

Antonio Luiz Porto e Albuquerque
&
Léo Fonseca e Silva

Fatos

da História Naval

(2ª edição)

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA
2006

PROGRAMA AMIGOS DO LIVRO NAVAL

Volumes já publicados:

1. RECOMENDAÇÕES PARA O FUTURO COMANDANTE – Luiz Sergio Silveira Costa
2. AS HIDROVIAS INTERIORES NO BRASIL – Luiz Sergio Silveira Costa
3. PRESIGANGAS E CALABOUÇOS – PRISÕES DA MARINHA NO SÉCULO XIX – Juvenal Greenhalgh
4. DIÁRIO DA CAMPANHA NAVAL DO PARAGUAI – Manuel Carneiro da Rocha

Direitos autorais reservados
a Antonio Luiz Porto e Albuquerque
cedidos nesta segunda edição ao
Serviço de Documentação da Marinha

A345 Albuquerque, Antonio Luiz Porto; Silva, Léo Fonseca e.
Fatos da história naval / Antonio Luiz Porto e Albuquerque. –
2.ed. – Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.
184p. : il.

ISBN 85-7047-074-6

1.Brasil – História naval. I. Brasil. Serviço de Documentação
da Marinha. II. Título.

CDD 22.ed. – 359.00981

COMANDANTE DA MARINHA

Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho

SECRETÁRIO-GERAL DA MARINHA

Almirante-de-Esquadra Kleber Luciano de Assis

DIRETOR DE ENSINO DA MARINHA

Vice-Almirante Lucio Franco de Sá Fernandes

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

Vice-Almirante Marcos Martins Torres

DIRETOR DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DA MARINHA

Vice-Almirante (EN-RM1) Armando de Senna Bittencourt

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Eduardo Alves de Almeida

EQUIPE EDITORIAL

DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA MARÍTIMA E NAVAL

Capitão-de-Fragata (T) Mônica Hartz Oliveira Moitrel

Revisão Histórica e Seleção de Fotos

Capitão-Tenente (T) Carlos André Lopes da Silva

Primeiro-Sargento (MT) Marcelo Guimarães Cruz

DEPARTAMENTO DE ARQUIVOS DA MARINHA

Capitão-de-Fragata (T) Maria Rosângela da Cunha

Digitalização de textos

Márcia Prestes Taft

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

Capitão de Corveta (T) Valéria Regina de Almeida Morandi

DEPARTAMENTO DE PUBLICAÇÕES E DIVULGAÇÃO

Capitão-Tenente Alberto da Rocha Rebello Júnior

Revisão Ortográfica

Capitão-de-Fragata (Ref.) Antonio Luiz Porto e Albuquerque

Marcio Armin Weichert

Projeto Gráfico e Capa

Célia Gutierrez

Acompanhamento Gráfico

Capitão-Tenente (T) Ana Cristina Requeijo

Apresentação

Aprender História é fundamental para que as pessoas possam viver com racionalidade e equilíbrio. É o conhecimento da História que permite entender que o presente é consequência de acertos, erros e omissões do passado, e que, logo em seguida, existe um futuro em parte moldado por decisões a serem tomadas no presente. O momento presente se situa como um simples ponto na linha contínua do tempo.

Reedita-se este livro por sua conhecida utilidade para o ensino da história naval, pois ele foi empregado como livro texto nas escolas de formação da Marinha do Brasil, desde sua primeira edição.

Trata-se da obra de dois notáveis professores desta disciplina na Escola Naval: o Capitão-de-Mar-e-Guerra Léo Fonseca e Silva, já falecido, e o Capitão-de-Fragata Antonio Luiz Porto e Albuquerque. Ambos foram professores de muitas turmas formadas pela Escola Naval. Eles souberam, em suas aulas no passado, transmitir conhecimentos aos alunos – jovens aspirantes a oficial de Marinha – de uma forma que despertou o interesse de vários deles pelo estudo da História. Interesse que, em alguns casos, permaneceu por toda a vida. O bom resultado obtido pelo livro, que levou a esta segunda edição, não é uma surpresa.

O estudo da história naval, que é a parte militar da história marítima, é muito importante, porque no passado o uso correto do mar – incluindo o emprego eficaz do poder naval – determinou a prosperidade de nações. Ainda hoje: é através do mar que ocorre uma grande parcela de comércio internacional; explora-se petróleo e ou-

tros recursos minerais no fundo do mar; e nele se produz alimentos, com a pesca e, também, cada vez mais, através da aqüicultura. Mas, é dele que podem vir muitas das ameaças externas para os interesses nacionais. Conhecer a história naval é, portanto, fundamental para saber identificá-las, tomar as decisões necessárias para se opor a elas e obter e manter a paz que interessa à Nação.

Vice-Almirante (RM1-EN) Armando de Senna Bittencourt

Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha

Diretor

Apresentação

1ª edição

Inúmeros são os exemplos, arrebanhados pela História, ilustrativos da estreita interligação, sempre comprovada, entre a grandeza de uma nação e o apogeu de seu Poder Marítimo.

Neles podemos constatar como, em cada caso, o desenvolvimento do país é sempre ligeiramente precedido de um aumento daquele poder e o seu declínio antecedido pela diminuição do mesmo.

Se não quisermos ser surdos aos ensinamentos da História, essas lições têm que ser aproveitadas.

A importância da marinha mercante como um dos pilares da estrutura do poder marítimo é de natureza axiomática.

Maior realce ainda merece ela numa nação tipicamente marítima como é o Brasil, com seus 7.500 km de costas e seu fluxo vital de comércio sendo feito 98% do tráfego exterior e 80% do interior por vias aquáticas.

A Marinha, consciente deste fato e bem alertada para esta realidade, vem desenvolvendo uma gigantesca campanha no sentido de implantar uma mentalidade marítima no povo.

Dentro dessa linha mestra e obediente a essa orientação do governo, foi tomada a iniciativa de divulgar o conhecimento de assuntos do mar através de cartilhas, publicações, boletins informativos, pa-

lestras, conferências e seminários. Foram instituídas colônias de férias e promovidos concursos entre os estudantes, todos despertando o mais vivo interesse e a mais completa aceitação por parte dos participantes.

Ao atingir tal literatura um volume razoável, surgiu, logicamente, na Diretoria de Portos e Costas, a idéia de concentrá-la em um livro abrangendo a maior parte possível dos dados disponíveis, a fim de disseminá-los em todo o território nacional.

É o que apresentamos agora. Pretendemos, com esse modesto trabalho, evocar os aspectos positivos do nosso passado e facilitar a consulta dos fatos do presente a fim de que, na forma de subsídios, possa ele, dentro de suas limitações, contribuir para a formação da consciência dos que, no futuro, serão os responsáveis pelos destinos dessa grande nação.

Rio de Janeiro, GB, dezembro de 1971.

Hilton Berutti Augusto Moreira
Vice-Almirante, Diretor

Índice

Apresentação.....	5
Capítulo 1 – Introdução à história do mar: guerra e paz.....	11
Capítulo 2 – A dimensão restrita do mar.....	25
Capítulo 3 – A expansão do mar.....	43
Capítulo 4 – O poder marítimo e o poder terrestre.....	77
Capítulo 5 – Reflexos da Revolução Industrial.....	101
Capítulo 6 – Os dois grandes conflitos mundiais	123
Capítulo 7 – A política marítima brasileira no pós-guerra	151
Leitura	167
Bibliografia	183

Capítulo 1

Introdução à História do Mar: Guerra e Paz

O homem comum acostumou-se a olhar para o mar e ver nele apenas a imensa massa líquida que orna os litorais, cativante por sua beleza plácida nos dias calmos de céu azul e temível nas ressacas e demais horas de grande agitação. Vêem-se os pássaros marinhos que o sobrevoam, conhecem-se os barcos e navios que nele flutuam, sabe-se e até vive-se muito de seu romantismo, mas pouco se cogita do valor real do mar para a vida. Desconhecem-se aspectos fundamentais do papel do mar no progresso, na grandeza e na decadência dos povos. Pouco se conhece a história do mar!

Entretanto, é preciso conhecer melhor o mar. Particularmente no Brasil, onde muitas vezes já se abordou o problema, há necessidade de se formar definitivamente uma consciência marítima que corresponda à nossa realidade geopolítica. Só encontraremos, porém, bases reais para a formulação de uma política marítima, em época já tão avançada da era cósmica, se conhecermos solidamente a experiência alheia e a nossa própria nesse setor, isto é, se formos capazes de buscar na História o que ela possui para nossa orientação. É tarde demais para começarmos do nada, sobretudo quando já possuímos um *background* histórico que nos autoriza a um avanço que não pode ser tímido, mas deve ser impetuoso.

Não pretende este livro ser outra coisa que um breve resumo histórico sobre a influência do mar e do que a ele está ligado no curso da vida do homem. Muitas vezes foi extremamente decisiva uma ação marítima – industrial, comercial ou guerreira – para resolver graves problemas que se têm apresentado à humanidade. O homem já pereceu e já foi salvo pelo mar. Nele encontrou alimento e por ele se expandiu desde tempos muito antigos.

Os grandes povos nunca desconheceram sua importância. Todos os grandes impérios usaram e até abusaram do mar. Para nós, particularmente, basta um breve relance no passado para desconfiarmos, pelo menos, de que o mar teve alguma coisa a ver com a economia das grandes potências: os fenícios, que disseminaram o alfabeto; os gregos, que nos legaram imorredouros padrões de expressão artística e de pensamento filosófico; os romanos, que nos deixaram a lei e o costume da ordem e da justiça; os portugueses, que ligaram a Europa ao Oriente; os espanhóis, que ligaram o Velho e o Novo Mundos; os ingleses, que fizeram a Revolução Industrial; todos foram fundadores de impérios marítimos, todos conheceram a importância do mar.

Poder Marítimo

Não se trata de definir, mas de compreender. É mais fácil, no caso, evoluir do particular para o geral, em face de algumas confusões que se fazem em torno do assunto.

É comum identificar imediatamente o poder marítimo com as Esquadras militares, como se este poder se resumisse a navios de guerra. Não é esta, entretanto, a verdade. As marinhas de guerra são apenas uma parte – e não são a maior parte – do poder marítimo. Elas constituem o chamado poder naval por reunirem parte dos elementos diretamente responsáveis pela garantia do exercício da soberania de cada país no mar. Sendo assim, o poder naval compõe-se de uma esquadra ou de forças navais (como núcleo), das bases navais, do pessoal engajado, e de vários outros elementos diretamente ligados à guerra naval.

Esse poder naval, contudo, como dissemos acima, é apenas uma fração do poder marítimo de uma nação ou de um grupo de nações. Além do poder naval, o poder marítimo engloba a marinha mercante, o território marítimo, as indústrias subsidiárias, a vocação marítima do povo, a política governamental e outros elementos afins.

Assim, toda a potencialidade marítima de um país, traduzida em termos de *uso do mar*, constitui o seu poder marítimo. Dissemos *uso do mar* e esta expressão pode parecer que, então, englobar o poder naval aí é pura formalidade. Não o compreenderemos assim se atentarmos para o que disse o Almirante Paulo de Castro Moreira da

Silva: “Não compreendo defender-se um mar que não se use”. A recíproca é verdadeira: muito dificilmente se conseguirá usar um mar sem defendê-lo devidamente. Isto está sobejamente demonstrado pelos fatos registrados na História, cuja interpretação adequada nos cabe elaborar.

Domínio do Mar

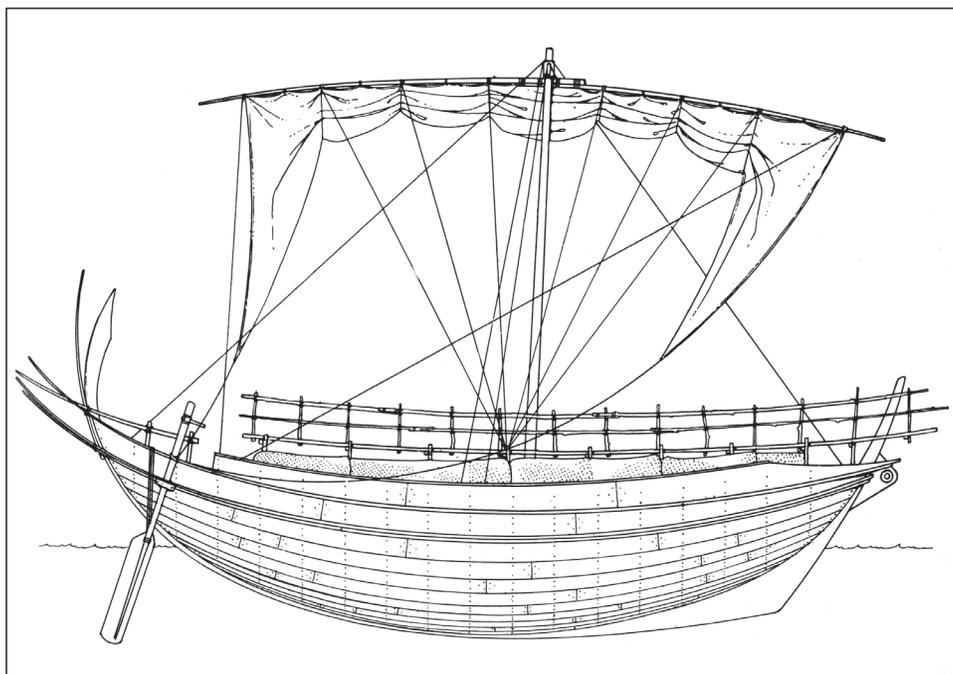
Ainda hoje, cerca de 98% do comércio internacional faz-se por mar. Isso ilustra bastante o emprego pacífico das águas, em que podemos considerar, também, as vias lacustres e fluviais, além dos canais especialmente construídos no interior dos países e que, como no caso da Europa, chegam a formar enormes redes de comunicações.

Falando especificamente do mar, temos também a considerar as *comunicações marítimas*, que são as vias pelas quais se ligam os diversos *pontos terminais* junto ao mar. Essas vias compõem-se das rotas de navegação mundialmente usadas nos oceanos e mares. Por elas flui todo o comércio a bordo das embarcações mercantes.

Em caso de guerra, torna-se necessário impedir que o inimigo use as suas comunicações marítimas para que não se possa prover de novos elementos que lhe facilitarão as hostilidades. Do mesmo modo, além de negar ao inimigo o uso de suas comunicações marítimas, tem-se que garantir o livre uso das próprias comunicações. Quando se obtém isso, diz-se que se conseguiu o controle ou o *domínio do mar* na área considerada. Normalmente decide-se esse domínio do mar por uma *batalha naval*.

O aniquilamento, ou seja, a destruição da esquadra inimiga é normalmente obtido por uma *batalha decisiva*, do que veremos alguns exemplos neste livro. Às vezes o acaso ajuda um dos contendores, quando uma tempestade destrói a força naval; isso aconteceu muitas vezes na Antigüidade e foi o que liquidou com a “Invencível Armada”¹.

¹ Os espanhóis nunca denominaram essa esquadra de Invencível Armada; chamavam-na “Grande Armada”; foram os ingleses, após a vitória, que atribuíram a denominação depreciativa de “Invencível Armada” à força inimiga.



Um típico navio mercante da Antigüidade, o "navio redondo". (reproduzido do livro *O Navio*, de Bjorn Landstrom)

A *paralisação* da frota inimiga é geralmente obtida quando um dos lados, sendo mais forte, tem condições de fazer o bloqueio, isto é, impedir a esquadra adversária de sair de suas bases; também veremos vários exemplos através da História. Por vezes, uma batalha naval indecisa conduz a esse resultado, como aconteceu, por exemplo, depois da Batalha da Jutlândia, na Primeira Guerra Mundial, quando a esquadra alemã não se aventurou mais no mar.

Quando, numa determinada área marítima, nenhum dos dois lados consegue o domínio do mar e ambos usam ou tentam usar o mar em seu proveito, diz-se que é um *domínio do mar contrastado*.

As primeiras civilizações

A História não começou ao mesmo tempo em todas as partes da Terra. Aliás, ainda hoje há povos que vivem na pré-história, como parte dos índios do Brasil, por exemplo.

As primeiras grandes civilizações nasceram à beira d'água, fosse de rios, lagos ou mar.

Nas regiões banhadas por grandes rios, que serviam tanto para fertilizar o solo como para o transporte de mercadorias e pessoas, o progresso foi naturalmente muito mais rápido e eficaz do que em áreas menos favorecidas pela natureza.

Nessas zonas privilegiadas, os homens não tinham que fazer tanto esforço para lutar pela vida. Essa largueza de tempo conduziu naturalmente à divisão do trabalho, à elevação religiosa, ao culto das artes etc. Por outro lado, foram essas regiões sempre muito cobçadas pelos povos civilizados que habitavam territórios semidesérticos ou montanhosos e que, embora mais atrasados, eram geralmente mais belicosos. Se fôssemos estudar, neste pequeno livro, a história militar dos povos que primeiro se adiantaram na marcha da civilização, veríamos que sua vida é uma luta quase constante com os invasores, às vezes de muito longe.

O vale do rio Nilo produziu a extraordinária civilização egípcia, cujos monumentos gigantescos até hoje nos encham de assombro e admiração; a civilização do Nilo é anterior a 4000 a.C., mas sua história só começa propriamente com a unificação dos reinos do Alto e Baixo Egito em 2900 a.C., feita pelo Faraó Menes.

A Mesopotâmia, onde correm os rios Tigre e Eufrates, foi palco das culturas de Sumer, de Acad, da Babilônia e da Assíria, e sua história começa em 2800 a.C.

No Extremo Oriente, nos vales dos rios Huang-Ho (rio Amarelo) e Yang-Tse-Kiang (rio Azul), também floresceu uma das mais *velhas* civilizações do mundo: a chinesa.

A região dos rios Ganges e Bramaputra produziu a civilização hindu, de cujas origens temos poucas informações com rigor cronológico.

Mas, como se disse, também à margem dos mares a civilização começou cedo. No Oriente, a civilização japonesa e, no mar Mediterrâneo, a cretense, ambas de tendência fortemente marítima.

ma pelo fato de estarem situadas em ilhas. *A Geografia, em grande parte, explica a História.*

Os Povos Marítimos

De todos os povos citados até aqui, o que mais nos interessa, por ter constituído a primeira talassocracia² da História, é o cretense que habitava a ilha de Creta, hoje pertencente à Grécia. Suas origens remontam a 3400 a.C.; desde cedo, os minoanos³ se entregaram a um ativo intercâmbio comercial com os povos da região do Levante⁴; por volta de 2000 a. C., suas relações mercantis com o Egito eram intensas. Os cretenses dominaram todo o Mediterrâneo Oriental, mas, em 1750 a.C., um grande cataclismo arruinou o poderio de Creta e favoreceu a invasão de um povo continental vindo da Grécia. O poderio cretense não existia mais em 1400 a.C.

A herança dos cretenses foi recolhida pelos fenícios, que vieram a dominar não apenas o Mediterrâneo Oriental, mas todo o referido mar até o estreito de Gibraltar⁵ (as “Colunas de Hércules” na denominação grega). Os fenícios, povo pastor de origem semita, foram levados ao mar quando se instalaram em uma estreita faixa de terra espremida entre o mar e a montanha, além da qual poderosos vizinhos não permitiam sua expansão. A Fenícia corresponde aproximadamente ao Líbano de hoje. Mais uma vez, aparece a Geografia explicando a História.

Os fenícios não se limitaram, porém, ao mar Mediterrâneo. Navegaram as costas da Europa para o norte e chegaram a contornar a África numa viagem que ficou famosa. Sua principal colônia, Cartago, na África do Norte, veio a ser mais importante do que a antiga metrópole. Outra colônia, Cartago Nova, originou a Cartagena atual, na Espanha.

² *Talassos* = mar e *cratos* = governo, ou seja, literalmente, “governo do mar”; diz-se do governo que é dominado por homens ligados ao mar, como os do comércio marítimo, da pesca, da marinha de guerra etc.

³ Nome oriundo de Minos, seu mais famoso rei, muito conhecido pelos tributos que impôs aos gregos e pelo fato de ter sido o consolidador do poderio marítimo de Creta.

⁴ O mesmo que Oriente, onde o Sol se levanta.

⁵ Nome oriundo da expressão árabe *Gebel al Tarik*, rochedo de Tarik, o chefe da invasão da península Ibérica no ano 800.

Teriam os fenícios chegado ao Brasil?

Há autores que defendem entusiasticamente essa tese e chegam inclusive a estabelecer a data: 1100 a.C., quando um navio desgarrado de uma frota que fazia o périplo da África teria chegado às costas da atual Paraíba. Por mais apaixonante que seja essa idéia e em que pese a sinceridade de seus defensores, ainda há muito que discutir antes de aceitá-la.

Foram esses os principais povos navegadores da Antigüidade, ou, pelo menos, os mais conhecidos. Os tartéssios, no sul da Espanha, antes dos fenícios navegaram pelo Atlântico e teriam estado, segundo alguns autores, na América Central.

Antes de os fenícios estabelecerem uma base naval em Gades (hoje Cádiz), essa cidade teria sido a capital dos atlantes, povo também marítimo, remanescente da famosa Atlântida.

O Início do Uso do Mar

Em plena pré-história, sem dúvida, o homem já se movimentava na água, como mostra a inscrição em pedra encontrada em pleno deserto do Saara (que deve ter sido um mar anteriormente).

A primeira embarcação teria sido um simples tronco de árvore sobre o qual o homem primitivo se deitava e remava com as mãos; certamente, deve ter-se molhado muitas vezes, pois bastava o tronco girar para que o “navegante” fosse à água.

O homem, porém, aprendeu a fabricar barcos de cascas de árvore, talhando o seu tronco ou, ainda, queimando-o aos poucos; uma embarcação assim já não virava mais, a não ser com tempo anormal.

O homem inventou também o remo, que servia tanto para impulsionar o barco, como para dar-lhe rumo⁶.

A vela foi outra grande invenção do homem pré-histórico, pois permitia-lhe descansar durante as travessias mais longas.

⁶ O leme de popa, ou de cadaste, só apareceria no século XIV, sucedendo o leme de boreste, um tipo de remo usado para dar rumo à embarcação.

Vemos, assim, que, desde muito cedo, a água era útil ao homem, não apenas para beber, cozinhar e lavar, mas, principalmente, porque os cursos d'água eram estradas naturais, muito mais suaves e fáceis do que quaisquer estradas em terra⁷.

Além dos rios, o homem também se aventurava no mar, em pequenas travessias e sempre à vista de terra. De qualquer maneira, o navio iria em breve tornar-se o principal meio de comunicação do homem, muito mais importante do que as caravanas terrestres.

O Início do Comércio Marítimo

Pouco se sabe com exatidão dos primeiros tempos do comércio marítimo, mas é fora de dúvida que, por volta do ano 2000 a.C., já havia intenso comércio marítimo em todo o Mediterrâneo Oriental, o qual se ligava por meio de caravanas terrestres e da navegação fluvial a um não menos florescente comércio no golfo Pérsico e no mar Vermelho. Os primeiros grandes comerciantes, importadores ou exportadores de mercadorias, existiram no Egito, na Mesopotâmia e em Creta.

A dificuldade em se reconstituir a história do comércio marítimo na Antigüidade se deve, em grande parte, à tendência que tinham os povos da época de guardar segredo sobre suas rotas marítimas. Essa preocupação era tão grande que o cronista romano Estrabão conta um interessante episódio de um navio cartaginês, que foi propositadamente encalhado pelo seu comandante para que o navio romano, que o seguia, não descobrisse sua rota.

O segredo era tão cuidadosamente guardado que até falsas histórias eram divulgadas para afastar possíveis rivais: O Almirante cartaginês Himilco efetuou, no século VI a.C., uma viagem às ilhas britânicas, terra do estanho, e de lá voltou com impressionantes notícias da existência de monstros marinhos, massas flutuantes de sargaços que prendiam os navios, etc.; isso, porém, não impediu que os punos continuassem a fazer esse comércio durante séculos. O comércio marítimo da Antigüidade oferece ainda muitos pontos obscuros; vários países citados nos escritos antigos, inclusive na *Bíblia*, até hoje não foram satisfatoriamente localizados ou, pelo me-

⁷ De fato, só com o aparecimento do trem de ferro a vapor no século XIX é que as viagens terrestres rivalizaram com as aquáticas.

nos, há dúvidas a seu respeito, tais como o país de Punt, o país de Ofir, o reino de Sabá (cuja rainha visitou Salomão, rei de Israel), Marib, Tule ou Thule e outros.



Proa de uma birreme grega, vendo-se o esporão, a arma principal dos navios da época (séc. V a. C.). Reproduzido do livro *O Navio*, de Bjorn Landstrom

O Navio Mercante da Antigüidade

Embora os fenícios tenham sido os principais navegadores da Antigüidade, a melhor descrição que temos de um navio mercante provém dos egípcios.

O navio mercante, de um modo geral, apresentava forte calado e tinha boca⁸ relativamente larga; por esta última característica era chamado “navio redondo”, o que evidentemente era força de expres-

⁸ Maior largura do casco de uma embarcação.

são. Seu meio de propulsão era a *vela*, embora possuísse alguns remos para auxiliar a manobra de entrada e saída dos portos, assim como para o caso de completa calmaria.

Quando parado, ficava fundeado, isto é, preso ao fundo do mar por uma *poita*⁹.

Embora suas dimensões fossem variáveis, sabemos que os navios mercantes gregos tinham, em média, um comprimento de 55 metros e boca de 13 metros.

Como veremos mais adiante, o navio de guerra, que surgirá mais tarde, será bem diferente.

As Profissões Marítimas

A figura do *armador*, ou seja, do homem que prepara navios para viagens, dotando-o de equipamento e de tripulação, é muito antiga na História. O armador nem sempre era o comerciante marítimo ou proprietário do navio; na Antigüidade, porém, o mais comum era ser as três coisas ao mesmo tempo.

O comandante do navio, vulgarmente chamado de *capitão*¹⁰, era geralmente um experimentado marinheiro, resistente às intempéries, enérgico e resolutivo.

O *marinheiro*, muitas vezes iniciado na profissão à força (costume que chegou até o século XX em muitos países), era geralmente um homem inculto que só conhecia bem a sua profissão (também isso chegou até o século XX). A bordo cuidava das velas, dos cabos e fazia um sem-número de funções variadas.

O *mestre* era um experimentado marinheiro cuja atribuição principal era a manobra do velame e a supervisão geral do convés.

Havia ainda a figura do *piloto*, que às vezes era o próprio capitão; seu mister era a navegação e, para isso, tinha conhecimentos acima da maioria do pessoal, conhecimentos (diríamos hoje) técnicos.

⁹ Pedra ou objeto pesado que pousava sobre o fundo do mar prendendo a embarcação por uma corda ou cabo ou corrente.

¹⁰ Do latim *caput*, que significa "cabeça".

O transporte de riquezas pelo mar deu ensejo ao surgimento da pirataria, tão antiga quanto o próprio comércio marítimo. Isso suscitou a necessidade de os navios mercantes se defenderem, para o quê se embarcaram guarnições aguerridas, aptas para o combate de abordagem.

A crescente ameaça ao comércio marítimo, contudo, só pôde efetivamente ser controlada pela criação de navios especiais, com grande capacidade de manobra, cujo fim era a defesa dos pouco manobreados "navios redondos". Assim surgiu o navio de guerra, a serviço dos navios mercantes e, portanto, da economia de cada nação ou império.

O navio de guerra egípcio, do qual temos a melhor descrição entre os mais remotos, tinha pouca boca, o que lhe valeu ser chamado de "navio comprido", pois, ao contrário do mercante, era bem mais estreito. Tinha o fundo chato, o que, juntamente com a característica anterior, fazia com que oferecesse pouca resistência à água.

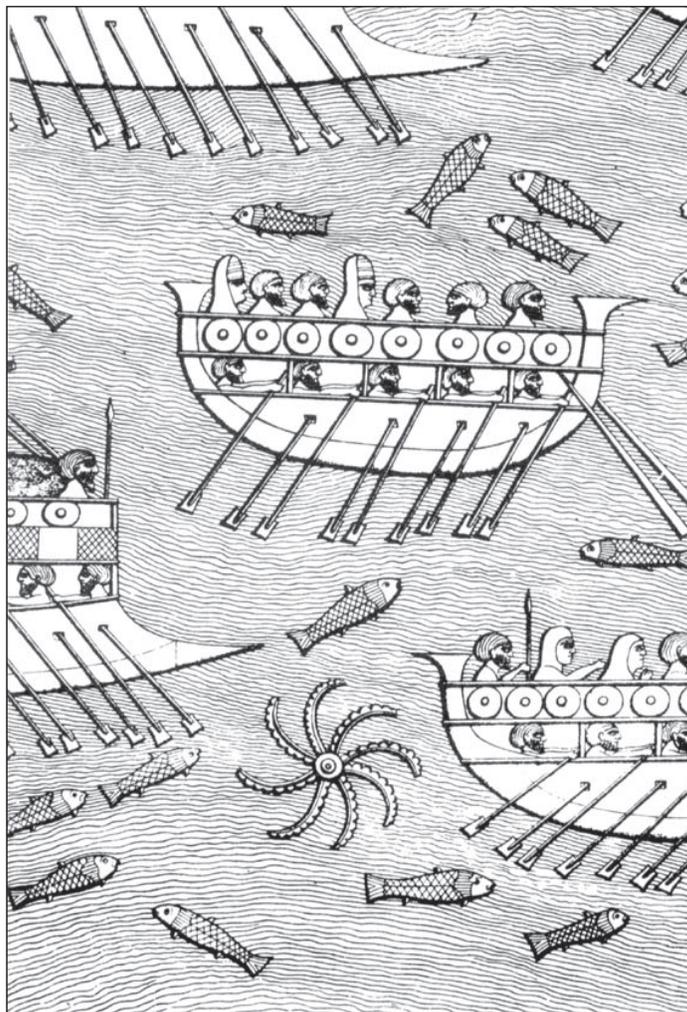
Sua propulsão principal era o remo. Havia uma longa fileira de remos de ambos os bordos, manejados geralmente por escravos, prisioneiros ou condenados, que eram acorrentados aos bancos para que não tentassem fugir na hora do combate; obviamente morriam quando o navio afundava.

Os navios de guerra possuíam também velas, cujos mastros eram arriados na hora da batalha para evitar que sua queda atingisse os ocupantes do navio. As velas eram usadas nas travessias longas, longe do inimigo, a fim de poupar os remadores, e no caso de haver necessidade de bater em retirada para aumentar a velocidade de fuga; de fato, "içar as velas" era, no combate, sinônimo de "fugir". Por causa do seu fundo chato e de sua pouca resistência aos temporais,¹¹ os navios de guerra não fundeavam como os mercantes; eram puxados para terra, ficando em seco. Essa circunstância ocasionou algumas "batalhas navais" travadas em terra, quando acontecia de um inimigo atacar a esquadra antes que os navios pudessem ser postos a flutuar¹². Quanto às suas dimensões, sabemos que uma

11 Na Antigüidade, as tempestades destruíam mais navios do que as guerras.

12 Batalha de Micale (479 a.C.), na qual os gregos venceram os persas, e Batalha de Egos-Pótamos (405 a.C.) em que os espartanos venceram os atenienses, são as mais conhecidas.

trirreme¹³ grega tinha geralmente 25 metros de comprimento por apenas seis metros de boca.



Navios-transporte e galeras assírias. (reproduzido do livro *História da Marinha*, de Curtlandt Canby)

¹³ Navio de três ordens de remos; era o tipo mais comum de navios longos na Antigüidade. Havia outros navios com mais ordens de remos ou com mais remadores num só remo, como quinqüirremes etc.

O navio de guerra conduzia a bordo, além do pessoal marítimo como qualquer navio, os guerreiros e os remadores. Já vimos o que eram estes últimos infelizes; os guerreiros eram soldados terrestres que simplesmente embarcavam e seus comandantes comandavam a batalha naval. Assim foi na Batalha de Salamina (480 a.C.), a primeira grande batalha naval da História.

Mais tarde, porém, o combatente do mar foi se distinguindo do combatente de terra, e o ateniense Formion¹⁴ será o primeiro “general do mar”, ou seja, o primeiro *almirante*.

Mas a arma principal do navio de guerra não era o soldado que ia a bordo, mas uma protuberância colocada na proa do navio à linha d’água chamada *esporão*, aríete ou *rostrum*, destinada a penetrar profundamente na nave inimiga e, assim, pô-la a pique; acontecia, porém, muitas vezes, que o esporão se quebrava com o choque e o navio atacante, com um rombo na proa, também ia a pique. Foram os fenícios os grandes aperfeiçoadores do esporão, que passou a ser revestido de bronze, o que o tornou ainda mais temível.

Comparação entre o Navio Mercante e o Navio de Guerra

Se compararmos os dois tipos básicos de navios na Antigüidade, vemos que o primeiro era lento e bojudo, ao passo que o segundo era rápido e esguio, o que se explica pelas suas finalidades. Enquanto o mercante pretendia transportar o máximo possível de carga com um mínimo de custo operacional, o navio de guerra queria chegar o mais rapidamente junto do inimigo e vibrar-lhe um golpe de morte, pouco importando quanto custasse isso em termos de dinheiro. Sim, porque, enquanto um navio mercante tinha uma tripulação pequena, um navio de combate levava, em média, 200 homens, mesmo considerando que os remadores não eram pagos pelo seu trabalho, a necessidade de alimentá-los e mais a

¹⁴ Vencedor dos espartanos e seus aliados em vários combates, principalmente na batalha do golfo de Corinto (429 a.C), quando fez inteligente manobra antes de atacar. É considerado o pai da tática naval, que, depois dele, passou a ser feita pela combinação de **choque e movimento**; só no século XIV surgiu o terceiro elemento, o **fogo**, isto é, o canhão.

despesa com todos os guerreiros e tripulantes fazia com que o navio de guerra fosse caro, que só os governos podiam permanentemente manter.



Embarcações do Nilo, anteriores a 2000 a.C. (acervo iconográfico do Serviço de Documentação da Marinha)

Capítulo 2

A Dimensão Restrita do Mar

Berço da civilização ocidental, foi também no mar Mediterrâneo que floresceram as atividades marítimas da Antigüidade. Unindo todo o mundo conhecido de então, o mar Mediterrâneo foi desde cedo usado para o estabelecimento de relações entre os povos por ele banhados. Este mar foi não apenas via de escoamento e troca de riquezas, numa intensa atividade comercial que nele se desenvolveu, mas também foi meio de propagação de idéias, que, com os homens, por ele viajavam.

Vê-se que o mar teve, como ainda tem, amplo uso: comércio, expansão de idéias e de domínios, fonte de sobrevivência, etc.

É preciso, então, entender o nome deste capítulo. Para a Antigüidade ocidental, o mar era o mar Mediterrâneo. Apenas ele tinha grande significação para o “arquipélago” de civilizações que o rodeou. Os barcos que os homens construíram eram próprios apenas para as distâncias relativamente curtas de um mar relativamente fechado. O grande oceano permaneceu desconhecido do homem comum, com raras exceções, até os albores da Idade Moderna. Excetuando-se uma navegação atlântica costeira, mais desenvolvida durante a Idade Média, até então os povos ocidentais e médio-orientais do Velho Mundo, o mundo conhecido¹⁵, restringiram suas atividades marítimas ao Mediterrâneo. Eis porque o mar teve, em largo período da história da civilização ocidental, uma dimensão verdadeiramente restrita.

¹⁵ Conhecido pelos europeus, que se julgavam o “centro” do mundo.

O Modelo Imperial: por Mar ou por Terra?

A história documentada do poder marítimo tem início em meio a uma grande crise. O tipo mais comum de crescimento econômico e demográfico dos povos antigos era através da conquista de novas terras e outras gentes. Assim, adquiriam-se, às custas de um vasto investimento em vidas e em equipamentos bélicos, recursos naturais e humanos para a expansão necessária como processo de desenvolvimento e riqueza. Esse modelo econômico de crescimento é chamado *modelo imperial*, pelo qual se estabeleciam os impérios da Antigüidade, repousando sempre sobre a escravização ou a exploração dos vencidos. Tal modelo requeria, portanto, um elemento essencial à sua execução, as forças armadas, sem as quais não haveria, evidentemente, qualquer conquista, porque todas eram realizadas pelo fio da espada. Então, ao se falar em modelo imperial, subentende-se o exercício pleno do poder militar.

Grandes operações militares já se faziam entre os antigos, todas de caráter eminentemente terrestre. A primeira vez em que aparece o elemento naval em grande escala foi em "um ataque da Ásia sobre a Europa"¹⁶. Trata-se de tentativa, três vezes encetada, do império persa para dominar a Grécia, durante a segunda metade do século V a.C.

Sombras sobre a Grécia

Senhora já da costa oriental do Mediterrâneo, dominando numerosas cidades gregas da Ásia Menor, pretendia a Pérsia expandir mais para ocidente os seus territórios, conquistando a península Helênica, e, assim, concluir sua dominação sobre os gregos.

A primeira dessas tentativas realizou-se em 492 a.C. e constou do envio de um exército, através do Helesponto (Dardanelos atual) e da Trácia, em direção ao interior da Grécia, acompanhado por uma esquadra, que o seguiria pelo litoral do mar Egeu, a fim de garantir-lhe o flanco esquerdo e o apoio logístico¹⁷. Tal empresa não deu

¹⁶ Cf. POTTER, E. B. e NIMITZ, Chester W. *Sea power: a naval history*. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1960, p. 5.

¹⁷ Apoio logístico é o apoio que se dá a uma força militar em operações suprindo-a de materiais, pessoal, conforto etc. para garantir-lhe os meios necessários ao desempenho de sua missão.

resultados satisfatórios porque uma boa parte da esquadra persa foi destruída por mau tempo, quando contornava o monte Atos, junto à costa. Sem o apoio naval, retirou-se o exército invasor para a Ásia, sem levar adiante o seu intento.

A segunda tentativa, em 490 a.C., realizou-se através do mar, desembarcando o exército persa na Ática, depois de haver cruzado o Egeu. Mais uma vez frustrou-se a intenção do invasor, com a derrota que sofreu, após o desembarque, junto a Maratona¹⁸.

Vemos já nas duas primeiras tentativas a presença do elemento naval como de grande importância para a realização do que pretendiam os persas. Entretanto, é na terceira tentativa que veremos a força naval decidir em larga escala toda a campanha.

Em 480 a.C., um exército de cerca de 180 mil homens¹⁹ deixou a Ásia Menor e atravessou o Helesponto em direção à península Helênica. Paralelamente, saiu desse estreito uma grande força naval composta aproximadamente de 1.300 navios, com a mesma missão da primeira invasão.

A esquadra persa era composta de navios e marinheiros de diversas origens, pertencentes a estados vassalos do império persa, notadamente fenícios e gregos da Ásia Menor, obrigados estes a combaterem seus parentes helênicos. Depois de passar pelo canal de Xerxes, aberto especialmente para se evitar o contorno do monte Atos, a esquadra prosseguiu ao lado do exército triunfante. Nas Termópilas, a tentativa de Leônidas, Rei de Esparta, para conter o avanço inimigo fracassou²⁰. Retiraram-se os gregos mais para o sul, enquanto Atenas era ocupada pelos persas. No istmo de Corinto pararam as forças gregas de terra. Temístocles, o grande

¹⁸ Na Ática, Grécia central, frente ao mar Egeu.

¹⁹ Os historiadores gregos daquela época exageraram muito o tamanho do exército inimigo, chegando a atribuir-lhe números bem maiores, de até um milhão de homens.

²⁰ A fim de cobrir a retirada do exército grego, o Rei Leônidas e 300 companheiros puseram-se no desfiladeiro das Termópilas, em ponto capaz de atrasar a marcha do exército inimigo. Intimado por Xerxes a render-se, sob o argumento de que os persas eram tão numerosos que suas flechas cobririam o Sol, Leônidas respondeu: "Tanto melhor, combateremos à sombra". Os espartanos foram massacrados porque um traidor revelou aos persas uma passagem através das montanhas.

chefe grego, também decidira levar sua esquadra para lá, cerca de 300 navios de guerra. Os persas, além do seu exército, até então vitorioso nessa campanha, contavam ainda com uma força naval de cerca de 800 navios, reduzida que fora por uma sucessão de tempestades, o flagelo dos antigos navios. Restavam aos gregos duas opções: a resistência no istmo de Corinto ou o emprego decisivo de sua esquadra. Ocorreu então a Temístocles a grande idéia: não eram os persas dependentes de suas linhas de comunicações marítimas? Por que não cortá-las? Cabe aqui uma explicação. O exército persa era bastante grande para a época e não poderia encontrar no território ocupado todos os recursos necessários ao seu sustento. Fazia-se, pois, imprescindível a vinda de recursos de fora, o que era garantido pela marinha persa, através do mar Egeu. Deduziu daí, acertadamente, Temístocles que o exército invasor era dependente da marinha para o pleno êxito de suas manobras terrestres.

