

**Domestic and international politics of Portugal's declining naval power, 1820-1910.** This article aims to estimate Portugal's naval power and explain its variation between 1820 and 1910. Our measure of naval power is the total annual tonnage of combat ships. In addition, we compare Portugal's naval power to that of Great Britain, which had the largest navy of that period. Although there were a few episodes of increase in Portuguese naval power, the central trend is one of sharp decline. The factors explaining this trend are, at the domestic level, economic fluctuations, internal conflicts and the political role of the Army. At the international level, the independence of Brazil and Lisbon's position vis-à-vis the European powers stand out. We also seek to weigh the influence of these factors on the main episodes of change in the tonnage of Portugal's combat ships. We conclude that domestic political factors played a leading role in determining the country's naval power.

PALAVRAS-CHAVE: monarchy; Navy; Army.

**A política doméstica e internacional do declinante poder naval português, 1820-1910.** Este artigo tem como objetivo estimar o poder naval de Portugal e explicar a sua variação entre 1820 e 1910. A medida de poder naval aqui adotada é a tonelagem total anual dos navios de combate da Armada Real. Além disso, comparamos o poder naval português ao da Grã-Bretanha, maior potência naval do período. Conquanto tenha havido alguns poucos episódios de aumento do poder naval luso, a tendência central é de acentuado declínio. Os fatores explicativos dessa tendência são, no plano doméstico, as flutuações da economia, os conflitos internos e o papel político do Exército. No plano internacional, destacam-se a independência do Brasil e a posição de Lisboa diante das potências europeias. Buscamos também sopesar a influência desses fatores sobre os principais episódios de mudança na tonelagem dos navios de combate de Portugal. Concluímos pelo primado dos fatores políticos domésticos na determinação do poder naval do país.

PALAVRAS-CHAVE: monarquia; Marinha; Exército.

OCTAVIO AMORIM NETO  
SÍLVIA LEMGRUBER JULIANELE ANCIÃES

# A política doméstica e internacional do declinante poder naval português, 1820-1910

## INTRODUÇÃO

Ao ressaltar o impacto dos feitos lusos na formação do mundo, o historiador Charles R. Boxer (1969) discorre sobre as particularidades que empurraram precocemente os portugueses para o mar. Segundo Boxer, embora o mar tenha exercido um papel fundamental em alguns momentos da história portuguesa, sua importância é muitas vezes superestimada. Já Modelska e Thompson (1988, pp. 151-185), em uma obra de referência, questionam o poder naval de Portugal. Contudo, reconhecem o pioneirismo português nos descobrimentos bem como sua relevância para a evolução da navegação. De acordo com os autores, a hegemonia naval do país foi superada pela Espanha ao final do século XVI, coincidindo com a União Ibérica, a partir de 1580.

Telo (1999), por sua vez, sublinha as dificuldades em avaliar os feitos marítimos de Portugal e no estudo da Marinha do país. Segundo esse autor, “a importância do poder naval no Portugal contemporâneo não é clara, havendo mesmo a aparência de que ele não tem qualquer significado particular” (Telo, 1999, p. XIV).

A ausência de uma obra sobre a Marinha portuguesa que abarque as dimensões quantitativa e qualitativa e, ao mesmo tempo, dialogue com a literatura internacional sobre o poder naval e o uso das marinhas pelos Estados contrasta com o pioneirismo marítimo do país e com a mitologia que cerca seu passado imperial. Contrastaria ainda com o ressurgimento recente dos estudos sobre o poder naval e sua relevância para a compreensão do mundo contemporâneo, estudos em que Portugal é considerado uma pequena potência marítima

a partir do século XVIII<sup>1</sup> (e.g., Bjornehed, 2022; Crisher e Souva, 2014; James, Zaforteza e Muffertt, 2019; Lambert, 2018 e 2021; Levy e Thompson, 2010; Rowlands, 2019; Till, 2023).<sup>2</sup>

Em vista do exposto acima, este artigo tem como objetivo contribuir para o preenchimento da referida lacuna nos estudos sobre a Marinha portuguesa. De que forma?

Em primeiro lugar, por meio de dados originais e de soluções para a ausência de informações sobre navios lusos, estimamos a evolução do poder naval português entre 1820 e 1910. Desse modo, para cada navio da Armada Real para o qual não existem informações sobre sua tonelagem selecionamos uma combinação de navios homólogos das armadas de outros países e, em seguida, calculamos uma tonelagem média.

Nossos dados indicam que, à exceção de alguns momentos de relativo crescimento ou estabilização, o poder naval português sofreu um declínio significativo ao longo do século XIX, uma vez que a Armada Real nunca mais recuperou a tonelagem de navios de linha que havia tido em 1820.

Em segundo lugar, no intuito de explicar episódios de declínio ou incremento do poder naval luso, analisamos tanto eventos históricos quanto dados quantitativos, de modo a sopesar a influência de fatores domésticos e internacionais.

Dito isso, o artigo está dividido da seguinte forma. Na segunda secção, fazemos uma breve revisão da literatura sobre o conceito de poder naval. Na terceira, explicamos a medida de poder naval adotada e aplicamo-la a Portugal no período que vai de 1820 a 1910, oferecendo também uma solução para a falta de informações, nos arquivos e fontes consultados, sobre a tonelagem de 74 navios. Além disso, comparamos o poder naval de Portugal com o da Grã-Bretanha ao longo do mesmo período. A quarta secção apresenta o cambiante contexto histórico subjacente à ampla variação da tonelagem da Armada Real no período estudado. Na quinta secção, investigamos o impacto da política doméstica portuguesa sobre o poder naval luso. A sexta secção lida com a relação entre o poder naval português e o desempenho da economia do país. A sétima secção aborda a relação entre a Armada Real e o contexto internacional. Na oitava secção, sumarizamos nossas verificações empíricas e avaliamos

1 Portugal contava com uma das marinhas menos equipadas da Europa já no século XVIII. Durante este século, o número de navios de guerra da Marinha Real oscilou entre 37 em 1720 e 57 em 1800, enquanto a marinha espanhola tinha 227 navios de guerra (Ortega-del-Cerro, 2020, p. 556).

2 Ver também o número especial da revista *Security Studies* (vol. 29, n.º 4, 2020) dedicado aos “estudos de segurança em uma nova era de competição marítima”.

o peso relativo dos fatores explicativos considerados. Concluímos que prevaleceram fatores políticos domésticos na determinação do poder naval de Portugal, seja nos seus episódios de queda ou nos episódios de crescimento.

## O CONCEITO DE PODER NAVAL

As bases do debate moderno sobre o poder naval foram lançadas por Mahan (1987 [1890]). Para o historiador norte-americano, o poder naval decorreria do comando do mar por meio de batalhas, as quais, por sua vez, seriam vencidas pela judiciosa concentração das armadas. Dado o princípio da concentração, o poder naval se mediria, em última instância, pelo número de navios de guerra.

O conceito de poder naval de Mahan foi revisto e alargado para abranger outras dimensões inerentes ao uso das marinhas (Booth, 2014; Cable, 1998; Corbett, 2004 [1911]; Harding, 1999; James, Zaforteza e Murfett, 2019; Sumida, 1993, entre outros). De acordo com Corbett (2004 [1911]), os objetivos da estratégia naval seriam o comando das linhas de comunicação marítimas e a capacidade de fazer guerra econômica. Ao contrário do que propunha Mahan, para Corbett vencer batalhas navais não seria o objetivo principal das marinhas, sendo estas necessárias apenas quando o inimigo ameaçasse as referidas linhas.

Já para Booth (2014), a função das marinhas deve ser representada por uma tríade calcada em “três modos de ação”: o militar, o diplomático e o policial. De cada um desses modos de ação ou papéis assumidos pela Marinha derivam diversas outras funções subordinadas de natureza diversa, as quais, por sua vez, estão sujeitas a fatores como a capacidade naval, o contexto doméstico de cada país e, finalmente, o contexto internacional.

Em seu mais recente livro, Till (2023) incorpora os elementos do poder naval que determinam a “métrica do poder naval”. Estes são a geografia marítima; a governança e sociedade; a economia e a disponibilidade de recursos; e as forças navais. Nesse sentido, para ser considerado uma potência naval um Estado deve preencher os seguintes requisitos: (1) ter acesso ao mar e portos naturais com potencial para exercer controlo oceânico; (2) ter governos livres e transparentes que incentivem a iniciativa privada; (3) ter uma economia baseada no comércio marítimo internacional e no desenvolvimento de uma indústria naval de defesa; e (4) possuir uma força naval pujante, capaz de proteger seu comércio e seus interesses marítimos.

Ao discorrer sobre sua métrica, Till enfatiza uma conceção abrangente do poder naval e sua relação com as demais atividades do Estado, militares e não militares, incluindo aquelas que ocorrem na terra e não apenas no mar. Vale

mencionar a longeva relação entre o poder naval e o comércio internacional. De acordo com esse autor, mais importante do que a vitória em batalhas, a Marinha tem como principal objetivo a proteção do comércio de um país – uma interpretação “corbettiana” por parte de Till.

