnios político-estratégicos. Estes «Elementos» seriam a posição geográfica, as características físicas do território (nomeadamente o contorno e relevo da costa), a extensão territorial, a demografia (quantitativo populacional), o carácter nacional e o carácter do governo (ou da governação) (Mahan, 1969).



Para Paul Kennedy, os primeiros três elementos preconizados por Mahan, pela sua natureza essencialmente geográfica, podem ser tratados conjuntamente, salientando-se o facto de que uma nação que não seja obrigada a defender-se/projetar-se através de fronteiras terrestres, encontra no mar o meio natural e o propósito principal para o seu crescimento e expansão, ao contrário daquelas que se encontram compelidas a defender-se dos seus vizinhos continentais. Dos três elementos seguintes sobressai o princípio de que um estado/nação, cuja população apresente um número significativo de indivíduos com atividades relacionadas com o mar, tendo, portanto, uma fonte natural de recrutamento para uma marinha de guerra, sendo governados por um sistema político disposto a investir em ativos navais, dispõe do que pode ser considerado a receita para o sucesso do desenvolvimento do poder naval (Kennedy, 1976, pp. 5-6).

No seu conjunto, estes elementos poderiam ser considerados como pré-condições necessárias para o desenvolvimento do poder naval. A partir destes, caberia ao poder político desenvolver os meios necessários para a projeção e o exercício efetivo do poder no mar; e estes seriam os navios e as suas marinhas.

O Almirante Silva Ribeiro destaca a originalidade do pensamento de Mahan ao conceptualizar as marinhas como instrumento político, e não apenas militar, ao defender para tal a prossecução de quatro linhas de ação fundamentais (Ribeiro, 2010):

- Na primeira defende a prioridade dos elementos do poder marítimo sobre os restantes elementos do poder nacional.
- Na segunda linha de ação defende que a capacidade de um país em exercer o poder marítimo depende diretamente da dimensão da sua força naval, em número e capacidade para neutralizar oponentes que possam condicionar ou ameaçar o seu comércio marítimo.
- A terceira linha de ação visa a concretização da anterior, substanciada no conceito de controlo do mar, o qual seria conseguido através da destruição total ou neutralização da esquadra inimiga; a primeira realizada após uma batalha decisiva no mar, a segunda através de bloqueios navais a portos e fundeadouros, impedindo as forças opositoras de saírem para o mar.
- A quarta linha de ação decorre da necessidade de garantir o apoio à presença no mar, permitindo a manutenção e reparação, bem como a proteção e abrigo das unidades navais em operações a longas distâncias das bases de origem. Para tal seriam necessárias bases navais autossustentáveis, em locais estratégicos,



que permitissem as operações navais por longos e continuados períodos de tempo.

Deste modo, e segundo o Almirante Silva Ribeiro, “[...] Mahan, ao afirmar a necessidade de uma rede de bases navais, estabeleceu mais uma forte ligação entre os interesses nacionais, a edificação do poder marítimo e a sua utilização como instrumento político essencial à satisfação desses interesses.” (Ribeiro, 2010).

Estes seriam os elementos de análise que Mahan utilizou para caracterizar os principais momentos da história europeia entre os séculos XVII e XVIII, através da influência do poder naval, na ascensão e queda das grandes potências do velho continente naquele período. O poder naval resultaria assim da conjugação e articulação destes elementos, conjugados com a capacidade industrial que permitiria a um estado edificar e manter uma marinha de guerra capaz de atuar a longo alcance, de forma sustentada e por longos períodos, controlando pontos chave em áreas onde pretendia exercer a sua influência (Mahan, 1969).

Mahan procurou identificar o exemplo que a Marinha Americana e os próprios Estados Unidos deveriam seguir para se afirmarem no final do século XIX, ao tempo em que escreveu a sua obra, como uma potência global. Para qualquer autor que se debruçasse sobre a história marítima naquele período, a marinha britânica seria o modelo óbvio pelo que, como refere Contente Domingues, “O conceito de poder naval em Mahan é [...] em grande parte, o resultado de um estudo instrumental da História da *Royal Navy*, em busca da deteção das condições de um sucesso anunciado [...]” (2009, p. 279). Ou seja, o principal objetivo da obra maior de Mahan não consistia no estudo da história marítima *per se*, ou das relações e significados que o mar e o seu controlo tiveram no curso das relações entre povos, mas no desenvolvimento de um padrão ou referência que permitisse identificar as opções e condições necessárias para a edificação e exercício do poder naval.

A obra de Mahan e o conceito de poder naval enquanto instrumento operativo, por um lado, e ferramenta de análise, por outro, influenciaram o pensamento e produção geopolítica e historiográfica ao longo de várias gerações, tendo ainda reflexo nos dias de hoje. Vários foram os autores que utilizaram e desenvolveram o quadro conceptual de Mahan para o estudo da guerra e do uso do mar. Outros houve que, numa perspetiva crítica, apontaram falhas e lacunas no pensamento de Mahan, acabando na prática por complementá-lo, acrescentando novas dimensões ou elementos aos seus princípios gerais. No entanto, e apesar das diferentes correntes e perspetivas, verifica-se uma unanimidade relativamente ao



papel determinante que o poder naval desempenhou na ascensão e queda das grandes potências globais.

Podemos então considerar que o poder naval reside na capacidade de um ator político em empregar meios militares navais, como elementos de força, segurança e projeção, para exercer o controlo do mar. Por sua vez, o poder marítimo corresponde à “integração das manifestações do Poder Nacional que têm o mar como meio de atuação” (Carvalho, 1982, p. 126), ou seja, a expressão dos vários elementos do poder (militar, económico e político).

Uma vez consumado o poder naval, através da superioridade militar no mar obter-se-ia o Poder Marítimo, que consiste no controlo do comércio marítimo à escala global. Deste modo, e segundo a generalidade dos autores, todos os poderes globais hegemónicos dos últimos cinco séculos foram simultaneamente os maiores poderes navais do seu tempo (Modelska & Thompson, 1988).



Figura 1 – Do Poder Naval ao Poder Global – modelo “clássico”



2.2 O Poder Naval na Historiografia Portuguesa

“Saiba certo que enquanto no mar fordes poderoso, tereis a Índia por Vossa; e se isto nom tiverdes no mar, pouco vos prestará fortaleza na terra” (Pereira, 1938, p. 301). Assim escrevia D. Francisco de Almeida a D. Manuel, em 5 de dezembro de 1508, naquela que é uma das mais antigas referências conhecidas na história portuguesa à importância do poder naval para a concretização dos objetivos nacionais.

Mais tarde, em 1555, o Padre Fernando de Oliveira escreveu aquele que é conhecido como o primeiro tratado português no campo da estratégia naval: *A Arte da Guerra do Mar* (Oliveira, 2008). Como sustenta o Almirante Silva Ribeiro no estudo introdutório desta obra, o Padre Fernando Oliveira revela uma notável consciência, para a época, de alguns dos principais elementos do poder naval, como “o apoio à política externa e às alianças, a recolha de informações estratégicas e o controlo do mar a partir de pontos fixos estrategicamente localizados.” (Oliveira, 2008, p. xxi). No entanto, para além de não ter conhecido ampla divulgação, esta obra não foi sucedida por outras de igual abrangência e relevância no pensamento estratégico naval português nos séculos que lhe seguiram. Este fato foi considerado por vários autores como exemplo da decadência marítima portuguesa no período pós-Descobrimentos (Monteiro, 1993).

Como vimos, o quadro conceptual utilizado para a definição de poder naval e poder marítimo tem sido aplicado aos grandes poderes hegemónicos, que num dado momento foram capazes de exercer o domínio ou controlo oceânico através do uso e projeção da força naval ao nível global. Tal será o caso português durante o século XVI, nomeadamente até ao final da década de 1570, em que naus e galeões garantiram o domínio das rotas oceânicas no Atlântico e no Índico, exercendo o poder naval no controlo do mar, e o poder marítimo através da hegemonia portuguesa nas rotas de comércio à escala global.

Findo este período, e se atendermos aos critérios que definem poder naval enquanto simultaneamente instrumento e expressão de um domínio global, então tal significaria que a MP, e, portanto, Portugal, deixou de exercer ou constituir-se como poder naval após a Expansão Marítima Portuguesa.

Deste modo, como aplicar os conceitos de Poder naval e Poder Marítimo à realidade portuguesa no século XVIII? Para tal será necessário, segundo Telo, proceder-se à distinção entre os grandes e os pequenos poderes: “É a fronteira entre a força naval como componente de uma estratégia global e a força naval inserida em preocupações estratégicas de outra

ordem, talvez mais limitada em termos geográficos, mas não menos complexa” (2004, p. 35).

Em Domingues (2009, p. 278) verifica-se uma continuidade com o proposto por Telo, ou seja, que o exercício do poder naval não tem necessariamente como fim último a hegemonia global, sendo antes a capacidade de projeção de força, de forma localizada e por um determinado período, por forma a atingir os objetivos estratégicos estabelecidos pelo poder político, capaz de influenciar as relações de poder em terra.