Depois de convencer aos demais líderes alguns dos quais já ameaçavam desistir, Temístocles conseguiu reunir a esquadra grega em local adequado, no golfo de Salônica, junto à ilha de Salamina.

Atraídos os persas para este sítio, deu-se a famosa Batalha de Salamina, que redundou em grande e memorável vitória dos gregos, bastante inferiores em número.

Dispersa a frota inimiga, obtiveram os gregos a superioridade no mar. Sem possibilidade de receber o apoio logístico de que precisava, o exército persa viu-se forçado à retirada. Permaneceu no território helênico apenas uma força terrestre de cerca de 50 mil homens, que foi batida em Platéia, cerca de 60 quilômetros a noroeste de Atenas, em 479 a.C. Na mesma ocasião, em Micalé, nas costas da Ásia Menor, os gregos destruíram o resto da esquadra persa, numa "batalha naval" em terra²¹.

Essa campanha foi decidida pelo mar. Dentro do modelo imperial, os persas fizeram uma campanha com íntimas conexões entre o exército e a marinha. Foi posto à prova, pela primeira vez na História, em grande escala, o valor de uma força naval para operação de larga envergadura. Na ameaça persa, o mar foi capital. Era elemento imprescindível para a vitória e foi decisivo para a derrota. Ficou provada

²¹ Curiosidade já citada no capítulo 1.

a vulnerabilidade dos exércitos operando longe de suas bases, quando dependentes de comunicações marítimas, se estas não forem devidamente conservadas. Mais tarde, Napoleão, no Egito, ficará na mesma situação de Xerxes na península Helênica, o mesmo sucedendo a muitos outros chefes militares.

A marinha salvou os helenos e, com eles, todo o acervo de uma brilhante civilização.

O Mar Neutralizado

Assim como a ruptura das linhas de comunicações marítimas pode implicar a derrota de forças terrestres, como exposto acima, pode-se neutralizar ou eliminar a ação marítima por operações terrestres bem orientadas.

Claríssimo exemplo disso é a campanha de Alexandre, o Grande, quando saiu para a Ásia Menor, por via terrestre, para conquistar o império persa.

Partindo a princípio diretamente contra os persas, Alexandre cruzou o Helesponto em 334 a.C. com cerca de 35 mil homens, atingindo vitoriosamente a cidade de Sardis, na Ásia Menor, que tomou. Sentindo, entretanto, que os persas ameaçavam sua retaguarda com o poder naval de que dispunham, Alexandre decidiu voltar-se para o litoral antes de prosseguir pelo interior. É que os persas ameaçavam desembarcar na Grécia, empregando sua ainda vasta esquadra, ao mesmo tempo que ameaçavam as comunicações de Alexandre com a Macedônia e impediam os portos, que se submeteram aos gregos, de exercerem o comércio marítimo.

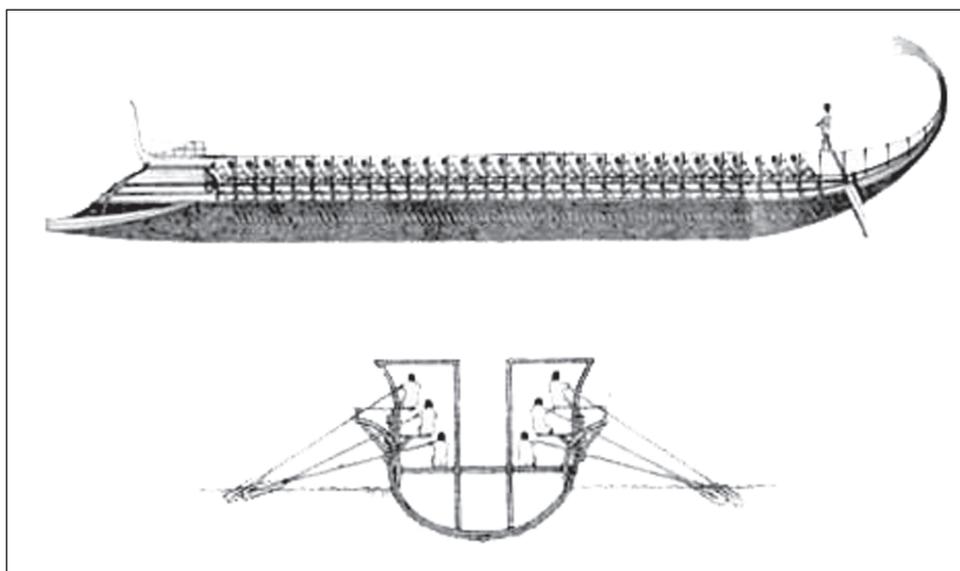
A estratégia de Alexandre aí foi inversa da de Temístocles em Salamina. Avançou sobre o litoral persa e dominou as bases da marinha inimiga, impedindo-a de dispor dos recursos que só nesses pontos encontraria. Afastado esse perigo, pôde Alexandre completar a conquista da Ásia persa, dirigindo-se para a Mesopotâmia e o planalto do Irã, chegando a atingir a Índia.

Vêm-se assim dois tipos de ação claramente distintos com um mesmo fim. Em um deles, o mar usado para desarticular atividades militares terrestres; noutro, a ação em terra neutralizando o uso do mar. Ambos são aspectos marítimos da defesa nacional.

Delenda est Carthago²²

A frase título deste item simboliza uma época: a da curiosa e importantíssima luta entre Cartago, potência marítima de primeira ordem dentro do Mediterrâneo, e Roma, que se afirmava como potência terrestre em plena expansão continental. A causa primordial das chamadas “guerras púnicas” foi a rivalidade comercial marítima.

No século II a.C., já Cartago, antiga colônia fenícia no norte da África, exercia intensa atividade comercial marítima no mar Mediterrâneo. Os romanos haviam acabado de conquistar a península itálica, englobando em seu novo território político as cidades gregas do sul da



Galera grega (acervo iconográfico do Serviço de Documentação da Marinha)

²² Locução latina que significa “É preciso destruir Cartago!”, usada por Marco Pórcio Catão, chamado “Antigo” ou “O Censor”, senador famoso em Roma, entre as segunda e terceira guerras púnicas. Ele sempre terminava seus discursos com essa expressão, que na íntegra era: “*Ceterum censeo carthaginem esse delendam*” ou seja “e também penso que Cartago deve ser destruída”. A expressão abreviada é usada modernamente para exprimir idéia fixa.

“bota” italiana. Eles eram excelentes soldados de terra, que em sucessivas campanhas dilataram o que mais tarde formou o Império Romano.

Vendo a expansão romana, Cartago logo pressionou os gregos da Sicília, produtores de trigo, a fim de manter essa ilha sob sua tutela, antes que Roma se apoderasse dela. A ameaça cartaginesa, entretanto, gerou a grande crise que se iniciou em 264 a.C. e que só terminou após três guerras sucessivas, com o arrasamento da cidade de Cartago em 146 a.C.

Na verdade, sendo uma ilha o pivô da disputa, a guerra a se travar tinha que ser marítima; e Cartago tinha a vantagem. Com sua poderosa e adestrada marinha, os cartagineses punham sua capital a salvo das investidas romanas, enquanto interditavam o comércio marítimo de Roma e pilhavam suas costas.

Não restava aos romanos outra alternativa. A serem fragorosamente derrotados por Cartago, tinham que *se transformar em nação marítima!* Era o grande e grave desafio que a guerra trazia aos latinos.

E Roma vai se transformar em potência marítima!

Os romanos constroem as necessárias galeras, que lhes são também cedidas pelas cidades gregas aliadas. Os remadores exercitam-se nas areias do rio Tibre e, depois, partem para o mar. Para vencerem, põem sua capacidade inventiva à prova e imaginam ter no mar as vantagens que tinham em terra.

A tática naval tinha apenas um componente marinheiro: as manobras de aproximação. O resto era como na batalha campal: abordagem e luta corpo-a-corpo. Entretanto, possuíam os navios de guerra os formidáveis esporões, com que se tentava investir contra o navio inimigo para afundá-lo com toda a sua guarnição, sem necessidade de abordagem. Era preciso evitá-lo. Se os romanos não introduzissem alguma alteração na tática, certamente levariam a pior. Eles não temiam o combate corporal, em que eram superiores aos cartagineses. Mas, e a aproximação das esquadras?

Em meio à manobra, os cartagineses, superiores marinheiros, poderiam investir com seus esporões antes de dar aos romanos a oportunidade de se valerem de sua superioridade militar.

Inventou-se o *corvo*, do latim *corvus*. Foi a solução romana. Consistia de uma prancha articulada no pé do mastro e presa à sua extremi-

dade superior possuindo um gancho em forma de bico de corvo, donde o seu nome. Ao se aproximarem do inimigo a uma razoável distância, cerca de seis metros, os romanos largavam o corvo, que caía sobre a galera inimiga, fazendo-a perder sua mobilidade, já que ficava presa. Pela prancha passavam os soldados de Roma, que iam encontrar seus adversários no convés inimigo. Tal engenho, aliado à total surpresa com que apareceu, foi a causa da primeira grande vitória romana no mar sobre os cartagineses, na batalha de Miles, na costa da Sicília, em 260 a.C.

De Miles em diante, foi uma sucessão de vitórias marítimas para Roma. Forçados pela necessidade, tornaram-se os romanos hábeis marinheiros.

Em 241 a.C., fez-se a paz entre as partes beligerantes e Cartago teve que renunciar a quaisquer pretensões na Sicília, além de sujeitar-se a outras exigências.

Roma saiu da primeira das guerras púnicas transformada em potência marítima, apta a dirigir sua expansão também pelo mar, como efetivamente o fez posteriormente.

As segunda e terceira guerras púnicas realizadas entre 218-202 a.C. e 149-146 a.C., respectivamente, nada acrescentaram de importante ao problema do poderio marítimo.

A segunda foi eminentemente terrestre, na qual o gênio cartaginês de Aníbal soube fazer uma potência de tradição marítima como Cartago levar Roma quase à rendição por meio de uma campanha terrestre partida da Espanha, colônia cartaginesa. Era o reverso da medalha, em pleno continente europeu. Mas o domínio do mar, agora com os romanos, foi mais uma vez decisivo. Os romanos levaram um exército para o norte da África e ameaçaram Cartago; chamado às pressas, Aníbal acabou derrotado na Batalha de Zama (202 a.C.).

A terceira guerra púnica foi de aniquilamento, como desejava Catão. Apesar das duas derrotas anteriores, Cartago recuperava-se rapidamente (como a Alemanha no século XX); aproveitando-se de um pretexto mesquinho²³, os romanos arrasaram-na após uma heróica resistência.

²³ Cartago, nessa época, não podia fazer guerra sem o consentimento de Roma. Massinissa, rei da Numídia, aliado dos romanos, entrou em luta com os cartagineses (provavelmente por instigação romana). Enviado à África como árbitro, Catão impressionou-se com a recuperação cartaginesa e advogou a destruição de Cartago.

As guerras púnicas tiveram um acentuado motivo econômico. Em sua *História Geral*, Políbio já nos conta as rivalidades comerciais entre Roma e Cartago, de cunho marítimo por excelência, perfeitamente sensíveis nas cláusulas de um tratado entre romanos e cartagineses, celebrado muito antes, em 509 a.C.: “Entre os romanos e seus aliados de um lado, e os cartagineses e seus aliados do outro lado, reinará paz com a condição de que nem os romanos nem seus aliados navegarão além do cabo Bom (promontório ao norte de Cartago), a menos que a isto sejam obrigados por tempestade ou por algum inimigo.

“E no caso em que sejam assim impelidos pela força para além de cabo Bom, não terão o direito de tomar ou comprar o que quer que seja, com exceção do que for estritamente necessário para repor os seus navios em condições de navegar ou para fazer sacrifícios aos deuses, e deverão partir dentro do prazo de cinco dias”²⁴. Este trecho não apenas evidencia o cuidado de Cartago em afastar Roma de suas áreas de influência, como mostra sua posição hegemônica antes das guerras.

Mare Nostrum²⁵

No item anterior, vimos o mar na problemática da expansão dentro do modelo imperial. Foi elemento de conquista, fazendo-se a dilatação dos domínios diretamente por ele, ou usando-se suas facilidades para garantir os movimentos expansionistas, sempre encetados ou levados a efeito pelas forças militares. Cabe agora ver outros aspectos do mar restrito da Antigüidade, notando-se a defesa das vias marítimas para sua pacífica utilização e a consolidação das conquistas feitas através do mar.

As marinhas de guerra surgiram na aurora da História com uma missão específica que deve ser permanentemente lembrada: a defesa do tráfego marítimo.

As primeiras linhas comerciais ao longo das costas mediterrâneas despertaram cedo o desejo do enriquecimento às custas do assalto às

²⁴ Cf. POLYBE. *Histoire générale*. Paris: Adolphe Delahays, Libraire, 1847, tome troisième, 297 s.

²⁵ “Nosso mar”, em latim. Expressão usada pelos romanos para mostrarem seu domínio completo sobre o mar Mediterrâneo.

embarcações mercantes carregadas de material de troca. Conforme se viu no capítulo I, a solução encontrada para a proteção aos navios mercantes foi a criação de um tipo novo de navio, com grandes características de mobilidade (embora lhe faltassem resistência ao mar e raio de ação), especificamente dedicado à guerra, tanto defensiva como ofensiva. Estava criada a marinha de guerra, em função da necessidade imposta pelas riquezas “nacionais”, transportadas pela marinha mercante.

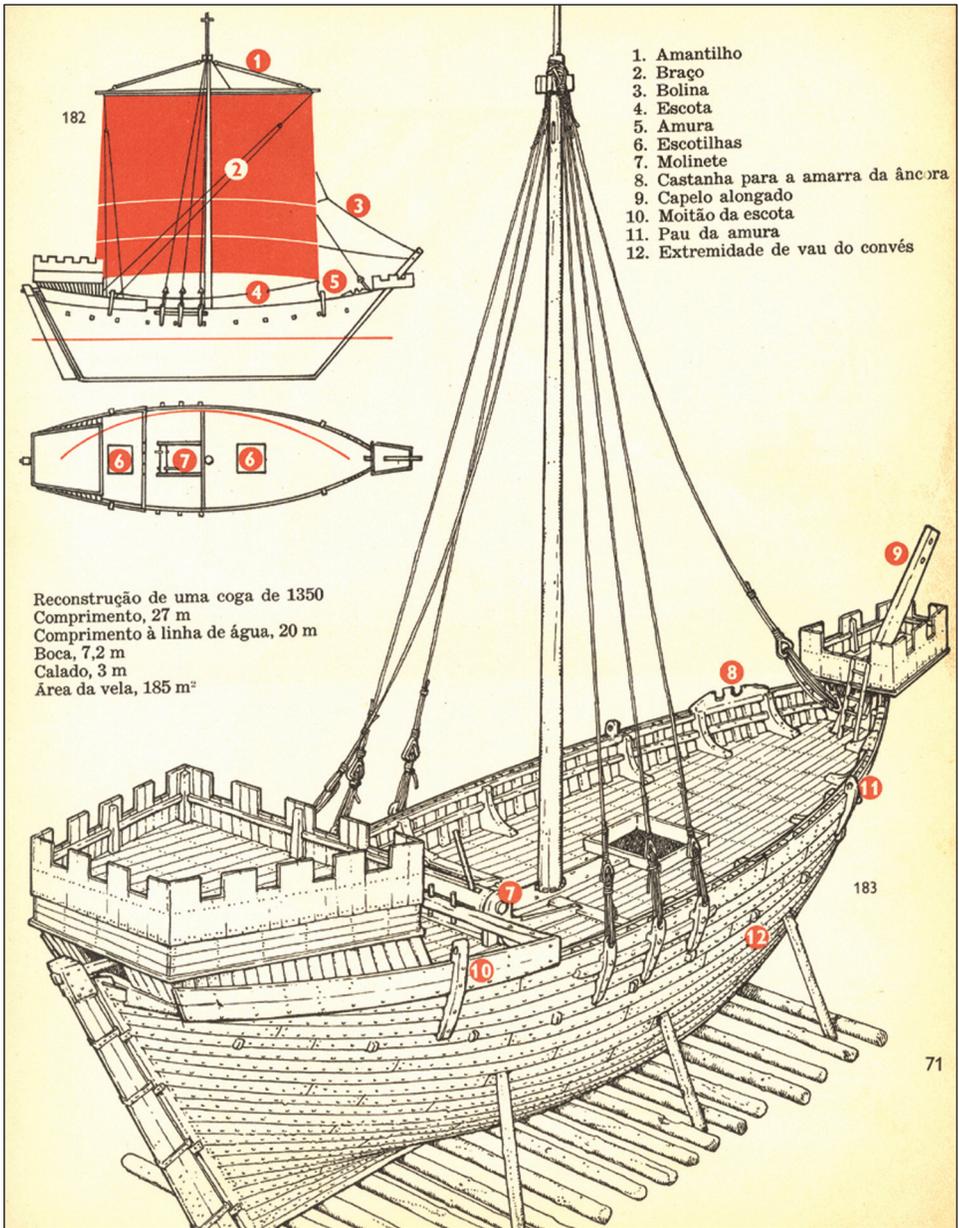
Diversos problemas tiveram os povos antigos com as atividades piratas. Roma particularmente esteve às voltas com este problema, até que, em 67 a.C., Pompeu limpou os mares romanos da pirataria. Conta-se que Júlio César, quando jovem, foi raptado por piratas marítimos, que o mantiveram prisioneiro até que fosse resgatado. Depois de libertado, Júlio César tornou a seus antigos carcereiros e, acompanhado de soldados, crucificou toda a tripulação pirata.

Roma, entretanto, não encontrou logo a paz em seus domínios crescentes. O período de 133-131 a.C. foi acidentado pela guerra civil, que agitou a República com problemas gerados pela sua própria expansão. As estruturas romanas não resistiam mais às novas condições da imensidão de suas terras e da multiplicidade de seus habitantes.

As diversas disputas internas, que haviam de durar 100 anos, encontraram um ponto final no caso do triunvirato Otávio-Marco Antônio-Lépido. Afastado o último, restavam Otávio no Ocidente e Marco Antônio no Oriente, este de amores com a soberana do Egito, Cleópatra. Dizia-se insistentemente que Alexandria iria tornar-se a capital da república romana.

Otávio partiu contra Marco Antônio, então na Grécia em companhia de Cleópatra, próximo a Ácio (*Actium*). Persuadidos de estarem servindo a uma causa alienígena, muitos dos soldados de Marco Antônio passaram-se para Otávio durante a campanha. Percebendo a dificuldade de obter uma vitória terrestre sobre o adversário, Marco Antônio resolveu tentar a sorte no mar, enfrentando os navios de Agripa, almirante de Otávio. Em caso de êxito, poderia apelar posteriormente para uma batalha terrestre; em caso de fracasso, poderia retirar-se para o Egito, por via marítima, em companhia de Cleópatra.

As forças mediram-se ao largo do golfo Ambraciano, na grande Batalha de Ácio, em 31 a.C. Incapaz de vencer os navios de Agripa, mais ágeis e manobreiros do que os seus, Marco Antônio viu desfazerem-se no mar os sonhos de seu império.



Navio europeu do séc. XIV, vendo-se, bem definidos, os castelos de proa e de popa para a defesa das guarnições. (reproduzido do livro *O Navio* de Bjorn Landstrom)

Otávio teve em Ácio a vitória militar necessária à união da república sob sua tutela exclusiva. Senhor, assim, do poder romano, Otávio pôde receber o *imperium*, isto é, os poderes civil, militar e religioso e reformar as instituições romanas, a fim de que fossem atendidas às urgentes necessidades políticas, econômicas e militares das vastas terras de Roma. E o império romano uniu-se sob o novo *Augustus, Princeps e Pontifex Maximus*, à volta do velho mar de todas as civilizações do Ocidente e do Oriente Próximo, que na Antigüidade compuseram a história do homem ocidental: o mar Mediterrâneo, o *Mare Nostrum* dos romanos.

“Somos inclinados a imaginar a Roma imperial como uma potência terrestre, suas regiões sendo ligadas entre si pelo melhor sistema de estradas dos tempos antigos. Este conceito é apenas parcialmente verdadeiro. Muito mais importante do que quaisquer comunicações terrestres para conservar a união do império eram o mar Mediterrâneo e as outras águas que banhavam suas costas. A história do mar e sua participação na história imperial não são dramáticas nem dinâmicas e, por isso, tendem a não apresentar registro. No entanto, o humilde mercador, distribuindo os produtos de qualquer parte do império para todas as partes, transportando os procônsules e suas legiões de apoio para os domínios de além-mar, conduzindo os apóstolos e seus sucessores com a mensagem do cristianismo, teve parte indispensável na formação e na preservação do maior de todos os impérios da Antigüidade. Durante cinco séculos depois de Ácio, navios mercantes movimentaram-se do Mar Negro para a fronteira atlântica, protegidos apenas por pequenas forças de navios-patrolha para impedir as atividades piratas. O Mediterrâneo inteiro e quase suas águas tributárias haviam se tornado um mar fechado, com todas as costas e bases navais controladas por Roma. Em terra e no mar estabeleceu-se a *Pax Romana*, o mais longo período de relativa paz na História”²⁶.

Civilização contra Barbárie²⁷

Por ocasião da instalação da capital do império romano na antiga Bizâncio, que passou a chamar-se Constantinopla, em 328 de

²⁶ Cf POTTER, E. B. e NIMITZ, Chester W. Ob Cit., p. 14.

²⁷ Os romanos chamavam de “bárbaros” todos os povos que habitavam além das fronteiras do império romano. Anteriormente os gregos também procediam assim.

nossa era, já a marinha imperial romana não apresentava a pujança que a caracterizara no começo dos tempos imperiais.

Depois da divisão do império em duas partes, Oriente e Ocidente, problemas os mais diversos surgiram no quadro militar dos latinos (ocidentais) e gregos (orientais).

A invasão dos bárbaros para o ocidente europeu não implicou nenhuma campanha naval. Foram invasões terrestres, começadas por via pacífica e concluídas com as grandes correntes migratórias que transpuseram os rios Reno e o Danúbio para o coração do Império.

Foi assim que, em 476, a cidade de Roma foi ocupada por um pequeno povo bárbaro, os hérulos, e o último César, Rômulo Augusto, foi deposto. Assim terminou o Império Romano do Ocidente.

No Império Romano do Oriente, entretanto, fatos marcantes ocorreram, já mais tarde, em plena Idade Média, que tiveram profunda significação em termos navais, nas constantes tentativas de desintegração daquele remanescente império. Desta vez, entretanto, a ameaça vinha dos árabes.

A Sombra do Crescente

Maomé pregara aos árabes de 622 a 632. De um povo disperso formou-se uma multidão de fiéis desejosa de conquistar o mundo para Alá. Veneradores da memória do profeta, cedo partiram os maometanos para uma imensa aventura de conquista. Em 637, haviam já submetido Jerusalém. "Logo no início do século VIII, os árabes dominavam desde o rio Indo, a leste, até o Cáucaso, ao norte, e a costa do Atlântico a oeste. Seu império se encurvava como uma cimitarra oriental ao longo da costa da África até o coração da Espanha e ameaçava toda a cristandade. A invasão árabe é certamente sem paralelo na História, pela sua rapidez e extensão"²⁸.

Realmente, subiram os maometanos para a Europa Ocidental através da península Ibérica, onde deixaram indeléveis sinais de sua cultura. Tentaram, sem dúvida, prosseguir, não conseguindo realizar

²⁸ Cf. STEVENS, W. O. e WESTCOTT, A. *História do poderio marítimo*. Trad. de Godofredo Rangel. São Paulo: Nacional, 2 ed., 1958, p. 76 s.

seu intento por encontrarem a notável resistência oferecida pelos cristãos de Carlos Martel, de França. Contudo, impregnaram a região ibérica com seus traços, a começar pelo rochedo de Tarik ("Gebel al Tarik")²⁹, hoje Gibraltar.

Contidos a oeste, não desistiram os árabes de tentar o prosseguimento de sua expansão a leste, onde um grande obstáculo se opunha a seus propósitos: a cidade de Constantinopla, baluarte do Império Romano do Oriente.

Nas lutas pela conquista de Constantinopla, são vistas grandes campanhas navais decisivas na sorte da Europa Oriental. Diversas investidas fizeram os maometanos por mar e por terra, até que a invenção do *fogo grego*³⁰, aparecido em 677, no quarto ano de sítio que sofria a capital oriental, permitiu ao Imperador Constantino IV, conhecendo as possibilidades da nova arma, empregá-la com pleno êxito contra seus inimigos, destruindo a esquadra árabe junto ao mar de Mármara.

Sitiada ainda diversas vezes no correr dos séculos seguintes por árabes e turcos, Constantinopla sustentou a luta e permaneceu fora do alcance dos estrangeiros que pretendiam dominá-la. Ela, contudo, que salvara a civilização cristã do Ocidente, obstando o avanço de seus inimigos, veio a ser, por ironia da História, pilhada barbaramente pela quarta cruzada (cristã), de 1204.

Finalmente, fraca em terra e no mar, Constantinopla caiu em mãos dos turcos, em 1453³¹.

O Navio de Guerra Medieval

Todas essas lutas no mar eram realizadas a bordo de navios a remo. Na Alta Idade Média³² um tipo de navio comumente empregado foi o *drômon*, palavra significando "navio rápido" ou "navio corredor".

²⁹ Tarik foi o chefe mouro que invadiu a península Ibérica em 711.

³⁰ O *fogo grego* era mistura altamente inflamável, que resistia até mesmo à ação da água e que aderiu fortemente à madeira das embarcações em que caía. Sua composição é desconhecida até hoje, mas parece que alcatrão e enxofre dela faziam parte. O lançamento era feito por meio de tubos-sifões; foi antepassado do moderno lança-chamas.

³¹ Essa data é considerada pela maioria dos historiadores como o fim da Idade Média, embora alguns prefiram a descoberta da América (1492).

³² Parte mais antiga da Idade Média até cerca do século X.

Tinha duas ordens de remos, conduzindo uma tripulação de cerca de 300 homens; “no meio desse navio elevava-se um grande castelo construído com traves e com seteiras para os arqueiros. No castelo de proa elevava-se uma espécie de pequena torre, talvez giratória, da qual, desde a invenção do *fogo grego*, certos tubos, que eram uma espécie de canhões primitivos, lançavam uma substância inflamada sobre os conveses do adversário. O *drômon* tinha dois mastros de velas latinas³³ e 30 a 40 remos em cada bordo”³⁴. Tanto os cristãos como os árabes combatiam com esse tipo de navio.

O navio a remos ainda foi amplamente usado no mar Mediterrâneo para fins militares. Depois da invenção do canhão, este foi adaptado à proa das galeras, de modo a atingir o inimigo pela frente, durante a aproximação das esquadras. De outra forma não podia ser, aliás, já que os bordos eram tomados pelos remos, que compunham o aparelho propulsor dos navios.

Por ocasião das disputas entre a cristandade e os mouros, durante o século XVI, no mar Mediterrâneo, deu-se a última grande ação entre navios de remos na história naval. Foi a Batalha de Lepanto, travada em 1571, junto à península Helênica, que resultou em vitória para os cristãos, sem, contudo, grande significação estratégica, já que não foi explorada devidamente³⁵.

Embora reduzidos em sua ameaça contra a Europa, os muçulmanos, ainda por muitos anos, mantiveram atividades predatórias que fustigavam o comércio marítimo mediterrâneo.

No próximo capítulo veremos que o navio a remos ainda foi usado por piratas até o século XVIII.

A Arma do Diabo

O aparecimento da pólvora veio dar novas dimensões à guerra e criou na mente dos homens pacíficos um grande temor, muito se-

³³ Vela latina é a que se enverga no sentido longitudinal do navio, sendo triangular ou irregularmente trapezoidal, ao contrário da vela “redonda” que é transversal e “quadrada”, que se torna redonda quando enfunada pelo vento.

³⁴ Cf. STEVENS, W. O. e WESTCOTT, A. Op. Cit., p. 63.

³⁵ A Batalha de Lepanto é das poucas ações navais importantes sem estar ligada a alguma campanha terrestre. Foi o caso das batalhas navais da guerra entre Inglaterra e Holanda no século XVII, de objetivos puramente marítimos.

melhante, guardadas as devidas proporções³⁶, com o que hoje se observa em relação às armas nucleares.

A pólvora já era conhecida dos chineses talvez desde a época em que viveu Cristo. Marco Polo conta que viu belos fogos de artifício na China. Mas sabe-se que, pelo menos uma vez, os chineses empregaram a pólvora na guerra, sob a forma de foguetes.

Foram os árabes que transmitiram aos europeus a fórmula da pólvora. Na Europa, três nomes estão ligados à sua divulgação, por coincidência, todos três religiosos: Rogério Bacon, Bertoldo Schwartz e Alberto, o Grande³⁷.

As primeiras armas chamadas *de fogo* foram os canhões; só muito depois é que surgiram as armas portáteis. Os foguetes que, como já vimos, foram anteriores aos canhões, só voltaram a ter importância no século XX.

A invenção do canhão determinou profundas alterações na História e não apenas de caráter militar. Contribuiu para o fim do feudalismo, já enfraquecido pelas cruzadas, em benefício do poder dos reis, porque estes, apoiados pela burguesia, tinham mais recursos financeiros para comprar a nova arma.

A arma de fogo portátil, então, contribuiu sensivelmente para diminuir a desigualdade social, porque permitia que "qualquer miserável plebeu abatesse o mais nobre dos cavaleiros", como disse, horrorizado, um cronista da época. De fato, o plebeu era o homem que lutava a pé e que pouca chance tinha no combate contra o nobre pesadamente armado a cavalo, até então.

Na marinha, o canhão forçou lentamente o abandono do navio a remos que, embora mais manobreiro que o navio a vela, não podia conduzir o mesmo número de canhões que este.

Nós, homens do século XX, que tanto nos impressionamos com a bomba de hidrogênio, talvez ainda não nos tenhamos dado conta que o canhão foi muito mais importante para a História em geral do que a bomba (pelo menos até agora!).

³⁶ Nunca é demais salientar que a História deve ser compreendida dentro de cada época e não com os olhos e o pensamento de hoje.

³⁷ O fato de serem frades não deve causar estranheza, pois, na Europa medieval, a ciência estava praticamente restrita aos conventos.

Guerra e Comércio na Idade Média

Durante toda a Idade Média, o comércio marítimo intensificou-se no Mediterrâneo, tendo como principais intermediários as cidades italianas, verdadeiras potências mercantis e financeiras da Europa. Mantinham elas grandes frotas comerciais, realizando as trocas através de entendimentos com os árabes, já que as mercadorias orientais, de grande aceitação na Europa, antes de chegarem às margens mediterrâneas passavam pelas terras do Oriente.

Mesmo após a descoberta da rota marítima para o Oriente, contornando o continente africano, o comércio mediterrâneo se manteve, embora em declínio, constituindo grande preocupação para Veneza e outras cidades italianas que o monopolizavam.

No Atlântico, os empreendimentos náuticos foram de caráter diverso. Durante a Idade Média já se realizavam viagens costeiras entre o mar Mediterrâneo e o norte da Europa, com fins comerciais. A Guerra dos Cem Anos ativou particularmente esse comércio marítimo, em face da conflagração nos territórios continentais.

A Inglaterra, sempre notável pela maneira de resolver seus problemas, apresentou um sistema interessante para o emprego dos navios. Havia um acordo entre o rei e os armadores, pelo qual estes cediam seus navios ao governo em caso de necessidade, para que servissem como navios de guerra. Para isso, os navios mercantes sofriam uma pequena alteração. Na proa e na popa construía-se armações de madeira, no formato de torres, destinadas a abrigar os soldados embarcados caso o navio fosse abordado, para que dali pudessem prosseguir no combate. Isso porque a tática naval da Idade Média, mesmo para navios a pano, como era o caso dos que navegavam no Atlântico, era a abordagem. As manobras eram no sentido de aproximar os navios para permitir essa abordagem. O pouco poder ofensivo dos primitivos canhões impunha que essa arma fosse empregada contra o homem e não contra o material, já que neste não faria dano considerável. Geralmente, a tripulação vencida era jogada pela borda. Sendo fracos em seu poder ofensivo, esses canhões navais primitivos eram chamados de *men killers*, por só causarem dano forte nos homens. Só mais tarde, aperfeiçoando-se os canhões navais e aumentando-se seus tamanho e poder, eles foram chamados de *ship killers*, porque danificavam os navios fortemente.

Com o tempo, verificou-se que as tais armações construídas na proa e na popa dos navios mercantes, para abrigar soldados no caso

de abordagem, eram úteis mesmo em tempo de paz, pois facilitavam a defesa do navio contra piratas. Com isso, os navios mercantes passaram a manter essa adaptação em caráter permanente. O que deu origem aos castelos de proa e de popa dos navios, que ainda hoje se vêem na arquitetura naval.

Essa integração entre marinha de guerra e marinha mercante foi significativa, pois não podemos compreendê-las isoladamente. E a Inglaterra, que mais tarde dominou os mares, só organizou sua marinha de guerra como força militar independente e regular no reinado de Henrique VIII (1509-1547), já no século XVI. Daí em diante, sempre no interesse da expansão de seu comércio marítimo e de suas atividades coloniais, os ingleses fizeram crescer proporcionalmente sua *Royal Navy*, até vê-la a maior e a mais poderosa do mundo.

Capítulo 3

A Expansão do Mar

No capítulo anterior, vimos como os antigos limitaram suas atividades praticamente ao mar Mediterrâneo, apenas com escassos contatos com outras civilizações longínquas. Tal situação foi de isolamento maior ainda na Idade Média, em vista da fragmentação política que se seguiu ao desaparecimento do Império Romano do Ocidente e ao crescente enfraquecimento do Império Romano do Oriente.

Embora seja um exagero chamar-se a Idade Média ocidental de Idade das Trevas, não há dúvida de que, pelo relativo isolamento em que viviam as comunidades e, conseqüentemente, pela pouca circulação das idéias, muitos conhecimentos dos antigos se perderam ou, na melhor das hipóteses, ficaram circunscritos a alguns homens letrados, geralmente religiosos.

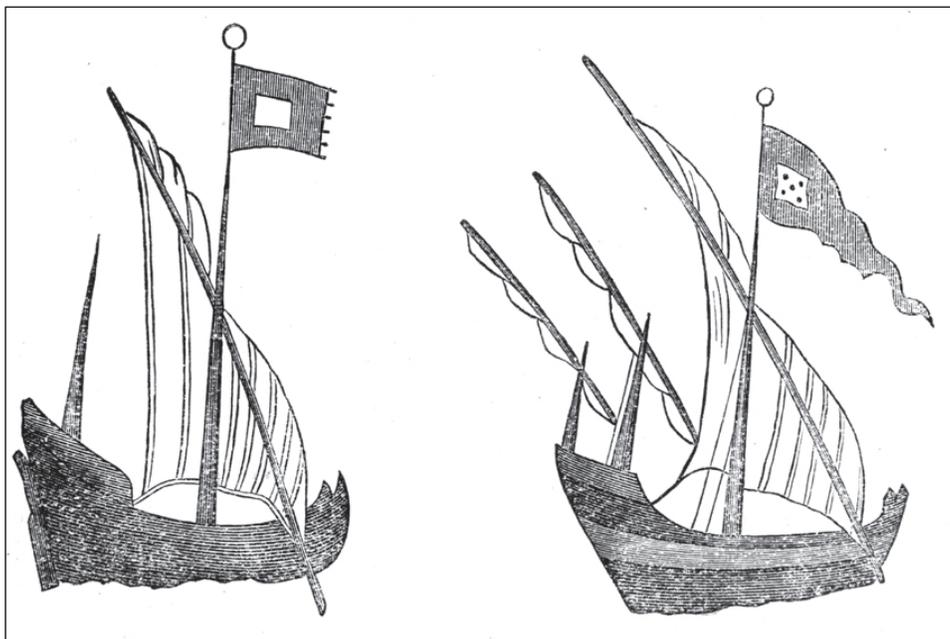
É por essa razão que o grande movimento chamado *Renascença* ou *Renascimento* tem tal nome porque foi, de fato, um novo nascimento da cultura da Antigüidade, especialmente a *grega*.

As Grandes Invenções

O fim da Idade Média é marcado por importantes invenções, entre as quais avultam, pela sua importância para o mundo de hoje, a *pólvora* e a *imprensa*, aquela como elemento destruidor, esta como fator de divulgação da cultura.

Da pólvora já falamos no capítulo anterior. Da imprensa não falaremos por escapar à finalidade deste livro, mas sua importância

foi enorme na divulgação dos conhecimentos geográficos e na impressão das cartas náuticas.



Caravelas com velas latinas do século XV. Desenhos reproduzidos do Planisfério de Juan de la Cosa – 1500 (acervo iconográfico do Serviço de Documentação da Marinha)

Quanto à arte da navegação, deu-se um acontecimento de grande importância no século XIII, que foi a introdução da *bússola* na Europa; esse instrumento já era conhecido pelos chineses, parecendo mesmo que os mongóis já se orientavam por ela em suas incursões pela Europa. Coube aos árabes servirem de ligação entre o Oriente e a Europa, apesar de suas contínuas lutas com os cristãos; na época das cruzadas, os europeus devem ter tomado conhecimento dessa invenção, que, a princípio, foi considerada coisa de feiticeiro.

Nos fins do século XIII, no entanto, o uso da bússola já estava generalizado na Europa, para a navegação. Juntamente com ou-

tros instrumentos da época, o *astrolábio* e a *balestilha*³⁸ davam ao navegador um seguro conhecimento de sua *latitude*.

Quanto à *longitude*, porém, o único meio de conhecimento era pelo caminho percorrido, o que se obtinha, com grande margem de erro, navegando-se até o paralelo desejado e daí rumando para leste ou oeste até o ponto desejado.

Como veremos adiante, coube aos portugueses o papel principal do grande espetáculo dos descobrimentos marítimos. Suas primeiras navegações foram feitas empregando-se navios como a *barcha* ou *barca* e o *barinel*.

A partir de 1440, aproximadamente, os portugueses inventaram, ou melhor, aperfeiçoaram um novo tipo de navio, que viria a ser o mais característico dessa época: a caravela, navio mais alongado que seus antecessores a vela, de borda alta, empregando velas latinas triangulares, o que o tornava apto a navegar quase contra o vento, a orçar. O Almirante João Brás de Oliveira disse que a caravela era de origem mourisca, de armação latina, com porte aproximadamente de 50 a 100 tonéis; a relação comprimento boca era de 3:1, às vezes mais³⁹. Dele se disse: "Navio capaz de afrontar mares tempestuosos e de lutar contra um condicionalismo atmosférico difícil, a caravela portuguesa foi, até os fins do século XV, triunfalmente, o navio dos descobrimentos."

Depois de explorada toda a costa africana do Atlântico, os portugueses adotaram novo tipo de navio, a *nau*, bem maior do que a caravela e capaz de navegar muito longe do litoral, mesmo com tempo hostil. Foi com esse tipo de navio que Vasco da Gama fez sua viagem às Índias.

As Lendas da Idade Média

Muitas histórias fantásticas corriam na Idade Média a amedrontar os que se aventurassem "pela grandeza do mar oceano", isto é, pelo Atlântico: animais monstruosos, capazes de devorar um navio inteiro, sereias, que atraíam com seu canto os navegantes para jun-

³⁸ Instrumentos náuticos antepassados do sextante.

³⁹ Cf. FONSECA, Quirino da. *A caravela portuguesa e a prioridade técnica das navegações henriquinas*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1934, p. 34-35.

to dos rochedos, algas (sargaços) gigantescas que imobilizavam os navios e faziam morrer de sede e fome seus ocupantes, etc. Algumas dessas lendas remontavam à Antigüidade.

As discussões sobre a forma da Terra faziam recear que, navegando até o fim do oceano, o navegante cairia no espaço vazio, isso sem falar nas regiões onde o mar fervia e consumia os navios.

Mas, se havia assim tantas “histórias” desanimadoras, por outro lado havia bons motivos para animar os nautas a afrontarem os perigos do “mar oceano”: as fabulosas notícias relativas às terras do Oriente, especialmente depois do livro de Marco Polo; o comércio das *especiarias*⁴⁰, então monopólio dos árabes, que revendiam-nas aos *venezianos*, *genoveses* e outros povos do Mediterrâneo, negócio altamente lucrativo;⁴¹ e a lenda do Prestes João,⁴² príncipe cristão que habitaria algum lugar longínquo, talvez na África⁴².