Lambert (2018), por seu turno, distingue potências navais de Estados marítimos. Segundo o autor, potências navais são Estados que optaram de forma deliberada por uma estratégia de valorização do mar no intuito de superar suas vulnerabilidades e transformar suas identidades. Em outras palavras, fizeram uma opção política que os conduziu à construção de uma cultura marítima em oposição à mera utilização pragmática de recursos marítimos. Grécia, Cartagena, Veneza, Holanda e Grã-Bretanha são exemplos de Estados que passaram por essa transformação cultural e tornaram-se potências navais.

Em contraposição ao conceito de potências navais, os Estados marítimos são aqueles que, disporão de costa, recursos e marinhas, optaram pelo uso estratégico do mar sem, contudo, desenvolver uma identidade marítima. Dessa forma, o mar é um aspecto marginal de uma cultura que, como resultado, permaneceu continental. É o caso dos EUA, da China e da Rússia de hoje.

Para Lambert (2018), o pensamento estratégico de Mahan é um exemplo da limitação das estratégias navais modernas que se restringem a conceções utilitárias do poder naval. De facto, a associação do poder naval à posse de uma Marinha numerosa ou um império marítimo fez com que Portugal e Espanha fossem identificados como potências navais. Contudo, a economia monopólistica, o zelo religioso e a ausência de uma política inclusiva que estimulasse a iniciativa individual impediram que os países ibéricos se transformassem em grandes potências navais. Ao mesmo tempo, seus impérios marítimos eram fruto de interesses territoriais e religiosos que não deram lugar ao desenvolvimento de uma cultura marítima e comercial (Lambert, 2018).

Em sua perspetiva histórica sobre as marinhas europeias, James, Zaforteza e Murfett (2019) enfatizam as particularidades do poder naval e suas transformações entre o século XVII e o começo do século XX. Para estes três autores, a função das marinhas vai além do controlo do mar e da manutenção da supremacia naval. Elas são simultaneamente instrumento de política internacional e nacional. Desse modo, além de conquistarem novos territórios, as marinhas são instrumentos da construção da nação.

A recensão bibliográfica feita acima deixa claro que o poder naval é multidimensional. Porém, a capacidade bélica das marinhas é, inegavelmente, o elemento central do conceito de poder naval. Dito de outra maneira, é a condição necessária do poder naval, conquantu nunca seja suficiente. Sem capacidade bélica, uma Marinha não passa de uma guarda costeira. A capacidade bélica de uma Marinha, por sua vez, depende primordialmente dos atributos dos seus

navios de guerra, ainda que o fator humano (isto é, a qualidade do oficialato e da maruja) jamais deva ser descartado, como enfatiza Spector (2001). Por isso, neste trabalho adotaremos como medida do poder naval o aspetto-chave dos navios de guerra e o mais facilmente comparável, nomeadamente, a sua tonelagem. A seguir, detalhamos essa medida e aplicamo-la a Portugal.

Além disso, o presente artigo é caudatório da crítica dirigida por Jeremy Black à história naval. Segundo este autor, “é importante notar o contexto político: a demasiadamente frequente despolitização da história naval é uma das falhas mais comuns” (Black, 2017, p. 24). Assim, aqui procuramos analisar a política do poder naval de Portugal no século XIX.

Por último, cabe também enfatizar que a bibliografia sobre marinhas e poder naval é excessivamente preocupada tanto com os requisitos geográficos, comerciais, políticos e culturais necessários para que um país tenha efetivo poder naval quanto com os objetivos da estratégia naval e as funções das marinhas de guerra.<sup>3</sup> Nossa propósito aqui é distinto, sendo menos ambicioso e mais acadêmico num sentido bem preciso: tencionamos sobretudo identificar os fatores explicativos da variação do poder naval luso entre 1820 e 1910.

### MEDINDO O PODER NAVAL PORTUGUÊS DE 1820 A 1910

Adotamos a medida de poder naval proposta por Levy e Thompson (2010), Crisher e Souva (2014) e James, Zaforteza e Murfett (2019). Assim, o poder naval português é medido de acordo com a tonelagem total anual dos navios de linha ou navios de guerra a serviço da Armada ao longo do período sob análise, quais sejam: as naus, fragatas e corvetas.

Levy e Thompson (2010) identificam as potências navais como função da capacidade militar dos Estados. Portanto, no século XIX as potências navais detinham o maior número de navios de linha com poder de fogo e, a partir de 1860, de navios de guerra de primeira classe que preenchessem atributos mínimos de tamanho e tipos de armamento.

Crisher e Souva (2014, p. 609) prescrevem como medida de poder naval a tonelagem total anual do que chamam de “primary ships”. Estes são definidos como navios com capacidade de usar força cinética para danificar alvos para

<sup>3</sup> Aparentemente, por conta da preocupação da bibliografia citada com os “requisitos políticos” do poder naval, há uma contradição com a afirmação de Jeremy Black a respeito da despolitização da história naval. Para nós, identificar os requisitos políticos do poder naval não é suficiente para uma análise política apropriada. Fazer uma análise política apropriada do poder naval significa investigar variáveis de natureza política que possam explicar alterações do poder naval. É o que fazemos ao longo deste trabalho. Requisitos políticos não devem ser confundidos com variáveis explicativas.

fins que não sejam apenas o de autoproteção e que podem operar fora de suas águas litorais. Embora reconheçam as limitações associadas à adoção da tonelagem como medida de poder naval, Crisher e Souva sublinham a relação entre o tamanho das embarcações e seu poder ofensivo.

Todavia, a base de dados de Crisher e Souva começa, para a maioria dos países, em 1860 e em 1876 para Portugal. Assim, uma das contribuições deste artigo é adicionar mais 56 anos aos dados disponibilizados por aqueles dois autores.

Cumpre mencionar que as dificuldades na obtenção de dados referentes à tonelagem dos navios para o caso português são ressalvadas pela literatura (Glete, 1993; Domingues, 2009; Modelska e Thompson, 1988; Telo, 1999). Para o cálculo do nosso indicador, fizemos uma investigação das fontes primárias, recorrendo à documentação do Arquivo Histórico da Marinha Portuguesa e da Assembleia da República, em Lisboa.<sup>4</sup> Recorremos ainda à obra extensa e notável de Esparteiro (1973-1987; 1976), principal referência dos estudos sobre a Marinha portuguesa.

Entretanto, devido à escassez de dados sobre a tonelagem das embarcações portuguesas, tomámos uma importante decisão operacional: as lacunas relativas às tonelagens dos navios encontradas nos arquivos e fontes portuguesas foram preenchidas tirando-se a média da tonelagem de embarcações homólogas de outros países, embarcações construídas aproximadamente nos mesmos quinquênios ou décadas em que foram construídos os navios portugueses sem informação sobre sua tonelagem.<sup>5</sup> Ao tomar tal decisão, procurámos não apenas preencher lacunas, mas também evitar subestimar o poder naval luso.

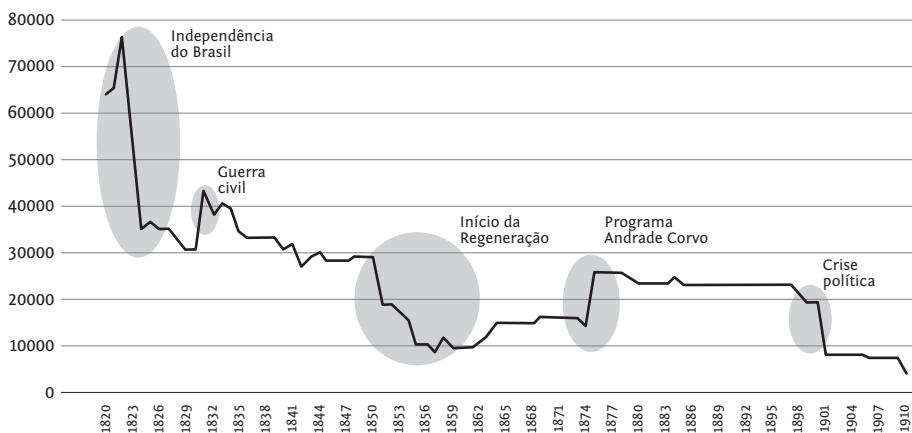
O gráfico 1 exibe a evolução da tonelagem total da Marinha portuguesa entre 1820 e 1910, compreendendo o período entre a Revolução do Porto e a proclamação da República. A escolha de 1820 como ponto de partida da sequência temporal tem como objetivo ilustrar o impacto da independência brasileira, em 1822, na Armada Real, identificada pela literatura como um dos eventos determinantes para a depauperação da esquadra (David e Silva, 2012; Esparteiro, 1976; Freire, 2016; Silva, 2012).

4 Sílvia Anciães esteve em Lisboa entre os dias 6 e 23 de setembro para fazer trabalho de campo. Na cidade, realizou visitas ao Arquivo Histórico da Marinha Portuguesa entre os dias 8 e 13 de setembro. Entre os dias 15 e 21, esteve na Assembleia da República, onde investigou a documentação da Comissão de Marinha.