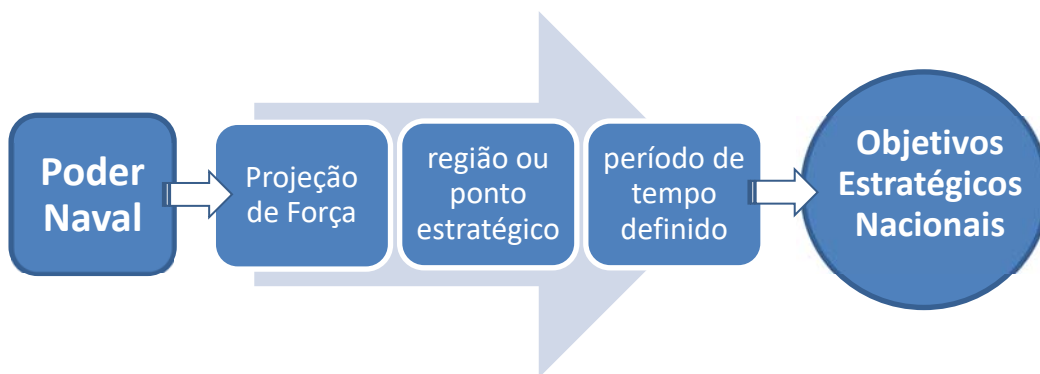


Figura 2 – Poder Naval – modelo proposto

Como conclusão, e de acordo com o proposto na figura 2, considera-se necessária a adoção de um quadro conceptual próprio, que analise e defina o poder naval em Portugal no século XVIII, enquanto expressão e afirmação da vontade nacional, através da ação da MP em regiões ou pontos estratégicos para os interesses nacionais, sem que esta constitua necessariamente a ambição, ou capacidade, de atingir um poder hegemónico global.

Para tal foram decompostos, tal como patente na Matriz de Análise apresentada em Apêndice B, os conceitos estruturantes de Poder Naval, Poder Marítimo e Instrumento Naval Português em Dimensões e estas, por sua vez, em variáveis, que guiaram o percurso da investigação.



3. Metodologia e método

No presente capítulo apresentam-se a metodologia e método seguidos para a elaboração do presente TII. Tratando-se de uma investigação em História, utilizou-se uma abordagem própria, no sentido em que o conhecimento produzido resulta da análise da informação obtida através da pesquisa documental e bibliográfica. Deste modo, as questões que servem de base para o processo de investigação são sempre condicionadas pela informação pré-existente nas fontes estudadas, sendo que a sua formulação deverá ser realizada por forma a que as respostas sejam aquilo que as evidências documentais demonstram (Santos & Lima, 2019, p. 40).

3.1 Desenho de Pesquisa

Tratando-se da análise de fatos e acontecimentos do passado, a abordagem escolhida para o presente trabalho tem por base o desenho histórico (Santos & Lima, 2019, p. 39). Para tal, seguiu-se o percurso proposto por Rego (1963), que estabelece três etapas ou fases para a pesquisa histórica: a heurística, a crítica ou hermenêutica e a síntese.

Na primeira etapa procedeu-se à recolha dos documentos e estudos produzidos no âmbito do objeto do trabalho. Seguiu-se então a crítica, ou seja, a análise dos dados recolhidos, conjugando-se e confrontando-se a informação obtida com os estudos de outros autores, os quais nos permitiram identificar outros rumos de pesquisa para novas fontes e bibliografia complementares, numa continuidade com a fase anterior. Foi também nesta segunda fase que se procedeu à interpretação dos dados recolhidos, a hermenêutica, identificando-se os significados e o sentido dos conteúdos analisados, visando a compreensão do contexto em que foram produzidos (Rego, 1963, p. 116). Na síntese, que corresponde à fase conclusiva, foram consolidados e apresentados os resultados da investigação¹.

3.2 Posicionamento Filosófico e Metodologia de Raciocínio

O posicionamento ontológico adotado para a realização do presente trabalho seguiu uma abordagem construtivista, através da análise dos fatos e acontecimentos do passado, visando a construção de uma narrativa que permitisse a compreensão dos fenómenos sociais e políticos no seu tempo e horizonte histórico.

¹ Vide quadro da metodologia seguida em Apêndice A.



Quanto ao posicionamento epistemológico, foi igualmente condicionado pela natureza do estudo a realizar, pelo que a compreensão dos fenómenos sociais e políticos atrás referidos foi feita através da análise dos significados subjetivos dos mesmos, interpretados através das fontes e testemunhos coevos, seguindo uma posição interpretativista (Santos & Lima, 2019, pp. 15-18).

Relativamente à metodologia de raciocínio, adotou-se o processo indutivo, partindo-se da “(...) observação de factos particulares para, através da sua associação, estabelecer generalizações que permitam formular uma lei ou teoria.” (Santos & Lima, 2019, pp. 15-18), identificando-se as linhas dominantes, valores e características presentes nos principais momentos ao longo do período estudado, que permitissem caracterizar e compreender as opções tomadas.

3.3 Método

Na primeira fase do trabalho de investigação - a heurística - procedeu-se à identificação e recolha de fontes e bibliografia, através das quais se constituiu o *corpus* documental e a matriz conceptual de análise. Ainda durante esta fase, realizou-se a revisão dos estudos e obras dos principais autores que abordam diretamente a concetualização dos poderes naval e marítimo, analisando a sua aplicação nos diferentes contextos históricos.

De igual modo, procedeu-se à revisão e análise da produção historiográfica sobre o tema, tendo por foco a realidade portuguesa no século XVIII, bem como a evolução do instrumento militar naval português durante este período. Para tal, procedeu-se ao estudo da evolução dos navios da MP, nomeadamente através da análise dos desenvolvimentos da construção naval portuguesa e das opções tomadas quanto às principais características e tipologias adotadas.

Relativamente aos recursos humanos, procurou-se estudar a evolução do recrutamento, formação e treino das guarnições dos navios da MP, bem como as principais decisões quanto ao seu empenhamento e aplicação nos diversos teatros de operação e missões realizadas durante o período em estudo.

Para além da bibliografia utilizada no presente TII, consultou-se a documentação coeva existente no Arquivo Histórico da Marinha (AHM), pretendendo-se inferir se, à época, os conceitos poder naval e poder marítimo figuravam no léxico corrente e qual o seu significado e expressão.



Na fase seguinte teve lugar a crítica e interpretação dos dados recolhidos, ou seja, a hermenêutica, identificando-se os significados e o sentido dos conteúdos analisados, visando a compreensão, tão completa quanto possível, do contexto em que foram produzidos (Rego, 1963, p. 116).

Seguiu-se depois a elaboração de uma síntese conclusiva, num arco narrativo que permitisse a compreensão do tema abordado, através da aplicação da matriz conceptual desenvolvida de acordo com o tema, período e acontecimentos históricos analisados².

A transcrição dos documentos que se anexam ao presente trabalho obedeceu aos seguintes critérios:

- Modernizou-se a leitura, adaptando-a à ortografia atual;
- Desenvolveram-se as abreviaturas de acordo, sempre que possível, com o critério adotado pelo autor/escriva;
- Procedeu-se à divisão e junção de palavras, com recurso a hífen e segundo o critério atual, recorreu-se aos seguintes símbolos gráficos para indicar: (?) leitura duvidosa, [] leitura provável; [...] lacunas no suporte ou palavras ilegíveis; (sic) erro não corrigido ou ausência de sentido da palavra ou expressão.

² Vide a matriz de análise/quadro conceptual em Apêndice B.



4. Apresentação dos dados e discussão dos resultados

No presente capítulo apresentam-se os dados recolhidos a partir das fontes e bibliografia e consultadas, analisando-se as respostas obtidas para a resolução da problematização enunciada neste trabalho.

4.1 Portugal e a Europa Setecentista: contexto político da estratégia nacional

De forma a analisar a influência da conjuntura política da Europa setecentista no interesse nacional coevo (OE1), apresentam-se e discutem-se os dados que permitem responder à QD1: de que forma os principais atores, correntes e linhas de força no contexto político da Europa setecentista influenciaram e condicionaram os interesses nacionais?

4.1.1 A Europa no século XVIII: velhas disputas, novos conflitos

Com a morte, em 1700, de Carlos II de Espanha, criaram-se as condições para um novo conflito entre as principais potências europeias. O trono espanhol seria ocupado pelo seu neto, Filipe de Bourbon, também neto de Luís XIV de França, o que constituía uma aproximação direta entre as duas potências europeias, pondo em causa o tradicional equilíbrio geopolítico na Europa Setecentista.

Portugal reconhece inicialmente a legitimidade da coroação de Filipe de Bourbon mas, atendendo aos interesses nacionais e face ao dilema estratégico coevos, iria acabar por alinhar contra o eixo Franco-Espanhol. Por um lado, o reconhecimento de Filipe V como soberano espanhol permitiria a estabilidade peninsular e segurança da fronteira terrestre portuguesa. No entanto, no longo prazo e como reação, o comércio marítimo e os próprios territórios ultramarinos ficariam permanentemente ameaçados pela grande potência naval em ascensão – a Inglaterra – e respetivos aliados, colocando em causa a sobrevivência económica, e também política, do reino português (Teixeira, Domingues & Monteiro, 2017, pp. 360-361).