O Papel de Portugal

No capítulo da abertura do mar, o primeiro lugar cabe indiscutivelmente aos portugueses. Foram eles que durante mais de 200 anos abriram novos caminhos, exploraram novas fontes de riquezas e descobriram novas terras. A descoberta da América por Colombo, a serviço da Espanha, é um episódio isolado, ao passo que as navegações portuguesas se desenrolaram com caráter de continuidade e, muitas vezes, com planos preestabelecidos.

Após a conquista de Ceuta, em 1415, o Infante d. Henrique (mais tarde chamado o *Navegador*, não pelas suas navegações pessoais, mas pelo fato de ter sido o *condutor* da política marítima portuguesa) instalou-se no promontório de Sagres, transformando sua residência num ponto de reunião de geógrafos, navegadores, astrônomos e outros indivíduos dedicados à ciência.

Inicialmente, o objetivo do príncipe era modesto: explorar as costas da África além do cabo Não. Ano após ano, partiam os nautas portugueses (e também de outras nacionalidades a serviço de Portugal) pelas

⁴⁰ Pimenta, canela, nós moscada e vários outros artigos usados principalmente na conservação de alimentos.

⁴¹ No trajeto entre o Oriente e a Europa as mercadorias quadruplicavam de preço.

⁴² A lenda tinha fundamento, pois o soberano etíope era cristão do ramo copta.

costas africanas, “por mares nunca dantes navegados”⁴³, aumentando sempre os conhecimentos náuticos dos lusitanos, pois cada navegante que partia já o fazia baseado nas descobertas dos seus antecessores.

E assim foram sucessivamente atingidos o cabo Bojador, rio do Ouro, a Guiné e a Serra Leoa.

Mesmo a morte do Príncipe D. Henrique, em 1460, não modificou substancialmente o rumo da história; após um curto intervalo, recomeçaram as navegações, o que mostra que o ciclo marítimo português não foi obra de um homem enquanto viveu, mas uma política de governo; antes da morte do príncipe a coroa já havia mudado de cabeça duas vezes sem que esmorecessem as viagens.

À proporção que as viagens iam mais longe, e com o surgimento de muitas histórias a respeito de novas terras, passaram os portugueses a desejar chegar às fabulosas Índias⁴⁴. Embora existissem mapas que não indicavam a possibilidade de passar pelo sul da África (mapas aliás feitos sem o menor rigor científico), os lusos continuaram explorando a costa africana na esperança de que ela tivesse um fim. E foi assim que, em 1488, Bartolomeu Dias, após ter sido jogado mar afora por uma violenta tempestade, voltou para leste para retomar o acompanhamento do litoral como vinha fazendo e teve a surpresa de verificar que não o encontrava mais; voltou então para o norte e reencontrou o litoral à sua frente (W-E); após prosseguir para leste algum tempo voltou e só então descobriu o extremo sul da África, que, muito acertadamente, chamou de *cabo das Tormentas*. Esse nome foi mais tarde mudado para *cabo da Boa Esperança* pelo rei porque, dizia ele, era a esperança de poder chegar às Índias.

De fato, verificado que o continente africano tinha um fim, ele poderia, logicamente, ser contornado; logo, estava aberto o caminho marítimo para as Índias.

Por que então os portugueses chegaram àquelas terras tão desejadas só 11 anos depois? E como foi isso possível se Vasco da Gama, o homem que chegou às Índias, não seguiu a rota de Bartolomeu Dias até o cabo da Boa Esperança? Por que os portu-

⁴³ CAMÕES, Luís de. *Os lusíadas*, canto I, 1.

⁴⁴ A expressão “Índias” deve ser entendida de modo muito mais amplo do que a Índia de hoje: significava, de fato, o Oriente além da região do Levante ou Oriente Próximo.

gueses não exploraram o litoral africano do lado do Índico, pouco a pouco, como tinham feito com o do Atlântico?

Descoberto o extremo sul da África, Portugal viu que estava no bom caminho; tratou pois de consolidar o seu domínio sobre o litoral africano já explorado, estudar os ventos e as correntes marinhas do Atlântico e preparar, logo que possível, uma expedição que fosse ao outro oceano que existia do lado de lá da África e possivelmente às Índias.

Já vimos que as navegações portuguesas, ao contrário das realizadas depois por outros povos, tiveram, desde o início, um forte apoio oficial e um aspecto de continuidade. Elas não foram feitas por simples aventureiros, mas por homens que obedeciam a um plano de conjunto. Isso explica muita coisa.

Sabemos muito sobre as viagens ao longo do litoral africano porque Portugal tinha interesse político em assinalar sua passagem sobre essas terras, a fim de garantir futuros direitos de ocupação; de fato, em dado momento da História, todo o litoral africano pertencia, por direito de descoberta, a Portugal. Mas, das navegações feitas para oeste, pouco sabemos, porque poucas terras foram descobertas. Mas é fora de dúvida que os portugueses, em 1497, ano da partida de Vasco da Gama para o Oriente, conheciam, e muito bem, o regime de ventos e de correntes marinhas em todo o Atlântico equatorial e sulino. Seria admissível que Vasco da Gama, que se destinava às Índias, fizesse tal abertura da costa senão com pleno conhecimento de causa?

É forçoso reconhecer que, durante o período que medeia entre a descoberta do extremo sul da África e a partida de Vasco da Gama, duas coisas preocuparam o governo português: conhecer o mais possível o Atlântico e garantir a posse das terras que se estavam descobrindo.

Foi assim que o governo lusitano ficou estupefato e contrariado quando, em 1493, Colombo, de volta à Espanha, passa por Lisboa anunciando que havia chegado às Índias.

A Viagem de Cristóvão Colombo

Tudo o que se sabe a respeito de Colombo é inseguro: ano de nascimento, nacionalidade, como adquiriu seus conhecimentos geográficos, se já havia navegado antes da viagem à América, etc.; mesmo depois de famoso, muita coisa continuou obscura.

Além de apresentar seus planos por duas vezes ao governo espanhol, Colombo tentou conseguir o apoio de Gênova, Inglaterra, França e Portugal.

A idéia de Colombo era relativamente simples: partindo do pressuposto de que a Terra era redonda, as Índias poderiam ser atingidas navegando-se para o *ocidente* em vez do *oriente*. Como, porém, a base de sua argumentação (a redondeza da Terra) fosse assunto mais do que discutido, até inaceitável para a época, Colombo foi muitas vezes ridicularizado; se não tivesse chegado a fazer a viagem que o imortalizou, seu mérito seria enorme somente pela fé inabalável que tinha na sua teoria; anos de persistência foram necessários para conseguir convencer alguém que pudesse efetivamente auxiliá-lo. E esse alguém foi a Rainha da Espanha Isabel. Mas, antes de ver a sua idéia aceita na Espanha, Colombo havia estado em Lisboa onde sua idéia também não fora aceita, mas não pelos mesmos motivos que na Espanha, isto é, descrença na idéia daquele visionário.

Não, ao que tudo indica, os sábios portugueses não acharam a idéia absurda e tanto isso é verdade, que a levaram ao rei. Mas não interessava a Portugal abandonar uma norma que vinha seguindo havia meio século, isto é, chegar às Índias passando pelo sul da África, para adotar uma nova conduta que poderia ser correta, mas também poderia resultar em nada; essa viagem que Colombo imaginava era uma aventura, sem dúvida, e os portugueses já estavam muito mais adiantados na maneira de encarar o problema.

De qualquer modo, porém, após longas peregrinações e dissabores, Colombo pôde armar a sua pequena frota de três navios: a *Santa Maria*, a *Pinta* e a *Niña*. A *Santa Maria*, a maior das três caravelas, tinha apenas 27 metros de comprimento e deslocava 100 toneladas; a *Niña*, a menor, deslocava apenas 40 toneladas.

Colombo desconhecia a existência de um vasto continente entre a Europa e as Índias⁴⁵; imaginava a distância entre a Europa e a Ásia pelo ocidente muito menor do que realmente é. Durante a viagem, teve que mentir para as guarnições rebeladas, dizendo que ainda não haviam percorrido o caminho previsto.

⁴⁵ Colombo calculava com razoável aproximação o diâmetro da Terra, mas como ignorava a existência de um vasto continente entre a Europa e a Ásia no oeste, supunha que Cipango (Japão) e Catai (China) fossem localizados na área dos atuais Estados Unidos da América aproximadamente.

De qualquer maneira, a descoberta da ilha de Guanahani hoje Watling island, uma das Bahamas, e, logo a seguir, Cuba e Hispaniola, hoje Haiti, convenceu Colombo de ter chegado às Índias, idéia essa tanto mais reforçada quando soube vagamente da existência de um grande império, mais a oeste, onde havia muitos metais preciosos; os indígenas se referiam ao império asteca, mas para Colombo eram as tão ambicionadas Índias.

A viagem de Colombo que, à primeira vista, parecia colocar por terra todos os planos portugueses, fez com que este país recorresse imediatamente ao Papa para defesa de suas pretensões.

A Participação do Mundo por Alexandre VI

Atendendo aos clamores de Portugal, mas ao mesmo tempo sem querer desagradar à Espanha, sua terra natal, o Papa Alexandre VI dividiu entre os dois estados querelantes o mundo descoberto e por descobrir. Pela bula *Inter Coetera* estabeleceu que as terras situadas a 100 léguas a oeste do meridiano das ilhas dos Açores e do Cabo Verde seriam da Espanha e, as situadas a leste, de Portugal.

A divisão, embora hábil do ponto de vista político, porque tentava evitar um conflito entre duas importantes nações da cristandade, era frontalmente contrária aos prováveis interesses dos demais estados (França, Inglaterra, Veneza, Gênova, etc.), que eram sumariamente excluídos da repartição do mundo. Para Portugal era injusto, porque equiparava todo o longo e paciente trabalho de 70 anos com uma única viagem dos espanhóis.

Fosse como fosse, a decisão papal era impossível de ser aplicada pelas seguintes razões:

- a) não estabelecia qual o meridiano que serviria de ponto de partida para a contagem da longitude;
- b) o meridiano de Açores não é o mesmo do arquipélago de Cabo Verde;
- c) qualquer que fosse o grupo de ilhas considerado, haveria necessidade de se estabelecer exatamente qual a ilha e qual o ponto nessa ilha para servir de ponto de partida, pois mesmo uma pequena diferença pode acarretar longas discussões diplomáticas; e
- d) a légua portuguesa não era igual à espanhola e a bula não dizia qual delas deveria ser usada como medida.

De qualquer maneira, mesmo desprezando as diferenças decorrentes das imperfeições citadas, a linha passaria em pleno oceano; toda a América seria da Espanha. Saberia disso o governo português? E se sabia, com que grau de certeza o saberia?

É muito sintomático o fato de Portugal ter recusado a bula papal e, passando das palavras aos fatos, preparou-se para a guerra com a Espanha.

O Tratado de Tordesilhas

Não interessava absolutamente à Espanha ir à guerra com Portugal. Em primeiro lugar, a Espanha estava exausta de uma luta centenária contra os mouros, luta essa que tinha terminado havia menos de dois anos, e, em segundo lugar, era perigosa uma guerra para um país que tinha acabado de fazer a sua unificação. De mais a mais, a Espanha estava longe de ter uma idéia real do valor das terras a que Colombo tinha chegado.

Por todos esses motivos o governo espanhol tratou por via diplomática de tentar chegar a um acordo com Portugal. Concordando os dois países em discutir o assunto, reuniram-se na pequena cidade de Tordesilhas as delegações dos estados interessados. Mas, enquanto a Espanha mandava representantes sem qualquer característica especial, o pequeno reino luso se fazia representar por gente altamente credenciada para discutir assuntos náuticos e geográficos. Não foi difícil aos portugueses conseguir convencer aos espanhóis que a bula papal era inexecutável e que melhor seria fazer um tratado de limites diretamente entre os dois países. Assim nasceu o famoso tratado que recebeu o nome de sua cidade natal.

Por ele, o meridiano original passava a ficar situado a 370 léguas a oeste do arquipélago de Cabo Verde, o que viria a garantir mais tarde para Portugal a posse de grande parte do Brasil.

Saberia Portugal ou, pelo menos, teria alguma informação a respeito da existência da terra brasileira? Se não sabia, por que tanto empenho em modificar a bula do papa, estando disposto até mesmo à guerra? Teria agido pensando que Colombo tivesse mesmo chegado às Índias, mesmo dois anos depois da sua famosa viagem? Neste caso, o que adiantaria a linha de Tordesilhas se as terras atingidas por Colombo estavam mais a oeste do que o meridiano do

tratado? Ou, quem sabe, os portugueses não só sabiam da existência do Brasil como também não o confundiam com as Índias?

A Descoberta do Caminho Marítimo para as Índias

Portugal não se garantiu apenas por meio de instrumento diplomático na questão da propriedade das terras descobertas e por descobrir. Usou também o velho e eficiente recurso da união familiar: D. Manuel, rei de Portugal, pediu a mão de D. Isabel, filha dos Reis católicos Fernando e Isabel, para sua rainha, realizando-se o casamento em 1497.

Somente depois de garantidas para si as terras africanas já descobertas e afastada durante muito tempo a possibilidade de conflito com a Espanha é que Portugal reiniciou a sua jornada para as Índias pelo oriente.

No entanto, quando Vasco da Gama parte em 1497, ele segue a rota de todos os navegantes que demandavam a costa da África até a altura de Serra Leoa e daí, surpreendentemente, guina para alto-mar, afastando-se do golfo da Guiné, região onde as calmarias eram freqüentes e onde começava o trecho do litoral africano em que a corrente de Benguela e os ventos dominantes são contrários ao sentido de navegação.

A corrente Sul-Equatorial e os ventos dominantes o levam para além do meio do Atlântico, a ponto de ver sinais de terra, do que daria notícia a Cabral, quando este partiu para sua viagem em 1499, da qual resultaria a descoberta do Brasil. Durante três meses só vê céu e água. Navegando decididamente no rumo aproximado sul, vai encontrar, na altura do Prata e do sul da África, correntes e ventos favoráveis que o levam diretamente ao extremo sul da África.

Cabe aqui um raciocínio lógico: seria Vasco da Gama um irresponsável que arriscasse sua flotilha de três navios por um caminho que ele não saberia aonde iria dar, mas que certamente não seria para as Índias, a menos que ele soubesse exatamente onde mudar o rumo geral N-S para W-E? E teria sido por mera coincidência que essa estranha navegação o levasse exatamente aonde Bartolomeu Dias tinha chegado por um caminho completamente diferente?

Nos dez anos que mediaram entre essas duas viagens e enquanto tantas coisas importantes aconteciam, como já vimos, é obvio que alguém andou esquadrinhando todo o Atlântico Sul.

Observando o regime dos ventos, não nos surpreenderemos tanto com a viagem de Vasco da Gama, pois na navegação para o golfo da Guiné a ida e a volta não se faziam pelo mesmo caminho, o que demonstrava perfeito conhecimento do regime e do sentido das correntes marinhas no Atlântico Norte.

Mas voltemos ao Almirante da Gama. Passado o cabo da Boa Esperança, sobe ele o litoral africano do Índico até encontrar povos que lhe dão seguras notícias das Índias, pois mantinham com essas regiões um comércio regular; esse comércio era feito pelos árabes, que desde o século VIII possuíam o domínio do mar no oceano Índico.

Contratando, por bom dinheiro, um excelente piloto árabe, Vasco da Gama segue diretamente para as tão desejadas Índias, onde chega às proximidades de Calicute, em 20 de maio de 1498.

Os navios lusitanos, de grande porte em comparação com os dos árabes, não tinham a liberdade de ação dos navios de guerra inimigos, mas tinham maior poder de fogo. E o mundo estava entrando numa época de predomínio do fogo sobre movimento e choque.

Dessa disputa entre árabes e portugueses, que veremos daqui a pouco, estes, apesar das distâncias, mas fortemente amparados por um governo resoluto, em poucos anos arrebatarão aos orientais o domínio dos mares Índicos e passarão a exercer, com exclusividade, o comércio das especiarias e demais mercadorias do Oriente para a Europa.

O Descobrimento do Brasil

Embora haja autores que defendam a tese de que o Brasil já fora visitado por fenícios, egípcios, cartagineses, gregos e árabes antes de Cabral, nada disso está provado e, assim, não vamos perder tempo em discutir hipóteses pouco prováveis.

É provável, porém, que navegantes europeus tivessem estado no Brasil antes de Cabral. Quanto a um pelo menos, não há dúvida: o espanhol Vicente Yañez Pinzon, o mesmo que acompanhara Colombo na sua primeira viagem, percorreu o litoral do Nordeste e do Norte em janeiro de 1500. Quanto a outro, o português Duarte Pacheco Pereira, um dos signatários do Tratado de Tordesilhas, é extremamente provável não apenas pela sua narrativa como também pela circunstância de estar na esquadra de Cabral, sem que se saiba qual

era nela a sua função. Outros portugueses poderão ter aqui estado sem que tenhamos qualquer certeza a respeito.

Os argumentos a favor da casualidade do descobrimento são:

a) o trecho da carta de Pero Vaz de Caminha em que ele diz: "O que se pode imaginar de mais fortuito, por ser obra não da humana, mas da divina vontade";

b) o fato de não haver na esquadra de Cabral os padrões de pedra que, desde D. João II, costumavam levar os navios portugueses para assinalar a posse das novas terras descobertas;

c) a circunstância de que as instruções do rei a Pedro Álvares Cabral não falavam no Brasil;

d) o desvio, já feito por Vasco da Gama, para evitar as calmarias do golfo da Guiné.

Em compensação, militam em favor da intencionalidade do descobrimento as fortes razões que já citamos, quais sejam a atitude portuguesa diante da divisão feita pelo Papa, o conhecimento da ciência náutica e da geografia do Atlântico que já possuíam, a presença de Duarte Pacheco Pereira na frota e o fato de que qualquer possível desvio da esquadra causado pela corrente Sul-Equatorial, bastante duvidoso aliás, não levaria a frota à região do sul da Bahia, mas bem mais ao norte, na altura de Pernambuco. Quanto às tão faladas calmarias, é completamente fora de propósito que elas fossem responsáveis por tão dilatado desvio.

Se considerarmos que o governo português poderia ter interesse em fingir o "descobrimento", os três primeiros argumentos a favor da casualidade caem por terra, ao passo que os contrários são muito mais sólidos. O estudo profundo do problema indica, com alta probabilidade de acerto, que o Brasil já era conhecido dos portugueses antes de 1500 e que, por motivos políticos, o fato foi ocultado até que pudesse ser feito oficialmente o "descobrimento".

Outras Navegações Portuguesas

Os lusos andaram mesmo, como diz o poema famoso *Os Lusíadas*, "por mares nunca dantes navegados", pelo menos por europeus.

Mesmo antes da “descoberta da América” por Colombo, já nela teriam estado os portugueses: em 1491, João Vaz Corte Real e Álvaro Martins Homem estiveram na Terra Nova e, no mesmo ano da viagem de Colombo, João Fernandes Labrador e Pedro de Barcelos descobriram a península que teria até hoje o nome do primeiro.

Em 1501, Gaspar Corte Real descobriu o estreito de Davis, entre a Groenlândia e o continente norte-americano e esteve naquela grande ilha.

As navegações lusitanas no Índico levaram à conquista de quase toda a costa da África e à descoberta de inúmeras ilhas (Ceilão, Maurício, Reunião, Madagascar, Maldivas, Sonda, Sumatra, etc.).*

Em 1516, Duarte Coelho atinge a Cochinchina (atual Vietnã) e, em 1525, Luiz Vaz Torres descobre a Austrália. A Nova Guiné, em 1538, com João Fogaça, e o Japão, em 1541, com Fernão Mendes Pinto e Antônio da Mota, mostram quão longe chegaram os portugueses para as bandas do Oriente.

Mas, o ponto alto das navegações lusitanas viria com as viagens de João Martins que, em 1588, descobriu a passagem do noroeste, passando pelo estreito de Davis, mar de Baffin, ilhas Árticas, norte do Alasca e estreito de Bering, vindo a sair no Pacífico, e de David Melgueiro que, em 1660, descobriu a passagem do nordeste, partindo do Japão, passando pelo norte da Sibéria e das ilhas Spitzberg e chegando a Portugal pelo norte do Atlântico.

Desse imenso império colonial pouco restou a Portugal; a decadência começou em 1580 com a entrega da coroa ao Rei espanhol Felipe II, o que fez com que os holandeses, que estavam em luta com os espanhóis, passassem a atacar os navios portugueses.

Navegações de Outros Povos

Os espanhóis só se tornaram navegadores depois da viagem de Colombo; suas viagens são feitas quase todas para a região das Antilhas, onde a ilha Hispaniola (atual Haiti) foi a base de suas conquistas americanas.

* Para detalhes de datas e navegantes ver bibliografia.

Aos poucos, foram os espanhóis explorando as costas do mar dos Caraíbas até que, em 1513, Vasco Nuñez de Balboa, atravessando o istmo do Panamá, descobre (para os europeus, bem entendido) o oceano Pacífico.

As notícias, cada vez mais freqüentes, da existência de grandes Impérios no interior do México (astecas) e Peru (incas) fizeram com que os espanhóis realizassem expedições para sua conquista, o que foi conseguido, respectivamente, em 1521 e 1533. Os dois grandes "Estados" indígenas foram destruídos, assim como quase toda a sua extraordinária cultura.

Na América do Norte, os espanhóis vão aos poucos explorando e conquistando a Flórida, a região do baixo Mississipi e a Califórnia. Ocupam quase toda a América Central e grande parte das Antilhas, assim como a maior parte da América do Sul. No Pacífico, conquistam as Filipinas, que conservarão até o fim do século XIX.

Os suecos chegaram a fundar uma colônia no rio Delaware, a chamada Colônia Cristina, mas perderam-na para os holandeses.

Os franceses se instalaram principalmente no norte da América do Norte, onde o florentino Verazzano e o francês Jacques Cartier exploraram o atual Canadá; além disso, vão ocupar a região de Nova Orleans.

Na América do Sul, foram menos felizes os franceses; suas tentativas para se instalar no Brasil fracassaram em curto tempo e somente conseguiram conservar a Guiana. Ocuparam também várias ilhas no mar das Antilhas.

Os holandeses, depois de dominarem importantes territórios no Brasil e na América do Norte (Nova Holanda), perderam todas as suas conquistas, conservando apenas a Guiana (Suriname) e algumas poucas Antilhas.

Muito mais favorecidos foram os ingleses, que, embora iniciando as suas navegações em busca de novas terras, vão conseguir, por meio de várias guerras bem-sucedidas, tomar as colônias de outras nações. Grande parte da América do Norte lhes fica pertencendo, além de muitas Antilhas e uma das três Guianas.

A Groenlândia foi explorada e ocupada (somente o litoral sul) pelos dinamarqueses.

As Lutas pelo Domínio dos Mares

A descoberta quase simultânea do caminho marítimo para as Índias e do novo continente alargou extraordinariamente as dimensões do mar, tal como ele era conhecido para os europeus.

As novas rotas oceânicas, ao mesmo tempo que levavam riquezas para a Europa, levavam a cultura europeia a todas as partes do mundo. As várias civilizações que existiam simultaneamente no mundo de então passaram a se conhecer, em geral não amistosamente. E enquanto umas sucumbiam definitivamente como as americanas, outras sofriam forte influência da civilização europeia ocidental, tais como a hindu, a chinesa e outras menores.

O principal eixo comercial do mundo, que até então fora o mar Mediterrâneo, passou para o Atlântico e assim permanece até hoje.

Mas os europeus não marcharam juntos nessa jornada pelos novos mundos descobertos. Uma profunda rivalidade entre as principais potências da época vai começar; a luta pelas fontes produtoras de mercadorias vai deflagrar uma corrida colonial que chegará ao século XX.

Neste final de capítulo, focalizaremos apenas as lutas entre as grandes potências marítimas. No próximo, veremos os choques entre potências terrestres e potências marítimas.

Árabes *versus* Portugueses

Os portugueses, ao chegarem às tão ambicionadas Índias, encontraram um florescente comércio marítimo feito pelos árabes entre os portos hindus, de um lado, e os portos do golfo Pérsico e mar Vermelho, na outra extremidade.

Durante séculos, haviam os árabes desfrutado pacificamente desse tráfico, recebendo na Índia as mercadorias locais e as procedentes do Extremo Oriente, trazidas principalmente por navios chineses, os juncos, e revendendo-as nos portos já citados a outros comerciantes, árabes e judeus, que as transportavam em caravanas terrestres aos portos do Mediterrâneo Oriental; aí, eram os navios venezianos e genoveses, principalmente, que levavam essas mercadorias para o restante da Europa.

A descoberta do caminho marítimo para as Índias veio arruinar definitivamente o comércio do Mediterrâneo, que vai deixar de ser o

mar principal da história da humanidade para sempre; só depois da abertura do canal de Suez (1869) é que o Mediterrâneo recuperará uma parte da sua importância.

No oceano Índico, a viagem de Vasco da Gama colocou em confronto portugueses e árabes; na própria viagem do descobrimento começaram as rivalidades. Os príncipes hindus se dividiram em sua preferência, tendo uns feito aliança com os lusitanos enquanto outros apoiavam os árabes.

A frota de Cabral, que, depois de descobrir o Brasil, foi à Índia, já teve que lutar contra os muçulmanos.

Mas foi com Francisco de Almeida, a partir de 1505, que Portugal firmou o seu domínio do mar no Índico após uma série de combates navais. Almeida, com 19 navios a vela de alto-mar logrou derrotar de maneira categórica a frota do Islã, comandada por Mir Hussain, com cerca de 300 navios pequenos e embarcações miúdas na Batalha de Diu.

Afonso de Albuquerque, considerado o maior conquistador luso, continuou a obra de conquista e, em 1515, os portugueses dominavam todos os mares do Oriente, desde o sul da África até a península Malaia, com a única exceção do mar Vermelho.

Como conseqüência da vitória portuguesa, a Europa se verá inundada por novas mercadorias, assim como pelas já conhecidas, mas em escala muito maior, e o pequeno reino lusitano se tornará, durante quase um século, a principal potência marítima do mundo.

Portugueses *versus* Holandeses

Em 1566, os Países Baixos⁴⁶, possessão da coroa espanhola, revoltaram-se contra a intolerância religiosa e a opressão econômica de Felipe II. A longa luta que se seguiu, com altos e baixos para os holandeses, que contaram com o auxílio da Inglaterra (o episódio da "Invencível Armada" vai relatado no capítulo seguinte), terminou em 1609, com a independência das sete províncias protestantes do norte. O Tratado de Vestefália, em 1648, reconheceu definitivamente a independência dos Países Baixos (Holanda).

⁴⁶ Na época a denominação abrangia a Holanda e a Bélgica atuais.

Talvez esses fatos não tivessem grande influência sobre a história de Portugal se, em 1580, o Cardeal Rei D. Henrique não tivesse interrompido a linha de sucessão dinástica, com sua morte. A sucessão coube a Felipe II d'Esanha, após uma série de peripécias em disputa do trono vago.

Embora juridicamente os dois Estados continuassem independentes, na prática o resultado foi fazer dos holandeses inimigos dos portugueses. Quando Felipe proibiu a entrada de navios holandeses no porto de Lisboa, então o maior porto da Europa, os flamengos passaram a tentar ir buscar as mercadorias do Oriente diretamente nas fontes.

Assim, por força de uma sucessão desastrosa, viu-se Portugal a braços com um novo e implacável inimigo, que atacava seus navios ao longo da extensa rota das Índias. Já antes do fim do século XVI, os holandeses tinham chegado a Goa, a Java e a todos os empórios lusitanos no Oriente. Sem o amparo de um governo genuinamente nacional, a situação foi ficando cada vez pior para Portugal, que se viu atacado até na sua colônia sul-americana, o Brasil .

Quando, em 1640, os portugueses conseguiram derrubar seu terceiro Rei Felipe e estabelecer uma dinastia nacional, a dos Braganças, era tarde demais para recuperar o vasto império colonial. Dele só restaram Angola, Moçambique, a Guiné, algumas cidades da Índia, Macau, Timor e várias ilhas; o próprio Brasil estava parcialmente ocupado. Sobre os mares do Oriente tremulava uma nova bandeira: a das Províncias Unidas dos Países Baixos⁴⁷ .

Mas não por muito tempo. Uma nova potência marítima estava surgindo: a Inglaterra. O século XVII iria assistir a uma longa luta pelo domínio do mar.

Holandeses e Ingleses

Em 1651, a monarquia havia sido temporariamente derrubada na Inglaterra e o país era governado com mão-de-ferro por Oliver Cromwell. O Ato de Navegação, baixado nesse ano, restringiu os direitos de outros países em favor da marinha mercante inglesa; era

⁴⁷ Eram sete províncias, das quais a principal era a Holanda, que acabou dando nome ao conjunto.

um golpe muito sério para a Holanda, país que vivia principalmente do comércio marítimo.

A Holanda possuía nessa época as maiores frotas mercante e pesqueira da Europa, apoiadas por uma forte marinha de guerra. Sua posição geográfica, todavia, era muito desfavorável: fronteiras terrestres muito abertas e as principais rotas de navegação passando junto às costas inglesas.

A Inglaterra, além da situação geográfica favorável, tinha um forte e decidido governo, o que não acontecia com os Países Baixos, uma federação alquebrada por lutas internas.

As hostilidades começaram logo no ano seguinte e, em muitos combates, os holandeses se viam prejudicados pela necessidade de protegerem seus comboios.

A primeira guerra durou dois anos e o principal encontro foi a chamada Batalha dos Três Dias, um encontro indeciso em que os ingleses levaram vantagem, mas os holandeses conseguiram salvar a maior parte do comboio que protegiam na ocasião.

Na batalha de Scheveningen, morreu o grande Almirante holandês Martin Tromp, o homem que, diz a lenda, usava uma vassoura no alto do mastro para varrer dos mares os navios inimigos.

Após uma paz que durou onze anos, recomeçaram as hostilidades, iniciadas com uma interessante batalha, a de Lowestoft (3 de junho de 1665), na qual ambas as Esquadras adversárias mantiveram-se em longas colunas, chamadas *linhas de batalha*, o que serviu de modelo para os encontros navais durante mais de um século.

A principal ação dessa segunda guerra, porém, foi a Batalha dos Quatro Dias (de 1 a 5 de junho de 1666), uma vitória holandesa. No fim dessa guerra, os holandeses chegaram a entrar no rio Tâmisa e bombardear suas margens.

Cinco anos de paz se seguiram e, finalmente, iniciou a terceira e última guerra entre a Inglaterra e a Holanda. A França, que havia auxiliado a Holanda na guerra anterior, aliou-se à Inglaterra. Apesar de brilhantes vitórias obtidas por Ruyter, os holandeses, esgotados por tantos anos de luta, foram obrigados a negociar a paz.

Dessas guerras, a Inglaterra saiu engrandecida e, dali em diante, veio a tornar-se a maior potência marítima do mundo.

A Pirataria

Vimos no Capítulo 1 que a pirataria é tão velha quanto a História. Em nenhuma outra época, porém, a pirataria foi tão importante como no período que se seguiu às grandes descobertas, especialmente no Atlântico Norte.

A explicação é simples: a descoberta da América e de seus tesouros astecas e incas, a princípio, e a exploração das minas de ouro e prata logo a seguir, fizeram dos navios mercantes espanhóis os mais visados pelos ladrões dos mares. A região do mar das Caraíbas ou mar das Antilhas é plena de pequenas e grandes ilhas, refúgios naturais de flibusteiros e bucaneiros⁴⁸.

Embora os galeões que transportavam ouro e prata para a Espanha fossem os alvos preferidos, nenhum navio mercante estava a salvo de ataques piratas nessa época.

Na região das Antilhas, os piratas mais famosos foram os franceses João Florin, Laudinière, Montbars (chamado "o Exterminador"), os irmãos Lafitte e o mais famoso de todos, João Davi Nau, "o Olonês" (porque nascido na cidade Sables de Olonne). Aos franceses seguiram-se os ingleses (Henrique Morgan), holandeses e portugueses. Essa indicação de nacionalidades, porém, é apenas para orientação do leitor, pois o pirata, a rigor, não tinha nacionalidade juridicamente reconhecida; era um marginal em todos os sentidos.

Até mulheres piratas existiram; pelo menos duas inglesas, Maria Read e Ana Bonney, fazendo-se passar por homens, participaram de atos de pirataria; a primeira casou-se, passando a levar vida bem feminina, mas, depois de viúva, voltou à pirataria. Nos mares da China ficou famosa a senhora Ching, que chegou a vencer uma força naval do governo, aprisionando seu comandante.

O pirata geralmente agia sozinho, isto é, num só navio. Muitas vezes, porém, juntavam-se dois ou três para melhorar a eficiência de seus ataques. Houve casos de se formarem verdadeiras flotilhas de navios piratas, que caíam sobre suas vítimas como um bando de

⁴⁸ Flibusteiro é uma corruptela da expressão inglesa *free booter*, isto é, aquele que livremente se apodera dos restos tomados ao inimigo, *boot* em inglês, donde vem *butim* em português. Bucaneiro deriva de *boucan*, em francês lugar onde os selvagens defumam as carnes.

lobos. Essas alianças não eram duradouras, pois na hora da partilha do butim sempre surgiam sérias divergências, que freqüentemente terminavam com luta entre os próprios interessados.

No século XVIII, a pirataria entrou em decadência porque os prejuízos que causava ao comércio marítimo internacional eram tão grandes que todas as nações começaram a combatê-la sem tréguas.

O último reduto da pirataria ocidental foi o mar Mediterrâneo, onde, aliás, ela nasceu; ali, empregando freqüentemente navios a remos, os piratas gregos, dálmatas (da Dalmácia, depois parte da antiga Iugoslávia) e berberes (do norte da África) ficaram famosos desde a Idade Média; os piratas berberescos (ou berberes) foram os últimos a desaparecer, o que só aconteceu com a conquista de seu verdadeiro refúgio, a cidade de Alger, pelos franceses em 1830.

O Corso

O *corsário* não se confunde com o pirata. Trata-se de navio que ataca a navegação mercante do inimigo e tanto pode ser um navio de guerra como um mercante armado; neste último caso, pode ser mantido diretamente pelo governo, como pode ser um particular, a quem o governo dá uma *carta de corso*. Do ponto de vista do direito internacional, o corsário é um combatente irregular.

O corso tem sua origem na Idade Média, mas só se tornou importante na Idade Moderna.

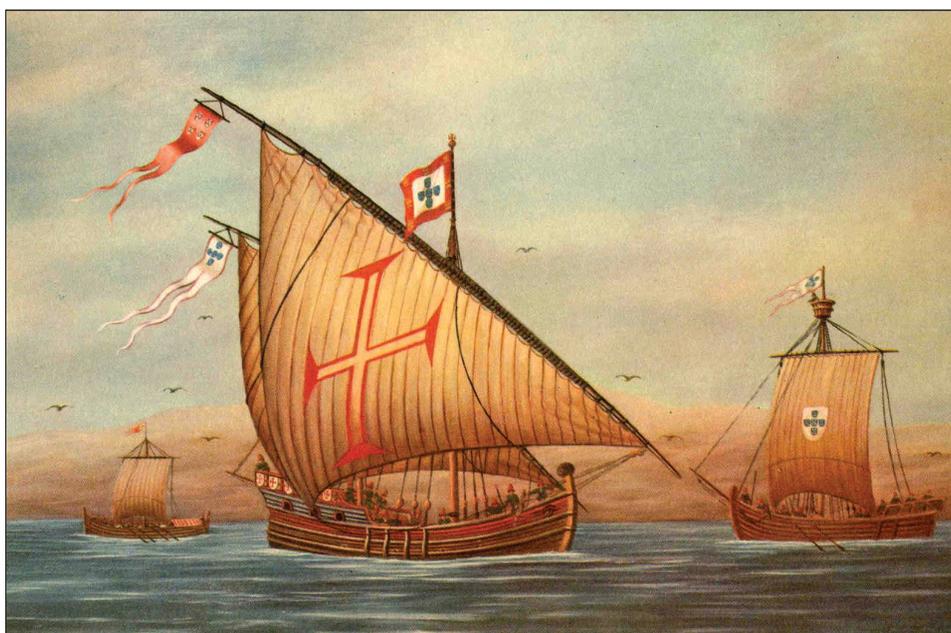
A confusão entre os termos *pirata* e *corsário* é perfeitamente justificável nessa época, pois a maioria dos corsários era constituída de piratas, a quem os reis da Europa concediam cartas de corso de acordo com as conveniências da guerra. A maior vítima dos corsários foi a Espanha, pois em suas contínuas guerras contra a França, a Inglaterra e a Holanda era muito vulnerável na navegação marítima entre a América e a metrópole espanhola. Se esses piratas e corsários conseguiam êxito e traziam seus navios carregados de tesouro roubado aos colonizadores espanhóis, eram recebidos e tratados como heróis em seus países de origem⁴⁹.

⁴⁹ Cf. AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, Jose Luis de. *El corso marítimo*. Madrid: Instituto Francisco de Vitória, 1950, p. 200.

O mais famoso corsário foi o inglês Francisco Drake, feito *sir* pela Rainha Isabel I. Drake fez uma viagem de circunavegação entre 1577 e 1581, na qual devastou os mares em benefício da Inglaterra.

João Hawkins, Tomás Cavendish, Jaime Lancaster (todos ingleses e os últimos também piratas que atacaram cidades brasileiras), Pedro Hejn e Van Horn (holandeses), Duguay-Trouin (francês) foram corsários famosos nessa época de ousadas aventuras.

Quanto aos métodos, não havia grande diferença; geralmente o navio mercante atacado era saqueado, os homens mortos, as mulheres violentadas e aprisionadas; alguns prisioneiros importantes eram poupados para serem resgatados por bom dinheiro. Os corsários eram obrigados a reservar uma parte dos lucros, geralmente de um terço a um quinto, para o tesouro real.



Barca, caravela e barriel portuguesas do século XV (reproduzido do livro *Navios Célebres das Armadas Portuguesas*, quadros da coleção existente no Gabinete do Ministro da Marinha portuguesa, executados por A. Cutileiro)

Na medida em que os governos repudiavam os piratas como seus corsários (pois muitas vezes tais corsários agiam como piratas até mesmo contra navios de sua bandeira), preferiam empregar nessa missão vasos de guerra ou mercantes armados. Durante todo o século XIX o corso foi importante, mas os navios de guerra foram aos poucos substituindo os navios mercantes. Os corsários do século XX, dos quais voltaremos a falar no Capítulo 6, foram navios de guerra ou mercantes transformados em cruzadores auxiliares e guardados com pessoal militar. Como veremos, porém, o navio corsário por excelência foi e continua sendo o submarino.

Incursões e Invasões Estrangeiras no Brasil

As incursões de contrabandistas nas costas brasileiras começaram logo depois do descobrimento de 1500; foram principalmente os franceses que, aproveitando-se do pouco interesse inicial de Portugal pela nova terra (pois os lusos estavam preocupados inicialmente apenas com as ricas Índias), navegaram por toda a costa brasileira, comerciando livremente com os silvícolas.

Finalmente, preocupando-se com tal estado de coisas, o governo português enviou à nova colônia americana duas expedições militares (guarda-costas) em 1516 e 1526, ambas comandadas por Cristóvão Jaques, e que tiveram a oportunidade de combater numerosos navios franceses.

Com a ocupação definitiva da terra a partir de 1530, esse problema deixou de ser importante.

Os ataques de piratas e corsários, porém, a cidades litorâneas foram freqüentes durante todo o período colonial. Os mais famosos foram os de 1595, quando um verdadeiro consórcio de piratas franceses, ingleses e holandeses, tendo à frente o inglês Lancaster e o holandês Venner, atacou o Recife, mas foi repellido ao tentar repetir a façanha contra Olinda e, de 1710 a 1711, contra o Rio de Janeiro. É interessante notar que nesta última incursão o atacante era um dos mais famosos corsários da época, Renato Duguay-Trouin, que veio para vingar a derrota de seu antecessor João Francisco Duclerc; para o Rio de Janeiro, cidade ainda sem grande importância mundial, foi certamente uma grande "honra" ser atacada por tão famoso personagem!

Muito mais importantes que essas incursões foram as invasões francesas de 1555-1567 na Baía de Guanabara (França Antártica) e

1611-1615 no Maranhão (França Equinocial) e as holandesas de 1624-1625 na Bahia e em 1630-1654 em Pernambuco, com ramificações pelo Nordeste.

Esta última é considerada como o ponto inicial de formação da nacionalidade brasileira, pois, quase sem auxílio de Portugal, então sob domínio espanhol (até 1640), os habitantes da terra lutaram bravamente contra os invasores, militarmente mais fortes. Alguns acham que essa luta explica também em grande parte por que não há problema racial no Brasil: brancos, negros e índios foram obrigados a lutar em pé de igualdade, lado a lado, contra o inimigo comum.