5 Consideramos países que tinham dados disponíveis sobre a tonelagem dos seus vasos de guerra. Os países a partir dos quais calculámos a referida média de tonelagem foram Áustria, Brasil, Espanha, Estados Unidos, França e Itália. Nossa principal fonte de dados é Chesneau e Gardiner (1979).

GRÁFICO 1

Tonelagem anual absoluta da Armada Real (1820-1910)



Fonte: elaborado pelos autores a partir dos dados de Esparteiro (1972-1987; 1976) e documentos do Arquivo Histórico da Marinha de Portugal.

De facto, a queda vertiginosa da tonelagem da Armada em 1822 – a maior redução para todo o período analisado – confirma a importância da emancipação do Brasil como condição necessária para o início do declínio do poder naval português. O valor da tonelagem anterior àquela data não foi recuperado nem mesmo na segunda metade do século XIX, quando o uso do vapor e dos cascos de ferro tornaram as embarcações mais pesadas e quando diferentes programas navais foram lançados. Além das embarcações que permaneceram na antiga colônia, Portugal também perdeu os arsenais mais importantes em funcionamento à época, assim como a madeira utilizada na construção de alguns dos navios. Nesse sentido, é significativa a queda do poder naval luso ao longo de todo o Oitocentos.

Após a perda do Brasil, a tonelagem total volta a crescer em 1831, durante a guerra civil entre liberais e miguelistas. Durante o conflito, apesar da predominância das forças terrestres, o uso de embarcações para o deslocamento pela costa foi, de acordo com a literatura, fundamental para a vitória dos liberais (Freire, 2016; Silva, 2012). A queda observada logo após o pico da tonelagem registado em 1831 sugere o impacto da perda de embarcações pela Marinha miguelista durante a guerra. Após um período de estabilização na década de 1840, há um novo declínio acentuado na tonelagem da Armada em 1850.

Na segunda metade do século XIX, à exceção do período de relativa estabilidade entre 1879 e 1897, são aparentes três momentos de incremento na

tonelagem. O primeiro momento ocorre em 1865, na primeira década do período da Regeneração, identificado com a estabilização da política portuguesa e a recuperação econômica. Esse momento também coincide com o lançamento do primeiro programa naval do período, elaborado pelo então ministro da Marinha e Ultramar, visconde de Sá da Bandeira, idealizador do novo projeto colonial voltado para os territórios africanos.

Em 1875 há um aumento expressivo na tonelagem total da Armada, o mais acentuado para toda a segunda metade do período sob análise. Esse acréscimo coincide com o lançamento do programa naval elaborado pelo então ministro da pasta, João de Andrade Corvo, implementado entre os anos de 1875 e 1879 (Freire, 2016; Telo, 1999).

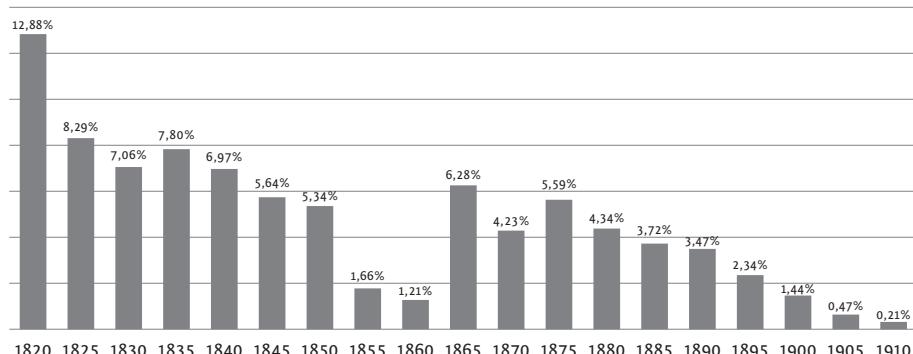
Por último, entre 1879 e 1897, como já mencionado, há um período de estabilidade na tonelagem da Armada, seguido de nova queda. Trata-se de mais um decréscimo expressivo do poder naval português.

Em suma, nossos dados revelam uma forte tendência à queda do poder naval luso entre 1820 e 1910.

O gráfico 2 mostra a evolução da tonelagem total anual da Marinha portuguesa como proporção da tonelagem total da Marinha britânica para o mesmo período do gráfico anterior. Adotamos essa segunda medida porque o poder naval de um Estado é relativo. Escolhemos a Royal Navy como denominador ou referência comparativa por tratar-se não apenas da grande potência marítima do século XIX – ou seja, a Marinha britânica era o “benchmark” de todas as outras marinhas –, mas também por ser o país decisivo para a sobrevivência

GRÁFICO 2

Tonelagem anual da Marinha portuguesa como proporção da Marinha britânica (1820-1910)



Fonte: elaborado pelos autores a partir dos dados contidos em Crisher e Souva (2014), Glete (1993) e Esparteiro (1976).

e as ambições internacionais de Portugal, como discutiremos em mais detalhe na seção seguinte.

A periodicidade do gráfico é de cinco anos, em consonância com os dados obtidos em Glete (1993), única base a disponibilizar os dados da tonelagem da Marinha britânica entre 1820 e 1865 inclusive. Os dados da Marinha britânica a partir de 1870 foram obtidos na *Naval Power Database*, de Crisher e Souva (2014).

Em consonância com a evolução da tonelagem absoluta, a tonelagem da Armada Real como proporção da tonelagem britânica sofre um declínio significativo entre 1820 e 1825, período que abrange a independência brasileira. Note-se que a tonelagem relativa registada em 1820 é maior para todo o período até 1910. Os valores indicam o declínio sucessivo do poder naval português com relação ao britânico até 1860. Na verdade, os valores identificados em 1855 e 1860 são os menores valores relativos da Armada até o final do século (1,66% e 1,21%), quando a proporção atinge 1,44%. O mesmo ocorre com a tonelagem absoluta, que atinge seus menores valores em meados do século (entre 1856 e 1861).

Na segunda metade do século XIX, o maior valor dessa proporção é observado em 1865 (6,28%). Após esse ano, é aparente a tendência de declínio constante no poder naval português com relação ao britânico, apesar da recuperação entre 1870 e 1875 e da estabilidade entre 1879 e 1897 observadas no gráfico 1. O menor valor observado na tonelagem relativa a partir de 1865 é 0,21%, registrado em 1910.

Em suma, as medidas de poder naval absoluto e relativo exibem as mesmas tendências em 1820-1910, registrando os mesmos episódios de queda ou crescimento, conquanto com diferentes intensidades. As diferenças de intensidade na variação entre a duas tonelagens podem ser explicadas pelo incremento na tonelagem absoluta da Marinha britânica como resultado, entre outros fatores, da adoção das inovações tecnológicas da segunda metade do século XIX. Merecem menção os navios encouraçados que passam a integrar as marinhas das grandes potências e o aumento do poder ofensivo dos armamentos.

Enquanto essa evolução é observada no contexto internacional, em Portugal a opção por uma Marinha costeira é a regra para todo o período. Além disso, como observa Telo (1999), a desvalorização da política naval também é a norma. Mesmo após a criação do Conselho Ultramarino, em 1852, o orçamento da Marinha não é incrementado de forma significativa. A estabilidade do orçamento da Marinha em todo o século XIX e sua discrepância com relação ao crescimento do PIB *per capita* do país evidenciam o subinvestimento em poder naval. Esses dados confirmam a opção por uma Marinha verde.

## CONTEXTUALIZANDO OS DADOS SOBRE A VARIAÇÃO DA TONELAGEM DA ARMADA REAL

A historiografia existente sobre a Marinha portuguesa enfatiza o peso do contexto internacional e da longeva aliança luso-britânica para a evolução política e econômica do país ao longo do século XIX. Assim, episódios como o Bill Palmerston (1839) e o Ultimato Britânico (1890) ganham ênfase entre as motivações para a mudança de rumos da política externa portuguesa e, como consequência, de sua política naval.

Para Silva (2012), a transferência da corte para o Rio de Janeiro e o fim do pacto colonial foram determinantes para o declínio do poder naval português e para a reorientação estratégica da Armada. As ruturas provocadas pela perda do monopólio do comércio brasileiro e, posteriormente, da colônia, inauguraram um período de reformulação da “identidade marítima” de Portugal (Silva, 2012, p. 15). Essa nova identidade fundamentava-se nos territórios africanos como fonte de matéria-prima e mercado consumidor necessários para o relançamento da indústria nacional.

Segundo Telo (1999), a derrota da Marinha miguelista – embora numericamente superior à Marinha liberal – é expressão da desvalorização do poder naval característica do período anterior à guerra civil. Desde o início do século XIX, Portugal passou a ajustar-se a uma nova realidade em que – claramente – não figurava entre as potências navais. Destituído de uma força naval oceânica, o país desenvolve novas estratégias, condizentes com sua nova e reduzida condição na geopolítica europeia e mundial.