Portugal colocava-se assim ao lado da potência marítima, tendo como consequência a invasão do país por forças espanholas e francesas, sendo arrastado para um conflito que só viria a terminar em 1713 com o Tratado de Utrecht entre D. João V e Luís XIV, embora as negociações com Espanha só fossem concluídas dois anos depois, a 6 de fevereiro de 1715 (Castro, 1856).



O início do século XVIII ficou assim marcado por uma dualidade que viria a marcar a política externa portuguesa na sua relação com as potências europeias durante os cem anos que se seguiram: ao alinhar com Inglaterra, Portugal sujeitava-se à invasão por parte da potência continental e da sua tradicional aliada – França e Espanha, respetivamente; ao tomar posição contrária, arriscava a segurança das rotas marítimas e a ameaça direta sobre as suas colónias por parte da potência marítima.

Nas décadas seguintes à Guerra da Sucessão Espanhola, do ponto de vista político, Portugal manteve o distanciamento relativamente às tradicionais disputas e problemas continentais europeus. No entanto, e como o demonstra o Borges de Macedo, tratava-se de um distanciamento verdadeiramente tático, podendo alterar-se a qualquer momento, quando as forças disponíveis ou os interesses em jogo influíam diretamente na segurança geral portuguesa (europeia e ultramarina) ou no prestígio internacional (1987, p. 254).

Ao longo do seu reinado, D. João V demonstrou particular empenho em obter o reconhecimento e paridade no quadro das relações diplomáticas entre os principais atores políticos europeus. Entre estes destaca-se a Santa Sé, pretendendo o monarca recuperar a posição que Portugal possuía antes da perda da sua independência em 1580.

A oportunidade surgiu logo em 1716, com o pedido de auxílio do Papa Clemente XI, perante a ameaça turca a Veneza. Enquanto franceses e espanhóis recusaram ajudar os Estados Papais, D. João V foi o único monarca católico que demonstrou essa disponibilidade, dando logo ordem para que fosse organizada uma esquadra de auxílio a Veneza. A força naval, comandada por Lopo Furtado de Mendonça, largou do Tejo a 5 de julho desse mesmo ano, tendo-se dirigido à ilha de Corfu, sitiada por forças turcas. Contudo, aquando da sua chegada já os otomanos haviam retirado, regressando a esquadra a Portugal sem ter entrado em ação.

No ano seguinte, a 25 de abril de 1717, uma nova força composta por onze navios, entre os quais sete naus de guerra, alguns dos quais representados na figura 3, largou do Tejo novamente sob o comando de Furtado de Mendonça. À semelhança do ano anterior, a esquadra dirigiu-se para Corfu, na Grécia, onde se reuniu com forças de Veneza, Florença, Malta e dos Estados Pontifícios. Prosseguindo para sul, as forças cristãs, contando agora com 34 navios, vão encontrar a esquadra turca, composta por 48 navios, ao largo do Cabo Matapão, em 19 de julho de 1717. Durante o combate, os navios portugueses tomaram a iniciativa, investindo sobre a frota turca mesmo após os seus aliados terem começado a retirar. Após um intenso duelo de artilharia naval, as forças turcas acabaram por ser



derrotadas, em grande parte devido à ação da esquadra portuguesa (Monteiro, 1996, pp. 97-109).



Figura 3 – Pintura da Batalha Naval do Cabo de Matapão

Autor: Ribeiro, (1956).

Em reconhecimento pelo pronto auxílio de D. João V e pela ação da esquadra portuguesa, o Papa Clemente XI elevou à condição de Patriarcal a Capela Real, alargando depois esta distinção a toda a cidade de Lisboa, sendo esta a única capital da Europa Ocidental, para além de Veneza, a receber semelhante distinção. Deste modo, as forças navais portuguesas desempenharam um relevante papel ao serviço da política externa do reino, permitindo o retomar das normais relações com a Santa Sé. Mais tarde, em 1748, estas relações foram finalmente elevadas à paridade diplomática com as principais nações católicas europeias, através da atribuição do título de *Fidelíssimo* a D. João V pelo Papa Clemente XI. Tratava-se de um estatuto definitivo e inalterável, bem como o reconhecimento da Coroa Portuguesa, tal como sucedia com o rei de Espanha (Sua Majestade Católica) e de França (Sua Majestade Cristianíssima) e o Imperador Austríaco (Defensor da Fé).

Segundo Borges de Macedo, esta não era uma mera distinção honorífica, que serviria sobretudo a vaidade do monarca português. Tratava-se de uma ação diplomática que colocava Portugal à mesa das grandes decisões políticas, em paridade com os restantes



protagonistas europeus pois “A Santa Sé não poderia atribuir a qualquer estado categoria protocolar ao estado cujo Rei tinha recebido o título de *Fidelíssimo*” (1987, p. 263).

4.1.2 Portugal, entre a Potência Marítima e a Potência Continental

Após a Guerra da Sucessão Espanhola, e durante a restante primeira metade do século XVIII, Portugal manteve-se afastado dos conflitos que surgiram entre as potências do velho continente. Até que em 1762 é novamente arrastado para aquela que ficou conhecida como a Guerra dos Sete Anos ou *Guerra Fantástica*, como foi designada entre nós (Barrento, 2006).

O conflito havia-se iniciado em 1756, opondo mais uma vez a França à Grã-Bretanha, sendo os primeiros acompanhados agora pela Áustria, Rússia, Suécia e Espanha, enquanto a Prússia alinhava pelo lado britânico. Ao contrário da Guerra da Sucessão Espanhola, em que o continente europeu foi o centro dos principais combates, este conflito vai desenvolver-se também no Atlântico, na América do Norte e no Mediterrâneo.

Portugal assume agora uma importância geoestratégica que até então poucos lhe reconheciam, pelo que se sucedem as pressões para que a Coroa Portuguesa tomasse parte ativa no conflito. França e Espanha assinam o chamado *Pacto de Família*, apelando a que Portugal se lhes juntasse numa união católica (Costa, 2004, p. 331). Na verdade, o principal interesse por parte da França consistia no encerramento dos portos portugueses aos navios britânicos, o que colocava Portugal, novamente, perante o dilema entre a potência marítima e a potência continental. D. José optou pela primeira, mantendo a velha aliança com Inglaterra e, principalmente, a integridade do seu comércio marítimo e colónias. Como consequência, em 1762 o território português foi novamente invadido por forças franco-espanholas, numa sucessão de movimentos no norte do país, tendo estas retirado sem que qualquer batalha decisiva tivesse sido travada (Barrento, 2006, p. 6).

No ano seguinte, em 10 de fevereiro, punha-se termo ao conflito com o Tratado de Paris (Castro, 1856, p. 160). O principal ensinamento extraído da Guerra dos Sete Anos foi que “Se alguma característica precursora teve esta guerra, foi sem dúvida a prova de que, por muito importante que seja na Europa as operações terrestres, o seu complemento essencial passava a estar no mar” (Macedo, 1987, p. 276).



4.1.3 Resposta à Questão Derivada 1

Ao longo do século XVIII assistiu-se a uma crescente importância do mar no sistema de conflitos internacional, onde a Grã-Bretanha se assume como verdadeira potência marítima, disputando com França, a potência terrestre, a influência e hegemonia na Europa e no mundo. Devido à sua posição geográfica e dispersão ultramarina, Portugal ocupava agora uma posição relevante nas atenções e decisões políticas e militares, com inevitável impacto para a sua segurança, soberania e para a importância do instrumento militar naval – a sua Marinha.



4.2 Portugal no Mar: expressão do poder naval e marítimo português entre 1715 e 1807

Com o escopo de inferir as opções estratégicas nacionais no âmbito do poder marítimo e naval no século XVIII, até 1807 (OE2), apresentam-se e discutem-se neste subcapítulo os dados que permitem responder à QD2: quais as principais opções para a utilização do poder marítimo e naval como instrumento estratégico nacional?

4.2.1 O século do Brasil

Enquanto a maior parte do século XVII é marcado pela crise do erário régio, provocada pelo declínio das receitas da Carreira da Índia e do comércio com o oriente, nas primeiras décadas do século XVIII Portugal encontrava-se numa situação económica próspera e em crescimento. Aos produtos metropolitanos, nomeadamente frutas e vinhos, juntavam-se as produções coloniais que depois eram reexportados para os mercados europeus. No entanto, na balança comercial, entre importações e exportações, as últimas continuavam a superar, e muito, as primeiras (Godinho, 1990, p. 488).

A explicação para o crescimento económico português, apesar do défice comercial, tinha uma razão, e simultaneamente, uma origem: o ouro do Brasil. Magalhães Godinho apresenta as quantidades consideráveis de ouro enviadas do território brasileiro para Lisboa, dando como exemplo a média de 14.000 kg que eram embarcados anualmente, em meados do século XVIII, havendo anos em que ultrapassavam os 25.000 kg, referindo que “Dez ou quinze anos do século XVIII representam tanto ouro como os envios americanos a Sevilha durante os cento e cinquenta anos que vão até 1660 [...]” (1990, p. 492).