As guerras holandesas no Brasil são muito importantes para o estudo da guerra terrestre, porque nelas os brasileiros empregaram, na maior parte do conflito e em larga escala, o sistema de guerrilhas, muito antes, portanto, de Mao Tse-Tung, considerado por muitos como "o pai das guerrilhas".

(Leitura)⁵⁰

O Cardeal Richelieu tinha grande vontade de dar uma esquadra à França. Fazendo eco a seus desejos, um seu subordinado escrevia, em 1626: "Todo aquele que é senhor do mar tem grande poder na terra. Tomai como exemplo o rei de Espanha. Desde que conquistou o mar, é senhor de tantos reinos, que nunca o Sol se põe sobre os seus territórios!..." A Espanha, depois de Portugal, indicara o caminho a seguir, mas os holandeses, na Batalha de Dunes, em 1639, deram o golpe de misericórdia no poderio naval dos espanhóis e, daí em diante, a luta pela hegemonia marítima degenerou numa disputa confusa entre as grandes potências da Europa.

Durante os séculos XVII e XVIII, combateu-se quase continuamente no mar, sem que se olhassem o sangue e as atrocidades. Os livros de história apresentam-nos uma verdadeira embrulhada de batalhas navais em todos os mares da Europa e dos países coloniais.

No entanto, não era menos confusa a série de guerras terrestres, portadoras de estranhos nomes como: Guerra da Sucessão da Áustria, Guerra da Liga de Augsburg, Guerra da Sucessão da Espanha. Estes conflitos teriam tido por origem rivalidades dinásticas, diversidades de religião, ou, mais simplesmente, a paixão do poder, se bem que tudo isto não chegue para explicar sua freqüência

⁵⁰ Extraído de CANBY, Courtlandt. *História da Marinha*. Paris: Editions Rencontre e Erik Nitsche International, trad. portuguesa, 1965, p. 53-72, capítulo 4, "A guerra nos mares"; obs.: diversas partes e expressões foram passadas para o português brasileiro, inclusive gramática e tradução dos primeiros nomes próprios, pelo autor deste livro *Fatos da História Naval*, 2ª edição.

e sua ferocidade. Nos finais do século XVIII, toda essa confusão se organizou um pouco, com o aparecimento de dois grandes Estados: a Inglaterra no mar e, em terra, a França de Napoleão. Quem ganhou foi a Inglaterra, graças ao domínio dos mares. E então começa-se a compreender qualquer coisa. O poder marítimo, no decorrer desses séculos era o fator vital que comandava a expansão europeia.

O poderio naval implicava muito mais coisas do que a posse de uma simples frota de guerra. Subtendia a existência de uma forte marinha mercante, de um comércio ativo, de colônias florescentes, de uma linha de bases estratégicas à volta do mundo e, visto que colonização e comércio dependiam do primeiro ocupante e do mais forte, as lutas eram inevitáveis. Os holandeses foram os primeiros a aproveitar do declínio da Espanha e de Portugal. Por insistência governamental, a Companhia Holandesa das Índias Orientais desalojou rapidamente os portugueses das Índias, colonizou o cabo da Boa Esperança, como base marítima, e repeliu os ingleses no oceano Índico. Partindo de suas feitorias nas Ilhas das Especiarias, os holandeses viraram-se para o Japão, onde, durante anos, foram os únicos a gozar de privilégios comerciais.

Desde 1625 que os Países Baixos tinham relações comerciais com a França, Inglaterra, Veneza, a costa barbaresca e o Levante. Todos os anos, 16 barcos de pesca da baleia partiam para a Groenlândia, oito navios de comércio para a Rússia, 20 para a Guiné e 60 para as Índias. Depois da fundação da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais, em 1621, o Almirante Pedro Hayn fez várias incursões ao Brasil, aprisionou, em 1628, a mais rica esquadra de tesouros que os espanhóis armaram, apossou-se das Antilhas e fundou colônias na costa norte-americana. Entre estas, contava-se a Nova Amsterdã (Nova Iorque), comprada aos índios, em 1626, por 60 florins, ou sejam 24 dólares.

Tal prosperidade despertou o ciúme dos rivais da Holanda. Era necessário, custasse o que custasse, obter o domínio dos mares. Isto tornava-se uma obsessão. No tempo de Gustavo Adolfo II, a Suécia, dizendo-se ameaçada pela Alemanha, criou uma esquadra, da qual fazia parte o famoso *Vasa*, de 1627, hoje posto a flutuar e em vias de reconstrução⁵¹. Sentindo o perigo dos suecos no Mar

⁵¹ O *Vasa* tem hoje museu próprio. É mantido em local fechado com o casco permanentemente borrifado com água para manter a umidade, já que ele ficou cerca de três séculos submerso. Pode-se visitá-lo.

Báltico, e no propósito de lhes opor sua própria esquadra, o Czar Pedro, o Grande, visitou pessoalmente os estaleiros marítimos da Europa em fins do século XVII. A partir de 1637, os ingleses, êmulos dos holandeses na arte das construções navais, lançavam seu gigantesco navio de três conveses corridos, o *Sovereign of the Seas*, navio mais ricamente ornamentado desse tempo, e tão avançado para a época, que ainda no princípio do século XIX servia de modelo. No tempo de Cromwell, a Inglaterra dispunha de uma marinha poderosa, se bem que ainda inferior à dos holandeses no que se refere à frota mercante. Entretanto, suas colônias norte-americanas começavam a prosperar. Foram elas Jamestown, na Virgínia, fundada em 1607; no norte, Plymouth (1620) e Massachussets Bay, que depois atraiu milhares de colonos; Pensilvânia, onde Guilherme Penn fundou a capital, e Filadélfia, em 1682. Nova Iorque foi tirada aos holandeses em 1664. No Oriente, a Inglaterra adquiriu Bombaim em 1661 e sucedeu aos holandeses no comércio das especiarias. Podemos facilmente conceber a terrível concorrência entre esses dois países.

As grandes batalhas navais entre os dois rivais começaram em 1652 e duraram mais de vinte anos. Foram lutas sangrentas, à escala dessas duas grandes nações que disputavam o império dos mares. Eram chefiadas por almirantes tão enérgicos como impiedosos: Martinho Tromp e seu filho Cornélio, o grande Miguel de Ruyter e, do lado dos ingleses, o famoso Almirante Blake. Poucos desses encontros foram decisivos, se bem que os ingleses, em 1667, estivessem em grande dificuldade. Ruyter entrou pelo estuário do Tâmis, semeando o pânico em Londres, incendiou quase toda a esquadra britânica e capturou o navio almirante: *Royal Charles*. A Inglaterra teria sucumbido sob os golpes holandeses, se não fosse a velha raposa matreira, Samuel Pepys que, como secretário do Almirantado, encontrou não só os fundos destinados à construção das unidades necessárias, mas também reformou toda a administração da Marinha Real.

Por seu lado, a França tinha obtido grandes êxitos navais mas, dividida por lutas internas, não podia manter essa continuidade de desígnio que levou a Inglaterra aos píncaros de seu poderio naval. Na primeira metade do século XVII, o Cardeal Richelieu tinha tentado, embora debalde, criar uma esquadra para seu país. Quando, em 1660, Colbert subiu ao poder, encontrou-se perante uma marinha praticamente inexistente, o que não o impediu de realizar verdadeiros milagres até a data de sua morte, em 1683. Inspirando-se nos holandeses e nos ingleses, chegando a fazer vir especialistas de fora, tinha Colbert conseguido tornar a construção naval francesa na primeira e

na mais bela do mundo. Criou uma esquadra potente, composta de numerosas galeras, melhorou a situação dos marinheiros, reorganizou o corpo de oficiais, fortificou os portos de Toulon, Rochefort, Havre, Brest e Dunquerque. Quanto à marinha mercante, compunha-se de cerca de 4 mil unidades. Colbert encorajou ainda a colonização das Índias, da Guiana e de Madagascar, enquanto La Salle, com seu apoio, estendia as fronteiras da Nova França até o rio Mississipi. Com o declínio da Holanda, a França tornou-se a segunda potência marítima do mundo, depois da Inglaterra.

A nova esquadra de Colbert bateu os holandeses no mar Mediterrâneo em 1676.

O Almirante Duquesne atacou o grande Ruyter, que morreu em combate. Em 1690, uma esquadra comandada por Tourville bateu os ingleses no Cabo de Beveziers, mas não conseguiu realizar o desejo de Luís XIV, que ambicionava voltar e colocar Jaime II no trono da Inglaterra. No princípio do século XVIII, com o declínio da marinha francesa, a Inglaterra conquistou pela força o domínio dos mares, depois de uma série de guerras contra a França e a Espanha, no decurso das quais aperfeiçoou a arte de bloquear os navios inimigos, apoderando-se de suas colônias, umas após outras. Com o Tratado de Utrecht em 1713, a Inglaterra anexou Gibraltar, a Terra Nova (*Newfoundland* a nordeste do Canadá) e a Acádia. Em 1763, no final da guerra dos Sete Anos⁵², os franceses estavam completamente derrotados e a Inglaterra herdava a maior parte de suas colônias norte-americanas. Simultaneamente, os franceses foram expulsos da Índia. A Inglaterra, senhora dos mares, tornou-se a primeira potência colonial.

No século XVIII, as batalhas navais tinham-se tornado tão formalistas⁵³ que raramente se obtinha uma vitória decisiva. As esquadras inimigas defrontavam-se formando linhas que chegavam a

⁵² Essa guerra é tida como a primeira das guerras mundiais, porque suas operações desenvolveram-se na Europa, na América do Norte, na África e na Índia.

⁵³ A partir do século XVII, formaram-se duas escolas táticas na Inglaterra: a formalista e a meleísta. A formalista seguia o combate "formal", como a tradição, com linhas paralelas equivalentes ou perto disso. A meleísta propunha o emprego da concentração, com ruptura das linhas de batalha, formando-se, assim, a confusão tática, em francês *melee*, donde o nome. Esta escola era mais arrojada e conseguia geralmente bons resultados. Mais tarde, o Almirante Nelson seria meleísta.

atingir sete quilômetros de comprimento, aguardando o momento de disparar uma bordada que destruiria o dispositivo inimigo. Dias e dias de manobras precediam a batalha, a fim de assegurarem a posição mais vantajosa⁵⁴. Um sistema complexo de sinais por meio de bandeiras ou de sinais luminosos, feitos do navio capitânia, guiava as diversas unidades. A guerra era um jogo ao qual verdadeiros profissionais se dedicavam por gosto.

A concepção arquitetônica dos navios pouco tinha mudado. Os castelos de proa e de popa tinham sido rebaixados, para se acomodarem às linhas fugidias dos navios de dois e três conveses. As unidades tinham-se tornado mais pesadas e com maior calado, para darem aos canhões uma base estável. As popas, característica do século XVII, sobrecarregadas de decorações e chegando a terem janelas no costado da câmara do comandante, haviam se simplificado. Alguns desses navios tiveram vida extraordinariamente longa. O navio francês *États de Bourgogne*, construído em 1752, ainda se mantinha no serviço em 1848; o *Victory*, de Nelson, tinha quase meio século de existência quando se deu a Batalha de Trafalgar. A galera mediterrânica francesa descrita nos *Miseráveis* representa um tipo muito especial de navio de guerra. As linhas baixas, graciosas, os ornamentos dourados das galeras escondiam a miséria que reinava em seu interior. Os forçados, condenados de direito comum, escravos ou prisioneiros de guerra eram geralmente acorrentados, cinco em cada remo, e por vezes a água chegava-lhes à cintura. Condenados por toda a vida, viviam cobertos de bichos, chicoteados para lhes dar ânimo e, finalmente, quando morriam a trabalhar, seus corpos eram deitados pela borda afora. As galeras vulgares tinham 26 remos e 260 homens para os manejarem, enquanto nas galeras *reais* os forçados eram em número de 462 homens. Contrastando com isto, seus orgulhosos oficiais eram oriundos das famílias mais nobres da Provença e conheciam a fundo as regras do combate individual. Incapazes de concorrer com os veleiros de guerra, as galeras acabaram nos fins do século XVIII.

Enquanto a guerra no mar se tornava cada vez mais formalista, a bela pirataria continuava florescente. Por vezes, era difícil distinguir o corsário portador de cartas que o autorizavam a pilhar o inimigo,

⁵⁴ Ver as "instruções de batalha" das diversas Marinhas européias em ROBINSON, S. S. e ROBINSON, Mary. *A history of naval tactics from 1530 to 1930*. Annapolis: The United States Naval Institute, 1942.

do pirata integral, que escolhia as vítimas a seu bel-prazer. Os bucaneiros, que infestavam as Antilhas durante o século XVII, eram uma mistura dos dois. *Sir Henrique Morgan*, o rei dos flibusteiros, conquistou o Panamá em 1671 e acabou seus dias como respeitável governador da Jamaica. Entre os corsários, a França orgulha-se ainda hoje do audacioso João Bart, que foi distinguido por Luís XIV pelos seus feitos. Por seu lado, os norte-americanos admiram João Paulo Jones, oficial do quadro, que devastou as costas inglesas durante a Guerra da Revolução Americana.

Apesar da constante guerra naval, o comércio oceânico atingiu, durante o século XVIII, um novo apogeu, revolucionando os usos e costumes da Europa. Os ingleses inauguraram a época do chá e os franceses, a do café. Começaram a ser usadas confortáveis camisas de algodão e as mulheres vestiram-se com belos tecidos de todas as cores, vindos do Oriente, enquanto, pela primeira vez, homens e mulheres passaram a dormir com camisas de noite. O século XVII tinha transportado suas cargas em pequenos veleiros de 150 a 200 toneladas de arqueação, que pertenciam a vários grupos de aventureiros particulares. Doravante, os grandes navios das Companhias das Índias Orientais, dos quais alguns deslocavam 1.000 t e dispunham de temível artilharia, iam passar a fazer o vaivém entre a Ásia e a Europa. Seus poderosos fretadores quase formavam um estado dentro do Estado. Em França, onde o gosto pelas coisas marítimas tinha variado muito, as companhias nunca chegaram a progredir grandemente. Ao contrário, na Inglaterra e na Holanda a história foi bem diferente. Durante o século XVIII, a companhia inglesa das Índias Orientais apoderara-se do governo da Índia. Tinha seu exército privativo, sua própria marinha de guerra, sua bandeira e uma esquadra de mais de 100 navios, dos quais alguns eram os maiores do mundo. Foram emitidas ações, permitindo assim ao pequeno capitalista participar nos negócios e em seus lucros. Estimulada por esses processos, a construção naval tornou-se uma ciência. As cordoarias e as fundições proliferaram, os navios eram concebidos por engenheiros com um cuidado metuculoso, enquanto as melhores plantações de árvores eram nacionalizadas para fornecerem madeira e mastros necessários às marinhas de guerra.

Dentre os comércios mais lucrativos da época, destacavam-se o tráfico de negros e a pesca. O primeiro, pouco honroso, era um subproduto do tempo das explorações. Chamado, por eufemismo, de o comércio da madeira de ébano, esse tráfico, inaugu-

rado pelos portugueses, foi retomado mais tarde por espanhóis, franceses e ingleses, para só vir a desaparecer, gradualmente, no fim do século XVIII, depois de ter sido posto à margem da lei pela maioria dos países.

Quanto à pesca, a da baleia era praticada pelas nações setentrionais⁵⁵ e era a que maiores lucros trazia. Durante cinco séculos, a rude raça dos marinheiros bascos dispôs dum completo monopólio nesse campo. Este lhes foi tirado no fim do século XVII pelos holandeses e ingleses, que dessa posição foram despojados pelos norte-americanos 100 anos mais tarde. Desde o princípio, ou talvez ainda mesmo antes de Colombo, os baleeiros tinham explorado os mares árticos em busca de suas presas. Foi, porém, só no século XVIII que exploradores mais bem organizados e com o apoio de seus governos apagaram da carta do oceano Pacífico os últimos "pontos em branco". Lembremo-nos de Luís Antônio de Bougainville, que descobriu várias ilhas austrais, e do Comandante Cook, um dos maiores marinheiros da Inglaterra, que, durante suas viagens realizadas depois de 1768, fez o reconhecimento da maior parte da costa australiana, da Nova Zelândia, das ilhas do oceano Pacífico e do litoral noroeste da América do Norte. Cook foi assassinado pelos havaianos em 1779.

Em meados do século XVIII, depois de 100 anos de guerra no mar, o triunfo da Inglaterra parecia garantido. Quando, porém, em 1775 as colônias norte-americanas se revoltaram, começou um novo período de adversidade. Sob o comando dos franceses, cuja marinha estava outra vez no apogeu, os velhos inimigos da Inglaterra, sobretudo franceses e holandeses, lançaram-se sobre ela, importunando-a simultaneamente na Europa e nas Antilhas. Em 1781, duas esquadras francesas largaram de Brest. Uma, comandada pelo Barão de Suffren, navegou para leste, derrotou os ingleses por diversas vezes e talvez tivesse conquistado as Índias se a paz não sobreviesse. A outra, arvorando o pavilhão do Almirante De Grasse, penetrou na Baía de Chesapeake e, com auxílio dos espanhóis, bloqueou as forças britânicas, obrigando Cornwallis a render-se em Yorktown. A Grã-Bretanha perdeu suas colônias norte-americanas e o mesmo se teria passado com o Canadá se Rodney não tivesse atacado De Grasse

⁵⁵ Havia a exceção do Brasil. Telas do século XVIII pintadas por Leandro Joaquim mostram baleias na baía de Guanabara. A pesca da baleia fornecia a carne para comida e óleo para construção civil.

em 1789 e quebrado a linha de defesa francesa na Batalha das Ilhas Santas⁵⁶, nas Antilhas.

Pouco depois, a Revolução Francesa vinha transformar a situação, deixando a Inglaterra opor-se às forças navais e terrestres da Europa inteira com sua potente frota. Nessa época, no entanto, as marinhas espanhola e holandesa eram apenas uma sombra daquilo que tinham sido, enquanto a orgulhosa esquadra francesa começava a periclitir, com a maior parte de seus quadros dispersos no exílio ou na guilhotina. Em 1793, a França declarou guerra à Inglaterra e em 1795 invadiu a Holanda e instaurou a República da Batávia. A Inglaterra, entretanto, aproveitou para se apoderar do império colonial holandês. Ainda que desmoralizada por vários motins, a marinha britânica comandada por *sir* João Jervis alcançou uma fácil vitória sobre os espanhóis, em 1797, em frente ao cabo de São Vicente. Foi então que Napoleão, subindo ao poder, compreendeu que o poder marítimo inglês seria seu verdadeiro inimigo. Durante vários anos ele pensou em invadir a Grã-Bretanha atravessando o canal da Mancha com uma frota de batelões construídos em Bolonha, mas por fim compreendeu a fragilidade de seus projetos. Julgou então que a resistência britânica podia ser enfraquecida por uma ameaça efetiva contra as Índias e o comércio oriental. O resultado foi a desastrosa campanha do Egito, que levou à ascensão do grande Almirante inglês Nelson. O Egito foi ocupado em 1798, e o que restava da esquadra francesa, totalmente disperso por Nelson, na Batalha de Abuquir⁵⁷. Os exércitos franceses estavam no Egito impossibilitados de se moverem e foram vencidos. "Sem vós, os ingleses", confessou mais tarde Napoleão, "eu teria podido vir a ser imperador do Oriente".

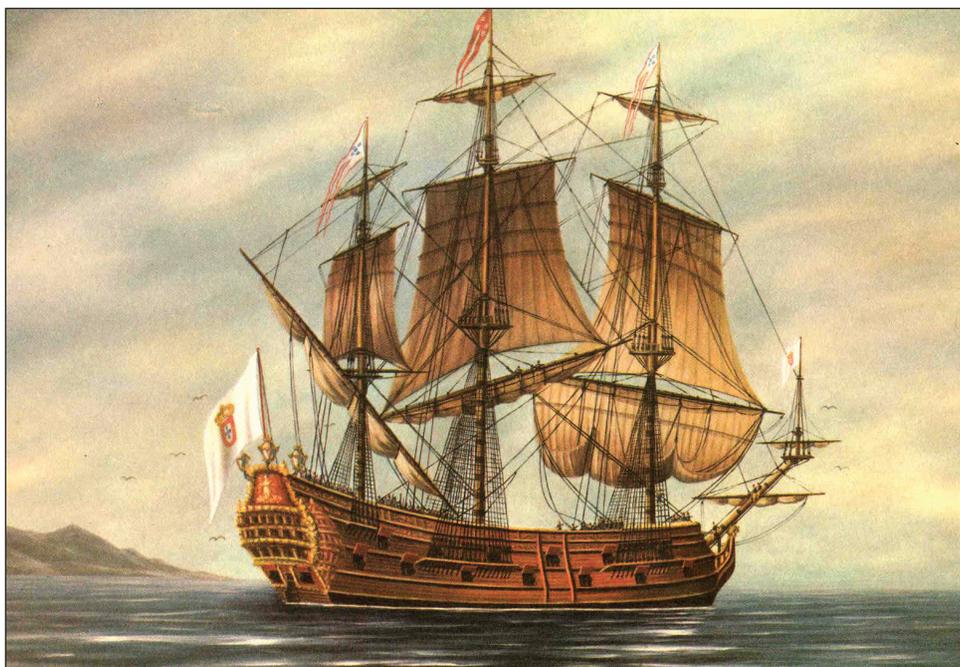
A situação era clara. A França, potência terrestre, opunha-se à Inglaterra, potência marítima. O resultado era inevitável. Em 1801, Nelson bombardeou Copenhague e, finalmente, em 1805, deu-se a Batalha de Trafalgar, onde pôs em debandada as forças franco-espanholas e retomou o domínio dos mares, vindo a morrer no campo de honra⁵⁸. A

⁵⁶ Nessa batalha deu-se pela primeira vez a ruptura da linha de batalha no mar, embora de modo não intencional. Daí em diante começaria essa importante manobra da escola meleísta. O Almirante Nelson seria grande empregador dela, inclusive em Trafalgar, em outubro de 1805.

⁵⁷ Para os ingleses, Batalha do Nilo, pois foi perto da foz desse rio e valeu o título de Nelson, Visconde do Nilo.

⁵⁸ Nelson morreu a bordo de seu capitânia, *Victory*, atingido por tiro de fuzil do adversário.

guerra durou ainda dez anos. A Inglaterra empreendeu o bloqueio do continente e apoderou-se das colônias da Espanha e da Holanda, que, contra a vontade, eram aliadas de Napoleão. Depois do exílio de Napoleão na ilha de Santa Helena, surgiu um novo período, a longa *Pax Britannica*, imposta pela marinha inglesa.



Galeão português *Santa Luzia*, navio de linha do séc. XVII. (reproduzido do livro *Navios Célebres das Armadas Portuguesas*, quadros da coleção existente no Gabinete do Ministro da Marinha portuguesa, executados por A. Cutileiro)

Capítulo 4

O Poder Marítimo e o Poder Terrestre

A partir do século XVI, com “a morte da geografia medieval”⁵⁹ e durante a “abertura do mar” vista no capítulo anterior, nota-se uma grande disputa entre as nações européias pelo comércio marítimo e pela expansão das atividades econômicas. Inicia-se um período de “europeização do mundo”⁶⁰, em que se verá uma ação colonizadora até então desconhecida dos povos. O caminho para essa colonização foi o mar e a disputa foi principalmente marítima. Nesse conflito houve maior ou menor vocação marítima em cada um dos concorrentes, junto com maior ou menor possibilidade de realização de seus objetivos nacionais.

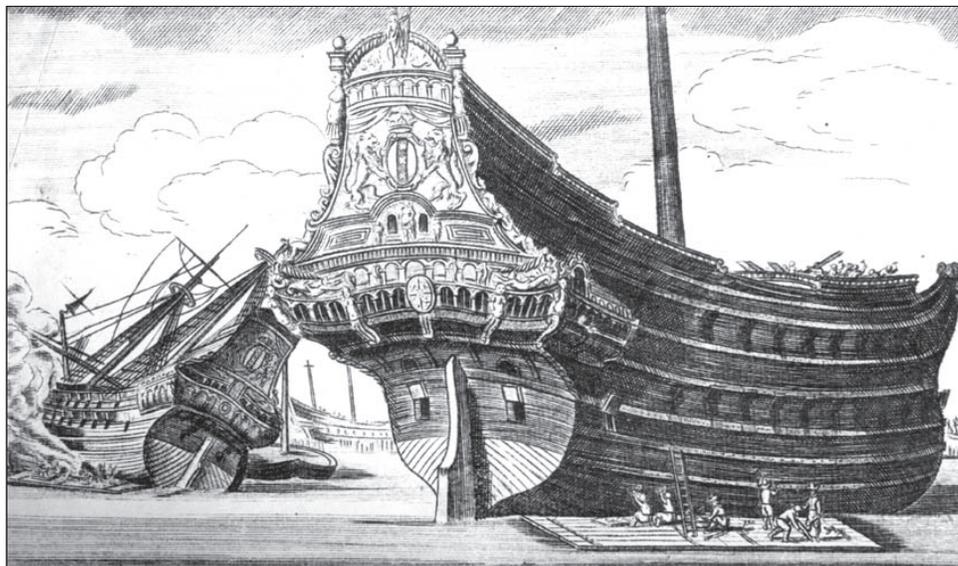
A rigor, os Estados envolvidos tiveram que ater-se a uma preocupação fundamental: suas fronteiras marítimas e terrestres tendo que ser resguardadas em caso de conflito. Eis porque as dificuldades foram ampliadas para os que estivessem neste caso, onde a grande exceção foi sempre a Inglaterra.

A luta não foi apenas entre potências marítimas, mas também entre potências terrestres e potências marítimas. Houve potências terrestres também fortes no mar, como foi o caso da França. Sendo assim, porém, sua situação foi sempre mais delicada, como adiante se verá; esses conflitos belicosos entre potências terrestres e maríti-

⁵⁹ Assim Elaine Sanceau denominou a passagem do cabo Bojador por Gil Eanes; cf. SANCEAU, Elaine. *Dom Henrique: o navegador*. Barcelos. Companhia Editora do Minho, 1969, p. 134.

⁶⁰ No dizer de Artur César Ferreira Reis em conferência sobre a cultura brasileira publicada em 1970 (ver bibliografia).

mas, como entre França e Inglaterra, foram chamados pelos ingleses de luta entre o elefante (poder terrestre) e a baleia (poder marítimo).



Artística popa de um navio do séc. XVIII (acervo iconográfico do Serviço de Documentação da Marinha)

Personagens de um Grande e Secular Conflito

Falando de história naval, podemos resumir a história do poder marítimo em uma nação: a Inglaterra. Sua ascensão, sua hegemonia e seu declínio ilustram perfeitamente os tempos modernos no que concerne às atividades marítimas. Sua história escreveu-se, como depois de Toynbee se diz, através de sucessivos *desafios*, aos quais ela respondeu positivamente durante largo período da história moderna e contemporânea.

Quando, porém, se fala em resumir a história do poder marítimo em uma nação – a Inglaterra – se faz em função das espetaculares circunstâncias que a cercaram, junto com o mar, durante toda sua história. A Inglaterra viveu do mar e para o mar e sua grandeza está intimamente relacionada com esse elemento. Certamente ne-

nhuma outra nação foi tão insulada e tão imperial como a Inglaterra. E tudo isso fundamentou-se no mar.

Entretanto, outras nações também aventuraram-se no mar e obtiveram êxito, a partir do século XVI, quando começaram a acontecer os fatos que são objeto deste capítulo. Tais nações tiveram, normalmente, uma opção a fazer: ou o mar ou a terra, opção esta fora da cogitação dos ingleses, por sua contingência geográfica determinante. Tal opção esteve constantemente em pauta nas decisões dos chefes políticos e militares e, da escolha acertada, possível ou impossível, dependeu o êxito ou o fracasso de cada um dos concorrentes dos mares.

O Desafio da Espanha

Durante o século XVI, a Espanha vinha experimentando um grande afluxo de metais preciosos em sua economia. Se, dentro do sistema mercantilista então vigente, esse acúmulo de ouro e prata procedentes das colônias americanas significava maior pujança, por outro lado, de tal forma encheu-se o mercado espanhol com os metais preciosos que isso resultou em enorme inflação⁶¹. Em vez de aproveitar os grandes recursos monetários surgidos para acelerar um processo de industrialização, de modo a gerar riquezas produtivas no próprio território, a Espanha, iludida de que a riqueza consistia apenas no acúmulo de metais, gastou-os na aquisição de bens de consumo importados.

As áreas exportadoras de bens manufaturados eram, naturalmente, as regiões mais desenvolvidas da Europa, notadamente a Inglaterra e os Países Baixos⁶². Tal foi o surto de progresso inglês que se fala na "pré-Revolução Industrial" ocorrida na Inglaterra nesse período.

A Espanha, no entanto, mantinha-se dominando um grande império colonial, como, aliás, fazia seu vizinho ibérico, Portugal. Sabe-

⁶¹ O preço $P=M/Q$, sendo M a quantidade de moeda e Q a de mercadoria. M era muito grande e Q era restrito.

⁶² Países Baixos, Nederlanden, que começaram em 1572 luta pela independência da Espanha; estavam divididos: o sul, católico, deu na Bélgica; o norte, protestante, resultou nas sete províncias unidas que tiveram o nome da mais importante delas, a Holanda.

se que, por questões de herança, Felipe II, Rei da Espanha, dominando já vastas regiões que lhe deixara seu pai Carlos V, juntou sob sua coroa todos os domínios portugueses em 1580. Felipe II tinha, assim, “o império onde o Sol nunca se punha”, pois em todos os continentes conhecidos da Terra havia áreas em que tremulava uma de suas bandeiras.

Apesar disso, enriquecia-se a Inglaterra, assim como outros países, com um comércio favorável com a Espanha.

Havida a Reforma na Inglaterra, fundou-se ali a igreja anglicana; reinava lá a Rainha Isabel I, filha de Henrique VIII, que mantinha presa sua prima Maria Stuart, Rainha da Escócia, que era católica. A pretexto de vingar a morte de Maria Stuart, finalmente condenada pela soberana inglesa, e reclamando direitos ao trono inglês, Felipe II, na verdade pressionado pelos problemas econômicos da Espanha e ansioso para pôr as mãos na Inglaterra pré-industrial, lançou-se à guerra a fim de derrubar Isabel I.

Na verdade, Felipe II tinha grandes motivos para lançar-se numa luta contra os ingleses. Isabel I encorajara as atividades de corso contra o comércio espanhol. Corsários renomados trafegaram pelos mares a serviço da economia inglesa na segunda metade do século XVI. Um dos mais famosos, Francisco Drake, atravessou o estreito de Magalhães em 1578 e fustigou intensamente as cidades e povoações espanholas da costa ocidental da América. Depois de dar a volta ao mundo, retornou à Inglaterra pelo cabo da Boa Esperança levando ouro, prata e jóias estimadas em meio milhão de libras esterlinas. A Rainha Isabel I aceitou e aprovou plenamente a empresa de Drake, recebendo boa parte do tesouro trazido e fazendo-o cavaleiro no convés de seu próprio navio.

Tudo isto mostra como a política oficial inglesa era de concorrência aberta e até desleal com relação à Espanha. Para os ingleses era preciso afastar a Espanha das rotas marítimas, via de escoamento das grandes riquezas coloniais. Vê-se claramente que o desenvolvimento econômico inglês não se deveu apenas a um surto manufatureiro interno que lhe valeu a exportação de bens produzidos nas ilhas britânicas, mas também ao controle e ao uso das vias de escoamento desses bens, ou seja, do comércio marítimo.

Esse controle do comércio marítimo e seu uso fez-se de duas maneiras: por meio de uma política agressiva de colocação dos navi-

os ingleses nos mares e pela destruição sistemática do comércio marítimo dos concorrentes, do que a Espanha foi a grande vítima. Depois, a Inglaterra pôs seus navios mercantes a serviço de um transporte internacional, como terceira bandeira⁶³. Aí ela esbarrou com dificuldades de outra ordem, como as enfrentadas pela Holanda e que já foram explicadas no capítulo precedente, quando se tratou do conflito entre potências marítimas.

A Espanha possuía o melhor exército da Europa no fim do século XVIII (1588). Felipe II tratou de embarcar esse exército em navios que mandou preparar, a fim de desembarcar nas ilhas britânicas. A empresa seria relativamente fácil, se não houvesse o mar pela frente!

A “Invencível Armada”

Finalmente, em julho de 1588, a *Grande Armada* espanhola fez-se ao mar com 124 navios carregando 1.100 canhões e 27 mil homens, dos quais a metade eram soldados. Segundo Garrett Mattingly, em seu livro *The Armada*, Boston, 1959, p. 94, vinte e seis navios deveriam encontrar-se ao largo de Lisboa; desses, quatro eram navios de sua majestade: *Elizabeth Bonaventure*, *Golden Lion*, *Dreadnought* e *Rainbow*; outros cinco eram galeões fortes com canhões de quatro a cinco toneladas, além de outros navios grandes da Companhia do Levante, de Londres, os quais eram fortemente armados por causa dos azares do comércio levantino. A maioria de seus canhões era de ferro, poucos, de bronze. Como reserva de segunda linha havia mais sete navios de guerra de cerca de 150 a 200 t, além dos navios de escolta, de correio para serviço *inshore*, cerca de 11 ou 12 embarcações menores, como fragatas, alcançando cerca de 200 t ou menores, até de apenas 25 toneladas, todas, porém, capazes de navegar no alto-mar. Exceto para as galeras, os espanhóis provavelmente não dispunham de tantos navios em comissão e próprios para o serviço em todas as águas à volta da Espanha àquela época. Tal força britânica deveria primeiro rumar para Flandres, onde seria reforçada por 6 mil soldados. Depois disso, as tropas atravessariam o canal da Mancha em pequenas embarcações, com a proteção da *Armada*.

⁶³ “Terceira bandeira” é a de um país comerciante que não é nem o comprador nem o vendedor das mercadorias, mas apenas as transporta.

E os ingleses?

Eles não possuíam exército considerável para obstar o desembarque em suas terras insulares. Tinham, porém, uma marinha que tomara forma sob Henrique VIII. Os 34 navios da rainha foram acrescidos de mercantes armados e outros navios, totalizando 197 belonaves, com 16 mil homens e 2 mil canhões.

A questão era, então, cortar o intento espanhol no mar.

Manobrando com superioridade e evitando de toda forma a abordagem, em que levariam desvantagem, empregando ainda canhões de maior alcance, os ingleses impediram o êxito dos espanhóis.

Não houve nenhuma grande batalha. Houve diversos encontros, todos taticamente indecisos, mas que alcançaram um grande resultado estratégico: os espanhóis não desembarcaram na Inglaterra. Dando a volta nas ilhas britânicas, já de regresso ao reino, a *Grande Armada* perdeu cerca de metade de seus navios, dispersos por tempestades, afundando no Atlântico ou caindo sobre rochedos costeiros.

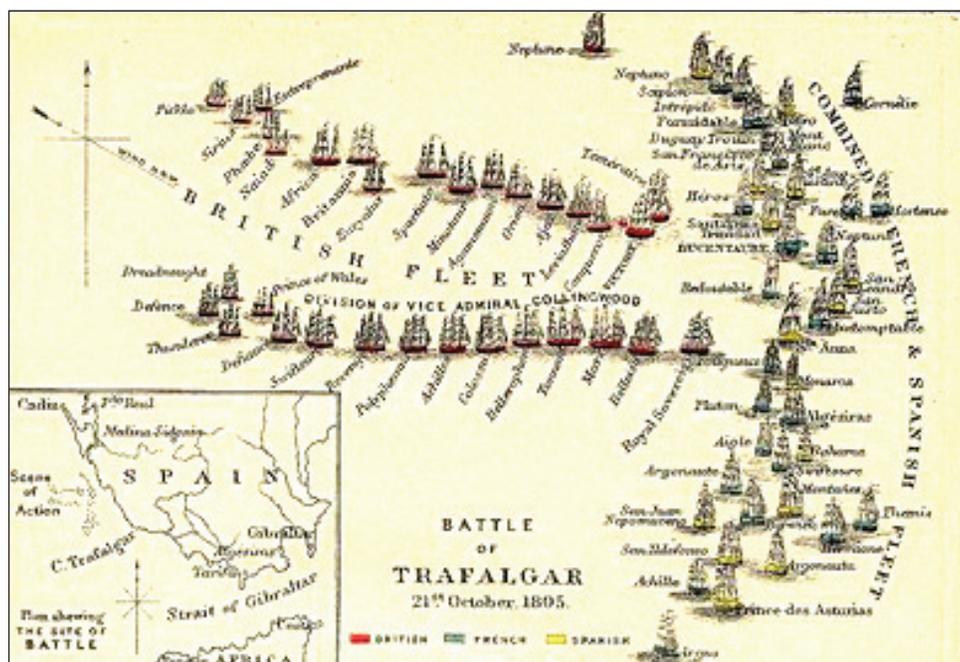
“Historiadores de tempos posteriores reconheceram que o catastrófico fracasso da *Armada* marcou o início do declínio da Espanha. A verdadeira situação não era tão evidente para os contemporâneos. Felipe II perdeu ao mesmo tempo algum crédito como defensor do catolicismo, enquanto a Inglaterra foi estimulada para as aventuras do comércio, da exploração e da colonização, que, juntamente com o florescimento das artes, marcam a era isabelina⁶⁴. Nem os ingleses nem os outros povos europeus perceberam que a Espanha não era mais uma potência de primeira classe, que os metais preciosos da América não eram uma riqueza em si nem produziam riqueza duradoura, ou que o comércio das Índias Ocidentais não era suficiente para compensar a falta de indústrias e a pobreza de recursos naturais da Espanha. A Espanha sobreviveu e até manteve algumas de suas colônias por mais três séculos, principalmente porque seus inimigos fracassaram em tirar proveito de suas fraquezas inerentes.

O conflito anglo-espanhol tornou-se uma inconstante guerra de corso, em que nenhum dos lados tomou medidas decisivas con-

⁶⁴ Alguns autores chamam de “era elizabetana”, porque não traduzem para o português o nome da rainha inglesa Elizabeth I.

tra o outro. Ele somente terminou em 1603, com a morte da Rainha Isabel e a ascensão ao trono de Jaime I, também Rei da Escócia e filho de Maria Stuart. Hipnotizado pelo mito espanhol, mais do que Isabel, Jaime logo selou aliança com o inimigo da véspera. Fazendo isso, abandonou a luta pela independência dos holandeses e lançou as sementes para futuras hostilidades entre a Inglaterra e a Holanda”.⁶⁵

A Inglaterra havia sido salva pelo mar, como novamente o seria várias vezes no futuro, até o século XX. No entanto, refeita do desafio espanhol, ao qual respondeu positivamente, a Inglaterra encontrou na Holanda uma grande concorrente.



Esquema da Batalha de Trafalgar (1805), a mais célebre batalha naval da marinha de velas, quando a Inglaterra derrotou, no mar, as pretensões de Napoleão I

⁶⁵ POTTER, E. B. e NIMITZ, Chester W. Op. Cit., p. 30 e 31.

Inglaterra e Países Baixos (Holanda), eis aí uma dupla que se favoreceu bastante com o comércio intra-europeu. Depois, além da Europa, outros mares e outras terras entraram nas transações mercantis, até que, por incrível que possa parecer, o mundo comercial tornou-se pequeno demais para abrigar esses dois contendores.

Inglaterra e Holanda estavam voltadas para o mar e incrementaram suas marinhas mercante e de guerra, vindo a dominar o tráfego marítimo, conforme exposto no capítulo precedente. O problema da terceira bandeira e o protecionismo inglês traduzido no Ato da Navegação, de 1651, levou à guerra duas das maiores potências marítimas da Europa no século XVII. Aí travou-se a luta pelo mais amplo uso do mar entre dois países que já o utilizavam em grande escala. Sua economia era marítima em grande peso. Pode-se dizer que essa foi uma guerra em que o objetivo era essencialmente marítimo e as operações navais não estavam associadas a algum objetivo terrestre, como é usual. Isso se pode dizer, porque geralmente as guerras navais envolvem também objetivos terrestres, o que não foi o caso nas guerras anglo-holandesas do século XVII.

Vencido mais esse obstáculo, a Inglaterra emergiu vitoriosa, em expansão econômica, para enfrentar o mais custoso e pertinaz inimigo dos 150 anos seguintes: a França.

O Desafio da França

França e Inglaterra vieram a se encontrar no final do século XVII como duas potências rivais em torno de diversas questões políticas e econômicas. Suas disputas se estenderam por sete guerras sucessivas em mais de 100 anos:

Guerra da sucessão da Inglaterra (1689-1697)

Guerra da sucessão da Espanha (1703-1713)

Guerra da sucessão da Áustria (1740-1748)

Guerra dos Sete Anos (1756-1763)

Guerra da Revolução Americana (1775-1783)

Guerra da Revolução Francesa (1793-1802)

Guerra do império napoleônico (1803-1815)

A luta foi entre uma potência tipicamente marítima – a Inglaterra – e uma potência terrestre com grandes interesses no mar – a França.