No entanto, até à primeira metade do século XIX, o país viu-se às voltas com a turbulência política doméstica associada à implantação do regime liberal, o que dificultou a elaboração de uma política naval coerente. A ausência de investimentos em uma força que havia sido decisiva para o desfecho das Guerras Miguelistas reflete também, ainda de acordo com Telo (1999), a orientação política do corpo de oficiais da Marinha que permaneceram em Portugal. Ao contrário do Exército, a Marinha não foi atingida pelas divisões políticas que tomaram conta do país a partir da guerra civil. Ao contrário, “continua a ser muito semelhante em termos sociais e de mentalidades ao existente antes de 1807, com um mínimo de influência da Inglaterra e da mentalidade liberal” (Telo, 1999, p. 43). Desse modo, diante da escassez de recursos, as preocupações e os investimentos promovidos por Dom Miguel voltaram-se para o Exército (Telo, 1999).

Ao final do conflito, além da reforma e exoneração dos oficiais miguelistas, os liberais promoveram mudanças significativas no sistema de promoções e recrutamento com o objetivo de criar uma Marinha profissional. Entre as

principais medidas merece menção o fim das provas de nobreza como requisito para o ingresso na carreira de oficial (Freire, 2016; Telo, 1999).

Entretanto, a instabilidade política e a falta de recursos criaram dificuldades adicionais à consolidação de uma nova política naval. A disponibilidade de recursos atribuídos ao Ministério da Marinha até meados do século XIX reduz-se a cada ano, com efeitos negativos sobre o pessoal, salários, infraestruturas e naus (Freire, 2016).

Os arsenais – que já se encontravam em estado precário desde a mudança da família real para o Rio de Janeiro em 1808 – entraram em franca decadência (Telo, 1999). Como resultado, a esquadra portuguesa transformou-se em um conjunto heterogêneo de navios em mau estado, de tipos e origens distintas. Seu emprego militar era reduzido, principalmente se considerarmos as inovações tecnológicas do período, tais como a propulsão a vapor, a modernização do armamento e a utilização de novos materiais nos cascos das embarcações (Cable, 1998; Harding, 1999; Sondhaus, 2001).

Com efeito, o uso do navio a vapor na guerra da Crimeia (1853-1856) foi o prenúncio das mudanças tecnológicas que transformariam profundamente as marinhas até à Primeira Guerra Mundial (Black, 2017; Harding, 1999; James, Zaforteza e Murfett, 2019; Sondhaus, 2001). De acordo com Black (2017), a combinação do vapor com a artilharia moderna seria responsável por uma nova fase da competição naval.

Em Portugal, estas mudanças demoraram a chegar (David e Silva, 2012; Silva, 2012; Telo, 1999). Na verdade, elas agravaram sua dependência externa para a aquisição de tecnologia e financiamento (Telo, 1999). Assim como os demais países periféricos, Portugal perdeu o comboio da segunda Revolução Industrial, com impacto significativo sobre a sua indústria e comércio externo.

Os três programas de renovação da Marinha portuguesa elaborados e parcialmente implementados na segunda metade do século XIX são fruto da iniciativa de três ministros da pasta: Sá da Bandeira, Mendes Leal e Andrade Corvo. Tratava-se de planos “complementares” e que partilhavam da mesma estratégia: intensificar a presença militar nos territórios africanos e promover a vigilância da sua costa (Freire, 2016; Silva, 2012; Telo, 1999).

Autor do primeiro decreto de proibição do tráfico de escravos nos territórios africanos, Sá da Bandeira foi um dos primeiros ministros da Marinha a cumprir todo o seu mandato, entre 1856 e 1859. Ao assumir a pasta, chega às suas mãos o Inquérito às Repartições de Marinha, conduzido por uma comissão constituída pela Câmara dos Deputados três anos antes. Seus resultados retratavam uma Armada obsoleta e inoperante, com mais da metade da esquadra incapaz de navegar e desprovida de arsenais (David e Silva, 2012; Freire, 2016; Silva, 2012; Telo, 1999).

A divulgação dos resultados do inquérito e seu impacto sobre os parlamentares contribuíram para a aprovação do primeiro programa de renovação da Armada em 1857. O plano consistiu na aquisição de sete novos navios mistos, para a qual o Estado contraiu empréstimos junto ao Banco de Portugal. Pelo programa, foram adquiridas em sua maioria embarcações médias e de propulsão mista: corvetas, canhoneiras e transportes (Freire, 2016; Silva, 2012; Telo, 1999). De facto, nossos gráficos acima registam um crescimento do poder naval luso em torno de ou a partir de 1860.

A estabilidade política inaugurada pela Regeneração contribuiu para a aprovação do programa. No governo seguinte, o programa naval foi mantido sob a gestão do ministro Mendes Leal. Entretanto, vale mencionar que Mendes Leal reiterava em seus discursos que Portugal não era uma potência, senão uma “nação marítima”, reflexo do redimensionamento material e estratégico do seu poder naval (David e Silva, 2012; Silva, 2012; Telo, 1999).

O reequipamento da Armada terá prosseguimento nos mandatos de Andrade Corvo. No entanto, a guerra franco-prussiana em 1870-1871 e o avanço das potências europeias sobre o continente africano promovem um reajuste no equilíbrio de poder europeu. Incentivado, uma vez mais, pela conjuntura externa, Andrade Corvo lança um novo programa naval, com a aquisição de sete navios couraçados.

Assim como seus antecessores, o programa naval de Andrade Corvo foi parcialmente implementado, premido por novas circunstâncias políticas e econômicas que impuseram restrições aos governos seguintes. De acordo com Telo (1999), os programas navais ganham impulso apenas em condições excepcionais, quando as discrepâncias técnicas entre a Marinha portuguesa e suas congêneres estrangeiras tornam-se gritantes. “Nesses momentos, um político de exceção consegue fazer aprovar despesas anormais para a renovação da Armada, que necessariamente demora muito tempo a ser executada com os meios nacionais. Simplesmente, o político sai entretanto do Governo, a conjuntura económica muda, a chegada dos primeiros navios permite ultrapassar a maior crise e tudo se conjuga para que só a primeira fase do programa se concretize” (Telo, 1999, p. 155).

Em 1879, a assinatura do Tratado de Lourenço Marques com a Inglaterra leva à saída antecipada de Andrade Corvo do governo. Seus termos permitiam o desembarque de tropas britânicas na baía de Lourenço Marques e o patrulhamento da costa moçambicana pela Royal Navy. Rechaçado pela opinião pública, o tratado simbolizou a incapacidade da força naval portuguesa da altura (Mattoso, 1993).

Em 1890, o Ultimato britânico deixará mais uma vez exposta a dependência de Portugal com relação à Grã-Bretanha. De acordo com Sardica (2001),

no plano externo, o Ultimato marca a adaptação de Portugal à diplomacia da canhoneira.<sup>6</sup> No plano doméstico, ao evidenciar a impossibilidade de resistência ao menor gesto de hostilidade da Marinha britânica, o episódio dá início à “republicanização das Forças Armadas” (Sardica, 2001, p. 15).

### A POLÍTICA DOMÉSTICA E O PODER NAVAL LUSO

Ao contrário do que ocorre com o Exército, a bibliografia não é clara quanto ao papel político da Marinha no regime monárquico. Embora sublinhe que a Armada tivesse mais queixas do que o Exército com relação à escassez de meios navais e à falta de investimento, Sardica (2001) também afirma que as duas forças não tiveram um papel decisivo na proclamação da República. A insatisfação das Forças Armadas com o regime monárquico estava ligada à sua decadência material e não a preferências políticas. “A adesivagem do Exército e da Marinha, herdadas em parte da monarquia, à nova ordem política não deve ser considerada um vira-casaquismo. O comportamento dos militares é essencialmente fiel aos interesses corporativos das Forças Armadas, ou seja, aceita relacionar-se, dentro de limites mínimos, com qualquer que seja a legitimidade política vigente” (Sardica, 2001, pp. 28-29).

Após a batalha do Cabo de São Vicente, em 1833, uma das mais relevantes da guerra civil e na qual teve um papel decisivo, a Armada parece desaparecer da vida política portuguesa, retornando apenas em função do Ultimato Britânico de 1890 e da humilhação a que foi submetida. Até então, a instituição fora marcada pelo banimento dos miguelistas após a guerra civil e por programas de aparelhamento incompletos resultantes da iniciativa individual dos ministros da pasta (Freire, 2016).

Cabe sublinhar ainda que a investigação sobre o papel da Armada na política portuguesa foi amplamente sobrepujada pelos estudos dedicados ao papel fundamental do Exército na instauração e consolidação do liberalismo (Freire, 2010). Até 1851, os militares foram o pilar da legitimidade da monarquia constitucional, impondo a obediência à Carta e intervindo quando necessário (Valente, 1997).

Entretanto, o envolvimento do Exército nos pronunciamentos, golpes e contragolpes da primeira metade do século custou-lhe a coesão e a unidade. Enquanto isso, as referências sobre a Marinha enfatizam uma instituição que,

6 A expressão “diplomacia da canhoneira” designa a utilização da força naval pelas grandes potências como instrumento de política externa e, sobretudo, de intimidação. Esta ocorria, por exemplo, pela presença de navios no litoral de outros Estados e a ameaça de utilização da força naval para a cobrança de dívidas e a proteção de cidadãos das grandes potências.

após o saneamento, aderiu ao regime e manteve-se coesa (Freire, 2016; Telo, 1999; Sardica, 2001).