O ouro brasileiro possibilitava uma situação financeira bastante favorável, permitindo ao país dispor dos meios de pagamento necessários para as muitas importações. Ao mesmo tempo aliviava a necessidade de recurso a capitais externos, que, após a Restauração e durante o restante século XVII, haviam colocado Portugal na dependência e subordinação, dos interesses de outras potências europeias. Assim, a afluência regular e em grandes quantidades de ouro permitia a constituição de um “[...] capital estratégico de grande poder de negociação nas coligações e alianças e garantia de neutralidade, em constante mobilidade [...]” (Macedo, 1987, p. 253).

Mas nem só de ouro se enchiam os porões dos navios portugueses vindos do Brasil. Boxer refere o cronista baiano Rocha Pitta que, em 1724, afirmava que da América Portuguesa seguiam anualmente cerca de 100 navios para a Europa “[...] carregados em



média com um total de 24.000 arcas de açúcar, 18.000 rolos de tabaco, grandes quantidades de peles e de couros, [...] além de madeiras para a construção naval e de outros produtos brasileiros.” (1992, p. 225).

Enquanto no século XVII a “frota do Brasil” era composta pelos navios que se reuniam e largavam juntos daquele território, chegando simultaneamente à metrópole, na primeira metade século XVIII assiste-se ao aparecimento de várias “frotas do Brasil”, que partiam de diferentes zonas, em função da respetiva especialização económica (Godinho, 1990, p. 490). Registavam-se assim diferentes momentos de partida e tempos de viagem entre estas várias frotas, o que constituía um desafio acrescido para a sua proteção, principalmente no último troço da viagem, entre os Açores e Lisboa onde habitualmente navios corsários (magrebinos, franceses e de outras nacionalidades) aguardavam a melhor oportunidade para lançar mão à preciosa carga vinda do Brasil.

No sentido de melhor regular e proteger a navegação entre o Brasil e o reino, em 1753 foi instituído o sistema de navegação em comboio, regressando-se à fórmula de uma única frota anual. Este sistema tinha a evidente vantagem de proporcionar maior proteção aos navios vindos do Brasil. No entanto, e como o demonstra o Almirante Cruz Júnior, os inconvenientes eram consideráveis (2002, p. 136). Por um lado, obrigava à concentração num ou dois portos brasileiros (Rio de Janeiro e Baía) de toda a carga e navios provenientes das diferentes regiões, obrigando longos tempos de espera, até que toda a frota estivesse pronta a se fazer ao mar. Por outro lado, a chegada a Lisboa de 80-100 navios em simultâneo dificultava a coordenação da descarga e controlo alfandegário das cargas. Os produtos brasileiros acumulavam-se em grandes quantidades nos armazéns de Lisboa, dificultando o seu escoar, o que era aproveitado pelos comerciantes estrangeiros para influenciar a descida de preços.

Talvez por estes motivos, e beneficiando de um ambiente de paz e acalmia entre as potências europeias com o fim da Guerra dos Sete Anos, a partir 1765, com o alvará de 10 de setembro, a situação foi revertida, sendo declarada a livre circulação entre os portos brasileiros e a metrópole aos navios nacionais. Contudo, tal não significava que armadores e comerciantes enviassem os seus navios sem qualquer forma de proteção. Muitas vezes, aguardavam a largada das naus e fragatas que faziam a ligação entre a metrópole e o Brasil para seguirem sob a sua proteção. Por outro lado, as esquadras do Estreito e de Guarda Costa tinham instruções específicas para darem escolta e proteção às frotas do Brasil e de outros territórios ultramarinos.



Assim o referem as instruções para o Capitão-de-mar-e-guerra Jozé de Sousa Castelo Branco, de 31 de maio de 1783, para dar escolta (comboio) até à ilha da Madeira aos navios que saíssem do porto de Lisboa e que o solicitassem, devendo mais tarde dirigir-se para os Açores, para aguardar os navios portugueses vindos da América ou do Oriente (Anexo A). Mais tarde, em 1797, o sistema de comboios voltou a ser reestabelecido devido às perdas provocadas por corsários franceses.

Entretanto, o crescimento da mineração, assim como da produção açucareira, de cacau, tabaco e outros produtos brasileiros implicava também o aumento da procura da mão-de-obra escravizada, necessária em grandes quantidades, à qual corresponderam os intermediários africanos que alimentaram o tráfico entre o litoral ocidental africano e o território brasileiro. E, conseqüentemente, foram também necessários mais navios, para os transportar, escoltar e proteger.

Exemplo disso é a constituição, no tempo da governação pombalina, de companhias monopolistas como a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, a qual tinha o exclusivo do fornecimento de escravizados para aquelas regiões, gozando do privilégio real de dispor de navios da Armada para a escolta dos seus navios de transporte (Caldeira, 2013, p. 220). Após a sua criação, a Coroa atribuiu-lhe duas naus para a proteção dos seus navios. Dispunha ainda de oficiais de Marinha para o comando das frotas e de alguns dos seus navios, bem como de militares para guarnição da artilharia de bordo (Cruz, 2002, p. 135).

4.2.2 O Combate ao Corso Magrebino

O corso magrebino foi uma constante no Mediterrâneo Ocidental e no litoral atlântico português desde praticamente o início da nacionalidade. Contudo, as relações entre Portugal e o Norte de África tinham, muitas vezes, um carácter ambíguo, alternando entre a guerra e períodos de acalmia e de desenvolvimento do comércio entre ambos. Este precário equilíbrio desfez-se a partir de meados do século XVI quando um novo agente, até aí externo, surgiu no Mediterrâneo Ocidental: os Turcos Otomanos, preciosos aliados dos corsários magrebinos, incentivando a sua atividade e imprimindo-lhe uma nova dinâmica e dimensão (Guerreiro, 1996, p. 214).

Tradicionalmente, o corso é considerado como uma das mais explícitas, e também mais antigas, formas de guerra económica em que um estado ou ator priva ou limita a atividade comercial do seu oponente através das suas forças navais, com vista a prejudicar a sua capacidade de obtenção de recursos e receitas (Rahman, 2007, p. 5). No entanto, no caso



magrebino, o corso é essencialmente uma atividade económica em si, por vezes a única ou a principal, como forma de obter recursos para as necessidades internas, sem estar inserido numa estratégia de guerra contra um adversário, com o objetivo de se atingir as condições necessárias à vitória final.

O produto resultante desta atividade consistia não apenas no valor económico das cargas dos navios apresados, como também na captura das respetivas tripulações e de populações costeiras através de ações de pilhagem e sequestro em razias realizadas na costa portuguesa (Guerreiro, 1996, p. 233).

Ao longo do século XVIII, o valor pago por um cativo nos mercados argelinos não cessou de subir, o que teve proporcionais consequências no valor dos resgates a serem pagos. Por outro lado, a constante ameaça aos navios e populações costeiras portuguesas condicionavam toda a atividade económica assente no mar e no comércio marítimo, desde a pesca praticada por pequenas embarcações equipadas por pescadores de origens humildes, até ao comércio com as colónias, nomeadamente com o Brasil, cujos navios constituíam apetecíveis prémios para o corso magrebino. Nem mesmo os navios da MP escapavam aos navios corsários argelinos, como é o caso do bergantim *Lebre Pequeno*, tomado em 1799, e do célebre episódio da captura da fragata *Cisne* e dos 250 membros da sua guarnição em maio de 1802. As guarnições destes navios ficaram cativas em Argel por mais de uma década, tendo-se concluído o seu regresso ao Reino somente nas vésperas do tratado de Paz e Amizade de 1813 assinado com a Regência de Argel (Afonso, 2003, p. 196).

A Esquadra do Estreito, criada por D. Manuel em 1520, foi a medida tomada para simultaneamente proteger a navegação portuguesa naquela região, como para a contenção do corso magrebino, evitando que o mesmo ameaçasse as rotas atlânticas e o litoral continental português. Tratava-se de uma força naval permanente, de estrutura e composição flexível, composta por meios navais locais cedidos pelas praças portuguesas no norte de África, pontualmente reforçadas por unidades enviadas pela Coroa (Godinho, 2003, p. 123).

No entanto, quer fosse pelo desinvestimento da Coroa Portuguesa nas suas praças norte-africanas, quer pela escassez de recursos que levaram a considerar esta região fora das prioridades da Coroa, a Esquadra do Estreito praticamente deixou de existir enquanto força permanente logo no final do século XVI. Será no século XVIII, nomeadamente a partir da sua segunda metade, que se fará sentir a necessidade e urgência de se constituir uma força naval especificamente para aquela região, devido ao recrudescimento do corso magrebino, principalmente por parte da Regência de Argel (Afonso, 2003, p. 190).