Logo de início vemos a permanente vantagem da Inglaterra: só tem fronteiras marítimas e pode dedicar-se intensamente ao preparo de sua esquadra. A França, além de possuir fronteiras terrestres importantes, que requeriam sua permanente atenção com cuidados e despesas para sua conservação e defesa, tem duas costas, uma atlântica e outra mediterrânica, separadas por terras estrangeiras (península Ibérica), o que a obrigava a dividir suas forças marítimas.

Assim, a estratégia inglesa baseou-se fundamentalmente em dois pontos para vencer o adversário francês: manter a esquadra francesa dividida para obter superioridade local sobre ela e manter a França ocupada também com a defesa terrestre, de modo a drenar suas forças para as fronteiras, o que não ocorreria se todos os esforços pudessem ser aplicados apenas numa guerra marítima.

Para alcançar o primeiro propósito, a Inglaterra conquistou Gibraltar, após a Batalha de Málaga, em 1704, e o mantém em seu poder até hoje, apesar dos reiterados protestos da Espanha. Para alcançar o segundo propósito, em vez de desembarcar tropas no continente, a Inglaterra alimentou aliados continentais, subvencionando-os com seu dinheiro cada vez mais farto, fruto de sua continuada expansão colonial.

Estes foram os aspectos mais gerais da estratégia inglesa em todos os conflitos anglo-franceses dos séculos XVIII e XIX.

A Política Imperial no Mar

As guerras da Sucessão da Áustria, dos Sete Anos e da Revolução Americana foram de expansão ou de defesa da Grã-Bretanha⁶⁶. Especialmente na Guerra dos Sete Anos (1756-1763), a Grã-Bretanha, sob a direção de um grande político e estrategista, Guilherme Pitt, marchou para a conquista do que se tornou mais tarde o maior império colonial do mundo.

⁶⁶ A partir de 1707, com a união definitiva das coroas da Inglaterra e da Escócia, passa-se a usar a denominação de Grã-Bretanha. O Reino Unido foi, em 1801, acrescido da Irlanda.

Para alcançarem seus propósitos, os britânicos contaram com dois elementos imprescindíveis: marinha e dinheiro. A marinha, mercante e de guerra, foi o elemento de conquista e defesa dos interesses coloniais, bem como o de aproximação (na medida em que este termo possa ser entendido àquela época) entre a metrópole e as terras coloniais; o dinheiro, além de servir aos britânicos diretamente na expansão, serviu também indiretamente para a consecução de sua estratégia.

Os princípios fundamentais da estratégia como acima apresentados foram magistralmente executados por Pitt com a famosa *estratégia periférica*. Esta se resumia no seguinte: agir sempre na periferia do inimigo, nunca diretamente sobre ele. Isto é o que também se chama *estratégia indireta*.

A marinha britânica (*Royal Navy*) foi o grande instrumento de conquista do império colonial. Com ela faziam-se duas coisas da maior importância: impedia-se pelo bloqueio e, eventualmente, pela destruição das forças navais inimigas, que o concorrente viesse a socorrer as colônias ameaçadas pelos britânicos; e atacavam-se essas mesmas colônias do adversário com o fim de passá-las para a coroa britânica.

O dinheiro teve seu emprego na estratégia indireta de modo extremamente sutil, para manter a França e seus aliados sempre preocupados no continente europeu, de modo a não poderem dispensar a suas esquadras os cuidados materiais que se faziam necessários; os ingleses subvencionavam aliados na Europa continental, que eram ali seu elemento de ataque (*hitting element*)⁶⁷. O principal deles no século XVIII foi a Prússia, sob a direção do Rei Frederico, o Grande.

E de onde surgia esse dinheiro?

Primeiro, da atividade comercial intensa, que já era exercida pelos ingleses desde o século XVI. Depois, a própria conquista de colônias gerava novas riquezas que eram investidas no aumento desse mesmo império colonial.

Assim, com navios e com dinheiro, a Grã-Bretanha expandiu-se por todos os mares do globo terrestre.

⁶⁷ O bloqueio britânico era o elemento de contenção (*holding element*).

O Conflito Mar versus Terra

Logo no início das guerras entre a Grã-Bretanha e a França, Luís XIV percebeu que esta última não podia manter ao mesmo tempo um poderoso exército e uma marinha igualmente forte. Resolveu sacrificar o poder naval francês em favor de suas ambições continentais. Privada, pois, de elementos adequados para vencer regularmente o inimigo insular, a França apelou para a guerra de corso, cujo fim é desgastar esparsamente o comércio marítimo do inimigo. Sabe-se que o ataque ao comércio oceânico do inimigo é operação dinamizadora da concepção estratégica da guerra de corso.



Nau brasileira *Pedro I*, navio de linha do séc. XIX. (pintura a óleo de Edoardo de Martino, acervo iconográfico do Serviço de Documentação da Marinha)

Para a execução dessa guerra irregular, o governo francês deu a hábeis capitães e até a piratas as famosas cartas de marca, pelas quais ficavam credenciados como agentes oficiais para as atividades

corsárias. Com isso, não apenas navios de guerra eram destinados ao corso, mas também navios mercantes armados e navios piratas.

A guerra de corso é a guerra do mais fraco no mar; a história assim o demonstra. É meio eficiente contra as rotas comerciais do inimigo, quando estas não podem ser ameaçadas pelas forças regulares. É empregada, enfim, quando não se pode obter decisivamente o domínio do mar (em inglês *control of the sea*).

Foi nesse clima de guerra corsária que o Rio de Janeiro recebeu as investidas francesas de Duclerc, em 1710, e de Renato Duguay-Trouin (1673-1736), ocorrida em 1711. Este último, particularmente, era um dos mais famosos corsários de seu tempo a serviço da coroa francesa. Veio ao Brasil logo após Duclerc, continuando a atividade do primeiro, por estar Portugal em guerra com a França, ao lado da Grã-Bretanha, na questão da sucessão do trono espanhol.

Onde bem se notam os grandes esforços despendidos pelas partes beligerantes, cada qual com suas características próprias, foi nas guerras da Revolução Francesa e do império napoleônico.

Depois de ter obtido o Canadá e a Índia para seu império colonial, além de outras aquisições menores, a Grã-Bretanha perdera as 13 colônias da América do Norte durante a Guerra da Revolução Americana (1776-1783). Aquelas 13 colônias emancipadas vieram a formar os Estados Unidos da América. Nessa guerra, a França tomou parte para vingar-se da perda do Canadá e da Índia na guerra precedente, a dos Sete Anos (1756-1763); foi em 1778 que o Rei de França, Luís XVI, assinou um tratado de aliança com os colonos ingleses revoltados, obtendo de certa forma a vitória; um francês notável, o Marquês de Lafayette, tomou parte nessa guerra a favor dos norte-americanos.

Napoleão

Na última década do século XVIII, a França foi agitada por uma grande transformação que alcançou o mundo: a Revolução Francesa. A princípio, a Grã-Bretanha olhou com benevolência as transformações ocorridas em França, pois tudo parecia levar este país para o caminho do governo constitucional, emergindo finalmente do absolutismo em que permaneceu mergulhado durante tantos anos como quase todas as potências européias. Quando, porém, a França investiu militarmente sobre outros países europeus, a fim de estender os efeitos da Revolu-

ção e ao mesmo tempo defender-se, a Grã-Bretanha deixou sua posição de simples espectadora para uma posição mais ativa. Dentre os britânicos ilustres que perceberam virtudes no movimento revolucionário francês, que alcançaria o mundo, estava Tomás Paine, considerado pelos pósteros como o “revolucionário da liberdade”.

A ocupação de Antuérpia (Bélgica) pelos franceses foi o estopim da luta franco-inglesa.

O gênio militar e administrativo de Napoleão encontrou seu par na figura de Nelson, o almirante inglês que liderou uma população inteira.

Várias coligações se formaram na Europa para enfrentar a França, sempre sob inspiração da Grã-Bretanha. Nas três primeiras, a estratégia britânica foi a mesma inspirada em Pitt⁶⁸: agir no mar por conta própria, bloqueando e destruindo o inimigo sempre que possível, deixando para seus aliados continentais a árdua tarefa de engajar em terra as forças francesas, vale dizer napoleônicas. Somente depois de liquidar com a ameaça das forças navais inimigas na Batalha de Trafalgar, havida em 1805, os ingleses se permitiram uma alteração substancial em sua conduta estratégica. Eles vieram ao continente, desembarcando tropas em auxílio a seus aliados continentais, especialmente na península Ibérica, onde os britânicos se juntaram a portugueses e espanhóis, sob o comando do Duque de Wellington, para expulsar os franceses.

Napoleão fez o que pôde para invadir a Grã-Bretanha. Antes dele outros já haviam tentado o mesmo, mas o último que conseguiu foi Guilherme, o Conquistador, em 1066. A Grã-Bretanha salvava-se sempre pelo mar. Napoleão pedira a seus almirantes para que conseguissem o domínio do mar no canal da Mancha por algumas horas, pois que ele conquistaria a Grã-Bretanha. Mas esse domínio não existiu, porque a França não se preparara convenientemente para enfrentar uma potência marítima da ordem da Grã-Bretanha. Nem Napoleão nem Hitler mais de um século depois.

De mentalidade continental por excelência, Napoleão tentou vencer seu inimigo por outros modos. Tentou também controlar o mar con-

⁶⁸ Guilherme Pitt, o mais moço (*the younger*). Guilherme Pitt, o mais velho (*the elder*), foi o da Guerra dos Sete Anos.

trolando a terra. E decretou, em Berlim, o famoso *bloqueio continental*. Pretendia fazer seu adversário morrer à míngua, esvaziando seu comércio. A Grã-Bretanha, entretanto, espalhara-se demais pelo globo para sentir tanto aquele bloqueio; além disso, os povos continentais haviam-se habituado com seus produtos industriais, e uma proibição napoleônica não seria suficientemente forte para conter aquelas necessidades. E o bloqueio⁶⁹ deu em nada, assumindo para o Brasil, particularmente, grande importância histórica, já que resultou na vinda do Estado português para cá. Isso se fez com a transmigração da família real portuguesa e dos principais organismos de governo de Portugal para o Brasil, uma vez que, recusando-se a aderir ao sistema continental napoleônico, por aliança muito antiga com a Grã-Bretanha, Napoleão mandou invadir o reino português com tropas comandadas pelo General Junot.

Terminada a guerra com a Batalha de Waterloo (na Bélgica), a Europa reorganizou-se para um novo período com o Congresso de Viena, de 1815. Todos os povos ocidentais sofreram conseqüências de tão importantes acontecimentos. Na América, processou-se a elevação do Brasil a Reino Unido com Portugal e Algarves (este último, também chamado Algarve, uma província ao sul de Portugal que, na Idade Média, foi conquistada aos mouros), semente de um processo breve de independência. Também na América espanhola logo houve um surto de movimentos separatistas que em pouco tempo levou a coroa espanhola à perda de suas colônias.

Era um mundo realmente novo o que surgia. A Revolução Industrial prosseguia em busca de novos mercados consumidores, enquanto a marinha britânica, emergente como a mais poderosa do globo, garantia para a Grã-Bretanha um clima propício a seu desenvolvimento industrial e comercial: estabelecia-se, à sombra do poderio naval, a *Pax Britannica*.

As Três Revoluções do Século XVIII

O processamento da Revolução Industrial fez-se paralelamente a outras grandes mutações, algumas em meio a grandes crises, tanto na Europa como na América.

⁶⁹ A palavra "bloqueio" aí é equívoca. Os franceses chamaram de "sistema continental", posto que bloqueio seria uma operação naval, o que não era o caso.

Nos Estados Unidos da América deu-se a Revolução Americana, com as clássicas idéias da democracia liberal. Ela se fez com lutas memoráveis a fim de garantir a liberdade das antigas 13 colônias inglesas da América do Norte. Os expoentes daquele movimento de 1776, famosos para sempre na história universal, deixaram um legado de idéias e lições que se consubstanciaram logo depois na Europa, em meio à herança dos enciclopedistas, com a Revolução Francesa.

A Revolução Americana (1776-1783) viu nascer a marinha dos Estados Unidos da América. Seu ideário liberal influenciou cabeças no Brasil, resultando na Conjuração das Minas Gerais (1789) conhecida como Inconfidência Mineira. As lutas desenvolveram-se no mar e em terra. O apoio da França, ressentida com a perda do Canadá para a Inglaterra alguns anos antes, foi decisivo para os norte-americanos. Repetiu-se nessa campanha memorável uma situação análoga à de Xerxes na Grécia, após a Batalha de Salamina. Tendo os britânicos perdido a Batalha de Chesapeake (5 de setembro de 1781), o General Cornwallis ficou isolado na América sem poder receber o apoio de que necessitava e acabou rendendo-se às tropas de Jorge Washington.

Realizada a independência norte-americana, cujos reflexos se fariam sentir em todo o mundo ocidental, inclusive no Brasil (como no caso do movimento de Tiradentes), ocorreu na Europa o mais terrível movimento revolucionário da Idade Moderna: a Revolução Francesa (que marcaria a transição para a Idade Contemporânea).

A Revolução Francesa teve seu estopim aceso em 14 de julho de 1789, com a tomada da famosa prisão da Bastilha, em Paris, feita por populares. Foi um movimento da maior envergadura, com conseqüências mundiais, cujo lema encerrava uma filosofia inaceitável para a época nas mentalidades conservadoras: Liberdade, Igualdade, Fraternidade.

Tendo como manifesto uma Declaração dos Direitos do Homem, a Revolução Francesa desencadeou-se como uma forma violenta de liquidar com a estrutura social e econômica opressora, incompatível com as aspirações do povo francês.

Sua marca, porém, foi o excesso. De libertadora e igualitária, apesar dos inegáveis êxitos que alcançou no campo social, a Revolução tornou-se ateísta, surgindo nela um homem que Estevão Zweig qualifica como o primeiro comunista da História, José Fouché.

Liquidando com a idéia de governo absoluto, a Revolução Francesa representou grave ameaça para as monarquias euro-

péias. Isso engajou a França na longa guerra terrestre e marítima acima falada.

Quando terminou a fase de lutas externas, a Revolução Francesa estava irreversível no que tinha de bom em seu rico bojo de idéias. Uma nova época abriu-se para o mundo, marcando-se o ano de 1789 como o começo da Idade Contemporânea, como acima se disse.

A Revolução Americana e a Revolução Francesa formam, junto com a Revolução Industrial, o tripé sobre o qual ainda repousa (ou se agita) a civilização ocidental contemporânea. As modificações e as idéias novas introduzidas com esses processos históricos ainda hoje se refletem em nossa estrutura social e econômica.

A Revolução Russa, que mais tarde viria no começo do século XX (1917), operou-se sobre as grandes alterações da Revolução Industrial, com o surgimento de um imenso grupo social: o operariado (ou o proletariado, os que têm como riqueza a prole). Tanto assim foi que Marx previra que os primeiros países a se socializarem seriam os de maior desenvolvimento industrial, a Grã-Bretanha e a Alemanha, no que, aliás, errou completamente.

Importante, entretanto, é considerar-se o modo pelo qual o mundo transformou-se no século XIX e começo do século XX, que nos interessa diretamente, como se verá no Capítulo 5.

A Marinha do Brasil no Reinado de Dom Pedro I

O príncipe regente, regressando de Santos em 7 de setembro de 1822, ao inteirar-se do teor dos despachos de Lisboa, decidiu-se a proclamar a independência política do Brasil, às margens do arroio Ipiranga.

Esses despachos haviam chegado pelo navio *Três corações*, que deixara o Rio Tejo em 3 de julho, e continham, dentre outras decisões desfavoráveis ao Brasil, a desaprovação do Ato Adicional de Dom Pedro, pelo qual cabia ao Reino do Brasil uma organização e um congresso próprios.

A decisão de ruptura era a conseqüência da retroação da tentativa de mudança da metrópole da comunidade luso-brasileira para uma posição mais adequada em relação aos domínios portugueses.

A corte de Portugal havia sido transferida para o Rio de Janeiro num comboio escoltado pelo poder naval britânico para preservar a existência da casa real portuguesa, aliada da Grã-Bretanha em sua luta contra Napoleão.

Vencido o imperador dos franceses, a situação invertera-se, não convindo ao governo britânico prolongar a permanência do domínio ostensivo de Beresford, e Dom João VI regressara a Lisboa. Essa aliança luso-britânica foi ameaçada pelas reações constitucionalistas da cidade do Porto.

Essa conjuntura se refletiria no Brasil, onde, a 10 de fevereiro de 1821, a tropa portuguesa sediada em Salvador da Bahia levantou-se em armas, promovendo a aclamação de uma junta de governo.

Criou-se assim um clima de rebeldia que foi estendido aos anseios de independência dos brasileiros, incontidos em 25 de junho de 1822 no recôncavo baiano. Esse movimento, iniciado na Vila da Cachoeira, se alastrou por outras vilas do recôncavo como Santo Antônio, São Francisco, Maragogipe e Valença, tomando vulto com a chegada de voluntários oriundos de diversas partes do Nordeste.

A decisão emancipadora de Dom Pedro colocou subitamente o novo império contra a tropa do General Inácio Madeira de Melo, comandante da guarnição portuguesa na Bahia, formada em torno de um núcleo de 6 mil soldados, em sua maioria veteranos das campanhas ibéricas. Havia também na Bahia uma Esquadra portuguesa comandada por Félix Pereira de Campos, reunindo na Baía de Todos os Santos uma nau, duas fragatas, dez corvetas, dois brigues, uma escuna, uma sumaca, 15 charruas, vários navios-transporte e o grosso da oficialidade e da marinhagem do Reino Unido remanescente no Brasil.

No Rio, havia poucos navios e falta absoluta de pessoal marítimo. O alvará de 1795 havia, nefastamente, proibido que os brasileiros fossem marinheiros, e os poucos oficiais à disposição de Dom Pedro eram quase todos ou filhos de nobres nascidos no Brasil, ou oficiais portugueses vinculados à causa pessoal do imperador, suplementados por uns poucos voluntários que haviam feito cursos, por vezes parciais, na Academia de Marinha.

Na conquista da Guiana Francesa, entretanto, já oficiais britânicos haviam dirigido operações navais conjuntas da frota anglo-brasileira sob o comando de Jaime Lucas Yeo.



Combate naval da Bahia, em 2 de julho de 1823, entre as esquadras brasileira e portuguesa, na Guerra da Independência do Brasil. (Aquarela do Almirante Trajano Augusto de Carvalho, acervo iconográfico do Serviço de Documentação da Marinha)

Outros países latino-americanos haviam contratado serviços de oficiais britânicos, como os de Guilherme Brown, engajado pela Junta de Buenos Aires em 1814.

Com o domínio do mar e sem as necessidades do bloqueio europeu da época napoleônica, o poder marítimo britânico dispensara grande número de oficiais experientes, que ficaram disponíveis para oferecer sua capacidade profissional às nações emergentes recém-emancipadas. Entre esses, o futuro Marquês de Barbacena contratou Lorde Cochrane, recém-dispensado do comando das forças navais de independência do Chile. Cochrane, assistido por outros oficiais oriundos da *Royal Navy*, como Taylor e Grenfell, assumiu o comando da primeira esquadra brasileira.

Em 3 de abril de 1823, a nau capitânia *Dom Pedro I* partiu do Rio de Janeiro rumo à Bahia acompanhada pela fragata *Ipiranga* e pelas

corvetas *Maria da Glória* e *Liberal*, suplementadas por um brigue e uma escuna. Essa frota conduziu um corpo de artilharia e o Batalhão dos Henriques da corte, que Dom Pedro conseguira organizar com o efetivo de 398 recrutas selecionados entre os escravos forros.

Essa pequena esquadra foi reforçada com a fragata *Niterói*, comandada por João Taylor, e na qual estava embarcado Joaquim Marques Lisboa, o futuro Marquês de Tamandaré.

No primeiro combate com a frota portuguesa, Lorde Cochrane teve dificuldades com a marujada lusitana engajada na esquadra brasileira. Restabelecida a disciplina, os combates e escaramuças envolvendo 97 navios e 934 peças de artilharia prolongar-se-iam até quando a esquadra portuguesa de 56 unidades rumou para Lisboa.

Essa esquadra portuguesa foi perseguida pelos navios *Dom Pedro I*, *Maria da Glória* e *Niterói*. Esta última fragata, sob o comando de Taylor, levou a perseguição até a foz do rio Tejo, onde ostentou a Bandeira Brasileira em 12 de setembro de 1823.

Em Belém, o convite de José Bonifácio em nome de Dom Pedro I para que a Amazônia se reunisse às demais unidades na composição do império tinha sido repelido pela junta governativa que se manteve em subordinação administrativa e política a Portugal.

No Maranhão, os patriotas se apossaram da vila de Itapicuru Mirim, em 13 de março de 1823, mas a frota portuguesa que deixara a Bahia havia destacado navios que desembarcaram tropas lusas em São Luís, reforçando o poder da junta governativa subordinada a Portugal.

A 26 de junho desse mesmo ano de 1823, a esquadra brasileira fundeou na baía de São Marcos. Lorde Cochrane intimou a junta presidida pelo Marechal Faria a declarar-se imediatamente pela Independência, pondo o porto e adjacências sob bloqueio. No dia seguinte, 27, a bordo do navio capitânia, a junta aceitou promover no palácio do governo a cerimônia de juramento de fidelidade ao imperador.

Com a notícia dos acontecimentos de São Luís, as cidades do interior, cujos governantes subordinados ao governo lusitano resistiam aos patriotas brasileiros, começaram a se entregar, formando governos nacionais. Em Caxias, a cerimônia de fidelidade à Independência aconteceu em 7 de agosto de 1823.

Lorde Cochrane foi generoso com os portugueses, permitindo aos militares que não desejassem servir ao império e aos civis que não quisessem permanecer no Maranhão seu repatriamento a Portugal, proporcionando-lhes um navio para esse fim.

Entretanto, Lorde Cochrane foi firme nas exigências necessárias para consolidar a independência. Os navios portugueses foram declarados presas de guerra, bem como as mercadorias encontradas na alfândega e a dívida pública ativa até 31 de setembro de 1823.

Dos comerciantes de São Luís que haviam financiado a resistência antibrasileira, Cochrane exigiu o pagamento de Rs 424:000\$000 (quatrocentos e vinte e quatro contos de réis) no prazo de 30 dias.

Dos comerciantes portugueses poderosos de Caxias, que ali haviam financiado a campanha contra a Independência, Cochrane exigiu o pagamento de cerca da metade da despesa com os soldos de desmobilização dos patriotas que lutavam pela emancipação brasileira.

A esquadra brasileira permaneceu em São Luís do Maranhão para garantir e consolidar a Independência, mas Cochrane designou o brigadeiro *Maranhão*, sob o comando de João Grenfell, para promover a independência da Amazônia, tendo este fundeado ao largo de Belém em 11 de agosto de 1823.

A Junta Governativa do Grão-Pará foi imediatamente convocada a aceitar o fato consumado da Independência. Essa Junta, porém, chefiada pelo Brigadeiro Moura, recusou-se a comparecer à convocação.

Tendo Grenfell sido informado de que esse brigadeiro tentava articular um movimento de reação, com a cooperação financeira de comerciantes portugueses, mandou prendê-lo juntamente com o coronel Pereira Vilaça.

Em 15 de agosto desse ano, Belém prestou juramento de fidelidade ao imperador e de integração daquela província ao Império, com uma junta brasileira de governo.

Os navios portugueses surtos no porto fluvial foram considerados presas de guerra de acordo com a nova junta de governo, o ouvidor da comarca, e a comissão de presas, com a anuência do juiz da Alfândega.

Tendo perdido assim a Amazônia pela ação eficiente da marinha ostentando o pavilhão do Império, os portugueses não perdoaram o

feito valoroso do Comandante Grenfell. Em 21 de agosto de 1823, um marinheiro do brigue luso *General Noronha*, recém-chegado de Lisboa, atentou contra Grenfell, esfaqueando-o a mando de dois comerciantes portugueses.

Para reforçar a consolidação da Independência na Amazônia, Lorde Cochrane destacou do Maranhão o brigue *Atlanta* com um contingente de 100 homens a bordo. O *Atlanta* era comandado pelo futuro Almirante Marquês de Tamandaré.

Em 15 de outubro desse ano de 1823, um regimento de artilharia revoltado depôs o Coronel Abreu, que presidia a nova junta de governo brasileira, substituindo-o pelo Cônego Batista Campos.

Chamado a restabelecer a ordem, Grenfell desembarcou a marujada, prendeu o cônego rebelde, processou-o e o remeteu preso para o Rio de Janeiro.

Em fins de janeiro do ano seguinte de 1824, propôs-se a Grenfell que assumisse o governo da província, o que ele recusou disciplinada e peremptoriamente.

A dura missão de Grenfell prosseguiu até fevereiro desse ano, quando recebeu ordens do Almirante Lorde Cochrane para regressar a São Luís com a força naval.

Os horizontes ficavam carregados em Pernambuco, e a pequena marinha imperial do Brasil tinha tarefas prioritárias para consolidar a integridade da Independência naquelas paragens nordestinas.

A Independência havia sido implantada sob a influência conservadora dos Andradas. Quando estes perderam o predomínio político, a Assembléia Constituinte entrou em conflito com Dom Pedro I, sendo dissolvida por um golpe de Estado.

A Constituição do Império veio a ser fruto de nova Assembléia Constituinte, e Dom Pedro I jurou seu texto em 25 de março de 1824. Daí duraria até 1889, quando se proclamou a República, sendo a Constituição que mais tempo durou no Brasil.

É interessante lembrar que essa marinha consolidadora da Independência nacional, eliminando os focos de resistência estrangeira em nosso território, surgiu por necessidade imperiosa da situação daqueles dias e mereceu o apoio geral da população e dos meios políticos responsáveis pelo processo da Independência.

Como se constituiu a Marinha do Brasil

José Bonifácio de Andrada e Silva foi o grande artífice da Marinha do Brasil. Com sua visão de estadista (além de cientista que foi), José Bonifácio percebeu claramente um grave problema: havia focos rebeldes à Independência, cuja ação poderia levar à separação de partes até então integrantes do território do antigo Reino do Brasil. A única solução para o caso era o emprego da força armada, a fim de eliminar as reações ao surgimento do novo Estado independente. Nisto havia dois problemas a considerar: qual a força a empregar e como empregá-la. Tais problemas eram intimamente relacionados.

O Brasil do início do século XIX tinha graves obstáculos para eficiente comunicação interna. E era preciso levar a pontos distantes da capital (Rio de Janeiro) os elementos capazes de conter e eliminar as resistências. Os principais focos eram a Bahia, o Maranhão, o Grão-Pará e a Cisplatina, no extremo sul. Deslocar tropas pelo interior não seria a melhor decisão, e talvez impossível. A única via para um deslocamento rápido seria o mar. O mar não apenas como via para forças terrestres, mas também para *forças navais*. Por quê? Porque Portugal mantinha em nossas águas navios de guerra seus e, usando o mar, apoiava as tropas de terra que lhe eram fiéis. Impunha-se, de nossa parte, o corte das comunicações marítimas entre a antiga metrópole e seus soldados que aqui estavam. O mar era a única solução!

Não havia ainda, porém, força naval brasileira em condições de realizar a missão necessária. Era preciso obter uma.

Os portugueses haviam deixado por aqui algumas naus e outros navios, boa parte em péssimo estado de conservação. Poder-se-ia recuperar alguns desses navios e adquirir outros para formar um núcleo da esquadra brasileira. O governo, porém, não tinha os recursos necessários. Apelou-se, então, para o povo, que deu os meios necessários por meio de uma subscrição pública. O imperador dom Pedro I comprou um navio, o brigue *Caboclo*, e doou-o à marinha. A Imperatriz Dona Leopoldina comprou 100 ações do Plano para a Reorganização da Armada Brasileira, enquanto dom Pedro, além de doar o navio citado, comprou 250 ações, valendo cada uma R0\$800 (oitocentos réis). Quem não pudesse comprar ações do Plano colaborava doando víveres e outros recursos para os navios.

Formou-se assim o núcleo material da esquadra. Faltava, contudo, um elemento importantíssimo: quem iria guarnecê-la?

O governo recorreu aos estrangeiros. Como dito antes, logo se contrataram oficiais ingleses, cujo chefe foi o Almirante Tomás Cochrane, Conde de Dundonald, mais tarde também Marquês do Maranhão. Com ele vieram diversos oficiais britânicos que na Grã-Bretanha em paz venciam apenas meio-soldo (*half pay*). Vieram também oficiais de outros países, como os Estados Unidos da América e França. Foi um oficial norte-americano, Davi Jewett, que comandou a primeira força naval ostentando no mar a Bandeira Nacional imperial. A marujada também era, na sua maior parte, de fora, todos contratados. Até cerca de 1830, metade dos marujos e dois terços dos oficiais eram estrangeiros.

Ainda assim, a bandeira que se arvorou a bordo era brasileira, como brasileira era a causa e brasileiros foram os recursos e a vontade com que se fez a Independência.

Os políticos compreenderam a necessidade da marinha. O povo entendeu a gravidade da situação e aderiu prontamente à solução marítima para o problema nacional. A marinha correspondeu à altura da confiança nela depositada e garantiu a integração nacional.

Agora, passados quase 200 anos, é preciso voltar de novo ao mar e nele buscar fonte de progresso, de bem-estar e de segurança, continuando a salvaguardar não apenas a independência política, mas a autonomia econômica e o direito a crescer como potência que nasceu de uma gesta marítima, e no mar poderá ter o desenvolvimento que, em nossos dias, "é o novo nome da paz" (como disse o Papa Paulo VI ao discursar perante a Assembléia Geral das Nações Unidas em 1966).

Capítulo 5

Reflexos da Revolução Industrial

O navio a vela era milenar. Os homens estavam já habituados a manobrar com ele. Sua manutenção implicava apenas a conservação de suas madeiras, de seu velame e dos cabos que formavam seus aparelhos. Navegava dependendo apenas de dois elementos: vento e comida para a guarnição, aí contando-se a água. Seu raio de ação era, portanto, quase ilimitado.



Navio de passageiros italiano *Augustus*, um dos grandes "liners" do século XX (acervo fotográfico do Serviço de Documentação da Marinha)

Excetuando-se reparos casuais, motivados pelo mau tempo ou pela ação do inimigo, as bases e os portos espalhados pelo mundo apenas serviam para prover os navios dos meios necessários à subsistência de seus homens. Todo o espaço de bordo destinava-se exclusivamente ao transporte de carga e ao alojamento da guarnição, exceto no caso dos navios de guerra, em que cabiam ainda os canhões e sua respectiva munição.

O navio a pano integrara-se à paisagem marinha. Era romântico. Era manobreiro. Era barato (em termos relativos, como se verá depois). Parecia que ele resistiria à posteridade.

Os homens do século XVIII não podiam imaginar que em seus dias tramava-se o fim da vela como aparelho propulsor dos navios sob a força dos ventos.

Surge uma Nova Força

No começo do século XVIII, um francês, Denis Papin, tentou adaptar um engenho a vapor num barco. Mais tarde, Jaime Watt, por volta de 1770, construiu a primeira máquina a vapor digna desse nome.

O que estava acontecendo? Como surgia essa “história” do vapor?

A Grã-Bretanha estava sendo palco de uma grande transformação. Seu sistema de produção se desenvolveu aos poucos com a adoção de um elemento inteiramente novo, que substituiria as relações de trabalho, as estruturas sociais e o próprio quadro do mundo: a máquina.

Introduzida no mecanismo produtivo junto com o braço humano, a máquina viria a trazer tantas e tão grandes transformações em todos os campos das atividades humanas que, ao conjunto dessas modificações cada vez mais aceleradas e profundas, deu-se o nome de *Revolução Industrial*. Definitivamente passou-se da manufatura à indústria.

A máquina trouxe maior rendimento ao trabalho, mas solicitou muito maior dispêndio de energia. A grande fonte energética logo utilizada foi o carvão. Os outros dois elementos que formaram com o carvão a trilogia da Revolução Industrial foram o vapor e o aço.

O período das grandes modificações da Revolução Industrial começou em meados do século XVIII e prolongou-se por cerca de 100 anos. Hoje, fruto desse surto de progresso da máquina, o ho-

mem não parou mais de aperfeiçoá-la e mergulhou num vertiginoso processo de desenvolvimento técnico.

Como não podia deixar de ser, a marinha (mercante e de guerra) sofreu o impacto da Revolução Industrial. No mar, porém, as inovações não encontraram eco fácil, como adiante se verá.

Na Marinha Mercante

O homem do mar, de um modo geral, recebeu com desconfiança a máquina de vapor. Até então, todas as inovações técnicas de bordo tinham se originado no próprio meio marítimo. Perdem-se de vista nos tempos as progressivas e diminutas alterações que levaram o navio mercante a evoluir do "navio redondo" da Antigüidade até os majestosos clíperes da segunda metade do século XIX.

A máquina a vapor, no entanto, era invenção do homem de terra, estranho ao ambiente marítimo, às lides marinheiras. Aquilo, decerto, não haveria de convir com as navegações.

Fortes razões, entretanto, impuseram a máquina a vapor bem cedo à marinha mercante, principalmente no tráfego de passageiros, onde a grande virtude apresentada foi a regularidade das viagens. Isso, sim, interessava aos passageiros. Os problemas técnicos não eram com eles.

Foi Roberto Fulton que começou a grande escalada do vapor como elemento de propulsão diretamente aplicado ao transporte marítimo. Em 1807, Fulton fez o seu navio *Clermont* subir o rio Hudson, de Nova Iorque até Albany, em 32 horas. O tempo de descida foi de 30 horas. Em 1º de outubro daquele ano, o *Clermont* começou uma linha regular entre as duas cidades, transportando em cada viagem cerca de 100 passageiros.

Essa experiência foi notável na história do navio a vapor. O problema da dependência dos ventos para se chegar ao destino passaria a não existir para os passageiros.

O transporte a vapor nos rios logo proliferou nos Estados Unidos da América, desenvolvendo-se mais do que na Europa. A explicação é fácil. A Europa estava cortada, havia muito, de estradas que interligavam suas principais cidades. Além disso, as distâncias eram relativamente curtas. Nos Estados Unidos da América, ao contrário, as distâncias eram bem maiores e não havia um sistema rodoviário, enquanto os



Navio veleiro brasileiro *Cisne Branco*, inspirado nos desenhos dos últimos clíperes construídos no século XIX (acervo fotográfico do Serviço de Documentação da Marinha)

norte-americanos dispunham de bons rios e lagos navegáveis. Em 1812, começou o serviço de vapor no rio Mississipi e, em 1822, já havia 35 embarcações a vapor navegando nele e em seus afluentes.

Na Europa, porém, o vapor não se fez esperar para progredir. Em 1816, o *Élise*, francês, fez a travessia do canal da Mancha em 17 horas, sob forte tempestade, alcançando Paris.

O Brasil foi dos primeiros países a compreender a importância do navio a vapor; já em 1826, o Marquês de Barbacena obteve concessão para estabelecer uma linha regular de navegação a vapor no recôncavo baiano.

Em 1838, dois navios a vapor atravessaram o oceano Atlântico da Europa para a América do Norte. Primeiro chegou o *Sirius* a Nova Iorque, inaugurando a travessia oceânica de passageiros. Em sua viagem, o combustível que levava foi pouco, tendo que usar móveis, portas de cabines e até um dos mastros como lenha para as caldeiras. A viagem, porém, foi toda a vapor. Quatro

horas depois do *Sirius*, chegou a Nova Iorque o segundo navio a vapor, o *Great Western*, tendo ainda os porões cheios de carvão. Estava começando uma nova era: a dos grandes vapores transatlânticos.

Esse episódio deu uma grande lição: o navio a vapor precisava de estoques de carvão para suas viagens. Isto exigia paióis de armazenamento, o que diminuía o espaço útil para a carga. O espaço ocupado pelas máquinas também reduzia o volume útil para as mercadorias. Essas foram as duas grandes objeções que se levantaram contra os navios a vapor para a marinha mercante. Aplicado, no entanto, com grandes vantagens para o transporte de passageiros, o vapor logo se consagrou para a carga, sendo as dificuldades iniciais superadas com o maior dimensionamento dos navios e o melhor aproveitamento do espaço a bordo.

Logo apareceram as primeiras companhias de navegação a vapor. A primeira delas foi a Cunard Line, inaugurada em 1840 por Samuel Cunard com a viagem do *Britannia* entre a Inglaterra e os Estados Unidos da América.

Em 1843, apareceu a grande novidade, o casco de ferro do *Great Britain*, construído pelo famoso engenheiro naval Isambard Brunel. O *Great Britain* era dotado de hélice, o que também era novidade, pois até então os navios de vapor eram de madeira, propulsados por rodas de pás laterais. Houve também, freqüentemente, navios com rodas de pás à popa, destinados à navegação fluvial.

A Reação da Vela

Em meio aos primeiros passos do vapor, a marinha a pano atingiu seu clímax.

Em 1845, apareceu nos Estados Unidos da América o primeiro clíper, belo navio a vela, de casco longo e fino, com enorme superfície vélica, que lhe permitia atingir alta velocidade. Em 1851, apareceu o *Flying Cloud*, o mais belo e mais rápido veleiro de todos os tempos.

O clíper atravessava o Oceano Atlântico em cerca de 14 dias; fazia a ligação entre Nova Iorque e São Francisco via cabo Horn, extremo sul da América do Sul, em 89 dias. Esse tipo de navio foi amplamente usado no transporte de chá da Índia para a Europa.

Dessa rota, pelo cabo da Boa Esperança, eles desapareceram completamente depois da abertura do canal de Suez, em 1869. Os clíperes do cabo Horn ainda sobreviveram até o século XX, sendo hoje apenas uma magnífica lembrança da vela sobre o mar.

Entretanto, o vapor prosseguia seu desenvolvimento, procurando afirmar-se cada vez mais.

Os Grandes Navios

Logo teve grande incremento o tráfego de passageiros entre a Europa e a América. Para atender à crescente demanda, navios maiores começaram a aparecer, dotados de grande conforto.



Vapor brasileiro *Paraense*, um navio de transição da vela para o vapor com rodas laterais (acervo do Serviço de Documentação da Marinha)

O maior e mais revolucionário de todos os navios a vapor do século XIX foi o *Great Eastern*, construído por Brumel. Foi lançado ao mar em 1858, com 230 metros de comprimento, todo de ferro e deslocando 22.600 toneladas⁷⁰. Tinha duas rodas de pás laterais, além de um hélice com alguns metros de envergadura. Sua velocidade alcançava 25 nós, podendo transportar 4 mil passageiros ou 10 mil soldados. No entanto, foi um fiasco. Depois de lançado ao mar, viu-se que balançava demais, não servindo para o transporte de passageiros. Seu construtor morreu de desgosto, e o navio acabou servindo como lançador de cabos submarinos.

Conhecendo-se a supremacia do hélice sobre as rodas de pás laterais, os navios acabaram sendo construídos apenas com hélices. Seus cascos começaram a ser feitos de ferro e depois de aço.

O início do século XX já viu os grandes *liners*, que majestosamente singravam o oceano Atlântico num intenso movimento mercante. Em 1907, apareceu o *Mauretânea*, da Cunard Line, com 263 metros de comprimento e 31.940 toneladas de deslocamento. Em 1912, o legendário *France* alcançava os mares, a serviço da Compagnie Générale Transatlantique, com 240 m de comprimento e 23.660 t de deslocamento. Em 1939, o *Queen Elizabeth*, da Cunard, assombrou o mundo com seus 343 m de comprimento e 83.670 t de deslocamento. Este navio haveria de tornar-se o "fita azul" da travessia atlântica, conservando seu título até ser vendido em 1960.

Todas essas transformações não se fizeram, entretanto, sem grandes implicações. A principal delas disse respeito ao próprio homem que guarnecia os navios. Houve necessidade de todo um processo de formação de gente apta para conduzir as novas máquinas. Não apenas formar, mas acostumar os marinheiros à nova paisagem técnica que pouco a pouco tomou conta de suas vidas. A profissão especializou-se e qualificou-se de modo diverso do que se fazia até então. O simples contacto com o mar não credenciava mais um profissional marítimo; era preciso mais: uma perfeita familiarização com os equipamentos mecânicos com que lidaria dali em diante.

A máquina tomou conta do navio, mas não alterou aquele espírito romântico e nostálgico com que até hoje se experimentam as singraduras dos longos mares da Terra.

⁷⁰ Esse deslocamento só foi novamente alcançado em 1904.