Nesse sentido, supõe-se aqui que a Armada Real tenha preservado a sua unidade diante das divisões políticas que afetaram o Exército e minaram a sua coesão. Ao mesmo tempo, “talvez a marinha fosse um caso diferente. Mais pequena como corpo, mais ligada ao ultramar e ao passado, tinha ao contrário do Exército uma identidade unificadora” (Sardica, 2001, p. 10).

Em última análise, as duas organizações dedicaram-se a diferentes esferas da vida política portuguesa. Enquanto o Exército voltava-se para a esfera doméstica, envolvendo-se nas crises políticas da monarquia, a Marinha assumia a função de policiamento e símbolo da presença de Portugal na África, mantendo sua ligação ao Ultramar. Ao final do século XIX, a submissão aos desígnios britânicos na partilha da África foi o impulso final para a sua “republicanização” (Sardica, 2001, p. 27).

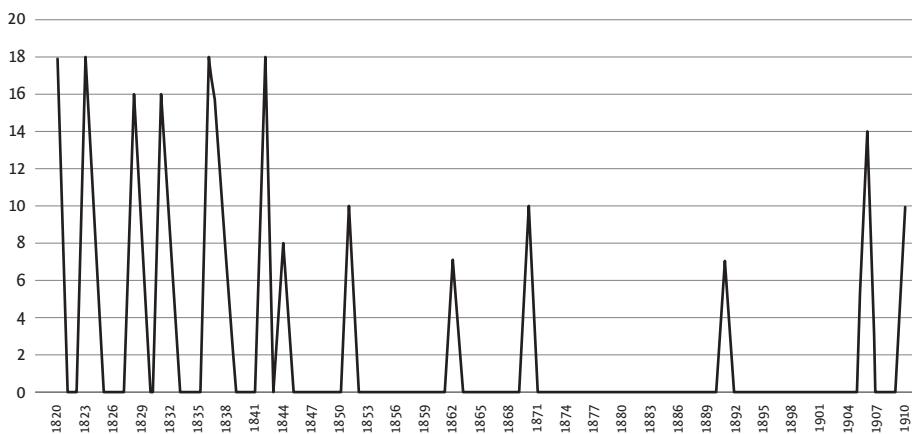
A perspectiva descrita no parágrafo acima converge com a abordagem de James, Zaforteza e Murfett (2019) e Booth (2014) quanto à possibilidade de mudanças no papel político da Marinha em função de mudanças no contexto estratégico europeu. Instrumento de política externa, a atuação da Armada foi submetida à aliança mantida com a então maior potência naval (a Grã-Bretanha), a exemplo da campanha de combate ao tráfico de escravizados. Este foi objeto dos tratados celebrados com a Grã-Bretanha em 1807, 1810 e 1842. Ao referir-se aos dois primeiros tratados, David e Silva (2012) afirma tratar-se de instrumentos da abdicação do uso da Armada Real como instrumento da soberania portuguesa, abdicação que teria durado por muitas décadas.

O gráfico 3 foi feito a partir da tipologia de crises militares desenvolvida por Amorim Neto e Acácio (2019). De acordo com essa tipologia, para cada tipo específico de crise corresponde uma pontuação que varia entre a inatividade ou demora no cumprimento das regras estabelecidas pelos civis (1 ponto) até a um golpe com a derrubada do governo em vigência (10 pontos).<sup>7</sup> Para a elaboração do gráfico para o período sob estudo, é feita a soma dos valores das crises militares ocorridas a cada ano.

Aplicada ao regime monárquico português, a tipologia permite a clara identificação da concentração de crises militares até a Regeneração. Além de se

7 Os tipos de crise militar e os pontos propostos pelos autores são os seguintes: Inatividade, demora no cumprimento das diretrizes do poder civil = 1; Desobediência, recusa expressa de cumprir missão ou imposição de condições para cumprir tarefas = 2; Críticas abertas por oficiais reformados = 3; Críticas abertas dos militares do ativo ao governo = 4; Pressões dos militares sobre líderes políticos = 5; Protesto = 6; Revolta = 7; Tentativa de golpe ou conspiração incluindo oficiais generais = 8; Golpe com derrubada do governo = 10 (Amorim Neto e Acácio, 2019, p. 132).

**GRÁFICO 3**  
Crises militares em Portugal (pontuação por ano, 1820-1910)



Fonte: elaborado pelos autores a partir da cronologia de Vargues (1985).

concentrarem na primeira metade do século, as crises militares mais intensas também ocorreram nesse período, refletindo sua instabilidade política.

As crises de maior intensidade observadas na segunda metade do século ocorrem ao final da década de sessenta e início da década de setenta, quando o rotativismo partidário que então vigorava começa a dar sinais de desgaste. É o caso do golpe perpetrado pelo marechal Saldanha em 1870 contra o governo do Duque de Loulé. A Saldanhada, como ficou conhecido, é considerado o último golpe militar da monarquia portuguesa (Vargues, 1985). Por sua vez, a Rebelião do Porto, de 1891, foi a última agitação militar até o final do século, fomentada pela reação ao Ultimato Britânico, de 1890.

No que diz respeito à participação de militares nos governos monárquicos, recorremos ao trabalho de Tavares de Almeida e Costa Pinto (2001) sobre o recrutamento dos ministros portugueses a partir do período da Regeneração até 1999. De acordo com os autores, a participação dos militares durante os governos monárquicos do período é de 35%, dos quais 31,4% são oficiais do Exército e apenas 4,1% da Marinha. Essa participação reflete-se ainda em seu envolvimento nas crises políticas e nas transições de regime. O envolvimento dos militares do Exército nos governos monárquicos deve-se também à especialização técnica de alguns de seus membros, grande parte engenheiros, geólogos ou topógrafos, relevantes para a implementação da política dos chamados melhoramentos materiais implementada a partir da Regeneração. É o caso do governo de Fontes Pereira de Melo mencionado anteriormente (Sardica, 2001).

No que se refere à Marinha, David e Silva (2012) ressalva a irrelevância política de seus membros durante a monarquia, a qual refletiu-se não apenas em sua exígua presença no conselho de ministros como também no parlamento. Esta contrastava com a presença significativa dos oficiais do Exército nos dois poderes, o que indica o peso da força terrestre sobretudo até 1851.

Por fim, vale ressaltar que, mesmo durante o período da Regeneração, identificado como de retorno dos militares às casernas, a influência de membros do Exército no regime não deixou de existir. Trata-se, ainda de acordo com David e Silva (2012, p. 32), de “mais uma consequência do declínio da Armada, que a Inglaterra não se esforçou para travar”.

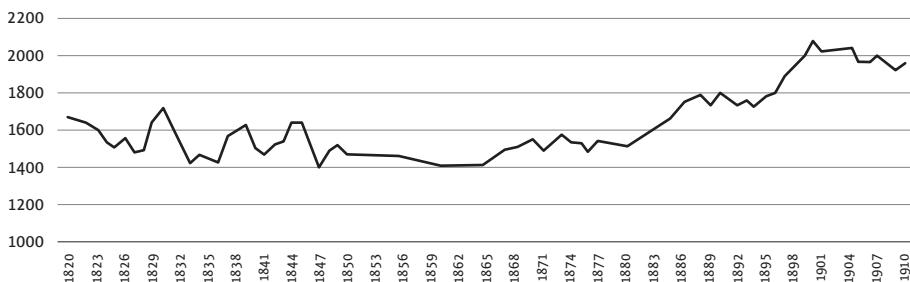
Em suma, a fragilidade política da Armada em relação ao Exército contribuiu substancialmente para o declínio do poder naval português na primeira metade do século XIX. A partir da Regeneração, esse fator foi atenuado, o que facilitou o crescimento da Marinha em 1860-1865. O retorno das crises políticas e o renovado protagonismo do Exército a partir de 1870, mais uma vez, contribuíram para impedir a consecução de qualquer projeto de expansão naval, pavimentando o caminho para mais um período de estagnação e, posteriormente, de declínio acentuado.

#### O DESEMPENHO DA ECONOMIA E O PODER NAVAL

Nesta secção, avaliamos a relação entre o desempenho da economia e o poder naval de Portugal. O gráfico 4 exibe a taxa de crescimento do PIB *per capita* do país entre 1820 e 1910. Há uma associação sugestiva entre a queda do poder naval entre 1820 e 1865 e a tendência de estagnação económica no mesmo período. Verifica-se também uma tendência de crescimento do PIB *per capita* entre 1865 e 1910, a qual certamente contribuiu para a relativa expansão e, depois, estabilidade da tonelagem da Armada Real entre 1865 e o fim do século XIX. Portanto, como não poderia deixar de ser, ao longo de um período de aproximadamente oito décadas, o desempenho da economia nacional e a capacidade bélica da Marinha de Portugal estiveram ligados. Todavia, as curvas do PIB *per capita* e da tonelagem divergem no começo do século XX, uma vez que a economia continuou a crescer, mas o poder naval despencou. Para perceber melhor a relação entre economia e Marinha, devemos, então, voltar nossa atenção para o orçamento militar.<sup>8</sup>

8 Cumpre ressaltar que, nos orçamentos do Estado da monarquia consultados para todo o período sob análise, o orçamento da pasta contém uma rubrica denominada Ministério da Marinha e Ultramar. A partir do final do século, mais especificamente 1882, esta rubrica é dividida em montantes destinados para o Ministério da Marinha e para o Ministério do →

GRÁFICO 4

**Evolução do PIB *per capita* português em dólares correntes entre 1820 e 1910**

Fonte: elaborado pelos autores com dados obtidos do Maddison Project Database (2020).