Cruzando entre os cabos Espartel e Trafalgar, por forma a impedir a saída de navios corsários magrebinos para o Atlântico, a Esquadra do Estreito tinha em Tânger e Gibraltar os pontos de apoio necessários à sua operação. Quanto aos objetivos, estes são resumidos a dois, conforme se retira das instruções para o comandante da Esquadra do Estreito, o Coronel do Mar José de Mello Brayner, em 1789 (Anexo B). O primeiro consistia na proteção das costas portuguesas, bem como da navegação e pesca praticada pelos seus naturais, dos ataques realizados pelos “Piratas Africanos”. O segundo consistia na adoção de uma atitude ofensiva, sempre que possível, devendo o comandante da força “[...] atacar e destruir onde quer que possam ser encontrados, ou de os apresar [...]”.

Durante este período, a MP desempenhou um importante papel na defesa das principais rotas de navegação no Atlântico e no Mediterrâneo Ocidental, na contenção do corso e pirataria através da vigilância e de ataques preventivos contra as suas bases no Norte de África. De acordo com o Comandante Augusto Salgado, em vários momentos, a ação da MP no Estreito de Gibraltar permitiu o controlo daquela região, num claro exercício do poder naval (2005, pp. 9-10).

4.2.3 Resposta à Questão Derivada 2

O Brasil assume uma posição central na estratégia nacional durante o século XVIII. O crescente valor das suas produções nos mercados europeus, e principalmente o volume de ouro que exporta para a metrópole, possibilitaram o crescimento da economia portuguesa e a independência financeira relativamente a capitais externos. O controlo e segurança das rotas atlânticas foi crucial para manter o regular tráfego de ouro e produtos brasileiros com destino à metrópole, sendo esta a principal missão da MP durante este período. Com o recrudescimento do corso magrebino na segunda metade do século XVIII, e a conseqüente ameaça ao comércio, o exercício do poder naval português no Estreito de Gibraltar foi essencial para garantir a segurança das rotas de navegação e das populações do litoral português.



4.3 Caracterização e análise da Marinha Portuguesa na era dos Grandes Veleiros

Visando analisar a transformação e aplicação do instrumento militar naval português ao longo do século XVIII, até às vésperas da partida da Família Real para o Brasil (OE3), apresentam-se e discutem-se neste subcapítulo os dados que permitem responder à QD3: como se processou a edificação, manutenção e emprego do instrumento militar naval português ao longo do século XVIII, até à partida da Família Real para o Brasil, tendo em vista as opções estratégicas nacionais?

4.3.1 Os navios de linha da Era da Vela

Nas últimas décadas do século XVII assiste-se a uma transformação significativa nas características dos navios de guerra europeus, nomeadamente o aumento da boca, que melhorava a estabilidade, o reforço estrutural, que conferia maior resistência em condições alterosas de mar e em combate, e ao aumento das suas dimensões, armamento e arqueação (Ribeiro, 212, p.53). Esta evolução irá permitir o aparecimento das grandes unidades navais no século seguinte, os navios de linha, os quais permitiam longas permanências no mar, apresentando um considerável poder de fogo. A *Royal Navy*, pela sua hegemonia e superioridade em número de unidades navais, bem como pela padronização da sua construção e tipologias, será a grande referência para as marinhas europeias neste período. Em 1740 apresentava um total de 195 navios de linha, número superior à soma das unidades dos seus opositores diretos, França e Espanha, com 91 navios cada (Glete, 1993, p. 256). Estes navios de linha seriam classificados em diferentes classes, as quais indicavam o número de peças de artilharia, bem como os quantitativos das suas guarnições, de acordo com o quadro 1:

Quadro 1 – Classificação por classes dos navios de linha

Classificação	Peças de Artilharia	Guarnição
1ª Classe	mais de 100	850-950 homens
2ª Classe	90 a 100	c. 750 homens
3ª Classe	60 a 80	490-720 homens
4ª Classe	42 a 50	c. 350 homens

Fonte: Pereira (2010); Pereira et al. (2012).



Com a exceção da nau *Nossa Senhora da Conceição* (depois *Príncipe Real*, em 1794), armada com 90 peças e guarnição de 950 homens, a maior parte dos navios de linha portugueses pertenciam à 3ª classe. Para além das naus, designação atribuída em Portugal aos navios de linha, juntavam-se também as fragatas. De dimensões inferiores às naus, as fragatas poderiam ser integradas nas esquadras de navios de linha, como navios de apoio e reconhecimento, ou atuar isoladamente, sendo que em Portugal a tipologia mais comum ao longo do século XVIII foi a de 44 peças (Pereira et al., 2012, pp. 61-63).

Quando comparada com os quantitativos das principais marinhas do seu tempo, nomeadamente a britânica e a francesa, a MP apresenta valores consideravelmente mais baixos ao longo de todo o século XVIII, razão que tem levado vários autores a classificar este período como de declínio naval. No entanto, e se atendermos às restantes marinhas europeias, verifica-se que Portugal ocupa consistentemente a 5ª posição ao longo deste século, quer em número total de navios, quer em número de novas construções (Glete, 1993, pp. 256 e ss.).

Com efeito, e segundo Telo, “A marinha portuguesa tinha força para proteger a rota do Brasil, com o apoio da Inglaterra em situações de crise.” (1993, p. 349). E esta era, como vimos, a principal missão da MP e preocupação da coroa durante o século XVIII, à qual se juntava o combate ao curso magrebino. Portugal possuía assim os navios de linha que lhe permitiam alinhar com Inglaterra em campanhas navais, como o fez durante a campanha do Rossilhão (1794-95) e, mais tarde, no Mediterrâneo ao lado de Lorde Nelson com a esquadra do Marquês de Nisa (1797-99), bem como proporcionar a escolta e proteção ao comércio marítimo e ligação com os seus domínios ultramarinos.

Para tal, e na metrópole, a MP contava com o Arsenal de Marinha, em Lisboa, para a construção e manutenção da frota. Após o terramoto de 1755, a construção do novo Arsenal foi uma das primeiras preocupações do Marquês de Pombal, ciente que estava da importância da manutenção dos efetivos navais do reino, tendo ordenado o início dos trabalhos logo em 14 de novembro de 1755. Quatro anos depois era lançada à água a nau de 74 peças *Nossa Senhora da Ajuda e S. Pedro de Alcântara* (Cruz, 2002, p. 78).

Os navios portugueses eram quase todos de fabrico nacional, com um mínimo de materiais importados, sendo construídos no Arsenal de Lisboa, Ribeira do Ouro (Porto) e ainda em Damão (Índia) e na Baía. Como exemplo da sua capacidade, entre 1789-1792 o Arsenal de Lisboa foi capaz de construir três das maiores naus que serviram na MP, uma



armando com 70 peças e duas com 74, o que atesta a capacidade da construção naval portuguesa nos finais do século XVIII (Telo, 1993, pp. 350-351).

4.3.2 Organização e Estrutura da Marinha Portuguesa

O alvará de 28 de julho de 1736 estabeleceu a organização do Governo em três secretarias: a Secretaria de Estado dos Negócios do Reino; a Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra e a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e dos Domínios Ultramarinos.

Ao Secretário da Marinha competiam então os assuntos com esta relacionados, quer do ponto de vista administrativo, quer operacional. A chefia militar da MP, na dependência do Secretário, era exercida pelo titular do cargo de Capitão-General dos Galeões da Armada Real de Alto Bordo do Mar Oceano. Curiosa designação, senão mesmo anacrónica, uma vez que remete para uma tipologia de navios que desapareceu nas últimas décadas do século XVII. O cargo viria a ser extinto, em 1793, com D. Martinho de Melo e Castro, Secretário da Marinha, que passa a acumular as funções administrativas e militares. Após a sua morte, foi criado o Conselho do Almirantado (1796), ao qual passam a competir todos os assuntos relativos ao aprontamento e missões das esquadras, sucedendo assim ao Capitão-General nas suas funções. (Cruz, 2002, p. 53). É a Melo e Castro, e ao seu sucessor, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, que se deve a renovação da MP durante o reinado de D. Maria e regência de D. João. A sua ação foi decisiva para a reorganização da MP e renovação da esquadra, tendo sido construídos 18 navios em sete anos.

Para além do crescimento do efetivo da Armada, criaram-se novas infraestruturas de apoio, como o Arsenal da Baía (Brasil), a Real Fábrica de Cordoaria, o Real Observatório de Marinha e o Real Hospital de Marinha, reorganizando-se outras já existentes, como o Arsenal de Marinha em Lisboa, e o Arsenal de Goa (Índia). É também neste período, em 1797, que é criada a Brigada Real da Marinha (BRM), o primeiro corpo militar especificamente instruído para o combate no mar, na exclusiva dependência da Marinha. Até então, os artilheiros e a infantaria naval que guarneciam os navios, encontravam-se na dependência do Exército, nos regimentos de infantaria e artilharia da Armada, sem que tivessem tido obrigatoriamente a necessária formação para o serviço no mar. Composta por três divisões – Artilheiros, Fuzileiros e Artífices e Lastradores – a BRM conheceu o seu batismo de fogo ao participar em combates em Malta e Itália, enquadrada na “Esquadra do



Oceano” do Marquês de Nisa, entre 1798 e 1800, contra forças napoleónicas (Pereira, 2005, pp. 62-65).