Vela versus Vapor

A marinha de guerra sempre foi conservadora. Napoleão já se queixava de seus almirantes, porque estes dificilmente aceitavam qualquer idéia de inovação. Essa peculiaridade dos homens do mar, particularmente dos que lutam no mar, dificultou ainda mais a adoção do vapor nos navios de guerra.

As guerras napoleônicas mal haviam terminado e os mercantes começavam a desenvolver o novo tipo de propulsão. As nações marítimas, dentre elas principalmente a Grã-Bretanha, tinham feito vultosíssimos investimentos em navios de madeira a pano para a situação de beligerância que tinham acabado de viver. Adotar o vapor àquela altura significava jogar fora todo o investimento feito, já que novas táticas e novos métodos haveriam de surgir.

Além disso, o vapor trazia necessidades logísticas diferentes. O raio de ação reduzir-se-ia consideravelmente. Fazia-se imprescindível o estabelecimento de toda uma rede fornecedora de combustível espalhada pelo mundo, para que as bandeiras das potências marítimas pudessem tremular pelos mares afora, como até então se fazia. Não apenas combustível, mas sobressalentes para tão estranhos maquinismos.

Como, pois, adotar a máquina a bordo?

Os almirantes levaram as mãos à cabeça. Eles haviam dominado os mares até então nos navios a vela. Haviam navegado tão bem!

E o pessoal apto para conduzir a máquina? Ter-se-ia que formar gente nova nesse campo.

Um navio mercante poderia sofrer avarias nas máquinas, e o pior que lhe poderia acontecer seria um atraso na entrega da mercadoria ou no desembarque dos passageiros, ainda que com prejuízo para as partes envolvidas.

O navio de guerra, porém, se sofresse avarias teria prejudicada a presteza no ataque e na defesa militar. E as máquinas ainda não ofereciam a desejada segurança.

Não! Pensava-se que o vapor não se coadunava com a guerra no mar. Era de difícil condução, inseguro, alterava consideravelmente todo o sistema logístico consagrado havia tanto tempo. As velas estavam incorporadas ao espírito marinho desde as origens do navio. Com o vapor, onde elas ficariam? Desapareceriam, por certo.

O navio ficara feio.

As rodas de pás laterais não eram apenas feias. Eram também vulneráveis. Se fossem atingidas (e ficavam tão expostas!) o navio perderia a mobilidade e poderia ser facilmente afundado pelo inimigo. Não apenas isso, mas as rodas de pás laterais ainda tiravam muito espaço dos bordos para a colocação de canhões, pois a artilharia da época era disposta pelos bordos. Isso implicava a redução do poder de fogo dos navios, ou seja, de seu poder ofensivo.

Não! O vapor não era tido como coisa para a guerra.

No entanto, os espíritos conservadores não dominaram completamente. Embora com bastante parcimônia, as marinhas começaram a construir alguns navios de vapor para a guerra.

O Brasil adquiriu na Grã-Bretanha, em 1825, a primeira unidade a vapor para sua marinha de guerra, a barca *Correio Imperial*, um navio-auxiliar. Em dezembro de 1847, foi lançado ao mar na Inglaterra o primeiro navio de combate a vapor que o Brasil teve, a fragata *Dom Afonso*, com rodas laterais.

Com a invenção do hélice em 1836, pelo inglês Francisco Smith e o sueco João Ericson, as questões foram mudando. Os inconvenientes das rodas de pás desapareceram. A vulnerabilidade da própria máquina em relação ao inimigo também diminuiu quando passou a ser construída sob a linha-d'água, onde ficava mais protegida.

Em 1850, a França lançou ao mar a primeira belonave movida a hélice, o *Napoléon*, construído pelo notável engenheiro naval francês Dupuy de Lôme. Em 1852, os ingleses lançaram o *Agamêmnon*, também a hélice.

A Guerra da Criméia (1853-1856) mostrou que os navios a vapor eram superiores aos navios a pano. Nessa mesma guerra apareceu uma grande novidade: o navio dotado de couraça.

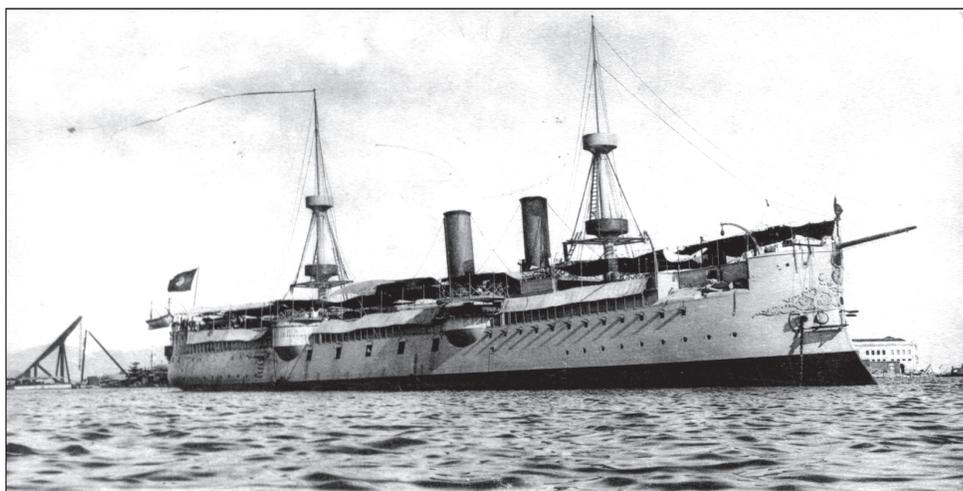
Os Encouraçados

Para tomar o Forte de Kimburn, Napoleão III mandou construir cinco baterias flutuantes dotadas de proteção de ferro (couraça). Destas, três (*Lave*, *Tonnante* e *Dévastation*) tomaram parte no assalto, com grande êxito. Bombardearam duramente a fortaleza e

quase não sofreram danos materiais. Isso chamou a atenção de todas as marinhas do mundo para o valor da couraça.

Em 1859, os franceses lançaram ao mar a fragata *Gloire*, de madeira, mas dotada de couraça. Foi o primeiro navio propriamente couraçado que apareceu. No ano seguinte, sob pressão da opinião pública, o Almirantado britânico lançou ao mar o *Warrior*, couraçado com o casco todo de ferro.

Foi, porém, na Guerra de Secessão dos Estados Unidos da América (1861-1865) que se firmou a importância do navio encouraçado.



Cruzador brasileiro *Tamandaré*, do final do século XIX (acervo fotográfico do Serviço de Documentação da Marinha)

No combate de Hampton Roads, em 1862, defrontaram-se dois navios de couraça: a fragata confederada, sulista, *Virginia* (ex-*Merrimac*) e o navio novo federal, nortista, *Monitor*, aquele com os canhões dispostos em casamata, enquanto este possuía uma torre giratória. A *Merrimac* tinha borda alta, toda fechada. O *Monitor* tinha o convés ao nível d'água, sem borda-livre. A luta durou mais de duas horas, em que esteve à prova a resistência das novas proteções, tendo sido o primeiro combate entre navios encouraçados na história. O resultado tático foi indeciso, tendo o *Monitor* se retirado e a

Virginia regressado para a cidade de Norfolk. O fim dos dois navios foi difícil: a *Virginia* foi destruída em 9 de maio de 1862, quando de um ataque federal a Norfolk, obrigando os confederados a se retirarem da cidade. O *Monitor* foi a pique numa tempestade ao largo do cabo Hatteras, no fim de 1862. Essa terrível Guerra de Secessão mobilizou 1.557.000 soldados do norte e 1.082.000 do sul. Os federais (nortistas) tiveram 359.528 mortos e os confederados (sulistas) tiveram 258.000 mortos.

O *Monitor* viria a consagrar a torre giratória e deu nome a toda uma classe de navios ainda existente e que teve pleno uso na guerra do Vietnã (1961-1972).

No Brasil, a oficialidade estava a par das grandes modificações que então ocorriam no mundo. Nossas dificuldades na produção energética implicavam a importação do carvão, o que onerava bastante a operação dos navios a vapor. O emprego dos navios mistos (a vapor e vela), porém, que ainda se fazia em grande escala pelos mares, foi um recurso bastante usado aqui. Os ministros da marinha freqüentemente recomendaram aos comandantes de navios que, nos cruzeiros ao longo da costa, apenas usassem o pano, empregando o vapor somente nos casos de manobras ou quando a necessidade assim o exigisse.

O navio encouraçado estava consagrado depois de Hampton Roads. O estrago feito pela *Virginia* nos navios de madeira que estavam no ancoradouro⁷¹ mostrou que a madeira era impotente contra o ferro.

No Brasil, a última grande batalha naval com navios de madeira foi a do Riachuelo, em 1865. Esta também foi a primeira batalha naval no mundo em que só se usou vapor⁷².

O navio encouraçado fez sua aparição no Brasil durante a Guerra do Paraguai (1864-1870), por necessidade tática e estratégica do teatro de operações. Os rios paraguaios estavam poderosamente defendidos pelas fortalezas e demais posições armadas por Solano López. Para vencê-las era preciso contar com navios encouraçados. O governo imperial encomendou navios encouraçados na França e na Inglaterra.

⁷¹ Na véspera do combate com o *Monitor*, a *Virginia* atacou cinco navios federais (nortistas), destruindo dois e pondo os restantes em fuga.

⁷² Em Riachuelo, os navios brasileiros, construídos para operarem no mar, possuíam mastreação para vela; na batalha, porém, só se usou o vapor.

ra, ao mesmo tempo que mandou construí-los aqui, no Arsenal de Marinha da Corte, hoje do Rio de Janeiro. O primeiro navio dotado de couraça que possuímos foi a corveta *Brasil*, de 1864. Durante a Guerra do Paraguai chegamos a possuir 17 navios encouraçados, dos quais seis monitores, além de corvetas e fragatas.

Novas Armas, Novas Tácticas

Ao mesmo tempo em que se aperfeiçoavam os recursos defensivos dos navios, progrediam os meios ofensivos. O projétil passou a ser explosivo, o que desgraçava definitivamente os navios de madeira, como acontecera com os navios turcos, impiedosamente destruídos pelos russos na Batalha de Sinope (1853).

Tal foi a preocupação com a defesa dos navios, que as couraças cresceram exageradamente de espessura, variando de 8, 12, 14 e 24 polegadas. Isso as tornou impenetráveis para os projéteis, pois o desenvolvimento do canhão não alcançara recursos capazes de fazer a penetração de tais peças de ferro. Assim, apareceu, ou melhor, reapareceu uma arma antiga, o esporão. A massa do navio aliada à velocidade de aproximação poderia levar o navio atacante a afundar o navio inimigo pelo impacto de seu esporão sobre o casco adversário. Considere-se que a quantidade de movimento para o choque (mv) era grande, pois, mesmo que a velocidade (v) não o fosse, a massa do navio (m) o era. Além disso, boa parte das obras-vivas⁷³ não era couraçada, o que facilitava a penetração do esporão, já que este ficava sob a água.

O esporão veio modificar radicalmente a tática naval, que passou a ser a do abalroamento, como dois mil anos antes. Foi em 1866 que se deu a primeira batalha contemporânea em que o esporão foi empregado com êxito⁷⁴. Somente com o advento da artilharia pesada nos fins do século XIX, é que o canhão retomou seu lugar na tática naval. Isso se deu particularmente a partir de 1905,

⁷³ Obras-vivas são a parte do casco de um navio que está sempre sob a água. Obras-mortas são a parte sobre a água.

⁷⁴ Em Hampton Roads (1862), o *Merrimack* era dotado de esporão, mas não conseguiu empregá-lo contra o *Monitor*, embora na véspera tivesse afundado a fragata *Cumberland* com um embicamento. Em Riachuelo, Barroso empregou essa tática, mas a *Amazonas* não tinha esporão.

na Batalha de Tsushima, após o afundamento de um encouraçado por tiros de canhão durante a Guerra Russo-Japonesa (1904-1905). Mesmo assim, a arquitetura naval ainda conservou as proas dos grandes encouraçados com a forma de aríete durante muito tempo.

Sob as Águas também

Outra grande novidade da Revolução Industrial na marinha de guerra foi o advento do submarino. Surgido já na Guerra da Revolução Americana (1776-1783), quando fracassou em sua missão de adaptar uma carga explosiva no casco de um navio de guerra inglês, o submarino teve maior impulso a partir de meados do século XIX, quando apareceram o *Brandtaucher* dos prussianos (1850) e o *Plongeur* dos franceses (1863).

“Só no fim do século a técnica estava suficientemente avançada. Foi então que se manifestou uma intensa atividade, cujos princípios básicos tinham sido elaborados por John P. Holland e Simon Lake, dos Estados Unidos, Nordenfeldt, da Suécia, Garret, da Inglaterra, e Isaac Peral, da Espanha. A França tomou a chefia do movimento com os submarinos *Gymnote*, *Gustave Zédé* e *Narval*, bem como com suas flotilhas de pequenos *Goubet* elétricos. Mas o *Holland*, adotado pela marinha norte-americana em 1900, devido ao construtor John P. Holland, é tido geralmente como o protótipo do submarino moderno, que, hoje em dia, impulsionado por um potente reator atômico e armado com mísseis balísticos, ameaça tornar-se o autêntico navio de guerra do futuro próximo”.⁷⁵

No Brasil, nossos primeiros submarinos vieram em 1913, construídos na Itália, os famosos classe *F* (*F 1*, *F 3* e *F 5*).

As Dúvidas que Restaram

Todas essas modificações trazidas pela máquina foram profundas. Alteraram muito mais as condições de vida da humanidade do que o próprio homem podia imaginar. A revolução das coisas, dos

⁷⁵ CANBY, Courtlandt, obra citada na bibliografia, p. 96.

costumes, das relações entre os indivíduos marcou indelevelmente o ser humano. Refletiu-se em todos os setores de sua atividade: para a paz, para o progresso, para o bem-estar, para a guerra, para o crime, para os vícios.

Como não podia deixar de ser, a máquina chegou ao mar. Para o comércio e para a luta.

Depois da Revolução Industrial, tudo ficou mais difícil no campo das definições profissionais do homem do mar. E grave pergunta passou a atormentar todas as cabeças responsáveis: o que é o oficial de marinha?

Antes, a resposta era fácil. Uma boa cultura geral, fina educação, conhecimentos de tática e capacidade de manobra a pano, eis resumidas as necessidades profissionais e sociais do oficial de marinha.

Depois da máquina, tudo complicou-se e, junto com a máquina, uma tremenda diversificação dos conhecimentos e das atividades do homem trouxeram um estado de inquietante dúvida.

No início, a máquina foi socialmente desprezada na marinha. No Brasil, um ilustre ministro da marinha, durante a Guerra do Paraguai, disse que o futuro da propulsão dos navios de guerra estava na vela. Os maquinistas eram contratados. Servir na máquina era sujo demais, principalmente com o carvão. Separou-se o serviço da máquina do serviço do convés. Mas a reconciliação foi inexorável. Os navios decididamente não podiam mais navegar a pano.

E não podem mais depender de cálculos intelectuais, sob pena de serem destruídos em combate. Hoje não podem mais prescindir da eletrônica e da eletricidade, do aço, das fontes de calor, dos computadores e calculadores.

O oficial de marinha hoje é um técnico, um humanista, um cientista... Ou a cultura universal do francês ou a especialização de miniatura do americano.

Isso tudo nos lembra as dúvidas já registradas por José Maria da Silva Paranhos, depois Visconde do Rio Branco, quando ministro da marinha em 1854, repetindo um escritor da época: "A Inglaterra diz a seus homens do mar: – sereis homens do mar antes de tudo, sábios se o quiserdes ou se o puderdes. A França diz aos seus: – sereis homens do mar se o puderdes, mas antes de tudo sereis sábios". Essa a dúvida trazida pela Revolução In-

dustrial. E Paranhos achava que deveríamos ficar entre as duas, mais pela segunda⁷⁶.

Os Principais Conflitos do Século XIX

A Revolução Industrial mudara a face do mundo. A primeira impressão, de que a máquina desmobilizaria o homem e lhe roubaria os meios de ganhar o pão de cada dia, desfez-se. Ao contrário, a máquina liberou o homem para produzir mais e melhor, ao mesmo tempo que multiplicou as oportunidades de trabalho. E impressão negativa com relação à máquina quanto ao mercado de trabalho já horrorizara os trabalhadores britânicos, que destruíram muitas delas no século XVIII.

Mas, nesses períodos, a Revolução Industrial primeiro e, depois, o que se começou a chamar de Revolução Tecnológica, agravaram as relações nacionais e internacionais.

Nos Estados Unidos sobreveio uma grande crise em torno da economia industrializada e da economia rural, que culminou com a Guerra de Secessão (1861-1865), cujo móvel aparentemente inexpressivo foi a abolição da escravatura.

Surgira aí um elemento novo no quadro da guerra, a estrada de ferro, que foi capaz de permitir o abastecimento das tropas num novo aspecto da guerra: a frente estratégica, que trouxe para o conflito a segunda dimensão.

Nessa guerra civil, a marinha federal bloqueara os portos sulistas, impedindo que os confederados recebessem recursos externos de que tanto necessitavam, justamente por não possuírem base industrial.

Foi uma guerra em que o fator econômico preponderou e em que, como nunca se vira antes, os novos recursos industriais se aplicaram em grande escala. Tanto foi assim que os europeus enviaram para a América atentos observadores. Isto porque a Europa vivia a *Pax Britannica*, que sucedeu ao morticínio e à agitação das guerras napoleônicas, e, desfrutando da paz, não experimentava as novas técnicas de guerra em larga escala.

⁷⁶ Relatório do Ministro da Marinha, 1854, p. 15.

Essa guerra “desarrumou a casa” norte-americana e culminou com a morte de um dos grandes homens que habitaram a Terra, Abraão Lincoln.

Acabava a Guerra de Secessão e começava na América do Sul o longo e custoso conflito, o maior da História do Brasil, a Guerra do Paraguai (1864-1870).

Aí, como na Guerra de Secessão, os rios tiveram imenso valor estratégico. Ambas essas guerras foram eminentemente fluviais para as marinhas. No nosso caso, particularmente, a penetração do território inimigo só era razoável pela via fluvial. Contando com a grande novidade logística e suas conseqüências na tática, os navios encouraçados, a Marinha Imperial venceu os obstáculos que se prolongavam ao longo do rio Paraguai e chegou até Assunção.

Os navios de vapor, o casco de ferro e a couraça foram a eloqüente representação da Revolução Industrial na Guerra do Paraguai. Nunca se fez, no Brasil, esforço de guerra semelhante. Nunca o surto de desenvolvimento da marinha foi tão eloqüente, fruto das imposições do estado de beligerância. Nunca os fatos mostraram com tanta evidência a necessidade de se manter sempre uma razoável força naval atualizada nas mais modernas técnicas, não para a conquista, nem para o gosto dos espíritos belicosos, mas para a segurança do Estado e a certeza de uma defesa eficaz que garanta os cidadãos amantes de sua pátria.

Tudo isso foram transições da Idade Contemporânea.

Pouco depois, mal acabada a Guerra do Paraguai, na Europa a agitação tomava conta dos espíritos. A guerra novamente continuava a política, como dissera Clausewitz. A Itália e a Alemanha faziam sua unificação. A primeira às custas do papado, o mais prejudicado em suas posses territoriais. A segunda, às custas da França imperial, na Guerra Franco-Prussiana de 1870.

O reino da Itália e o império alemão se formaram debaixo de grandes conflitos. O mapa da Europa mais uma vez se modificou. Nada terá sido tão inconstante... E, atrás disso tudo, a política e a guerra, a economia e a diplomacia, os interesses nacionais.

É no último quartel do século XIX que começa uma fase diferente, de grande importância para que se entenda o excepcional desenvolvimento das marinhas de guerra e mercante, bem como das forças de terra.

O crescimento da produção industrial, que passou a dimensionar a economia dos países desenvolvidos, trouxe uma exigência nova: a rápida expansão dos mercados consumidores e a busca de novas fontes de matérias-primas. Foi exatamente isso que levou os Estados Unidos e os países da Europa a uma estranha competição, a grande e desenfreada *corrida colonial* do fim do século XIX e do início do século XX.

A Corrida Colonial

Europeus e norte-americanos puseram-se em campo para rapidamente estenderem suas influências e até mesmo hastearem suas bandeiras nas áreas que existissem sobre a Terra.

Esta sôfrega procura fez-se pela persuasão e pela força, mais por esta do que por aquela. Ao mesmo tempo em que avançavam em busca de mercados novos e de fontes de matérias-primas, esses Estados cuidavam de proteger seu próprio desenvolvimento interno, resguardando sua indústria da concorrência estrangeira, estimulando a produção nacional através do protecionismo econômico, com o estabelecimento de pesadas barreiras alfandegárias para as mercadorias estrangeiras que pudessem ser produzidas em seu próprio território.

E quais as áreas que podiam ser economicamente exploradas pelos Estados desenvolvidos industrialmente? Sem dúvida, as que dispusessem de bons recursos naturais, bom índice populacional e baixa proporção de crescimento industrial, ou seja: Ásia, África e América Latina, exatamente o Terceiro Mundo de hoje.

Seria demais desejar que, com todo o espírito de liberalismo econômico de que estavam imbuídos os estadistas, os políticos e os homens de negócio do final do século XIX e do início do século XX, os mais ricos pensassem em desenvolver os mais pobres. Se ainda hoje isso não acontece sem segundas intenções, que dizer daqueles dias em que apenas uma voz se ergueu serenamente em favor da paz social já ameaçada? Essa voz foi a da Igreja, pedindo justiça. Daí o Papa Leão XIII ter lançado sua famosa carta encíclica de 1891, a *Rerum novarum*, que teve como resultado a criação de ministérios do trabalho diante das "coisas novas" aparecidas no mundo do trabalho.

Os homens não conseguiram enxergar a longo prazo. Não conseguiram ver com 50 anos de antecedência.

Partiram os europeus e os americanos para a grande conquista, a segunda colonização.

Os primeiros a entrarem nesse processo foram a Grã-Bretanha, a França e os Estados Unidos. Logo depois, um pouco atrasadas, Alemanha e Itália. Rússia, Bélgica e outros Estados europeus também se aventuraram e tiveram seu quinhão.

A primeira investida norte-americana fez-se sobre o Japão, em 1853. Nesse ano, uma força naval norte-americana, sob o comando do Comodoro Mateus Calbraith Perry, obrigou o Japão a sair de seu tradicional isolamento, assinando, sob a ameaça dos canhões, um tratado de comércio com os Estados Unidos.

Depois, os Estados Unidos vão ampliar seus interesses em outras áreas, não só na Ásia, como na América Latina. Aí sua influência se fará sentir de duas maneiras diferentes. A primeira pela guerra diretamente, como foi o caso da já remota conquista dos territórios mexicanos (1846-1848), em período anterior ao que ora se comenta, e a Guerra Hispano-Americana de 1898. Nesta, o grande interesse direto eram as plantações de cana-de-açúcar em Cuba, então possessão espanhola. Tais plantações montavam 50 milhões de dólares de investimentos e um movimento anual de comércio da ordem de 100 milhões de dólares. Com a vitória nessa guerra, os Estados Unidos ganharam Cuba, cuja independência foi algum tempo depois concedida. Ganharam também as ilhas Filipinas, no Extremo Oriente, onde haveriam de manter sua bandeira até a Segunda Guerra Mundial. Nessas ilhas orientais, os norte-americanos impediram duramente sua independência, perseguindo sangrentamente seus líderes populares com guerra interna.

A outra maneira de agir sobre os negócios latino-americanos foi o famoso corolário Roosevelt (Teodoro) à doutrina de Monroe. Assim, os Estados Unidos da América podiam estar sempre presentes nas áreas de seu interesse na América Latina.

A demonstração de que os norte-americanos estavam em condições de intervir na defesa de seus interesses em qualquer parte do mundo fez-se com o cruzeiro de uma esquadra de 16 encouraçados de alta qualidade da *US Navy* em volta ao mundo em 1907-1909.

A Grã-Bretanha e a França estenderam seus impérios coloniais na África e na Ásia. Tempo houve em que se podia atravessar a África

desde o cabo da Boa Esperança até o mar Mediterrâneo pisando apenas em solo inglês. Da Ásia, o grande presente que a rainha Vitória recebeu foi o título de imperatriz da Índia, que lhe arranhou Disraeli. A França, além da África Equatorial e de outras regiões, manteve-se na Indochina, de onde só saiu após a derrota de Dien Bien Phu, em 1954.

Na Ásia, a grande vítima foi a China, que, depois da infeliz Guerra Sino-Japonesa (1894-1895), mostrou-se fraca ao mundo ocidental. Daí em diante foi repartida entre russos, franceses, ingleses e alemães, que caíram sobre ela em busca de uma série de vantagens comerciais. Todo esse abuso resultou no crescimento de um espírito de revolta que se expressou no último ano do século XIX com a célebre Revolta dos Boxers (1900).

A Alemanha e a Itália, ocupadas desde a década de 1860 em preparar sua unificação, chegaram atrasadas à corrida colonial, disputando com denodo áreas de influência e mesmo colônias. Isso deu margem a grandes conflitos diplomáticos que quase resultaram em guerra, como foi o caso do Marrocos.

O sistema de áreas de influência foi uma constante desse e de outros períodos posteriores. Um caso curioso foi a situação da Pérsia, que tinha duas áreas de influência em seu território nacional, uma russa e outra britânica.

Dentro de tudo isso, o interesse da Rússia imperial era um só: obter a saída para as águas quentes. Este objetivo era buscado desde o século XVII e só recentemente fora alcançado, mesmo assim sem muita segurança, durante as intervenções soviéticas no Oriente Médio. Os Dardanelos, o mar do Japão e o mar Amarelo sempre estiveram nas cogitações dos russos e os levaram a diversas guerras durante a História.

Os Instrumentos da Corrida Colonial

A corrida colonial despertou nas potências concorrentes um grande desenvolvimento das armas e das técnicas militares. Foi, sem dúvida, um período de apogeu para as atividades militares, intimamente relacionadas com a política comercial de cada país. A corrida colonial redundou numa corrida armamentista, pois, como dito acima, a conquista de novas áreas geográficas fez-se muito mais pela força do que pela persuasão. Além disso, era preciso resguardar os interesses nacionais em jogo entre as diversas potências.

Viveu-se a chamada *paz armada*. Nunca a arrogância foi tão generalizada, tão comum. Foi o período áureo da marinha britânica e do exército alemão, ambos inexcedíveis em suas eficiências próprias.

No mar, os progressos foram velocíssimos. Da torreta do *Monitor*, de Hampton Roads, depois de um breve período de incerteza entre aquele sistema e a casamata, dotaram-se os navios de guerra de enormes torres protegidas, cujos canhões cresceram em calibre até atingirem 16,25 polegadas no encouraçado *Victoria*, de 1889, o maior calibre do século XIX. Os cascos, definitivamente de ferro, passaram a ser dotados de couraças cada vez mais eficientes no caso dos navios de linha. O *Inflexible*, de 1874, tinha uma couraça de 24 polegadas de espessura. O desenvolvimento da metalurgia é que permitiu o aparecimento de novas ligas que, em peças de menor espessura, apresentavam maior resistência à penetração.

O tamanho dos navios também cresceu, atingindo grandes proporções no final do século XIX. Apesar de maiores e mais pesados, os navios aumentaram de velocidade pela maior potência de suas máquinas. De 5.200 HP em 1861, a potência das máquinas dos encouraçados ingleses chegou a 14.000 HP em 1892, com um aumento de velocidade de 14 para 18 nós, apesar de o deslocamento ter aumentado de 9.000 para 14.000 t. A velocidade dos cruzadores, navios menores, passou de 16 nós em 1868 para 24 nós em 1895. Ao acabar o século XIX, os encouraçados já haviam ultrapassado as 15.000 t de deslocamento, alcançando velocidades de 18,5 nós. Os contratorpedeiros, pequenos navios que não deslocavam mais do que 400 toneladas, alcançaram velocidades experimentais de até 35,5 nós.

Foi, porém, o começo do século XX que trouxe o orgulho das esquadras. Secretamente concebido, a Grã-Bretanha lançou ao mar em 1906 o *Dreadnought*, encouraçado que tornou imediatamente obsoletos todos os demais encouraçados que não eram de sua classe. Ele tinha dez canhões de 12 polegadas dispostos em cinco torres duplas, com poder de fogo duas vezes e meia maior do que os navios de linha de seu tempo. Sua velocidade alcançava 21,5 nós, com máquinas de 27.500 HP. Deslocava 17.900 toneladas, com 183 m de comprimento e 8,5 m de calado. Seu custo foi a terrível realidade de £ 1.813.100, preço astronômico para a época.

O *Dreadnought* revolucionou tanto as marinhas de guerra, que, assim como o *Monitor* norte-americano, deu nome a um tipo de

navio, passando a ser também substantivo comum. Daí em diante, os navios de linha passaram a ser *pré-dreadnought*, *dreadnought*, ou, pouco depois, *super-dreadnought*. Dentre estes estava o *Queen Elizabeth*, construído em 1914, com 25 nós de velocidade, oito canhões de 15 polegadas e 16 de 6 polegadas.

O Brasil também acompanhou o grande progresso dos navios de linha, recebendo, em 1909 e 1910, os *dreadnoughts Minas Gerais* e *São Paulo*, de 19.300 toneladas, com 12 canhões de 13 polegadas (305 mm). Deixamos de receber o *Rio de Janeiro*, de 1912, maior navio do mundo em sua época, com 27.500 t e 14 canhões de 12 polegadas, que foi vendido à Turquia pelo governo do Marechal Hermes da Fonseca e, durante a Grande Guerra, arrecadado pela Grã-Bretanha com o nome de *Agincourt*. Houve quem dissesse que a seu bordo participou da Batalha da Jutlândia, em 1916, a grande batalha naval envolvendo 250 navios, o então Segundo-Tenente brasileiro Harold Reuben Cox, depois almirante. Esse fato não consta de sua biografia⁷⁷, porém, nem o Almirante Carlos Pena Boto sabia disso, em conversa pessoal com o então Tenente Porto, autor deste livro. O que se sabe seguramente é que o Tenente Cox, em 21 de novembro de 1918, estando a bordo do *Florida*, assistiu à rendição da Esquadra de Alto-Mar alemã à *Grand Fleet*.

Como elemento fundamental para a circulação das riquezas, as marinhas mercantes também cresceram espantosamente. O tráfego marítimo, tanto de passageiros como de carga, intensificou-se com grande número de navios, alguns de imenso tamanho, como foi o caso dos majestosos *liners* transatlânticos citados anteriormente. O movimento mercante mundial em 1907/1908 contava com 185.771 navios, totalizando 60.438.000 toneladas.

No Brasil, infelizmente, a marinha mercante foi inexpressiva durante longos anos. Queixaram-se sucessivos ministros da Marinha sobre este aspecto. O Almirante Juvenal Greenhalgh, em sua magnífica obra *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História*, comenta que no campo da evolução da construção naval, por exemplo, no século XIX, “não há no Brasil capítulo para a marinha mercante”.

77 Cf. *O Almirante Harold R. Cox*: um notável oficial da Marinha do Brasil (1892-1967); lembrado por seus amigos, colegas e admiradores. Rio de Janeiro: Gráfica Editora do Livro, 1973.

Capítulo 6

Os dois grandes conflitos mundiais

A Primeira Guerra Mundial

As grandes disputas geradas no século XIX não poderiam terminar em paz. A corrida colonial foi acompanhada de uma corrida armamentista de enormes proporções, como se viu. As tensões internacionais cresceram em tal ordem que, apesar dos esforços de paz do papa Bento XV junto aos governos, tudo culminou numa guerra como jamais o mundo vira antes: a Grande Guerra, como ficou logo conhecida. Essa guerra não foi apenas fruto da corrida colonial, mas o desembocadouro de todas as divergências internacionais do século XIX. Costuma-se até assinalar o término desse século com o ano de 1918, o do fim do grande conflito.

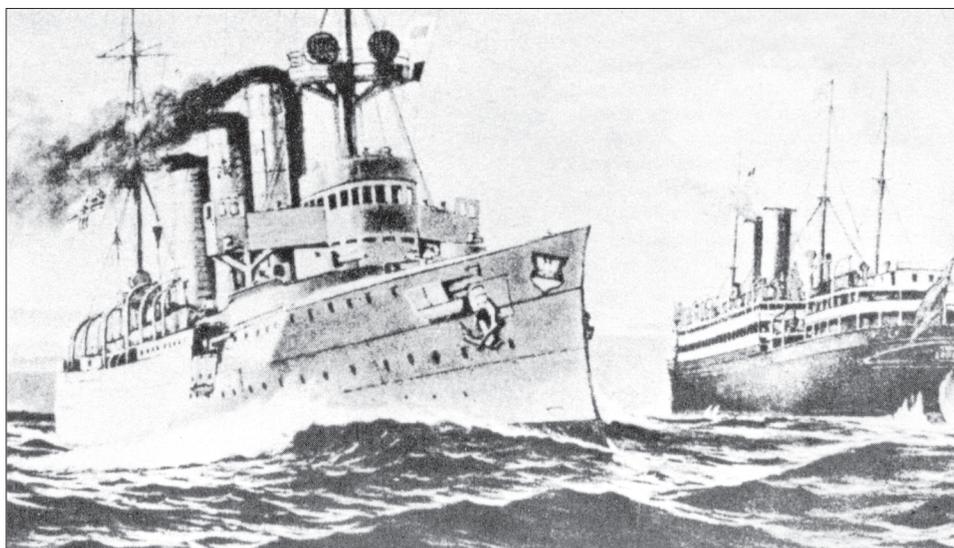
As Estratégias Oponentes

A Grã-Bretanha precaver-se com a maior esquadra do mundo. A Alemanha, com o melhor e maior exército. Era evidente o comportamento estratégico de ambas as potências para a guerra. Embora entusiasta da Marinha imperial, a ponto de levá-la ao segundo lugar entre as demais do mundo – sendo entretanto aproximadamente a metade da inglesa – o *kaiser* tinha a herança de uma tradição terrestre para a guerra. A Grã-Bretanha haveria de manter-se firme em sua estratégia marítima, como sempre o fizera.

Entretanto, nem tão terrestre nem tão marítima foram, respectivamente, as condutas estratégicas da Alemanha e da Grã-Bretanha.

Desde o início do conflito, o plano alemão havia sido a invasão da França através da Bélgica, pelo famoso Plano Schlieffen. Fracas-

sando nessa invasão, com o estabelecimento das enormes linhas de trincheiras, estabilizando-se também a frente oriental com linhas de trincheiras ao longo do império russo, desde o mar Báltico até o mar Negro, seria preciso tentar uma decisão no mar.



A guerra de corso do século XX:
O cruzador alemão *Emden*
capturando um mercante inglês
na I Guerra Mundial. (por Shoen)

Até aí, no entanto, qual tinha sido o pensamento inglês?

Poderia a Grã-Bretanha adotar a concepção estratégica das três primeiras grandes coligações contra Napoleão, essencialmente marítima, ou a da quarta grande coligação, que levou os soldados ingleses ao continente para a Batalha de Waterloo?

Só que, na última grande coligação, não havia mais inimigo no mar. A Batalha de Trafalgar, de vitória britânica, liquidara com a ameaça marítima francesa. Agora, os britânicos tinham um inimigo também forte no mar. Não bastaria apenas o bloqueio, nem seria acertada uma estratégia preponderantemente terrestre.

A França aliara-se à Grã-Bretanha. Para ela era interessante contar com o reforço inglês no continente para que não tivesse que bater-

se sozinha na frente ocidental. Sozinha, de qualquer modo não haveria de ficar, já que a neutralidade da Bélgica havia sido violada e os belgas, sob o comando de seu enérgico soberano, o Rei Alberto I, combateram bravamente ao lado dos franceses e dos ingleses.

Formaram-se logo duas correntes de pensamento estratégico. Uma liderada por Lorde Kitchener, conde de Cartum, veterano soldado inglês, sexagenário, cuja voz se fazia ouvir com grande acatamento no gabinete de guerra britânico. Era Lorde Kitchener favorável à estratégia direta, isto é, ao desembarque de tropas no continente, para lutarem ao lado dos franceses. O emprego da *Royal Navy* seria secundário, de caráter defensivo, para manter abertos os portos ingleses e garantir o comércio marítimo.

A outra corrente era liderada pelo Almirante Barão Fisher de Kilverstone. Lorde Fisher encontrava no emprego da esquadra britânica a chave do êxito para a grande luta. Dever-se-ia empregá-la ofensivamente, obrigando a esquadra alemã a um encontro decisivo. Depois de liquidada a ameaça marítima, então poder-se-ia fazer um desembarque no Báltico, por onde se chegaria mais facilmente a Berlim. Fisher via a grande ameaça que a marinha alemã causava aos interesses ingleses. O tempo lhe daria razão, quando da terrível campanha submarina irrestrita.

Prevaleceu o ponto de vista de Kitchener, para contento dos franceses.

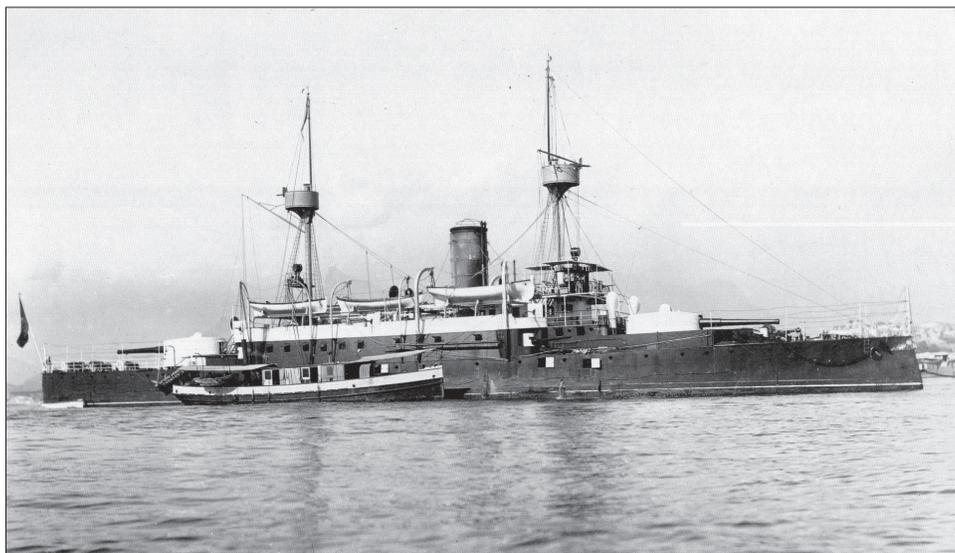
A Tragédia dos Dardanelos

Depois de algumas batalhas e outras ações isoladas, das quais as mais importantes até então foram as Batalhas de Coronel e das Ilhas Falklands, em novembro e dezembro de 1914, onde alternaram-se vitórias alemãs e britânicas, vão os aliados defrontar-se com um grande problema.

Depois de a Grã-Bretanha, a França, a Alemanha, a Rússia e a Áustria-Hungria estarem engajadas, a Turquia entrou na guerra, em outubro de 1914, ao lado dos impérios centrais (Alemanha e Áustria-Hungria).

As frentes estavam paralisadas, tanto a ocidental quanto a oriental. Foi nessa oportunidade que a Rússia pediu socorro a seus aliados ocidentais, França e Grã-Bretanha.

A pressão austro-alemã na frente oriental era grande. Além disso, os turcos invadiram o Cáucaso, obrigando a Rússia a mais um esforço defensivo naquela área. Assim, pressionados, os russos necessitavam de apoio logístico, especialmente munições e precisavam também escoar sua produção de cereais, que tinham em excesso desde que os turcos lhes fecharam o estreito de Dardanelos para exportações.



Encouraçado *Deodoro*, exemplo de um encouraçado pré-dreadnought (acervo fotográfico do Serviço de Documentação da Marinha)

O que fazer pela Rússia? Onde e como o fazer?

Este problema foi para o Conselho de Guerra britânico, onde as duas linhas de pensamento, a de Kitchener e a de Fisher, colidiram mais uma vez.

Decidiu-se chegar à Rússia pelos Dardanelos, afastando-se todas as demais hipóteses de alcançá-la pelo mar. A tarefa de *tomar* os Dardanelos coube, porém, exclusivamente à marinha.

Winston Leonard Spencer Churchill, então primeiro lorde do Almirantado, entusiasmara-se com a idéia de chegar à Rússia pelo

estreito de Dardanelos, porém não atendeu aos clamores de Fisher para que aquela tarefa não coubesse apenas à marinha. Churchill esteve mais interessado em realizar a campanha dos Dardanelos do que em *como* realizá-la.