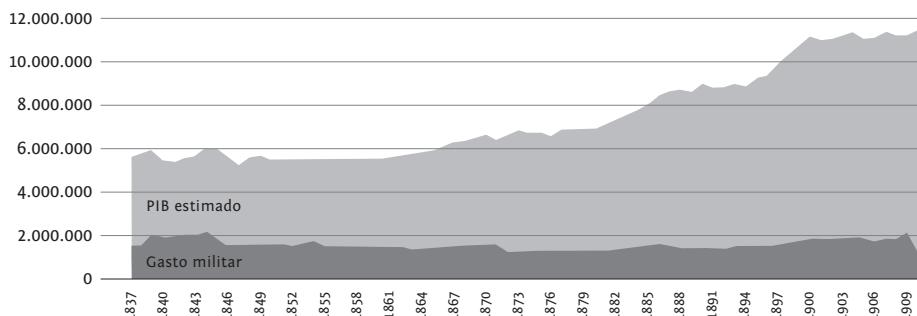
Os gráficos 5 e 6 exibem a evolução dos gastos com o Exército e a Marinha como proporção do produto interno bruto do país entre 1837, primeiro orçamento disponível, e o fim da monarquia em 1910. Em primeiro lugar, chama a atenção a superioridade significativa dos gastos com o Exército em todo o período, incluindo os anos de implementação dos programas navais aludidos. Em segundo lugar, há uma estabilidade no nível dos gastos representados por ambas as instituições, sem grandes alterações, sejam elas incrementos ou quedas acentuadas na sua proporção com relação ao PIB, apesar do crescimento deste a partir da segunda metade da década de 1860. Pode-se dizer, portanto, que a relativa prosperidade que se seguiu à organização fiscal e financeira promovida ao início da Regeneração não gerou impacto expressivo no que diz respeito aos gastos navais ou mesmo com a força terrestre.

Contudo, há que notar que os programas navais de Sá da Bandeira, Mendes Leal e Andrade Corvo foram financiados maioritariamente por meio de empréstimos externos e, sobretudo, britânicos. Desse modo, a organização das finanças ao início da Regeneração pode ter sido um fator facilitador na obtenção desses empréstimos, mas não suficiente, uma vez que não há uma alteração significativa no volume de gastos navais ou com o Exército entre a primeira e a segunda metade do século XIX. Além disso, com exceção da melhora do comércio externo e do investimento em infraestrutura a partir de 1851, a economia portuguesa sofreu sucessivos *déficits* ao longo do período, sendo gravemente afetada pela crise mundial de 1876.

Ultramar – Direcção Geral do Ultramar. Os montantes destinados à pasta do Ultramar permanecem muito inferiores àqueles destinados à pasta da Marinha durante todo o regime. Um novo Conselho Ultramarino foi criado em 1851, após a extinção de seu antecessor em 1833. Para uma análise pormenorizada sobre as divisões e organograma da Armada Real, ver Freire (2016).

GRÁFICO 5

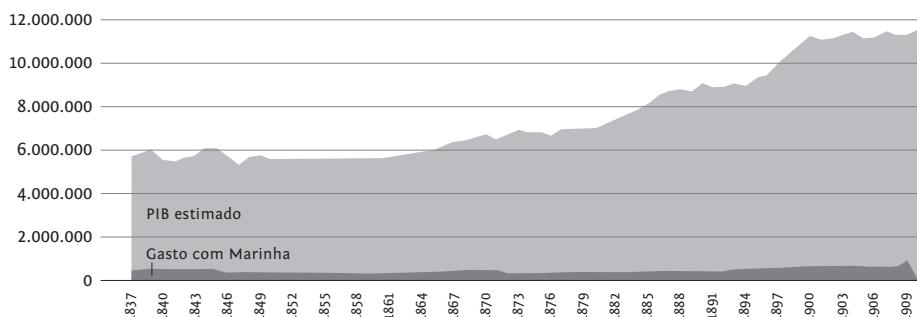
Orçamentos do Ministério da Guerra e da Marinha como proporção do PIB  
em 1837-1910



Fonte: elaborado pelos autores com dados obtidos em Instituto Nacional de Estatística (INE) e em Palma e Reis (2019).

GRÁFICO 6

Orçamento do Ministério da Marinha como proporção do PIB em 1837-1910



Fonte: elaborado pelos autores com dados obtidos em Instituto Nacional de Estatística (INE) e em Palma e Reis (2019).

Em suma, fatores de índole económica não devem ser descartados na explicação dos episódios de significativa queda ou crescimento do poder naval luso ao longo do Oitocentos. Afinal, recursos orçamentais são relevantes para qualquer Marinha. Nossa ponto aqui é o de que esses fatores têm potencial explicativo relativamente fraco para o caso português, uma vez que as frequentes quedas abruptas do poder naval luso não acompanham as curvas do PIB *per capita* e do orçamento militar. Ou seja, o desempenho da economia foi um fator contribuinte para os episódios de variação significativa da tonelagem da Armada Real, mas esteve longe de ser uma condição suficiente para o impressionante declínio da capacidade bélica naval portuguesa.

## A EVOLUÇÃO DA ARMADA REAL E O CONTEXTO INTERNACIONAL

A evolução da Marinha portuguesa no século XIX está atrelada à condição particular do país no quadro estratégico da Europa em um século marcado por transformações políticas, económicas, sociais e tecnológicas profundas que atravessaram o Atlântico. Sendo assim, tem como marco inicial a independência brasileira, em função da qual Portugal perdeu parte significativa de sua esquadra.<sup>9</sup>

Esse episódio marca o redimensionamento e a redefinição do papel da Armada. A partir de então, a Marinha transforma-se no elo entre Portugal e os territórios ultramarinos, objeto da nova política colonial desenhada por Sá da Bandeira em 1856. Ao passo que o Exército se transformava em um poder moderador da política doméstica portuguesa e fiador do regime monárquico, a Marinha assumia sua função na implementação da nova política externa. Seu futuro foi atrelado ao das colônias africanas que passaram a ocupar espaço nos programas de parte da elite política da metrópole após a perda do Brasil (Alexandre, 1993).

Fontes primárias e secundárias confirmam a opção portuguesa por uma Marinha costeira. De acordo com a lista de embarcações da Marinha de guerra de 1870, a esquadra era composta por dez corvetas mistas, uma fragata e uma nau. Considerando que não eram blindadas e não tinham capacidade para transportar cargas pesadas, essas embarcações eram destinadas unicamente ao comando e à ligação entre as estações navais em África (Telo, 1999).

Ao mesmo tempo, conforme ressaltado anteriormente, o redimensionamento da Armada é condicionado pelos enormes constrangimentos impostos pelo avanço britânico na África Central e pela partilha do continente pelas grandes potências (Alexandre, 1993; Mattoso, 1993; Telo, 1999). O Ultimato de 1890, em especial, abalou a premissa subjacente aos programas navais implementados até então, segundo a qual a Grã-Bretanha garantiria a integridade

9 Assim como a Marinha, o Exército também passou por um processo de redimensionamento que antecede as Invasões Francesas. De acordo com Sardica (2008), a perda de Olivença para a Espanha na Guerra das Laranjas evidencia a incapacidade das Forças Armadas portuguesas de garantir a integridade territorial do país. Com efeito, a precariedade do Exército e a insatisfação de seus integrantes constituem uma das condições da Revolução Liberal. Após a Revolução, a indisciplina e a politização impediram a criação de uma força unificada e hierárquica. A ascensão do Duque de Saldanha ao poder após o golpe de 1851 reverte essa situação por meio de uma política de melhoramentos e de organização das fileiras que resultará na unificação e domesticação da corporação. Durante o período, a segurança externa do país ficou a cargo da Grã-Bretanha (Sardica, 2008).

territorial da África portuguesa. Após a ameaça britânica, os esforços do então ministro da Marinha, João Arroio, de implementar um novo programa naval de fôlego foram frustrados, uma vez mais, pela falta de recursos e pela crise financeira do final do século (Telo, 1999).

Cumpre acrescentar ainda que os projetos de rearmamento são respostas à reorganização estratégica da Europa e ao avanço do imperialismo sobre o continente africano. A função diplomática da Armada que, segundo Booth (2014), garante o prestígio necessário às negociações e à manipulação da vontade dos demais Estados, foi subordinada à aliança com a Grã-Bretanha. Diante das limitações impostas pelo contexto internacional e doméstico, Portugal optou pela ocupação do território africano, confirmando o caráter continental do seu império sublinhado por Lambert (2018). O perfil das embarcações adquiridas e construídas nos programas navais – em sua maioria fluviais – são evidência da nova e tímida política naval portuguesa.