No entanto, um dos maiores desafios para a MP consistia na preparação e formação dos seus oficiais. Como o demonstra o Almirante Cruz Júnior, até à segunda metade do século XVIII, o provimento para os cargos de oficiais a bordo dos navios da MP era realizado de diversas formas, sem obedecer a um quadro ou critérios estabelecidos (Cruz, 2002, p. 63). Muitos destes oficiais eram originários do Exército, destinando-se ao exercício de funções estritamente militares a bordo, enquanto outros, pela sua experiência de navegação, eram recrutados na Marinha Mercante.

Esta situação levava à inevitável constatação da inexistência de um corpo de oficiais de Marinha habilitados ao comando e combate no mar, o que se tornava particularmente evidente em períodos de guerra. A solução habitual passava pelo recrutamento de oficiais da *Royal Navy*, entre os quais se destaca o futuro Almirante Arthur Phillip, 1.º Governador da Austrália, contratado em 1775 para servir no Brasil durante o conflito com Espanha pela posse da Colónia do Sacramento, na bacia do rio da Prata (McIntyre, 1984).

Na *Memória da Esquadra de Auxílio a Inglaterra*, é bem patente a constatação da falta de oficiais experimentados e preparados para o comando no mar, nomeadamente nas “[...] manobras da Guerra à vista do inimigo, muito principalmente os movimentos, uso e prática de artilharia de que nos achamos na mais crassa e na mais profunda ignorância pelos muitos anos que temos vivido em tranquila Paz [...]” (Anexo C). Como solução, o seu autor recomendava, novamente, o recurso à contratação de oficiais britânicos para o serviço na MP, dada a sua experiência na guerra no mar.

A criação da Real Academia de Marinha, em 1779, seguindo-se a Companhia dos Guardas-Marinhas em 1782 e, finalmente a Real Academia dos Guardas-Marinhas, criada em 1796, constituem os principais momentos de um longo percurso seguido para a formação em Portugal de um corpo de oficiais aptos a servirem a MP no mar.

Nas palavras do Almirante Cruz Júnior, no final do século XVIII “Constituiu-se uma Marinha, com características e organização modernas, mas cujo potencial militar e estratégico não foi convenientemente aproveitado e explorado pelo poder político que a tinha criado.” (Cruz, 2002, p. 102).



4.3.3 Resposta à Questão Derivada 3

Ao longo do século XVIII, a MP contou com um efetivo de navios que lhe permitiu realizar a principal missão que lhe foi atribuída: a proteção da navegação de comércio no Atlântico e do litoral continental português contra a permanente ameaça do corso e pirataria. E para tal contou com a capacidade de construção e reparação naval nacional para garantir os meios navais necessários para o cumprimento da sua missão.

No entanto, e do ponto de vista estrutural, foi necessário um longo processo de reorganização e modernização das estruturas de apoio logístico e de direção, para que os processos e capacidade de formação e comando no mar se pudessem aproximar do exigível para uma nação em que o mar, e o seu uso, constituíam um dos principais, senão o principal meio para a sua sobrevivência e soberania.

4.4 Resposta à Questão Central

Em resposta à questão central, que serviu de base à investigação realizada, considera-se que a MP, através do exercício do poder naval e marítimo, foi capaz de proporcionar os meios e desempenhar as missões que permitiram a Portugal concretizar os desígnios nacionais. Fê-lo através de uma estratégia em que o mar e a ligação aos seus territórios ultramarinos, com especial relevo para o Brasil, tiveram um papel determinante ao longo de todo o século XVIII para a manutenção da soberania e integridade nacional.



5. Conclusões

A historiografia portuguesa tem-se focado pouco sobre a ação marítima nacional, para além dos séculos XV-XVI, pelo que será pertinente estudar como Portugal exerceu a sua presença no mar, atendendo às suas aspirações/interesses estratégicos coevos. O presente TII teve, portanto, como OG a análise da integração dos elementos característicos do poder naval e marítimo nas opções estratégicas do Portugal setecentista até 1807, daqui resultando a QC: de que forma o poder naval e marítimo português apoiou a concretização dos desígnios nacionais durante o referido período. Deste modo, foi definido como objeto de estudo a edificação e utilização do instrumento militar naval na estratégia naval e marítima portuguesa.

Neste sentido, e com vista à caracterização do quadro conceptual de análise, identificaram-se os principais autores que abordaram a problemática do poder naval e poder marítimo e respetivas perspetivas. Considerou-se que, no caso Português, o exercício do poder naval deveria ser analisado através da capacidade demonstrada pela MP em contribuir para a expressão e afirmação da vontade nacional através da ação e controlo de regiões ou pontos estratégicos para os interesses portugueses. Procedeu-se depois à consulta de documentação coeva no AHM, no sentido de validar e complementar as informações obtidas na bibliografia selecionada, de acordo com a contextualização temporal e conceptual definida e segundo o desenho histórico adotado.

Deste modo, a síntese resultante da heurística e da hermenêutica permitiu a consecução cabal do OG formulado, nomeadamente pela resposta às QD, e por conseguinte, à QC sobre a qual se alicerçou a presente investigação. Na resposta à QD1, verificou-se que, ao longo do século XVIII, pela sua posição geográfica e dispersão ultramarina, Portugal passou a ocupar uma posição relevante no quadro geopolítico da época, nomeadamente no âmbito da rivalidade entre a potência marítima, a Inglaterra, e a potência continental, a França, as quais disputavam a influência e o poder hegemónico na Europa e no mundo. A manutenção da soberania e interesses nacionais, bem como a ligação e presença nos territórios ultramarinos, dependiam da capacidade de edificar e manter os meios necessários para exercer o poder no mar.

Relativamente à QD2, constatou-se a relevância do território brasileiro na estratégia nacional durante o século XVIII, possibilitando o crescimento da economia portuguesa e a liquidez e independência financeira relativamente a capitais externos. E para tal foi decisiva a proteção da MP aos navios e rotas atlânticas que permitiram o intenso fluxo de ouro e



outros produtos brasileiros para a metrópole, bem como o controlo e contenção da ameaça do curso magrebino.

Na resposta à QD3, procedeu-se à caracterização do instrumento militar naval português durante o período em análise, considerando-se que o efetivo de navios da MP no século XVIII foi estruturado de acordo com a principal missão atribuída – a escolta e proteção da navegação, bem como do litoral continental e ilhas adjacentes. No entanto, em caso de conflito no quadro das relações entre potências europeias, Portugal estaria dependente do apoio e superioridade naval da sua tradicional aliada, a Grã-Bretanha. Por outro lado, e no que diz respeito à estrutura e organização da MP, verificou-se que a sua reorganização e modernização, com vista à aproximação dos padrões praticados pelas marinhas de referência, constituiu um processo demasiado moroso relativamente às crescentes necessidades decorrentes da utilização do mar como um meio essencial para garantir a sobrevivência e soberania de Portugal, num período marcado pela conflituosidade e competição permanente por recursos, territórios e linhas de comunicação.

Pôde-se, assim, responder à QC, considerando-se que a MP, através do exercício do poder naval e marítimo, foi capaz de proporcionar os meios e desempenhar as missões que permitiram a Portugal concretizar os desígnios nacionais. Nomeadamente através de uma estratégia em que o mar e a ligação aos seus territórios ultramarinos, com especial relevo para o Brasil, tiveram um papel determinante ao longo de todo o século XVIII para a manutenção da soberania e integridade nacional.

O presente TII permitiu contribuir para um melhor conhecimento de um período e tema ainda pouco focados na historiografia nacional, bem como para a problematização dos conceitos de poder naval e marítimo adaptados à realidade da história marítima portuguesa no século XVIII.

Relativamente às limitações à realização do TII, considera-se que a dimensão máxima prevista, dada a abrangência do tema, condicionou mormente a apresentação de dados recolhidos a partir da pesquisa de documentação realizada. Acrescentem-se as limitações de tempo e circunstâncias decorrente da atual situação pandémica, que não permitiram a pesquisa noutros acervos documentais, nomeadamente no Arquivo Histórico Ultramarino, nos fundos relacionados com a Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar e com o Brasil.

Como linhas de investigação futura, considera-se que o presente TII poderá constituir-se como ponto de partida para trabalhos académicos no âmbito de estudos pós-graduados, através da continuação da investigação nos acervos suprarreferidos.