Os Aliados fizeram inúmeras tentativas. Os turcos haviam minado o estreito e fortificado suas margens sob a orientação de um general alemão, Von Saunders. Os aliados perderam ali alguns navios, até que perceberam que não podiam *tomar* os Dardanelos apenas com navios, porque navios nunca *tomaram* posição alguma de terra.

Quando, depois de empregarem até navios novos – como foi o caso dos *super-dreadnoughts* classe *Queen Elizabeth* – o que resultou no pedido de demissão de lorde Fisher, os aliados decidiram usar tropas de terra, já sendo tarde demais.

Uma das margens do estreito de Dardanelos era na península de Galípoli, onde o desastre foi completo. Tudo aconteceu ao contrário do que se pretendia. A Turquia (Império Otomano) fortaleceu-se e a Bulgária entrou na guerra a favor das potências centrais. Churchill deixou o Gabinete de Guerra inglês, o mesmo acontecendo com o primeiro-ministro Asquith. Kitchener morreu antes de ser demitido.

Tudo porque se empregou erradamente o poder naval. Tudo porque os partidários de uma rígida estratégia terrestre não quiseram abrir mão de suas convicções. O mau emprego dos navios resultou numa custosa lição.

A Guerra contra a Navegação Mercante

O grande revés experimentado pelos Aliados com a campanha de Constantinopla, como também ficou conhecida a Campanha dos Dardanelos, foi seguida em 1916 de uma gigantesca batalha naval, a maior do mundo até então, a Batalha da Jutlândia (também chamada de Skagerrak pelos alemães)⁷⁸, que envolveu 250 navios, sendo 151 ingleses e 99 alemães. Tal batalha, apesar de sua magnitude, não teve conseqüências estratégicas importantes. Tudo continuou como antes no mar. Não tendo havido vencedores bem definidos, também

⁷⁸ Alguns autores chamam de “era elizabetana”, porque não traduzem para o português o nome da rainha inglesa Elizabeth I.

não houve resultados claros. Ambas as esquadras, a britânica e a alemã, continuaram a ser o que já vinham sendo: esquadras em potencial (*fleets in being*).

A estratégia marítima britânica envolvia uma atividade principal: o bloqueio do inimigo. Esse bloqueio, muitas vezes furado, não conseguiu impedir que um perigosíssimo elemento aparecesse no cenário da guerra naval: o submarino.

O submarino era uma arma obscura. Ninguém conhecia exatamente seu valor. Nunca havia sido experimentado em larga escala. Era conhecido apenas como um navio adequado para a defesa dos portos. O submarino era, exclusivamente, um navio de emprego defensivo.

Entretanto, tendo finalmente fracassado a célebre ofensiva de Verdun, levada a efeito pelos alemães no começo de 1916, permanecendo estabilizada a frente ocidental, tendo sido infrutíferos os resultados da Batalha da Jutlândia, a guerra estava num impasse.

Sem condições de alcançar cedo uma vitória que pretendiam obter sobre a França com seis semanas de guerra, os alemães voltaram-se tenazmente contra os Aliados no mar, especialmente contra a Grã-Bretanha, lançando as campanhas submarinas.

Ao começar a guerra, os ingleses tinham 64 submarinos, os franceses, 73, e os alemães, 23. Quando a guerra terminou, os alemães haviam construído mais de 800 submarinos, o que mostra a importância que deram a este tipo de navio.

A primeira campanha submarina foi em 1915; a segunda, em 1916. Ambas, porém, foram restritas, isto é, tinham como objetivo os navios mercantes inimigos, preferencialmente aos de guerra, quando em águas declaradas como zona de guerra. Dentre os navios afundados, no entanto, contavam-se freqüentemente navios neutros, o que gerava protestos diplomáticos. A guerra restrita dava poucos resultados, considerando-se, sobretudo, o abuso de bandeiras neutras por parte dos ingleses.

Por fim, em 1917, o Imperador da Alemanha, Guilherme II, proclamou a campanha submarina irrestrita. Os alemães afundariam os navios mercantes de qualquer nacionalidade que navegassem na zona de guerra em torno das ilhas britânicas. Os alemães

pretendiam liquidar com a economia inglesa e fazer o povo inglês padecer de fome, já que a Grã-Bretanha importava alimentos em grande quantidade. Os alemães calculavam que, em 1917, a comida era transportada para a Grã-Bretanha por 10.750.000 toneladas de navios mercantes, dos quais dois terços era ingleses. Os alemães pretendiam afundar uma média de 600.000 t de navios mercantes por mês, fazendo com que em pouco tempo a Grã-Bretanha passasse fome. Tudo teria dado excelente resultado para os alemães, não fossem estudos novos que se fizeram sobre o tráfego marítimo.

Os ingleses vinham tendo pesados prejuízos na guerra contra a navegação mercante, em face dos elevados índices de afundamento por submarinos alemães, conforme se pode ver abaixo:

Mês de 1917	Estimativa alemã	Registro inglês
fevereiro	781.500 t	536.334 t
março	885.000 t	603.440 t
abril	1.091.000 t	875.023 t
maio	869.000 t	594.654 t
junho	1.016.000 t	684.667 t
julho	811.000 t	549.047 t
Média mensal	908.917 t	680.628 t

Tal situação apresentou-se gravíssima para os britânicos. Havia, porém, uma solução preconizada pelos oficiais mais jovens do Almirantado.

Por estudos feitos, conforme acima mencionado, verificou-se o seguinte: o tráfego no canal da Mancha, realizado em comboio, trazia o índice de apenas cinco afundamentos em 2.600 viagens, o que significa apenas 0,19% de perdas; nas viagens para a Noruega, com o uso de comboio, as perdas eram da ordem de 0,24%, enquanto que sem comboio elevavam-se a 25%. Tais resultados induziam ao uso do comboio como medida geral a ser adotada para o tráfego marítimo durante a guerra. O Almirantado britânico, contudo, reagia à idéia, fundamentando-se em argumentos aparentemente razoáveis como:

- a) a velocidade do comboio teria que ser reduzida em função do navio mais lento, o que aumentaria demasiadamente a demora nas travessias;
- b) os portos ficariam congestionados em face da chegada simultânea de um número grande de navios para as operações de carga e descarga;
- c) a viagem em grupo aumentava os riscos de colisão e de conseqüente perda de navios;
- d) o emprego de navios de guerra para a cobertura dos comboios retirá-los-ia de missões ofensivas, com prejuízo para o desenvolvimento das operações navais.

Os oficiais partidários do comboio contra-argumentaram e por fim viu-se que tinham razão, pois:

- a) os comboios poderiam ser agrupados de modo a se comporem de navios com velocidade aproximadamente igual; os muito lentos viajariam escoteiros (isolados); assim, não haveria substancial prejuízo na rapidez das viagens;
- b) a chegada programada, em certa data, de um comboio de navios, permitiu melhor planejamento e execução das operações de carga e descarga do que a vinda aleatória de navios escoteiros, impossibilitados de prevenir sua chegada ao porto, por terem que manter silêncio-rádio;
- c) os comandantes de navios mercantes mostraram-se hábeis em manter a posição de seus navios em formatura;
- d) a missão de comboio requisitou poucos navios para escolta, muito menos do que se imaginava, geralmente 5% dos navios engajados em missões operativas, nunca ultrapassando a percentagem de 15% destes.

A vitória do emprego do comboio deveu-se, sobretudo, ao Almirante Sims, da *US Navy*, que tratava, em Londres, do apoio dos Estados Unidos à Grã-Bretanha. Sims exigiu do Almirantado britânico a adoção do comboio, pressionando-o a aceitar tal solução, pela qual se entusiasmara ao tomar conhecimento dos estudos realizados, em função da substancial ajuda que os americanos começavam a prestar com sua entrada na guerra.

O comboio foi a salvação do tráfego marítimo inglês. Todas as outras contramedidas mostraram-se fracas em comparação a esta.

Depois de usarem minas, redes, hidrofone, mercantes armados, navios-armadilha (*Q-ships*), carga de profundidade e comboio, tudo contra os submarinos, apareceu a grande novidade da época, o avião, também usado em larga escala na proteção à navegação mercante.

No final da guerra, 565 aviões, hidraviões e zepelins apoiaram comboios (últimos seis meses do conflito). Voaram uma média de 14 mil horas por mês, marca somente ultrapassada em meados de 1943, na Segunda Guerra Mundial. Tais equipamentos aéreos avistaram 28 submarinos inimigos e atacaram 19. Embora não tenham alcançado nenhum afundamento, seu caráter pioneiro foi brilhante, marcando o início de uma tática anti-submarina que se desenvolveria mais tarde no segundo grande conflito do século. Dentre as centenas de comboios com proteção aérea e de superfície, apenas seis foram atacados, com cinco afundamentos.

O Brasil na Primeira Guerra Mundial

O Brasil não se alinhava entre potências capazes de influir nos negócios europeus. Sequer tinha uma frota mercante significativa a ponto de preocupar seriamente as autoridades federais com a navegação nos mares. Cinco anos antes da guerra (1909), nossa marinha mercante compunha-se de 224 navios a vapor (120.672 t) e de 298 navios a vela (62.613 t). À mesma época, a marinha de guerra era respeitável – embora não muito grande – dispondo de dois magníficos encouraçados do tipo *dreadnought*, orgulho das marinhas de então.

A guerra, entretanto, era européia. E pensava-se que poderia ser assim. O *livro branco* editado pela Alemanha em agosto de 1914, logo após a eclosão do conflito, chamava-o de “a guerra européia de 1914”. Em seis semanas a França deveria cair...

As lutas foram mais longe, como se viu. Embora geograficamente distantes, éramos moralmente vizinhos, como disse Pedro Calmon. Logo começaram aqui as primeiras advertências. Já em 1915, voltando do Velho Mundo, Miguel Calmon alertara o país num discurso a que chamou “As lições da guerra”. Formou-se a Liga de

Defesa Nacional, que pretendeu o serviço militar obrigatório, a fim de pôr a Nação em condições de defender-se. Nesse campo surgiram nomes ilustres que não se conformavam com a neutralidade declarada do Brasil perante as hostilidades na Europa. Dentre eles os de Olavo Bilac, Afonso Arinos e Rui Barbosa.

A campanha foi veemente.

Em 1917, na campanha submarina irrestrita, os Estados Unidos da América entraram na guerra. O Brasil insistiu na neutralidade até que, levado pelo afundamento de três navios mercantes nossos, o governo declarou-se em estado de beligerância com as potências centrais e seus aliados. Era o dia 25 de outubro de 1917.

No começo de janeiro de 1918, falava-se na marinha sobre o envio de uma força naval para a Europa, com o fim de participar da guerra naquele teatro de operações. A 7 de maio, os primeiros navios suspenderam, seguidos depois de outros, que vieram a formar, juntos, a Divisão Naval em Operações de Guerra – DNOG – comandada pelo Vice-Almirante Pedro Max de Frontin. No total, eram oito navios: os cruzadores *Rio Grande do Sul* e *Bahia*, os contratorpedeiros *Piauí*, *Paraíba*, *Santa Catarina* e *Rio Grande do Norte*, tânders *Belmonte* e rebocador *Laurindo Pitta*.

Na rota para a África (Dacar), a Divisão Naval realizou ataques a submarinos. De Dacar, os navios partiram para Gibraltar, a fim de patrulharem aquelas águas, onde pouco tempo antes um navio britânico foi afundado por ação de submarino inimigo. Tais operações de patrulhamento não chegaram a completar-se, pois a 11 de novembro de 1918 o armistício foi assinado.

Em seu conjunto, a guerra foi muito violenta tanto no mar como em terra. Diferente de tudo o que já houvera até então, o conflito surpreendeu estrategistas e táticos com as novidades que apareceram. De européia ela tornou-se mundial, ao longo de todos os meridianos. Envolveu a Europa, a América e o Oriente, onde o Japão, que emergia como potência, impôs condições ao *kaiser*.

O fim da guerra assinalou também o começo do declínio inglês, e dali a duas décadas a *Royal Navy* deixaria de ser a maior do mundo, sendo mais tarde superada pela marinha norte-americana, a *US Navy*, correspondendo esta ao crescimento impressionante dos EUA.



Contratorpedeiro *Santa Catarina*, de fabricação inglesa, foi incorporado à Marinha do Brasil em 1910. (acervo fotográfico do Serviço de Documentação da Marinha)



Submarino *F1*, um dos três primeiros submarinos da Marinha do Brasil, de fabricação italiana, foi incorporado em 1914. (acervo fotográfico do Serviço de Documentação da Marinha)

O Período entre Guerras

A Primeira Guerra Mundial trouxera grandes alterações ao mundo. Com ela findou também uma época, a *belle époque*. No mar, a década que imediatamente a antecedeu e o período em que durou foi reconhecido pelos franceses como *l'âge d'or de la marine* (a era de ouro da marinha). Isto porque nunca antes o poderio das esquadras foi tão formidável. Nunca haviam navegado, até então, navios tão grandes sobre os mares. Foi uma época de refinamento em todos os setores. Foi o tempo do último universalista na ciência, Poincaré; do lançamento da Teoria da Relatividade, por Einstein; do apogeu da corrida colonialista; do início das preocupações sociais da Igreja; da reformulação do mapa da Europa em favor das aspirações nacionalistas. Em suma, entre 1880 e 1918 terminou não apenas um século, mas toda uma estrutura social e política, e novas preocupações vieram à mente dos responsáveis pelo destino da humanidade.

A guerra debilitara economias nacionais. A antiga supremacia britânica estava abalada. Novas forças emergiam no cenário mundial. Os norte-americanos haviam desembarcado pela primeira vez na Europa em missão de guerra e, ao chegarem à França, disseram estar retribuindo os esforços do Marquês de Lafaiete em prol de sua independência, cerca de um século e meio antes. Isso tinha, então, grande significado.

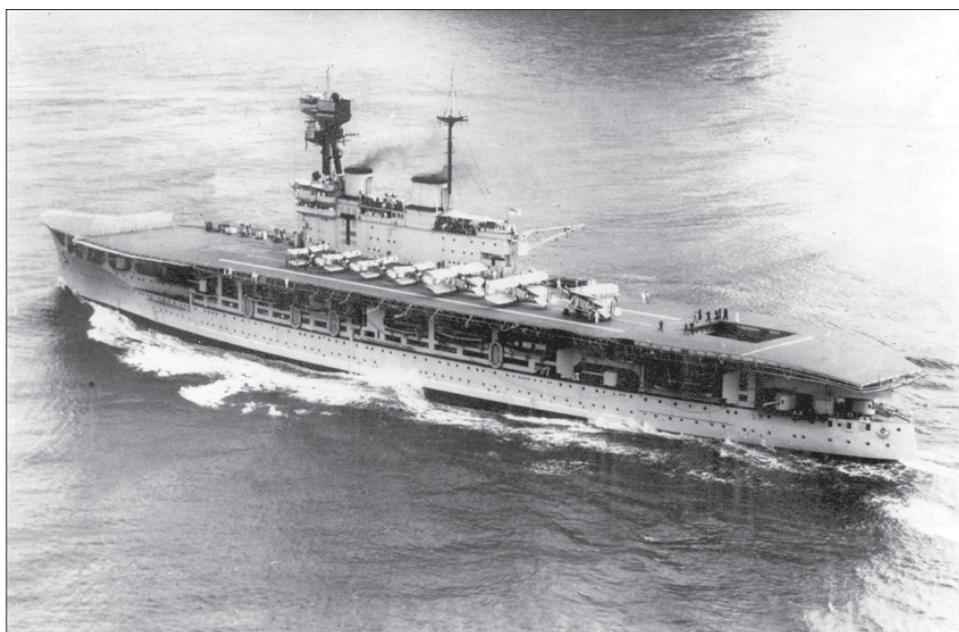
Tudo se decidira pela força. A guerra havia sido exatamente como dissera Clausewitz, a continuação da política por meios violentos. Só que da política de gabinete, a portas fechadas, em conversações bilaterais. O sistema de alianças, que gerara enorme rede intrincada entre as nações européias, mostrara-se fatal. Em todo esse esquema, as marinhas e os exércitos eram os poderosos instrumentos de execução da política, ou, quando menos, excelentes argumentos para o diálogo – bastante convincentes.

Agora os vencedores queriam desferrar-se dos vencidos por uma catástrofe em que todos tinham sua parcela de responsabilidade. A França estava decidida a cobrar da Alemanha os custos de todas suas divergências com os germanos, que já eram milenares. Em tudo isso, sobrou um homem bem-intencionado: Woodrow Wilson, presidente dos Estados Unidos da América. Ele compreendeu que um novo mundo se formava. O império russo caíra em 1917 e a velha Rússia dos czares se comunizava. O Império Austro-Húngaro esfacelara-se, libertando as nacionalidades oprimidas da Europa Central. A Alemanha, a

Grã-Bretanha e a França estavam exaustas. O império alemão se desfizera. O Japão progredia sem desgastes no Extremo Oriente. A América Latina era ainda, junto com a África, palco das representações dos artistas da economia europeia e norte-americana, cada vez mais desta do que daquela. Onde iria parar o mundo?

Wilson quisera pôr fim às negociações bilaterais ameaçadoras da paz. Insistiu pela criação de uma assembléia de nações, onde se pudessem discutir as questões comuns. E apareceu a Liga das Nações. Era, pelo menos, uma esperança.

Quanto às armas, reapareceu a velha questão: reduzir os armamentos. Como se isso fosse segurança da paz, quando os espíritos se mantêm armados. Isso já não tem mais sentido, sobretudo quando já se viu um país semidesarmado como os EUA, preparar-se em pouco tempo de maneira fantástica durante o segundo conflito mundial do século XX.



HMS *Eagle*, navio-aerodrómo da real marinha inglesa do período imediatamente posterior a I Guerra Mundial (acervo fotográfico do Serviço de Documentação da Marinha)

As preocupações com o desarmamento, porém, ficaram na pauta. E as grandes vítimas foram as esquadras. A alemã já se afundara por vontade própria no fundeadouro de Scapa Flow, abrindo as válvulas de fundo de todos os seus navios, em 21 de junho de 1919. Sucederam-se as famosas conferências navais, quando se tentou estabelecer um equilíbrio entre as diversas potências quanto à composição de suas frotas de guerra. Tudo foi, entretanto, inútil. Não se chegou a um acordo que todos julgassem razoável e começaram as defecções. Em breve cada um teria a marinha que quisesse, fora do controle internacional.

A Alemanha, esmagada por compromissos de pós-guerra que não poderia cumprir, buscava a revanche. Encontrou em Hitler o homem que conseguiu encarnar os anseios pela restauração de seu antigo poderio, só que dessa vez em meio às mais infames violências. Em pouco tempo a Alemanha negociava com seus antigos vencedores de igual para igual. Foi formando uma marinha e aguerrindo um fabuloso exército.

O medo da guerra apenas adiou-a. A devassidão da política francesa e a complacência inglesa permitiram a ascensão de um poder militarista capaz de trazer as mais graves dificuldades à Europa.

Alemanha e Itália levantaram-se como as grandes ameaças. Muito mais aquela do que esta.

As guerras localizadas e as conquistas sucediam-se: Etiópia, Manchúria, Tchecoslováquia, Áustria etc.

O último passo foi dado pela invasão da Polônia em 1^o de setembro de 1939. A 3 de setembro a guerra começou.

A Segunda Guerra Mundial

A guerra eclodira, finalmente. Era o caminho natural de tantos desentendimentos. Dir-se-ia mais tarde que aquele conflito foi uma continuação do primeiro. Uma diferença era fundamental: a guerra de 1914 estava calcada nitidamente sobre feroz concorrência internacional, em termos puramente econômicos. Quase tudo girava em torno de acirrada disputa de mercados, no que a Alemanha foi a grande concorrente da Grã-Bretanha. Era o *gran finale* da corrida colonial. Em 1939, embora persistissem motivos econômicos, sobretudo geopolíticos, havia indisfarçável e até gritante acento ideológico na contenda. A exacerba-

ção de características de raça, o desejo de vingança e a subestimação da capacidade de outros povos estavam mesclados com os demais motivos que levaram a Alemanha à enorme guerra.

Apesar de todas as aparências, ao eclodir o conflito, a Itália não contava entre os agressores: mantivera-se neutra, apesar de sua aliança com os alemães.

A Estratégia Alemã

Hitler pusera a Alemanha sem grandes opções estratégicas ao romper-se o conflito. Mais uma vez ela era uma potência continental. Como na Primeira Guerra Mundial, quando sua rede de estradas de ferro, a melhor e a maior da Europa, lhe garantia excelentes condições para ocupar a "posição interior", a Alemanha de 1939 estava magnificamente preparada para uma guerra terrestre. Em 1914, ela contava ainda com a segunda marinha do mundo, apesar das concepções essencialmente terrestres de guerra de seus chefes militares; naqueles dias, foi a economia de forças que limitou o emprego da esquadra de alto-mar (*hoch see flotte*) com toda sua potência. Em 1939, não havia opção naval para a guerra. Tudo já estava medido em escala continental.

É fácil constatar-se isso. Em 1938, quando o Almirante Raeder, comandante da marinha alemã, perguntou ao *führer* quando deveria dar-se o esperado e inevitável conflito. Essa pergunta tinha importantíssima razão de ser. Em função dela Raeder iria traçar a política naval alemã. Se a guerra fosse realmente iminente, a Alemanha trataria de prover-se de elementos capazes de realizar a guerra de corso – sempre a do mais fraco no mar – empregando submarinos, cruzadores, navios mineiros e navios de defesa costeira. Era tudo o que se poderia fazer em pouco tempo. Se a guerra fosse remota, então a marinha alemã preparar-se-ia para fazer face à marinha britânica, construindo navios de superfície de grande poder de fogo, em condições de disputar o domínio do mar com os ingleses e de obtê-lo.

A resposta de Hitler foi que não se esperava a guerra antes de dez anos, isto é, antes de 1948.

Com tal elemento, Raeder elaborou o Plano Z para a marinha alemã, que pôs em prática em 1939. Por ele, a Alemanha teria em 1948 uma marinha composta de: dez encouraçados de 54.000 t, 12

encouraçados de 20.000 t, três encouraçados de bolso de 10.000 t, cinco cruzadores pesados, 22 cruzadores ligeiros⁷⁹, 22 cruzadores de escolta, quatro navios-aeródromos, 68 contratorpedeiros, 249 submarinos etc.

Em vez de tão poderosa frota, a Alemanha contou, no início do conflito, com poucos navios em relação às suas necessidades, no caso de se ter que manter uma estratégia naval de grande estilo. Em setembro de 1939, a marinha alemã (*Kriegsmarine*) compunha-se de: dois encouraçados prontos (*Scharnhorst* e *Gneisenau*), dois em construção (*Bismarck* e *Tirpitz*), três encouraçados de bolso (*Deutschland*, cujo nome mudou para *Lützow* em outubro de 1939, por causa do abatimento moral que poderia trazer o afundamento de um navio com o nome da pátria, *Scheer* e *Graf Spee*), três cruzadores pesados, seis cruzadores ligeiros, 26 navios mercantes armados, 56 submarinos e outros navios menores, como contratorpedeiros, navios mineiros, navios auxiliares etc.

A Alemanha não pretendia engajar-se a fundo numa guerra naval, como se depreende da situação exposta acima. O pensamento de Hitler voltava-se para o continente. Os alemães estavam impregnados das idéias do inglês Mackinder que foram expostas em seu livro *Democratic ideals and reality*, de 1919. Suas teorias podem ser resumidas em: 1) ao contrário do que afirmou Mahan, ao fim do século XIX, em seu livro *The influence of seapower upon History*, o poder marítimo e o poder terrestre alternaram-se decisivamente em longos períodos da História; 2) quando o poder terrestre esteve no ápice, foi-lhe possível freqüentemente derrotar o poder marítimo, tomando suas bases por meio de campanhas militares terrestres; 3) o efetivo domínio do mar deu à Grã-Bretanha a hegemonia mundial até o século XX, mas as máquinas a vapor e a gasolina, as redes de estradas de ferro e de rodagem tiraram ao mar o monopólio do transporte de grandes volumes de carga; além do mais, o próprio poderio relativo da Grã-Bretanha declinou, se comparado com o poder continental; 4) uma vez que se tenham alcançado adequadas comunicações e um alto nível de desenvolvimento econômico, o centro da maior massa de terra estará em condições de exercer o maior poder. Este "Coração da Terra" (*Heartland*) compreende a Sibéria Ocidental e a Rússia européia; 5) um povo vigoroso, empregando

⁷⁹ A qualificação "pesado" e "ligeiro" refere-se ao calibre dos canhões, maior ou menor; não tem a ver com o deslocamento.

moderna tecnologia, pode vir a dominar a "Ilha do Mundo" (*World Island*), isto é a Eurásia e a África, através do "Coração da Terra"; 6) a população e os recursos da "Ilha do Mundo" podem, finalmente, tornar possível a conquista da "Orla da Terra" (Fringelands), isto é Grã-Bretanha, Japão, Austrália e Américas.

Hitler também pensava assim. Seu principal problema era o do "espaço vital". Desejava expandir-se justamente para o "Coração da Terra", a fim de pôr em prática os pensamentos de Mackinder, que julgava acertados. Daí a futura campanha contra a União Soviética. Daí o escândalo de um pacto de não-agressão germano-russo, assinado nas vésperas da guerra. As idéias de Hitler estavam claramente expostas no seu famoso livro *Minha luta* (*Mein Kampf*). Não havia dúvidas. Sua estratégia haveria de ser de inspiração eminentemente continental. Nada queria da Grã-Bretanha, senão sua neutralidade. E tentou obtê-la, até ver-se compelido a lutar inexoravelmente contra ela.

Sendo assim, a Alemanha apenas adotou uma tímida estratégia no mar, a do corso. Ela tentou, por todos os meios disponíveis, usando até mercantes armados (dos quais dispunha 26 ao eclodir a guerra) arruinar o tráfego marítimo da Grã-Bretanha e de seus aliados. A conduta estratégica alemã foi, substancialmente, a mesma de 1917: a guerra submarina. Seus corsários de superfície tiveram também grande atividade, tornando-se famosos, como foi o caso do *Graf Spee*, afundado em decorrência da Batalha do Rio da Prata, de 13 de dezembro de 1939; ou o do *Bismarck*, afundado depois de memorável epopéia, em sua primeira e única viagem, em 27 de maio de 1941.

A Grã-Bretanha

A Grã-Bretanha mais uma vez apelou para seu poder marítimo. Tanto quanto em 1914, para ela eram vitais as linhas de comunicação no mar. Dessa vez, porém, o inimigo era muito mais fraco nos mares.

Os britânicos, aliados dos franceses, desembarcaram tropas no continente europeu. A queda da França, em junho de 1940, fê-los regressar à ilha depois da tristemente famosa Retirada de Dunquerque.

A Grã-Bretanha estava só, enquanto um novo inimigo surgia, aproveitando-se da desgraça francesa: a Itália. Embora sem ser grande potência militar, a Itália tinha uma boa marinha de guerra, com navios modernos e oficiais competentes. Sua entrada no conflito veio alterar substancial-

almente a situação do mar Mediterrâneo, agravada com a defecção da França. Passou a caber à Grã-Bretanha a defesa do Mediterrâneo.

Em que este mar poderia interessar aos ingleses? Acima de tudo por causa do canal de Suez. Através do mar Mediterrâneo fluíam os interesses ingleses ligados ao Extremo Oriente e ao Oriente Médio, este o principal fornecedor de petróleo para a Europa Ocidental. Os britânicos não se haviam descurado. Mantinham posições na entrada (estreito de Gibraltar), no meio (ilha de Malta) e na saída do mar Mediterrâneo (Alexandria). Uma esquadra estabelecera-se em Gibraltar (Força H), outra tinha sede em Alexandria e, mais tarde, outra força naval estabeleceu-se em Malta (Força K).

Os britânicos cuidavam, assim, de garantir a liberdade dos mares e por eles se defender.

Restava a Hitler uma alternativa para destruir a Grã-Bretanha: a invasão, já que não poderia derrotá-la em seu elemento. Os alemães cuidaram de planejar a grande operação *Leão Marinho* (*Sealion*), para desembarcarem nas ilhas britânicas. Antes da invasão, bombardearam duramente o solo britânico, lançando uma terrível campanha aérea, conhecida correntemente como batalha da Inglaterra. Os alemães encontraram, contudo, a defesa impressionante realizada pela Real Força Aérea (*RAF*) e, embora tenham tentado durante todo o segundo semestre de 1940 e o primeiro semestre de 1941, acabaram por desistir. Não haveriam de subjugar a Grã-Bretanha pelo ar. Havia errado enormemente considerando o avião como arma absoluta, fazendo eco à doutrina do General Douhet, italiano, que a havia lançado entre as duas guerras mundiais, exagerando a importância do avião. O poder marítimo ainda não haveria de ceder à nova e temível arma. Embora até hoje se discuta o problema do avião em face do navio e a Segunda Guerra Mundial tenha trazido grandes novidades nesse setor, a verdade é que os usuários do mar mais uma vez venceram.

A Alemanha abandonou definitivamente suas pretensões com relação à Grã-Bretanha e voltou-se, em junho de 1941, para seu verdadeiro objetivo: a União Soviética. Parecia restar para os britânicos um único sério obstáculo marítimo: a marinha italiana operando dentro do mar Mediterrâneo.

Entretanto, enquanto parecia que a guerra naval terminara entre ingleses e alemães com o afundamento do *Bismarck*, uma já antiga e terrível ameaça surgiu no Atlântico, contra as comunicações marítimas britânicas: o submarino.

A Campanha do Atlântico

Ao começar a guerra, ainda em 1939, iniciaram-se os ataques do Eixo à navegação dos Aliados no oceano Atlântico. Como dito, o principal meio desses ataques foi o submarino. Depois de pequena dúvida, os ingleses adotaram o sistema de comboios, que tivera tanto êxito no conflito global precedente. Os alemães, reconhecendo a impossibilidade de uma guerra regular sobre as águas, adotaram definitivamente a guerra submarina como linha de ação. O comandante da frota submarina alemã, Almirante Doenitz, era partidário entusiástico desse tipo de navio. Por fim, acabaria por assumir o comando da marinha alemã, substituindo o Almirante Raeder, que se desentendera constantemente com Hitler em questões estratégicas, uma delas exatamente sobre o emprego dos submarinos.

Os submarinos germânicos espalharam-se por todo o Atlântico, chegando até as costas brasileiras, onde torpedeariam navios nossos, o que resultou no estado de beligerância entre o Brasil e os países do Eixo Berlim-Roma (depois acrescido de Tóquio, quando do ataque japonês a Pearl Harbor – ou Porto Pérola como dizem os portugueses – em dezembro de 1941). Embora eficaz, o sistema de comboios era mais vulnerável do que durante a Primeira Guerra Mundial, devido aos novos recursos com que contava a guerra sob as águas. O índice de afundamentos era maior onde não chegava a proteção aérea à navegação, uma vez que as distâncias eram superiores ao raio de ação dos aviões encarregados dessa cobertura. Mesmo depois da entrada dos Estados Unidos da América na guerra, com a utilização de bases em ambas as margens do Atlântico, na Groenlândia e nas ilhas de Cabo Verde, persistia uma grande área ao norte daquele oceano, conhecida como “*black pit*”, onde não alcançava a cobertura aérea aos comboios. Aí davam-se grandes perdas.

Foi uma invenção norte-americana que liquidou com o “*black pit*”: o navio-aeródromo de escolta, dos quais os EUA construíram nada menos do que 121 unidades durante o conflito. Tais navios faziam a cobertura aérea próxima ao comboio, integrando sua escolta. Com eles organizaram-se os grupos de caça e destruição (*hunter killer groups*), que reduziram consideravelmente o efeito dos submarinos inimigos. A partir de então os mares podiam ser completamente cobertos pelos aviões destinados à proteção da navegação mercante.

Ao todo, os *U-boats* alemães (*U-booten*) afundaram 2.775 navios mercantes aliados, dos quais apenas 28% navegavam em comboio.

De um total de perdas de 23.351.000 t pelas mais variadas causas, os submarinos alemães foram responsáveis por 14.573.000 t, ou sejam 62,4% dos afundamentos. A Alemanha empregou 1.175 submarinos em toda a guerra, tendo perdido 781 deles, enquanto a Itália perdeu apenas 85 submarinos, sendo que 21 desses navios no oceano Atlântico. É de se notar, no entanto, que os Aliados realizaram mais de 300 mil viagens marítimas com êxito através do oceano Atlântico, ao mesmo tempo que muitas outras centenas de milhares de viagens se realizaram sem dano nas águas costeiras da Grã-Bretanha.

Tais dados motivam-nos a crer na importância das comunicações marítimas e na necessidade de protegê-las. Daí a relevância do controle do tráfego marítimo. Foi dentro de todo esse esquema, na defesa da navegação mercante dos Aliados, que se empenhou a Marinha do Brasil na campanha do Atlântico.

O Brasil na Segunda Guerra Mundial

A posição geográfica do Brasil era extremamente importante para os Aliados na defesa do tráfego marítimo, como ainda hoje o é em relação ao Atlântico Sul. Natal e Recife vieram a ser pontos da maior importância no esquema de proteção às linhas de comunicação dos Aliados no Atlântico.

Os alemães vinham já exercendo hostilidades contra a navegação mercante brasileira e, até julho de 1942, somavam-se 13 navios nacionais atacados pelos corsários submarinos. Entre 15 e 19 de agosto daquele ano, o submarino *U-507* afundou cinco navios mercantes brasileiros, perfazendo uma perda de 14.795 t, perecendo ou desaparecendo 607 pessoas. Tais agressões levantaram a opinião pública e motivaram o governo brasileiro à decretação do estado de beligerância com o Eixo, a 22 de agosto de 1942.

A ameaça era essencialmente submarina e a missão haveria de ser primordialmente a de proteção aos comboios e de defesa da costa. Para isso, a Marinha precisava contar com navios de escolta e navios de defesa costeira, ou seja, contratorpedeiros, navios mineiros, navios-patrolha, principalmente.

“Ao ser o Brasil envolvido na II Guerra Mundial, a Armada dispunha do seguinte poder naval: a ESQUADRA ANTIGA, conjunto de navios cujas datas de construção, no estrangeiro, variavam entre 1908 e 1917, além de um navio-tanque de 1924 e uma flotilha de três subma-

rios, construída na Itália em 1937; ao todo 38 navios com, aproximadamente, 75.000 t em um lote, bem mais moderno, constante do PROGRAMA DE RENOVAÇÃO, parte ainda em execução nos estaleiros nacionais, além de uma encomenda, feita na Inglaterra, depois cancelada, por ter o governo britânico requisitado as unidades para seu serviço. Grande parte desse Programa de Renovação já havia sido entregue e incorporada antes da guerra e o restante o foi no curso dos anos de beligerância, bem como um lote de seis corvetas, inicialmente encomendado pelo governo da Grã-Bretanha e posteriormente, mediante negociações das partes interessadas, cedido ao Brasil, em agosto de 1942; ao todo 26 navios, com cerca de 22.300 toneladas.

“Além desses elementos que formavam a força naval brasileira, o governo requereu e obteve dos Estados Unidos da América do Norte, de acordo com o *Lend-Lease Act*, 24 outras unidades, novas e homogêneas, adequadas à natureza da campanha que a esquadra nacional se viu obrigada a empreender. Essas requisições foram entregues e incorporadas à Marinha na vigência dos anos de guerra, entre setembro de 1942 e março de 1945, e corresponderam a contratorpedeiros e caça-submarinos, cascos de aço e cascos de pau, ao todo 24 unidades, com 15.104 toneladas.

“A Esquadra Antiga compreendia: dois encouraçados, tipo *dreadnought*, de 19.280 toneladas, o *Minas Gerais* e o *São Paulo*, dois cruzadores ligeiros, tipo *scout*, de 3.150 toneladas; sete contratorpedeiros, sendo seis de 560 toneladas, *Piauí*, *Rio Grande do Norte*, *Paraíba*, *Sergipe*, *Santa Catarina* e *Mato Grosso* e um, o *Maranhão*, de 934 toneladas; dois navios-tênderes, o *Belmonte*, ex-alemão confiscado por ocasião da Primeira Guerra, de 5.200 toneladas, e o *Ceará*, de 4.100 t; um navio-escola, o *Almirante Saldanha*, de 3.325 toneladas; quatro submarinos, o *Humaitá*, de 1.380 toneladas, e três da série *T*, *Tamoio*, *Timbira* e *Tupi*, de 680/852 toneladas, uma corveta, a *Jaceguai*, de 815 t; três navios-tanques, o *Marajó*, de 7.830 t, o *Potengi*, de 600 t e o *Novais de Abreu*, de 500 toneladas; um monitor fluvial, o *Pernambuco*, de 500 toneladas; quatro navios hidrográficos, o *Aspirante Nascimento*, de 915 t, o *Rio Branco*, de 895 t, o *Itacurussá*, de 210 t, e o *Lahmayer*, de 290 toneladas; três navios-auxiliares, o *Itassucê*, de 2.054 t, o *José Bonifácio* e o *Vital de Oliveira*, ambos de 1.300 toneladas; quatro avisos, o *Amapá* e o *Voluntários da Pátria*, de 320 t, o *Oiapoque*, de 295 t, e o *Mário Alves*, de 290 t; e, finalmente, quatro navios mineiros: o *Itapemirim*, de 340 t, o *Itaparica*, de 240 t, o *Iguape*, de 150 t e o *Itajaí*, de 125 toneladas.

“O Programa de Renovação, que teve seu início oficial em 11 de junho de 1936, com o batimento da quilha do monitor *Parnaíba*, constituiu um notável empreendimento em que se empenhou a administração do ministro da Marinha, Almirante Henrique Aristides Guilhem, como que antevendo a série de tarefas que a marinha de guerra seria chamada a cumprir. Compreendia: três contratorpedeiros condutores de flotilha, de 1.500 t, *Marcílio Dias*, *Mariz e Barros* e *Greenhalgh*; seis contratorpedeiros da série A, de 1.350 t, *Amazonas*, *Araguaia*, *Acre*, *Apa*, *Araguari* e *Ajuricaba*; seis corvetas da série C, de 550 t, *Carioca*, *Cabedelo*, *Caravelas*, *Camaquã*, *Camocim* e *Cananéia*; dois monitores fluviais, o *Parnaíba*, de 595 t, e o *Paraguassu*, de 650 t; seis corvetas de 813 t, antiga encomenda inglesa à organização Henrique Lage e transferida para a armada em 24 de agosto de 1942, as *Henrique Dias*, *Mathias de Albuquerque*, *Fernandes Vieira*, *Vidal de Negreiros*, *Felipe Camarão* e *Barreto Menezes*; dois caça-submarinos, o *Rio Pardo* e o *Rio Negro*, ambos de 132 toneladas.

“O reforço, conseqüente da Lei de Empréstimos e Arrendamentos, obtido nos Estados Unidos, foi constituído de oito contratorpedeiros de 1.500 t, série B, *Bertioga*, *Bracuí*, *Bauru*, *Baependi*, *Benevente*, *Babitonga* e *Bocaina*; oito caças da série G, de cascos de aço (caças-ferro), de 335 t, *Guaporé*, *Gurupi*, *Guaíba*, *Gurupá*, *Goiana*, *Grajaú* e *Graúna* e, finalmente, mais oito caças, de casco de madeira (caças-pau), de 108 t, *Javari*, *Jutaí*, *Juruá*, *Juruena*, *Jaguaribe*, *Jaguarão*, *Jacuí* e *Jundiá*. Todas essas unidades, de construção recente na data da entrega, foram transferidas da Esquadra norte-americana parceladamente, sendo parte em Miami e parte na base brasileira de Natal.

Resumindo, a frota de combate compreendia:

Esquadra antiga – 38 navios – 75.000 t

Programa de renovação – 25 navios – 22.300 t

Lend-Lease Act – 24 navios – 15.000 t

Total: 87 navios – 112.300 t”.⁸⁰

“Com tal força naval, o Brasil dedicou-se à defesa das águas territoriais contra, principalmente, a ameaça submarina e participou

⁸⁰ DUARTE, Paulo de Queiroz. *Dias de guerra no Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1968, p. 128-130.

ativamente das missões de escoltar comboios aliados pelo oceano Atlântico. Sua composição em operações de guerra dividia-se entre a Força Naval do Nordeste e a Força Naval do Sul. Ao todo, a Marinha do Brasil participou da escolta de 251 comboios, de 2.981 unidades mercantes de diversas nacionalidades; desse total de comboios, 195 foram exclusivamente escoltados por navios de guerra brasileiros. Nossas perdas somaram 940 homens, entre oficiais, suboficiais, sargentos, cabos e marinheiros, tanto da marinha de guerra como da marinha mercante. Perdemos nas operações a corveta *Camaquã*, o navio-auxiliar *Vital de Oliveira* e o cruzador *Bahia*, este último pouco após a guerra, quando participava da proteção, no Atlântico, das tropas norte-americanas que regressavam da Europa, desaparecido vítima de terrível explosão acidental. A marinha mercante perdeu um total de 33 navios, afundados ao correr do conflito.