Desse modo, embora relevantes, as restrições financeiras não parecem ter tido o mesmo peso – para a reorganização da Armada – que a influência britânica e a reorientação estratégica das potências europeias. Na verdade, as dificuldades financeiras do Estado português remontam ao início do século XIX, o que reforça a hipótese de que tais dificuldades foram menos importantes para o poder naval luso do que a perda do Brasil e os fatores políticos domésticos e internacionais destacados acima.

A estabilidade na proporção dos gastos navais ao longo do século XIX é mantida mesmo em episódios como o da celebração do Tratado de Lourenço Marques e o Ultimato britânico, quando a integridade territorial do Ultramar foi posta em questão (Mattoso, 1993; Telo, 1999). Uma vez mais segundo Telo (1999), mesmo após os esforços de aparelhamento na segunda metade do Oitocentos, o poder naval português continua a contrastar – de forma crescentemente negativa – com o de seus pares europeus, sobretudo com o da Grã-Bretanha.

### SISTEMATIZAÇÃO DAS PRINCIPAIS VERIFICAÇÕES EMPÍRICAS

Nesta secção, procuramos sistematizar nossas principais verificações empíricas a respeito dos principais episódios associados ao poder naval português entre 1820 e 1910.

Entre todos os episódios, a queda observada na década de 1820 chama a atenção, sendo a mais acentuada de todo o período sob análise. As condições particulares desse momento são a perda do Brasil e dos navios da Armada que se encontravam na então colônia. Além das embarcações, também foram perdidos os arsenais e a madeira brasileiros, principais subsídios da construção

naval portuguesa. Está claro que a independência brasileira – aqui considerada como um evento de natureza internacional – foi condição suficiente para uma queda abrupta do poder naval luso.

A partir de então, a instabilidade política instaurada pela guerra civil e que perdurou até à Regeneração impediu a elaboração de uma política naval coerente e a reconstrução da Armada. O súbito aumento em 1831 e a súbita queda na tonelagem absoluta após 1831 evidenciam, por sua vez, o esforço de guerra que recorreu maioritariamente a embarcações e auxílio estrangeiro. Desse modo, apesar da relevância das restrições financeiras impostas após a guerra civil, questões de política doméstica foram preponderantes para explicar a variação do poder naval nesse momento.

Entre 1855 e 1860, o poder naval português atinge o menor valor registado até então. Esse é um momento considerado pela literatura como divisor de águas da atividade bélica naval em função das inovações implementadas pelas marinhas das grandes potências. O uso do vapor nos conflitos navais começa a ser disseminado e a presença do ferro nas composições dos cascos torna as embarcações mais pesadas.

No plano doméstico, o golpe militar de 1851 inaugura um período de relativa estabilidade política e econômica. Associados ao protagonismo do Duque de Saldanha, esses fatores reforçam o prestígio político do Exército. Conforme demonstrado pela literatura sobre a relação entre o papel político da força terrestre e a relevância da Marinha (Sahni, 1991), o protagonismo do Exército fragilizou a Armada. Uma vez mais, eventos de política doméstica foram preponderantes para o deterioramento do poder naval do país.

Ironicamente, o protagonismo político do Exército reflete-se na opção deliberada por uma Marinha costeira. Sua função primordial, conforme enfatizado anteriormente, passa a ser o transporte e a comunicação entre as diferentes estações navais instaladas na costa. A composição da esquadra – constituída maioritariamente por corvetas mistas e canhoneiras – confirma essa opção, reiterada nos três programas navais do período.

Dito de outra forma, o Ultimato foi, na verdade, consequência das decisões tomadas pela elite portuguesa quando da reformulação da política naval do país a partir de 1856. Uma política naval alternativa, embora incapaz de superar o poderio naval britânico, poderia ter resultado no aumento dos custos da ação unilateral das potências europeias, mormente de Londres. Ao optar por uma Marinha de mar verde, de perfil modesto, Portugal submeteu-se de forma irremediável aos desígnios imperialistas da Grã-Bretanha, de cuja tutela dependia.

Para mostrar como uma política naval mais robusta era possível, cabe aqui citar David e Silva (2012). Em seu excelente trabalho sobre o Inquérito

da Câmara dos Deputados sobre o estado da Marinha em meados do século XIX, esse autor analisa o peso do empréstimo contraído por Portugal para o financiamento das primeiras corvetas mistas adquiridas da Grã-Bretanha, naquele que foi o primeiro impulso de renovação da Armada, ainda em 1857. Segundo o autor, “o empréstimo autorizado para a construção das quatro corvetas representava assim uma fracção negligenciável do PIB e cerca de 2,4% da despesa pública realizada em 1857, sendo bom recordar que se tratava de um empréstimo a 10 anos” (David e Silva, 2012, p. 138).

Da mesma forma, apesar das limitações financeiras que persistiram até o final do século XIX, havia a possibilidade de aquisição de embarcações de maior capacidade ofensiva a custos relativamente moderados na década de 1870, quando da implementação dos chamados melhoramentos materiais. Ainda que insuficiente para se opor aos desígnios britânicos, a Marinha portuguesa poderia ter desempenhado um papel diplomático mais vigoroso, dando a Portugal melhores condições de negociar o Ultimato. Contudo, conforme afirma uma vez mais David e Silva (2012), as mudanças geopolíticas de meados do século XIX incutiram nas elites políticas portuguesas uma nova mentalidade. Ao mesmo tempo, as restrições econômicas contribuíram de forma significativa para uma nova conceção da função de sua Marinha. Essa nova mentalidade levou à renúncia da capacidade oceânica, ainda que residual, da Armada. Tratou-se de uma decisão de parte da elite política por uma Marinha de mar verde, que trouxe consequências negativas não antecipadas quando do Ultimato britânico.

Finalmente, os dois episódios de crescimento do poder naval português ocorrem em 1831 e 1875, respetivamente. O primeiro caso coincide com a guerra civil quando – como sublinhado anteriormente – as marinhas de ambos os lados da disputa contaram com a ajuda de embarcações e pessoal estrangeiros. Novamente, um fator político de natureza doméstica sobrepuja eventos internacionais como fator explicativo dessa variação na tonelagem da Armada.

O segundo incremento do poder naval, iniciado em 1874, tem natureza híbrida. Ou seja, explica-se em função da conjuntura doméstica e internacional. No plano doméstico, as severas restrições financeiras da primeira metade do século foram atenuadas pela reorganização das contas públicas e a consequente obtenção de empréstimos internacionais. Do mesmo modo, as restrições de ordem política, impostas pela instabilidade e pela constante mudança de governos também haviam sido atenuadas desde a Regeneração. A ausência dessas condições, entretanto, não teve reflexo nos orçamentos dedicados à Marinha, os quais mantiveram-se constantes em todo o século.

No plano externo, o impulso foi dado pela corrida à África lançada principalmente a partir do Congresso de Berlim, conforme mencionado

anteriormente. Em Portugal, esse impulso havia ganhado corpo no projeto de Sá da Bandeira de reconstrução de um novo Brasil nos territórios africanos.

Em suma, a análise dos seis episódios de variação do poder naval luso – a queda abrupta causada pela independência brasileira, os três momentos de declínio após a guerra civil, em meados de 1850 e a partir do final da década de 1890, e o crescimento em 1831 e 1874-1875 – demonstra o primado de fatores políticos domésticos na explicação de tal variação. À exceção dos episódios de declínio ocorridos com a independência brasileira e em 1898, todos são explicados por fatores associados à instabilidade política e à ascensão política do Exército.

Por último, cumpre mencionar mais uma vez a mescla entre fatores domésticos e internacionais observada no caso do declínio significativo identificado a partir de 1898, marcado pela pronta submissão portuguesa ao Ultimato. Assim como o tratado de Lourenço Marques, o Ultimato reitera a incapacidade da Marinha portuguesa de impor custos à ação unilateral da Grã-Bretanha. Além disso, comprova que, quando, a partir da Regeneração, foram reunidas as condições para a elaboração de uma nova política naval, o Estado português abdicou de ter um *quantum* de capacidade bélica no mar que lhe permitisse negociar com Londres de uma posição não tão submissa. Uma vez mais, a aliança privilegiada com a grande potência naval do período ditou os rumos da política colonial e naval portuguesa. Entretanto, “uma marinha adequadamente dimensionada e eficaz continuava a ser indispensável para a proteção das rotas transatlânticas, no caso de Portugal ter a capacidade e a vontade, bem como a liberdade de acção para conservar essa parcela de soberania nas suas próprias mãos” (David e Silva, 2012, p. 101).

## CONCLUSÃO

Este artigo teve como objetivo mapear e explicar a evolução do poder naval português entre 1820 e 1910, período compreendido entre a implantação do regime liberal e a Proclamação da República. Para tanto, adotamos a tonelagem total anual dos principais navios de combate da Armada como medida de poder naval. Por meio desse indicador, calculamos o poder naval absoluto de Portugal ano a ano. Além disso, também fizemos o cálculo do poder naval português como proporção do poder naval britânico para o mesmo período. Feito o cálculo, passamos a analisar os principais episódios de variação do poder naval português e seus fatores explicativos. Constatamos o primado da política doméstica na determinação de tal variação. Contudo, convém destacar que este trabalho é o primeiro ponto de chegada de uma investigação em curso e também um ponto de partida para futuras pesquisas.