Referências bibliográficas e fontes

Fontes Manuscritas

Registo das Ordens Pertencentes ao Serviço da Marinha (1783, 31 de maio). *Instruções para o Capitão-de-mar-e-guerra Jozé de Sousa Castelo Branco* [Manuscrito]. Documentação Encadernada (L. 534). Arquivo Histórico da Marinha [AHM], Lisboa

Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar. (1789, 14 de abril). *Instruções para o Coronel do Mar José de Mello Brayner, Comandante da Esquadra do Estreito*. [Manuscrito]. Documentação Avulsa (Cx. 315-2, Doc. 144). Arquivo Histórico da Marinha [AHM], Lisboa

Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar. (1794?). *Memória da Esquadra de Auxílio a Inglaterra, comandada pelo Tenente General Bernardo Ramires Esquível*. [Manuscrito]. Documentação Avulsa [Cx. 315-5, Doc. 76]. Arquivo Histórico da Marinha [AHM], Lisboa

Referências Bibliográficas

Afonso, J. (2003). A Marinha de Guerra Portuguesa e o Magrebe: os cativos, o corso e a importância do poder naval na definição da política externa do reino. Em: Domingues, F. C., Matos J. S. (org.), *A Guerra Naval no Norte de África (séculos XV-XIX)* (pp.187-219). Lisboa: Comissão Cultural da Marinha.

Barrento, A. (2006). *Guerra Fantástica. Portugal, o Conde de Lippe e a Guerra dos Sete Anos*. Lisboa: Tribuna da História.

Bethencourt, F., Curto, D. R. (Dir.) (2010). *A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Edições 70.

Boxer, C. R. (1992). *O Império Marítimo Português*. Lisboa: Edições 70.

Caldeira, A. M. (2013). *Escravos e Traficantes no Império Português. O comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX*. Lisboa: A Esfera dos Livros.



- Castro, J. F. B. (Coord.) (1856). *Collecção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Publicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais Potencias. Desde 1640 até ao presente*. 8 Tomos. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Carvalho, V. (1982). O Poder Marítimo. *Revista Nação e Defesa*, VI (24) 123-142. Lisboa: Instituto da Defesa Nacional.
- Costa, F. D. (2004). Guerra no tempo de Lippe e Pombal. Em: Barata, M. T., Teixeira, N. S., *Nova História Militar de Portugal*. Vol. 2 (pp. 331-350). Mem Martins: Círculo de Leitores.
- Cruz Júnior, A. (2002). *O Mundo Português na segunda metade do século XVIII*. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha.
- Domingues, F. C. (2004). A Guerra no Mar. Em: Barata, M. T., Teixeira, N. S., *Nova História Militar de Portugal*. Vol. 2 (pp. 151-169). Mem Martins: Círculo de Leitores.
- Domingues, F. C. (2007). *Navios e Viagens. A Experiência Portuguesa nos séculos XV a XVIII*. Lisboa: Tribuna da História.
- Domingues, F. C. (2009). O Poder Naval Português: um conceito em discussão. *Revista de História das Ideias*, 30 275-292. doi: 10.14195/2183-8925_30_16
- Glete, J. (1993). *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*. Stockholm: Almqvist & Wiksell International.
- Godinho, R. L. (2003). A Armada do estreito de Gibraltar no século XVI. Em Domingues, F. C., Matos J. S. (org.), *A Guerra Naval no Norte de África (séculos XV-XIX)* (pp. 117-138). Lisboa: Comissão Cultural da Marinha.
- Godinho, V. M. (1990). *Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar. Séculos XIII-XVIII*. Lisboa: Difel.
- Guerreiro, L. R. (1996). *O Grande Livro da Pirataria e do Corso*. [s.l.]: Círculo de Leitores.
- Kennedy, P. M. (1976). *The Rise and Fall of British Naval Mastery*. London: Penguin Books Ltd.



- Macedo, J. B. (1987). *História Diplomática de Portugal. Constantes e Linhas de Força*. Lisboa: Instituto da Defesa Nacional.
- Mahan, A. T. (1969). *The influence of sea power upon history: 1660-1805*. New York: Hill and Wang.
- McIntyre, K. G. (1984). *The Rebello Transcripts. Governor Phillip's Portuguese Prelude*. Adelaide: Souvenir Press.
- Modelski G., Thompson W. R. (1988). *Sea Power in Global Politics, 1494-1993*, London: The Macmillan Press.
- Monteiro, A. S. (1993). *A evolução do pensamento naval português*. Lisboa: Academia de Marinha.
- Monteiro, A. S. (1996). *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*. Vol. VII – 1669-1807. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora.
- Oliveira, F. (2008). *A Arte da Guerra do Mar. Estratégia e Guerra Naval no Tempo dos Descobrimientos*. Lisboa: Edições 70.
- Pereira, A. B. B. (1938). *Arquivo Português Oriental. Nova Série*. Tomo IV. Bastorá: Tipografia Rangel.
- Pereira, J. A. R. (2005). *Campanhas Navais 1793-1807*. Vol. I – A Armada e a Europa. Lisboa: Tribuna da História.
- Pereira, J. A. R. (2010). *Marinha Portuguesa. Nove Séculos de História*. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha.
- Pereira, J. M. M. P, Canas, A. C., Gonçalves, A., Salgado, A., Guerreiro, I. (2012). *Navios Marinheiros e Arte de Navegar, 1669-1823*. Lisboa: Academia de Marinha.
- Ribeiro, A. J. R. (1956). *A Batalha do Cabo de Matapão* [Museu de Marinha: MM.07489].
- Rahman, A. S. (2007). *Fighting the Forces of Gravity – Seapower and Maritime Trade between the 18th and 20th Centuries*. Annapolis: United States Naval Academy.
- Retirado de <https://tinyurl.com/yxaudzzf>



- Rego, A. S. (1963). *Lições de Metodologia e Crítica Históricas*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar – Centro de Estudos Políticos e Sociais.
- Ribeiro, A. S. (2004). *Organização Superior de Defesa Nacional: Uma visão estratégica 1640-2004*. Lisboa: Prefácio.
- Ribeiro, A. M. F. S. (2010). Mahan e as Marinhas como instrumento político. *Revista Militar*, (2500), pp. 465-483. Retirado de <https://www.revistamilitar.pt/artigo/569>
- Ribeiro, A. S. (2012). Naus e tecnologias náuticas no atlântico nos séculos XVI a XVIII. Em J. S. Matos (Ed.), *António Estácio dos Reis. Marinheiro por vocação e historiador com devoção. Estudos de Homenagem* (pp. 37-72). Lisboa: Comissão Cultural de Marinha.
- Salgado, A. (2005). O poder naval português no Atlântico séculos XVI a XVIII. Em: Congresso Internacional *O Espaço Atlântico de Antigo Regime: Poderes e Sociedades*, Congresso organizado pela Universidade Nova de Lisboa e Instituto de Investigação Científica Tropical, Lisboa.
- Santos, L.A.B., & Lima, J.M.M. (Coord.) (2019). Orientações metodológicas para a elaboração de trabalhos de investigação (2.^a ed., revista e atualizada). *Cadernos do IUM*, 8. Lisboa: Instituto Universitário Militar.
- Santos, N. V. (2003). *Apontamentos para a História da Marinha Portuguesa* (II vol.). Lisboa: Academia de Marinha.
- Silva, F. A. C. D. (2012). A Última Missão do almirante Marquês de Niza (São Petersburgo, 1801-1802). Em J. S. Matos (Ed.), *António Estácio dos Reis. Marinheiro por vocação e historiador com devoção. Estudos de Homenagem* (pp. 73-110). Lisboa: Comissão Cultural de Marinha.
- Teixeira, N. S. (Coord.), Domingues, F. C., Monteiro, J. G. (2017). *História Militar de Portugal*. Lisboa: A Esfera dos Livros.
- Telo, J. (1993). Tecnologia e Poder Naval Português. Em: *IV Colóquio. A História Militar de Portugal no Séc. XIX*. Colóquio organizado pela Comissão Portuguesa de História Militar, Lisboa.



Telo, J. (2004, julho-setembro). O contributo do poder naval. *Cadernos Navais*, (10), pp. 23-50. Lisboa: Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia e Comissão Cultural de Marinha.



Apêndice A — Resumo da problemática da Investigação

Quadro 2 – Resumo da Problemática da Investigação

Título	O papel do Poder Marítimo e Naval Português		
Sinopse	Com base na sala dos Grandes Veleiros [do Museu de Marinha]: “ <i>the age of the great sailboats/tall ships</i> ”, o papel do poder marítimo e naval português, no comércio, nas alianças, na guerra, na capacidade de edificar um império marítimo: que transformações, que ações foram adotadas, que opções?		
Objeto de Investigação	A edificação e utilização do instrumento militar naval na estratégia Naval e Marítima portuguesa setecentista.		
Delimitação	Domínios	Espaço	Atlântico
		Conteúdo	O Instrumento Militar Naval Português
		Temporal	1715-1807 (do Tratado de Utreque à partida da Família Real para o Brasil)
Problema de Investigação	Formulação	Como é que Portugal, após a Guerra da Sucessão de Espanha e até à partida da Corte para o Brasil em 1807, gerou e manteve os elementos característicos de um Poder Marítimo e Naval que apoiasse as opções estratégicas nacionais coevas.	
	Objetivos	Objetivo Geral (OG)	<p>Questão Central (QC)</p> <p>De que forma o Poder Marítimo e Naval Português apoiou a concretização dos desígnios nacionais, entre 1715 e 1807?</p>
		Objetivos Específicos (OE)	<p>De que forma os principais atores, correntes e linhas de força no contexto político-económico da Europa setecentista influenciaram e condicionaram os interesses nacionais?</p>
			<p>Quais as principais opções para a utilização do poder marítimo e naval como instrumento estratégico nacional?</p>
<p>Questões Derivadas (QD)</p> <p>Como é que se processou a edificação, manutenção e emprego do instrumento militar naval português ao longo do século XVIII, até à partida da Família Real para o Brasil, tendo em vista as opções estratégicas nacionais?</p>			
Metodologia de Investigação	Posicionamento filosófico	Ontológico	Construtivista
		Epistemológico	Interpretativista
	Metodologia de raciocínio	Indutivo	
	Estratégia de Investigação	Qualitativa	
Desenho de Pesquisa	Histórico		



Apêndice B — Matriz de Análise/Quadro Conceptual

Quadro 3 – Matriz de Análise

Conceitos	Dimensões	Variáveis
Poder Naval	Marinha de Guerra	Humanos
		Projeção de força
		Infraestruturas
		Doutrina
		Empenhamentos combinados
	Empenhamentos autónomos	
	Construção Naval	Navios
Poder Marítimo	Produção	Produtos e matérias-primas
	Transporte Marítimo	Rotas e navios
	Colónias e Mercados	Competição económica
	Economia	Dependência no comércio ultramarino
		Tratados internacionais
Instrumento Militar Naval	Estrutural	Recursos (materiais e humanos)
		Infraestruturas
		Planos e Programas
		Formação e treino
	Operacional	Uso do Mar



**Anexo A — Instruções para o Capitão-de-mar-e-guerra Jozé de Sousa Castelo Branco.
31 de maio de 1783.** AHM – Documentação Encadernada. Livro 534

A Rainha Minha Senhora, foi servida ordenar-me em aviso do Secretário de Estado da Marinha, que as duas Fragatas que V. S. [Vossa Senhoria] comanda saião de Barra em fora, permitindo-o o tempo, segunda-feira que se contão dois de Junho, dando V. S. comboio às Embarcações Portuguesas que o pedirem, até a altura da Ilha da Madeira, ou até onde parecer conveniente a V. S. E buscando depois a Boca do Estreito, aí procure saber das Embarcações Argelinas de que há notícias haverem saído para o Oceano. Que dali passe depois a cruzar na altura da Ilha dos Açores, ou naqueles sítios que lhe parecerem mais convenientes a esperar os Navios Portugueses que vêm da América, ou da Ásia, dando-lhes comboio até à altura deste Porto [Lisboa], cruzando depois os Mares adjacentes às Costas de Portugal, e dos Algarves. E que encontrando depois a Nau N. S. do Bom Sucesso e a Fragata S. João, disponha com os Comandantes das ditas Embarcações o seu curso, de sorte que se consigam os dois fins que são: 1º segurar a navegação Portuguesa; 2º de limpar os Mares adjacentes a estes Reinos dos referidos Argelinos, e outros Piratas, atacando-os em qualquer parte onde os encontrar, até os destruir. E continuando no referido Serviço enquanto lhe durar o mantimento, até àquela porção que pelo Regimento se acha determinada. Deus guarde a V. S. Lumiar, 31 de Maio de 1783. Marquês de Angeja.



Anexo B — Instruções para o Coronel do Mar José de Mello Brayner, comandante da Esquadra do Estreito. 14 de abril de 1789. AHM – Documentação Avulsa. Cx. 315-2 / Doc. 144

S. M. [Sua Majestade] é servida que no dia de amanhã 4^a feira, que se contão 15 do corrente na maré da manhã permitindo-o o tempo saída V. S. de barra em fora com a Esquadra do seu comando, prosseguindo a sua viagem até à boca do Estreito de Gibraltar, onde se acha cruzando o Capitão-tenente José Maria de Medeiros com a Fragata Golfinho, ao qual mandará retirar para este Porto, no caso em que ali lhe não seja preciso. E continuando V. S. [Vossa Senhoria] o seu curso naquele restreito (sic) entre os Cabos de Espartel e Trásfalgar, Ceuta, e Ponta da Europa, estenderá as suas operações militares para dentro ou para fora do Estreito, segundo a ocasião se apresentar, e quando V. S. o julgar conveniente e adequado aos fins a que as mesmas operações Militares se devem principalmente dirigir, que são: Primeiro, há de preservar as Costas deste Reino, a Navegação, a Pesca e os vassallos dele das infestações dos Piratas Africanos com quem esta Corte não tem Paz. Segundo, há de os atacar e destruir onde quer que possam ser encontrados, ou de os apresar aqueles que antes ou depois de atacados se lhe renderem; e fazendo-os conduzir com segurança sem entrar em outro algum Porto, em direitura desta Capital; devendo V. S. além do referido ter o mais vigilante cuidado em evitar que nos Portos e Costas das Potências Amigas e Aliados desta Coroa se cometa a mais leve violação territorial, deixando de perseguir as embarcações inimigas que buscarem o refúgio e asilo dos referidos Portos, logo que se acharem debaixo do alcance da Artilharia dos mesmos Portos, ainda que se não dispare; e tomando todas as mais cautelas para prevenir qualquer motivo de queixas a este respeito. Se V. S. encontrar algumas Embarcações dos Estados Unidos da América, ou do Rei de Marrocos, lhes dará todo o auxílio de que poderem precisar, fazendo-lhes conhecer que tem ordem positiva desta Corte para assim o praticar.

Proseguirá V. S. no dito serviço, na forma acima indicada, enquanto não receber ordem em contrário. E para que lhe não falem as Provisões se expedirá ordem ao Cônsul de Portugal em Tanger, não só para ter prontas as que ali se acham, mas também se lhe mandarão quatro mil cruzados para a compra das que V. S. lhe determinar; e nesta certeza, logo que V. S. ali chegar ordenará ao mesmo Cônsul tudo o que melhor lhe parecer para mais pronto socorro da Esquadra. E se nela houver doentes em tal número que se não possam curar a bordo [...] virem para terra, V. S. os mandará lançar no Algarve, e em nenhuma outra parte, na forma que precedentemente praticou.

E de tudo o mais que se passar e se fizer preciso avisará V. S. pelas ocasiões que se lhe oferecerem, ou destacará a este Porto, sendo necessário, algumas das Embarcações que se acham debaixo do seu comando.

Deus guarde a Vossa Senhoria. Palácio de Nossa Senhora da Ajuda em 14 de Abril de 1789. Martinho de Melo e Castro



Anexo C — Memória da Esquadra de Auxílio a Inglaterra, comandada pelo Tenente General Bernardo Ramires Esquível [1794]. AHM – Documentação Avulsa. Cx. 315-5 / Doc. 76.

Determinando o Príncipe Nosso Senhor que se fizesse um armamento na sua Marinha, se assentou que o dito armamento se compusesse de uma Esquadra com seis Naus de linha, duas Fragatas e dois Bergantins, a qual Esquadra se deveria unir a uma das três que a Grande Bretanha também estava armando.

Determinou-se mais, que havendo ainda em bom estado de poderem servir duas Naus de Linha, três Fragatas e quatro Bergantins, estas embarcações se pusessem logo em comissão, para que depois de armadas, e unindo-se a algumas Naus Inglesas cruzassem nos Mares de Portugal, e cobrissem os Portos, Ilhas e mais domínios adjacentes deste Reino.

Considerou-se igualmente que havendo como havia provisões e meios suficientes para se fazer o dito armamento, faltava para ele se completar grande número de Oficiais do Corpo de Marinha. E para suprir esta falta também se assentou que, da mesma forma que se praticou em 1762, para a Tropa de Terra, se recorresse a El Rei da Grande Bretanha para mandar ao serviço de Portugal oficiais hábeis da Marinha Inglesa, que suprissem a grande falta que havia dos nossos e ensinassem ao mesmo tempo aos que tínhamos e a nossa Tropa e Marinhagem, não só a disciplina militar a bordo dos navios mas as manobras da Guerra à vista do inimigo, muito principalmente os movimentos, uso e prática de artilharia de que nos achamos na mais crassa e na mais profunda ignorância, pelos muitos anos que temos vivido em tranquila Paz, e de que os Ingleses tem o mis claro e vivo conhecimento, e [?] pelas muitas e repetidas ocasiões de Guerra em que se têm achado. E só quem tiver perdido o sentido comum e o uso da razão, e se achar enfatuado de uma cega e desprezível vaidade, é que deixará de conhecer o incrível atrasamento em que nos achamos sobre estes importantíssimos objetos, e o quanto precisamos do ensino e do exemplo de quem tem uso e prática da Guerra, para nos não expormos a descréditos ignominiosos nos encontros que tivermos ou podermos ter com um inimigo que tenha uso e prática da mesma Guerra.

Em consequência do referido, e do Plano acima indicado, cuidando-se desde logo no armamento da Esquadra, lembrou para Chefe dela o Tenente General Bernardo Ramires Esquível.