Por fim, o diálogo do caso português com a literatura internacional lança luz sobre as dificuldades enfrentadas na construção de uma análise abrangente do poder naval luso. “Um dos motivos para tal é que é sempre mais atraente fazer a história do período de ouro, das distantes décadas em que a cruz de Cristo de um grande poder naval abria caminhos desconhecidos e dominava os oceanos, do que a história do pequeno Portugal contemporâneo, a quem o poeta prometeu que é hora” (Telo, 1999, p. xiv). Apesar dessas dificuldades, o estudo do caso português é interessante por conta da ampla variação observada na variável dependente (o poder naval) e nas causas políticas desta.

#### **AGRADECIMENTOS**

Os autores agradecem o apoio da Fundação de Amparo à Investigação do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ) e a excelente assistência de investigação dada por Wallace Oliveira. Agradecem também aos avaliadores pelos valiosos comentários, os quais permitiram o aprimoramento do trabalho. Uma versão anterior do artigo foi apresentada no XI Congresso da Associação Portuguesa de Ciéncia Política, Universidade da Beira Interior, Covilhã, 30 de março a 1 de abril de 2023.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALEXANDRE, V. (1993), *Os Sentidos do Império*, Porto, Afrontamento.
- ALMEIDA, P. T. de, PINTO, A. C. (2002), “Portuguese ministers 1851-1999: social background and paths to power”. *South European Society and Politics*, 7 (2), pp. 5-40.
- AMORIM NETO, O., ACÁCIO, I. P. (2019), “Presidential term limits as a credible-commitment mechanism: the case of Brazil’s military regime”. In A. Baturo, R. Elgie (orgs), *The Politics of Presidential Term Limits*, Oxford, Oxford University Press, pp. 123-140.
- BJORNEHED, E. (2022), “What is the value of naval forces? – Ideas as a strategic and tactical restriction”. *Defense Studies*, 22 (1), pp. 1-15.
- BLACK, J. (2017), *Naval Warfare: A Global History since 1860*, Nova Iorque, Rowman & Littlefield.
- BOOTH, K. (2014), *Navies and Foreign Policy*. Nova Iorque, Routledge Revivals.
- BOXER, C. (1969), *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*, Nova Iorque, Alfred A. Knopf.
- CABLE, J. (1998), *The Political Influence of Naval Force in History*, Londres, MacMillan Press LTD.
- CHESNEAU, R., GARDINER, R. (1979), *Conway's All the World's Fighting Ships*, Londres, Conway Maritime Press.
- CORBETT, J. S. (2004 [1911]), *Principles of Maritime Strategy*, Nova Iorque, Dover.
- CRISHER, B. B., SOUVA, M. (2014), “Power at sea: a naval power dataset, 1865-2011”. *International Interactions*, 40 (4), pp. 602-629.
- DAVID E SILVA, F. A. C. (2012), *O Fim das Naus e a Marinha de Transição. Um Inquérito da Câmara dos Deputados (1853-1856)*. Dissertação de Mestrado, Lisboa, Universidade de Lisboa.
- DOMINGUES, F. C. (2009), “O poder naval português: um conceito em discussão”, *Revista História das Ideias*, 30, pp. 275-192.
- ESPARTEIRO, A. M. (1976), *Catálogo dos Navios Bragantinos (1640-1910)*, Lisboa, Centro de Estudos da Marinha.
- ESPARTEIRO, A. M. (1973-1987), *Três Séculos no Mar 1640-1910*, 32 vols., Coleção Estudos, Lisboa, Ministério da Marinha.
- FREIRE, J. (2016), *Jornal da Marinha: Chefias, Mudanças, Permanências e Desempenhos nos Últimos 180 Anos*, Lisboa, Biblioteca Nacional de Portugal.
- FREIRE, J. (2010), “A Marinha e a República”, *Ler História*, 59, pp. 227-247.
- GLETE, I. (1993), *Navies and Nations*, Estocolmo, Universidade de Estocolmo.
- HARDING, R. (1999), *Seapower and Naval Warfare 1650-1830*, Nova Iorque, Routledge.
- JAMES, A., ZAFORTEZA, C. A., MURFETT, M. (2019), *European Navies and the Conduct of War*, Londres, Routledge.
- LAMBERT, A. (2018), *Seapower States: Maritime Cultures, Continental Empires and the Conflict that Made the Modern World*, New Haven, Yale University Press.
- LAMBERT, A. (2021), *The British Way of War: Julian Corbett and the Battle for a National Strategy*, New Haven, Yale University Press.
- LEVY, J. S., THOMPSON, W. R. (2010), “Balancing on land and at sea: do states ally against the leading global power?”. *International Security*, 35 (1), pp. 7-43.
- MADDISON PROJECT DATABASE (2020), versão elaborada por Jutta Bolt e Jan Luiten van Zanden, disponível em <https://www.rug.nl/ggdc/historicaldevelopment/maddison/releases/maddison-project-database-2020?lang=en>.
- MAHAN, A. T. (1987 [1890]), *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Nova Iorque, Dover.

- MATTOSO, J. (1993), *História de Portugal. O Liberalismo (1807-1890)*, Lisboa, Editorial Estampa.
- MODELSKI, G., THOMPSON, W. R. (1988), *Seapower in Global Politics, 1494-1993*, Londres, Macmillan Press.
- ORTEGA-DEL-CERRO, P. (2020), “Theory and praxis of the professionalization of the Portuguese Navy: the Navy officer corps, 1750-1807”. *The International Journal of Maritime History*, 32 (3), pp. 551-572.
- PALMA, N., REIS, J. (2019), “From convergence to divergence: Portuguese economic growth, 1527-1850”, Economics Discussion Paper Series 1811, Manchester, Universidade de Manchester.
- ROWLANDS, K. (2019), *Naval Diplomacy in the 21<sup>st</sup> Century: A Model for the Post-Cold War Global Order*, Londres, Routledge.
- SAHNI, V. (1991), *The Argentine Navy as an Autonomous Actor in Argentine Politics*. Tese de Doutoramento, Oxford, Universidade de Oxford.
- SARDICA, J. M. (2001), *Os Militares e a Política entre o Ultimatum e a República*, Évora, Publicações do Centro Interdisciplinar de História, Culturas e Sociedades da Universidade de Évora.
- SARDICA, J. M. (2008), “A Revolução Liberal e a política de defesa e segurança pública (1820-1851)”. In J. M. de Almeida, R. Ramos (coords.), *Política Externa e Política de Defesa em Portugal. Séc. XIX-XX*, Lisboa, Edições Cosmos e Instituto de Defesa Nacional, pp. 25-52.
- SILVA, J. M. (2012), *Das Naus à Vela às Corvetas de Ferro: A Marinha de Guerra na Evolução da Sociedade Portuguesa, 1807 a 1857*, Lisboa, Tribuna da História.
- SONDHAUS, L. (2001), *Naval Warfare, 1815-1914*. Londres, Routledge.
- SPECTOR, R. H. (2001), *At War at Sea: Sailors and Naval Combat in the Twentieth Century*, Nova Iorque: Penguin Books.
- SUMIDA, J. T. (1993), *In Defense of Naval Supremacy: Financial Limitation, Technological Innovation and British Naval Policy, 1889-1914*, Londres, Routledge.
- TELO, A. J. (1999), “Homens, doutrina e organização, 1824-1974”. In A. J. Telo (org.), *História da Marinha Portuguesa*, Lisboa, Academia da Marinha.
- TILL, G. (2023), *How to Grow a Navy: The Development of Maritime Power*, Nova Iorque, Routledge.
- VALENTE, V. P. (1997), *Os Militares e a Política (1820-1856)*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais.
- VARGUES, I. N. (1985), “Insurreições e revoltas em Portugal (1801-1851): subsídios para uma cronologia”, *Revista História das Ideias*, 7.

---

Recebido a 01-11-2023. Aceite para publicação a 07-11-2024.

---

AMORIM NETO, A., ANCIÃES, S. L. J. (2025), “A política doméstica e internacional do declinante poder naval português, 1820-1910”. *Análise Social*, 256, LX (3.º), e23121. <https://doi.org/10.31447/23121>.

---

Octavio Amorim Neto » octavio.amorim.neto@fgv.br » Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas, Fundação Getúlio Vargas » Rua Jorn. Orlando Dantas, 30, Botafogo, Rio de Janeiro — CEP 22231-010, RJ, Brasil » <https://orcid.org/0000-0002-3891-3361>.

Sílvia Lemgruber Julianele Anciães » silvia.anciaes@fgv.edu.br » Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas, Fundação Getúlio Vargas » Rua Jorn. Orlando Dantas, 30, Botafogo, Rio de Janeiro — CEP 22231-010, RJ, Brasil » <https://orcid.org/0000-0001-6810-5405>.

---