No Oceano Pacífico

O Japão alinhara-se com os países do Eixo, ampliando-o para Roma-Berlim-Tóquio. Sua política expansionista na Ásia inquietava enormemente os Estados Unidos da América, de quem o Japão era grande comprador de matérias-primas.

A Guerra da China, resultante da expansão japonesa sobre o continente, começara em 1937, apesar dos protestos levantados na Liga das Nações. Nada, entretanto, conteria o Japão. Esse país padecera grandemente a pressão de potências ocidentais, principalmente entre os Estados Unidos da América e a Rússia czarista; cedera em detrimento de sua soberania, porém, preparou-se cuidadosamente para provar que a raça amarela não era inferior à branca. Desde meados do século XIX, especialmente depois que foi obrigado a abrir seus portos ao comércio ocidental sob a ameaça dos navios norte-americanos do Comodoro Perry (1853), o Japão enviou seus estudantes e técnicos à Europa, enquanto recebia em seu território elementos estrangeiros que lhe deixavam *know-how*. Depois de se sentirem seguros, os japoneses dispensaram a atenção estrangeira e dedicaram-se a seu desenvolvimento por conta própria. Ao findar o século XIX, disputavam com a China domínios continentais (Coréia), o que resultou na Guerra Sino-Japonesa (1894-1895). Mais tarde, ajustaram velhas contas com a Rússia, por ocasião da Guerra Russo-Japonesa (1904-1905). Em ambas as ocasiões mostraram-se extraordinários marinheiros, vencendo, respectivamente, dentre outras,

as grandes Batalhas de Yalu (17 de setembro de 1894) e Tsushima (27 e 28 de maio de 1905), ambas de enorme valor tático. Descortinaram naquela ocasião para o mundo a fraqueza inesperada da China tradicional e as gravíssimas dificuldades do regime russo. No primeiro caso, o chinês, a consequência da derrota foi o espartilhamento da China pelas potências europeias, cada uma disputando seu quinhão, o que gerou naquele país sério descontentamento, culminando em revoltas contra os espoliadores estrangeiros, das quais a mais famosa foi a Revolta dos Boxers, em 1900. No segundo caso, desgastara-se a Rússia numa guerra difícil, cujo teatro de operações estava extremamente longe de suas principais forças, tanto navais como terrestres, dando lugar a graves demonstrações de inquietamento interno, das quais a mais célebre é, sem dúvida, o caso do encouraçado *Potemkin* (1905), junto com a revolução do mesmo ano.



Um comboio aliado na II Guerra Mundial. (acervo fotográfico do Serviço de Documentação da Marinha)

Saído sem desgastes da Primeira Guerra Mundial e vitorioso nos dois conflitos precedentes, o Japão preparara-se para prosseguir o caminho de conquistas territoriais.

As contínuas agressões realizadas contra a Ásia continental levaram os EUA, por fim, a cancelarem o envio de matérias-primas para o Japão, uma vez que caducara em 1940 o tratado comercial de 1911. Isso tornava extremamente crítica a posição japonesa, já que exigia a busca em territórios estrangeiros das matérias-primas que faltavam no arquipélago nipônico.

A grande investida haveria de ser contra as Índias Orientais Holandesas, ricas e populosas, fornecedoras de petróleo e borracha, dentre outros produtos. Também a Malásia era importante, por sua rica produção de borracha.

Matéria-prima: o grave problema japonês, que seria solucionado (esperavam os nipônicos) pela conquista das áreas produtoras. Entretanto, a neutralidade norte-americana diante do avanço japonês parecia cada vez mais difícil. A guerra contra os EUA parecia cada vez mais próxima. Finalmente, uma decisão ficou tomada: era preciso garantir as comunicações marítimas do Japão com suas novas (futuras) fontes de matérias-primas no Sudeste Asiático. No meio delas estavam as ilhas Filipinas, ainda nas mãos dos norte-americanos. Se os EUA rompessem sua neutralidade e adotassem atitude hostil à política japonesa, as comunicações marítimas vitais estariam seriamente ameaçadas. A grande e definitiva cartada era liquidar com a ameaça norte-americana ocupando as Filipinas e fazendo guerra, portanto, contra os Estados Unidos da América.

Conhecia-se a capacidade industrial norte-americana, embora esta fosse menosprezada por muitos chefes japoneses. Contudo, por medida de segurança, o primeiro golpe nos EUA deveria ser fatal, de modo a fazê-los desistirem de prosseguir na guerra. Daí a violência do ataque a Pearl Harbor (Porto Pérola) em dezembro de 1941, com a intenção de destruir o grosso da esquadra do Pacífico, encorajados e navios-aeródromos, principalmente estes últimos. Pretendia-se que, com tal golpe, os norte-americanos desistissem da contenda e aceitassem as conquistas japonesas na Ásia como um fato consumado.

Não foi isso, porém, o que aconteceu, mas o oposto. Estimulada pela terrível agressão de 7 de dezembro de 1941, a nação norte-americana levantou-se em armas no maior e mais difícil teatro marítimo da história: o oceano Pacífico.

Peculiaridades do Teatro do Pacífico

Por sua imensidão, o oceano Pacífico trouxe dificuldades nunca antes enfrentadas pelas marinhas nas guerras navais. A mais característica de todas elas foi o apoio a ser dado às esquadras em tão longas distâncias, fora de suas bases. A solução norte-americana foi a criação do "trem da esquadra" (*maintenance fleet*), isto é, um grupo de navios portadores de sobressalentes, combustível, oficinas especializadas para reparos etc.

Outra questão foi o desenvolvimento, em elevado grau, das doutrinas anfíbias, para o desembarque nas diversas ilhas daquele oceano.

Outro aspecto marcante da guerra no Pacífico foi a afirmação do navio-aeródromo como navio capital, logo após a Batalha de Midway (1942).



Encouraçado de bolso *Admiral Graff Spee*, navio de guerra alemão do período entre guerras. (acervo fotográfico do Serviço de Documentação da Marinha)

Sustentam os estrategistas, dentre eles Bernard Brodie, com justa razão, que não se pode falar em “domínio do mar” no Oceano Pacífico, em face da extensão de sua área. A Segunda Guerra Mundial exemplificou bem isto, vendo-se constantemente a ação da esquadra japonesa, do começo ao fim do conflito, apesar da investida constante da esquadra norte-americana.

Até a campanha submarina, por parte do Japão, assumiu aí aspectos particulares. Ao contrário dos alemães, que atacavam a navegação mercante, os japoneses visavam destruir os navios de guerra inimigos. Com isto, pretendiam poupar sua própria esquadra de ataques de navios norte-americanos.

O Fim da Guerra

O ano de 1945 marcou, de modo diferente, o fim do conflito nas duas metades do planeta: Ocidente e Oriente. Na Europa, a Alemanha foi vencida em terra, porque não teve condições de lutar no mar. Empregando estratégia eminentemente terrestre, a Alemanha foi vencida em terra. Não conseguiu sequer atravessar o canal da Mancha, apesar do enorme desgaste que abateu sobre os Aliados a campanha submarina do Atlântico, que, por ser corsária, passou também o atestado de fraqueza da marinha alemã. O poder marítimo aliado manteve, com todas as dificuldades, as necessárias comunicações entre a Europa e a América. Até mesmo quando foi precaríssima a situação marítima da Grã-Bretanha no Mediterrâneo, em 1942, os alemães não souberam tirar proveito disso, juntamente com os italianos. Naquele mesmo ano, na Europa, o Eixo sofreu sua pior derrota, a campanha da Rússia, exatamente como Napoleão 130 anos antes.

No Oriente, o inimigo foi vencido no mar. Potência marítima de muitos louros, ilha de situação estratégica bem próxima daquela da Grã-Bretanha, o Japão teve suas rápidas e brilhantes vitórias militares na primeira fase da guerra graças ao uso adequado de seu poder marítimo. Quando sua esquadra não foi mais capaz de arrostar a esquadra norte-americana, quando lhe faltaram os meios de proteger sua marinha mercante nas importantíssimas linhas marítimas entre as fontes de matérias-primas e a metrópole japonesa, o Japão começou a sentir o sabor da derrota.

A terra venceu-se pela terra. O mar venceu-se pelo mar. Argumenta-se, entretanto, com razão, que duas foram as causas

principais da derrota alemã: a guerra em duas frentes e a falta de uma marinha poderosa. O primeiro caso, entretanto, liga-se à própria geopolítica alemã, como visto antes; o segundo caso deve-se à negligência e ao pouco-caso dos que, voltados exclusivamente para a terra, não têm a verdadeira dimensão do que pode significar o mar, tanto na paz, para o progresso e o desenvolvimento, como na guerra, quanto menos para a defesa dos mais caros ideais do homem.

Capítulo 7

A Política Marítima Brasileira no Pós-Guerra

Os alemães rendiam-se na Itália em 29 de abril de 1945. As tropas russas entravam em Berlim em 2 de maio e, em 4 de maio de 1945, a Alemanha aceitava a rendição.

Com as explosões de Hiroxima e Nagasáqui, o Japão aceitava sua rendição incondicional a bordo do encouraçado USS *Missouri* e a Segunda Guerra Mundial chegava ao fim.

O que cabia à Marinha do Brasil, de imediato, era promover a desmobilização das bases navais que haviam apoiado a escolta de comboios envolvendo a navegação de 600.000 milhas, protegendo o tráfego de 2.981 cargueiros.

Do lado eufórico da reformulação das grandes diretrizes mundiais, em 1945, fundava-se a Organização das Nações Unidas que iria, de Nova Iorque, desempenhar o papel outrora criado para a Liga das Nações, em Genebra.

Dos principais líderes da vitória, Roosevelt já havia desaparecido, e Churchill, o mais antigo esteio contra a agressão nazista, seria rapidamente substituído no sistema flexível da estrutura política britânica.

Na União Soviética, José Stalin, no poder desde 1927, saía engrandecido do conflito e reforçaria a imagem do culto a sua personalidade incentivando as pesquisas para a construção da bomba atômica russo-soviética.

No Brasil, Getúlio Dorneles Vargas, chefiando o governo desde 1930, contemporizava sua desmobilização política procurando o tér-

mino da Usina Siderúrgica de Volta Redonda e indicando, sempre entusiasmado, o General Eurico Gaspar Dutra para sua sucessão.

A política marítima brasileira, fazendo o balanço entre as perdas humanas e materiais de suas unidades navais e mercantes, e levando em conta a experiência adquirida participando de novas formas de luta no mar, teria, inevitavelmente, que reformular suas diretivas.

Os saudosos encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*, adquiridos na época em que navios desse tipo constituíam as peças básicas das batalhas navais, estavam obsoletos em face da nova estrutura que, em torno dos navios-aeródromos, formava as forças-tarefas vitoriosas nos recentes combates pelo domínio dos mares.

A marinha mercante brasileira emergia da guerra teórica e diretamente subordinada à Presidência da República, que, absorvida pela direção política total da Nação, designava para a chefia da Comissão de Marinha Mercante oficiais-generais da Armada, com vivência dos diversos aspectos da política marítima. Esse órgão administrativo, criado por decreto-lei, rapidamente redigido em situação de emergência, foi a seguir vinculado ao Ministério da Viação e Obras Públicas que, na prática, transformou os vínculos organogramáticos em canais executivos político-administrativos.

Para o dominante poder marítimo norte-americano, a tarefa de desmobilização envolvia o desguarnecimento de uma imensa frota de unidades desnecessárias a suas novas diretivas. Conciliando a redução dos encargos de conservação da frota desmobilizada com o rápido reequipamento de seus aliados na luta marítima, o governo norte-americano iniciou uma política de arrendamento e empréstimo de belonaves aliados à venda financiada de unidades mercantes, desde pequenas unidades até navios petroleiros de 16.000 tpb.

Valendo-se dessa oportunidades, diversos armadores brasileiros, adquirindo excedentes de guerra, reequiparam suas frotas mercantes empregadas na navegação de cabotagem.

Através do Banco de Importação e Exportação dos Estados Unidos da América (Eximbank), o governo brasileiro conseguiu financiamento para reequipar, de forma inédita, a navegação de longo curso com uma frota padronizada de 20 cargueiros a serem construídos segundo as mais modernas especificações em estaleiros norte-americanos e canadenses. A construção dessas unidades foi acompanhada por engenheiros navais da Marinha do Brasil, os quais,



Navio mercante *Lloyd Bagé*, um dos grandes mercantes brasileiros do período posterior a II Guerra Mundial. (acervo fotográfico do Serviço de documentação da Marinha)

paralelamente, instruíram as futuras equipagens que seriam incumbidas de guarnecer equipamentos pouco usuais em nossa marinha mercante anterior ao conflito.

A desmobilização política brasileira consolidou-se com a nova Constituição de 1946, que continha um dispositivo destinando parcelas da renda fiscal nacional para aplicação no desenvolvimento retardado dos vales dos rios Amazonas e São Francisco. As atividades políticas não deram, de imediato, regulamentação a esse dispositivo, indispensável à ação para reequilibrar os desníveis econômico-sociais entre as diversas regiões do País. Sob o aspecto da política marítima, a portentosa aquavia do Amazonas, aberta às nações amigas, atravessa a maior e menos povoada região brasileira para penetrar em zona de disputa entre países vizinhos que, alijando o Equador das fronteiras do Brasil, já haviam entrado no quase conflito de Letícia, de 1931, harmonizado em grande parte pela diplomacia brasileira, com a presença de unidade do poder marítimo brasileiro nas proximidades da área contestada.

As velhas instalações portuárias de Belém, com acessos assoreados, sondando em alguns pontos do canal cerca de 4 metros na baixa-mar, um conjunto obsoleto de “gaiolas” e “vaticanos” incorporados ao acervo do Serviço de Navegação da Amazônia e Administração do Porto do Pará e as instalações do porto flutuante da Manaus

Harbour, era do que se dispunha para a tarefa imensa nos rios da bacia amazônica.

No grande vale brasileiro do rio São Francisco, a aspiração prioritária desenvolvimentista concentrava-se na utilização da água no trecho encachoeirado que secciona a navegação, para gerar eletricidade.

Naquela época, antes de haver qualquer barragem no São Francisco, o regime de estiagem correspondia a uma descarga no oceano de umas 600.000 t de água por segundo. Mesmo assim, já se imaginava conseguir junto a sua foz uma excelente instalação portuária, caso volume apreciável de riquezas econômicas de Sergipe e Alagoas fosse encontrado para justificar o custo de construção de dois molhes convergentes, infra-estrutura portuária e vias internas correlatas.

O acesso ao mar, limitado pelos bancos de areia onde se sondava cerca de 2,20 m em baixa-mar, tinha limitações mais ou menos como as de hoje. Navios de 2.000 tpb atingiam Penedo, a 42 km do mar, onde o nível do rio variava anualmente segundo uma amplitude média da ordem de 6,5 metros.

No médio São Francisco, entre os pólos de desenvolvimento de Juazeiro e Pirapora, a navegação era feita com as limitações naturais vencidas pelas canoas dos autóctones de antes do Descobrimento.

Foi, portanto, com grandes esperanças instituída, em 1948, a Comissão do Vale do São Francisco que, buscando inspiração na Tennessee Valley Authority, criada pelo Presidente Franklin Delano Roosevelt, propunha-se a promover o desenvolvimento integral do vale do São Francisco, aplicando os recursos previstos no dispositivo constitucional.

Nos Estados Unidos da América, o Presidente Harry Truman promovia a criação de uma força ocidental para se opor ao clima gerado pela Guerra Fria, surgindo a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN). Uma nova política em relação aos países latino-americanos era instituída incentivando o conagraçamento pan-americano, do qual resultou a criação da Organização dos Estados Americanos (OEA), cujo texto institucional define seu "objetivo de incentivar e auxiliar a proteção mútua das nações do hemisfério".

Com a finalidade de coordenar defesa do projeto de orçamento de 1949, o governo do Presidente Dutra apresentaria um plano sob

a sigla Salte, propondo medidas nas áreas de saúde, alimentação, transporte e energia, donde a sigla.

Nesse plano, entre as medidas de interesse direto da política marítima, situava-se a construção de uma série de petroleiros que iriam formar a Frota Nacional de Petroleiros (Fronape).

De início, foram adquiridos os barcos *Salte* de 1.000 tpb, a seguir encomendados no Japão navios costeiros de 2.000 tpb, e na Europa os de longo curso entregues para operação em 1951/1952, com tonelagem entre 16.000 e 17.000 tpb por unidade.

O plano Salte propunha também a construção de navios exclusivamente para o transporte de passageiros.

A aviação pioneira de Alberto Santos Dumont havia sido transferida para o Brasil por iniciativa da Marinha, que iria criar a Aviação Naval (1916), logo seguida pela Aviação Militar, e seu emprego comercial já contaria com a empresa brasileira Viação Aérea Rio-Grandense (Varig).

Até aquela época, o transporte básico de passageiros no Brasil era feito em navios mistos encaminhados de e para o interior por meio de conexão desorganizada com o transporte ferroviário e com as primeiras linhas de ônibus interestaduais no Centro-Sul.

O desenvolvimento das forças aéreas durante a Segunda Guerra Mundial dera um grande impulso à construção aeronáutica mundial. Reconvertida para a produção de tipos comerciais, a indústria aeronáutica contribuiu para a proliferação de novas companhias que, em todo o mundo, vinham conquistando o mercado de passageiros das companhias de navegação.

As bases aéreas implantadas no Norte e no Nordeste do Brasil com as amplas características adequadas ao transporte de forças para a ocupação do norte da África deixava, subitamente, na desmobilização, uma infra-estrutura montada para o uso da aviação comercial, concorrendo com a infra-estrutura portuária obsoleta e sem instalações adequadas para o desembarque confortável de passageiros.

No Brasil, o transporte de passageiros em navios mistos passou a ser efetuado com prejuízo. Visando eliminar esse inconveniente, projetou-se a construção de três navios exclusivamente para passageiros, com especificações simples, condizentes com a execução da linha Porto Alegre–Belém, com serviços hoteleiros confortáveis, porém sem padrões de luxo.

O esgotamento dos recursos em divisas, obtidos durante o conflito mundial, teve seu processo concluído por uma política de liberação das importações provocada por um temor de que a situação internacional degenerasse em novo conflito de grandes proporções.

As condições que, em 1948, tornavam-se mais sombrias ao ser estabelecido o Paralelo 38 dividindo a Coreia, viriam, entretanto, provocar uma alta do preço do café, que continuava como mercadoria líder no processo de obtenção de divisas para o País.

Com o propósito de “criar condições para eliminar obstáculos ao fluxo de investimentos, públicos e particulares, estrangeiros e nacionais, necessários para promover o desenvolvimento econômico do país”, foi assinado, em dezembro de 1950, um acordo entre os governos brasileiro e norte-americano, organizando uma Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU) para o desenvolvimento econômico, a fim de executar os estudos e apresentar as sugestões necessárias aos propósitos do acordo.

O trabalho, iniciado em junho de 1951, sob a égide e com o apoio do ministro da Fazenda, em face da ação financeira que dele seria decorrente, situava diversos aspectos da política marítima brasileira dentro do variado quadro do desenvolvimento nacional. Apesar de o organograma diretor da entidade criada estimular uma estanqueidade entre os diversos setores, o convívio pessoal dos grupos de trabalho estabeleceu certa coordenação horizontal indispensável a um trabalho dessa natureza.

O transporte de mercadorias no país dependia do único sistema coordenado que havia, o qual era o marítimo, valendo-se de um grande número de portos no litoral e nos rios das bacias do rio Amazonas e dos rios Paraná e Paraguai.

As ligações rodoviárias de então eram quase de caráter exclusivamente local, a pavimentação da Rio-São Paulo era recente e a Rio-Petrópolis era uma das poucas estradas interestaduais anteriormente dotadas de pavimentação asfáltica.

Os veículos rodoviários eram todos importados, e a campanha para a pesquisa do petróleo nacional e seu refino apenas começava. Não havia, portanto, condições para a CMBEU desenvolver muitos projetos nesse setor.

Do montante de investimentos dos projetos desenvolvidos no setor de transporte, a maior percentagem foi dedicada ao

reequipamento ferroviário. A rede ferroviária era constituída por vários sistemas isolados uns dos outros, que haviam sido importados no passado, com bitolas diversas e traçados compatíveis com os recursos tecnológicos antigos, muitas delas do tempo do Império.

Entre as mais prósperas, a maioria era fruto de iniciativas desconexas aliadas ao negócio imobiliário decorrente da valorização das áreas de concessão, que paulatinamente se valorizavam à medida que a penetração dos trilhos prosseguia.

A grande maioria dessas ferrovias havia pertencido a capitalistas da Grã-Bretanha, que, financeiramente exaurida pela guerra, não estava em condições de auxiliar a recuperação de suas linhas e de seu material rodante obsoleto.

Procurando apoio em corrente menos esclarecida para distinguir um nacionalismo criador com a dilapidação dos recursos nacionais, os empresários haviam conseguido vender ao Estado seu material em grande parte desgastado ou tecnologicamente obsoleto.

No setor de longo curso, a CMBEU examinou apenas o aspecto dos procedimentos que poderiam causar embaraço no bom andamento das operações creditícias caso houvesse flagrante discriminação em favor dos navios de bandeira nacional.

No setor de cabotagem, os projetos aprovaram a construção de três navios de passageiros constantes do plano Salte e um projeto para desenvolver a construção naval na ilha do Viana. No reequipamento da frota houve alguns esforços em canalizar a encomenda das unidades novas para a construção naval projetada, mas nos últimos dias de funcionamento da Comissão foram finalmente propostos navios excedentes de guerra.

No setor fluvial, onde diversas companhias haviam sido encampadas de modo um tanto quanto semelhante ao da nacionalização das ferrovias, a CMBEU examinou apenas os aspectos de transporte da bacia Paraná-Paraguai, com importante sugestão para o desenvolvimento a longo prazo de uma aquavia no Tietê.

No setor portuário, onde o esforço muscular era preponderante nos movimentos de estiva, capatazia e armazenagem, a CMBEU procurou selecionar um elenco de portos essenciais, onde a introdução de empilhadeiras e outros equipamentos mecânicos puderam racionalizar mais economicamente o movimento das cargas no ambiente portuário brasileiro.

Examinando as condições de acesso aos portos, em face das exigências de calados possíveis de prognosticar, a CMBEU desenvolveu um projeto para equipamento de dragagem.

Dos portos examinados, 12 foram considerados indispensáveis ao bem-estar da Nação.

Para Belém, foi recomendado considerar a transferência do porto para nova posição mais adequada à manutenção econômica do canal de acesso. Referindo-se à média da baixa-mar, a profundidade em metros recomendada para os portos indispensáveis foi a seguinte:

Belém (Coaraci), 10; Itaqui, 10; Mucuripe, 8; Recife, 10; Salvador, 9; Rio de Janeiro, 12; Santos, 10; Paranaguá, 8; São Francisco, 9; Imbituba, 9; e Rio Grande, 9.

Como portos adicionais de certa importância, foram examinadas as profundidades de manutenção em metros de mais três portos: Natal, 8; Maceió, 8 e Itajaí, 6.

A par desse planejamento técnico-econômico, a CMBEU, valendo-se dos recursos do conhecido ponto IV da política do presidente Truman, relacionou cuidadosamente o grande elenco de líderes de todas as atividades para, mediante a distribuição de bolsas, proporcionar uma visão da evolução técnica norte-americana nos diversos setores, entre os quais foi beneficiado um amplo elenco do setor marítimo.

A gigantesca tarefa da CMBEU teria de ser um tanto quanto demorada e, entretanto, a política internacional ia tomando novos aspectos. Logo a seguir da eleição do presidente Eisenhower, o encerramento dos trabalhos era apressadamente recomendado e o relatório final da CMBEU seria apresentado em fins de 1953.

Uma análise crítica da grande tarefa da CMBEU revela a ausência de um espírito de colaboração intermodal dos sistemas analisados, mas é necessário lembrar que a tarefa era visada com atenção aos aspectos econômicos e financeiros do desenvolvimento que posteriormente foi plenamente realizado com a conseqüente formação do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (BNDE), muitos anos depois chamado Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), órgão que no futuro iria coordenar melhor a aplicação dos recursos necessários ao progresso brasileiro.

A CMBEU iniciara seus trabalhos enquanto prosseguiram na Coréia as lentas conversações de armistício. Em fins de 1952, a situação na

Coréia, envolvendo politicamente a China continental, influenciaria para que os democratas fossem derrotados pelos republicanos nos Estados Unidos da América.

Na Europa, fermentava a idéia do agrupamento das nações ocidentais e a longa vivência de Eisenhower como chefe da grande operação militar nessa área, iria, logicamente, intensificar a atenção da política do novo presidente para os problemas desse setor, onde a Inglaterra alijava-se dos movimentos associativos do continente.

As agitações anti-soviéticas emergiam nos meados de 1953 em Berlim Oriental e as esperanças de reunificação da Alemanha continuavam enfrentando óbices insuperáveis. Na Indochina, a França se desgastava em operações militares contra as forças de Ho Chi Minh e os Estados Unidos da América desenvolviam uma política orientada para dissuadir um envolvimento direto de Pequim nesse conflito. Nessas circunstâncias, a política norte-americana se absorveria na formação de um novo tratado, que seria consolidado pela sigla SEATO (South East Asia Treaty Organization), em 1954.

No Egito, o exército do Rei Faruk, derrotado por Israel desde sua criação, depunha aquele soberano em 1952, e no Irã a nacionalização da indústria de petróleo encontrava reação no bloqueio britânico a sua exportação.

O projeto da Petrobras era aprovado pelo Congresso brasileiro em outubro de 1953, e novo projeto para a instituição da Eletrobrás surgia como empresa dirigida pelo Estado. Quando o governo norte-americano tornou clara sua intenção de encerrar a CMBEU, o presidente Vargas promoveu a mudança do ministério que seguiria uma estratégia política onde as tensões econômicas transbordavam para o campo político-partidário que o levariam ao suicídio de 24 de agosto de 1954.

Fora do âmbito da CMBEU, o Ministro Láfer havia mandado equacionar as necessidades da navegação de longo curso, a fim de, mediante uma operação de troca de algodão por navios, aparelhar a navegação brasileira na captação de fretes resultante de seu comércio marítimo, da participação de 10% dos navios com nossa bandeira para 30% do total.

O Brasil havia anunciado em Genebra sua intenção de participar da captação de seu mercado de fretes até o limite de 50%, mas uma política mais realista objetivava conseguir 1/3 para o Brasil, 1/3 para a participação bilateral, deixando o balanço à competição imprescindí-

vel ao aproveitamento das praças oferecidas pelas unidades internacionais das diversas conferências de fretes.

Após assumir o Ministério da Fazenda, Osvaldo Aranha vetou o projeto de reequipamento da frota de longo curso e, seguindo parecer do BNDE, vendeu o algodão excedente no mercado internacional.

Na navegação amazônica, a encomenda de navios fluviais à Holanda vinha minorar o aspecto de decadência da frota fluvial.

No médio rio São Francisco, com apoio da Comissão do Vale, uma tentativa de construir uma barragem para facilitar a perigosa passagem de Sobradinho redundava num fracasso, e a navegação com seus navios a roda queimando lenha, alguns ainda do tempo do Império, funcionavam no mais baixo padrão gerencial, num quadro negativo de produtividade acionado pela política paternalista eleitoral incapaz de solucionar os problemas da pobre população emigrante.

A Marinha recebera dois cruzadores arrendados dos Estados Unidos da América e iniciava a implantação de novas bases em Val-de-Cães (Pará) e Aratu (Bahia). Desenvolviam-se novos centros de instrução e estabelecia-se convênio com o Instituto de Pesquisas Técnicas da Universidade de São Paulo para a construção do primeiro tanque de provas de modelos de navios do País.

A Fronape aumentou rapidamente sua frota de navios petroleiros com maiores unidades, uma dezena com cerca de 16.000 tpb, duas com mais de 20.000 tpb, além de unidades menores para cabotagem.

A situação da política interna atravessou uma crise séria envolvendo a posse sucessiva de três presidentes.

Durante esse período de mudanças, aprovou-se um fundo rodoviário, estabelecendo-se um imposto sobre a importação e produção de petróleo que, mesmo consumido a bordo de nossos navios, era destinado à construção de rodovias.

Na União Soviética, falecia Stalin e alinhavam-se novos candidatos ao poder, que iriam sufocar a revolta da Hungria (1956). Com a derrota francesa na Batalha de Dien Bien Phu, a Indochina era repartida e Ho Chi Minh assumiu a chefia do Vietnã do Norte.

Em janeiro de 1956, o Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira assumia o governo com seu famoso Programa de Metas.

Dando ênfase na criação de indústrias de bens de capital, em cinco anos a produção industrial cresceu 80% a preços corrigidos, enquanto a indústria de equipamentos de transporte cresceu 600%.

O sistema de transportes funcionava, entretanto, como foco de alimentação do processo inflacionário, porquanto os déficits operacionais eram cobertos pelo orçamento.

Com a consolidação do sistema rodoviário nacional, as rodovias passaram a penetrar nos fluxos de média e longa distância.

Com a criação do Fundo de Marinha Mercante, foi possível atrair capitais para o investimento em novos estaleiros de grande porte. Por outro lado, um programa de implantação da indústria de produção de veículos rodoviários foi levado a efeito segundo um programa de nacionalização de seus componentes.

Faltou, porém, a coordenação intermodal entre os diversos setores de transporte, não havendo também análise técnico-econômica para ordenar as prioridades dadas aos investimentos.

A Marinha do Brasil foi equipada com o navio-aeródromo ligeiro *Minas Gerais*, adquirido na Inglaterra e modernizado na Holanda.

Por meio de acordos bilaterais, envolvendo a colocação do café em áreas fora do acordo mundial, foram construídos navios para as frotas de longo curso e cabotagem, bem como quatro navios de passageiros.

Decidindo interiorizar a capital do País, a construção de Brasília foi suplementada por vias de acesso rodoviárias, concentrando-se os recursos destinados à Amazônia na construção da rodovia Belém-Brasília.

Visando equacionar os problemas do Nordeste, foi criada a Sudene (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste), órgão específico para promover o desenvolvimento naquela região.

Para poder sustentar o ritmo de desenvolvimento conseguido pela América Latina, Kubitschek propôs ao Presidente Eisenhower a Operação Pan-Americana (OPA), um programa multilateral a longo prazo.

Só depois do rompimento de relações com o regime cubano de Fidel Castro, os Estados Unidos da América, tendo como Presidente John Fitzgerald Kennedy, acederam lançar um programa semelhante ao proposto por Juscelino Kubitschek, com o nome Aliança para o Progresso.

A 31 de janeiro de 1961, o ambicioso ex-Governador de São Paulo Jânio da Silva Quadros tomou posse na Presidência da República, tendo como Vice-Presidente eleito João Belchior Marques Goulart, inscrito na chapa derrotada do Marechal Henrique Teixeira Lott. Jânio Quadros mostrou ter problemas para o exercício do cargo para o qual foi eleito.

No campo internacional, tentou concomitantemente penetrar nas novas nações africanas, rever a política com as Guianas e estreitar relações com o governo revolucionário de Cuba. Sua renúncia após sete meses de governo iria desencadear uma série de crises políticas que só teriam fim com o movimento revolucionário de 31 de março-1º de abril de 1964.

No setor da política marítima, o governo Goulart apoiou a construção do píer de embarque de minério de ferro em Tubarão (Espírito Santo), mas seu programa de agitação sindical, com reduto na área portuária, trouxe os padrões operativos do sistema portuário brasileiro a um clima de agitação, balbúrdia e ineficiência.

Um ligeiro conflito internacional sobre a pesca da lagosta quase mobilizou um vaso de guerra francês, navio-aeródromo, na costa brasileira.

A agitação sindical penetrando na própria Marinha do Brasil foi a gota final, que selou o destino de João Goulart, exilado no Uruguai. O governo do Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco teria uma larga tarefa de disciplinar e reorganizar o país. Isso também ocorreria com os governos sucessores no chamado ciclo revolucionário-militar.

Novas Perspectivas

Entre 1910 e 1945, o Brasil adquiriu diversos navios para sua Marinha, alguns tendo sido construídos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro; diversos outros foram encomendados no exterior. Não houve, entretanto, um programa contínuo de construção naval nesse período.

Durante a guerra, o Brasil recebeu ainda, por acordos internacionais, alguns navios que vieram reforçar sua esquadra.

No período pós-guerra, recebemos ainda outros navios que, junto com os recebidos durante o último conflito, vieram substituir os velhos navios remanescentes da Primeira Guerra Mundial, inclusive os dois grandes encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*.

Entre 1950 e 1956, diversos navios foram adquiridos na Europa e nos Estados Unidos da América, particularmente corvetas, de longo tempo de serviço ativo.

Apesar das tentativas de modernização das forças navais, por meio da renovação dos meios flutuantes, a Marinha não logrou contar com um plano de construção naval que, a longo prazo, lhe garantisse a substituição de suas unidades antigas.

Apenas em 1967 o presidente da República decidiu sobre o Programa de Construção Naval, que era objeto de estudos na Marinha desde 1965.

As pretensões da Marinha foram, contudo, reduzidas, como se vê na comparação dos quadros I e II a seguir.

QUADRO I

Programa da Marinha (necessidades estabelecidas pelo Estado-Maior da Armada em 1967)

Tipos	Quantidade
fragatas anti-submarino	20
navios varredores costeiros	40
navios varredores de águas interiores	20
submarinos	6
navio-doca	1
navios de desembarque de carros de combate	1
navios-patrolha	50
navios-patrolha fluviais	5
navio hidrográfico	1
navio faroleiro	1
navios balizadores	10
navio-tanque	1
rebocadores	2
navio de salvamento de submarino	1
navio de salvamento	1

QUADRO II

Programa da Marinha (aprovado pelo Presidente da República em 1967)

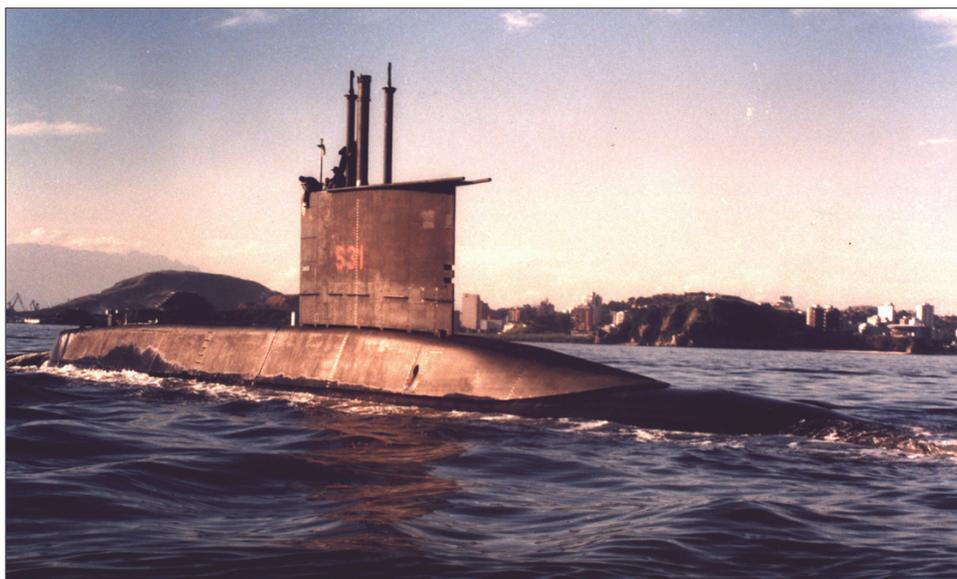
Tipos	Quantidade
fragatas	10
contratorpedeiros	4
submarinos	4
navios varredores costeiros	12
navio-doca	1
navios-patrolha	10
navios-patrolha fluviais	5
navio-tanque	1
navio faroleiro	1
navio de salvamento de submarinos	1
lanchas-patrolha	6
lanchas hidrográficas	6
rebocador de esquadra	1
navios balizadores	4
Total de despesas:	US\$ 353.200.000

Tal programa foi, contudo, escalonado e, na primeira etapa, resolveu-se construir dois submarinos da classe *Oberon*, na Inglaterra, que ficariam prontos em 1973/1974, quatro navios varredores na Alemanha e dois no Brasil, seis fragatas, sendo quatro na Inglaterra e duas no Brasil, e diversos outros navios de baixo custo unitário e alto índice de nacionalidade.

Os navios varredores construídos na Alemanha e os navios-patrolha costeiros, bem como avisos hidrográficos, foram felizmente lançados ao mar e incorporados às Forças Navais. As fragatas a serem construídas no Brasil tiveram suas quilhas batidas em junho de 1972.



Navio-aeródromo brasileiro *São Paulo* navegando a contrabordo do navio-aeródromo atômico norte-americano *USS Ronald Reagan*, da classe *Nimitz*



Submarino brasileiro *Tamoyo*. (acervo fotográfico do Serviço de Documentação da Marinha)

Assim, com navios modernos, com elevado índice de automação, construídos especialmente para atender às necessidades da Marinha, o Brasil renovou sua esquadra, municiando-se de meios necessários para cumprir sua missão, garantindo a plena soberania de nosso país no mar, que precisamos e devemos usar.

Posteriormente, na transição dos séculos XX para XXI, a Marinha do Brasil adquiriu na Grã-Bretanha fragatas já usadas, mas em condições de emprego, assim como conseguiu fortificar sua Aviação Naval (de 1916), incorporando aeronaves de asas fixas à reação, adquiridas no Oriente Médio. Nossos pilotos foram instruídos e treinados na Argentina e nos Estados Unidos da América, podendo operar os novos aviões a partir do recentemente adquirido navio-aeródromo *São Paulo* (ex-*Foch* da marinha francesa), que substituiu o antigo *Minas Gerais* (ex-*Vengeance*, da *Royal Navy*).

(Leitura)

A roda vai girando⁸¹

O navio de madeira tinha conduzido a guerra nos mares durante mais de dois séculos. O encouraçado pesado apenas conseguiu manter sua supremacia durante 50 anos. Qual teria sido o único e verdadeiro inimigo? A marcha do progresso, que quebra a associação de idéias já concebidas, pois nunca houve nas grandes questões marítimas, como em qualquer outro assunto, uma época de aperfeiçoamento mais rápido do que na primeira metade do século XX.

No entanto, durante certo tempo, o navio de guerra ficou como a expressão suprema do poderio nacional, não apenas para as potências navais clássicas da Europa, mas também para as novas nações em ascensão, como os Estados Unidos da América, o Japão e a Alemanha, cujas vitórias no mar anunciaram pela primeira vez que o equilíbrio das forças ia ser quebrado. Deste modo, em 1898, os Estados Unidos da América, com sua esquadra incipiente, triunfaram facilmente da Espanha, em águas ocidentais e, em 1905, os japoneses, que já tinham mostrado dez anos antes seu poderio marítimo numa guerra curta com a China, puseram em xeque as ambições orientais dos russos numa grande batalha naval no estreito de Tsushima. Os navios japoneses de Tsushima eram, em sua maioria, de construção britânica, visto que a Grã-Bretanha se mantinha a

⁸¹ Leitura do livro de CANBY, Courtlandt. Ob Cit. cap. 6, p. 99s. com pequenas adaptações ortográficas e lingüísticas.

senhora incontestável dos mares. No ano seguinte, o *Dreadnought* britânico, com seus canhões de 12 polegadas e sua velocidade de 21 nós, superara todas as outras belonaves e inaugurava a corrida dos armamentos que deveria conduzir à Primeira Guerra Mundial.

Desde 1914 que a Alemanha, nova potência naval, tinha começado a ameaçar a Grã-Bretanha com uma esquadra de alto-mar (*hoch see flotte*) que era considerada a segunda do mundo. Além disso, no decorrer dos primeiros anos de guerra, enquanto os exércitos se atolavam na frente ocidental, tornou-se evidente para muitos espíritos que a decisão teria que ser tomada no mar. As esquadras francesa e britânica mantinham um precário domínio nos oceanos, encerrando a Alemanha num bloqueio que ela seria obrigada a quebrar caso não quisesse perder a guerra. A Batalha da Jutlândia, em 1916, pôs frente a frente, no mar do Norte, as duas esquadras mais poderosas do mundo, mas, não obstante todas as perdas sofridas pelos britânicos durante esse combate, não conseguiram afrouxar o nó corredio britânico. No ano anterior (1915), os ingleses desesperando de romper a frente ocidental, tinham tentado atacar a Alemanha pelo flanco, organizando um ataque anfíbio nos Dardanelos. Ambas as operações falharam e a partida continuava empatada. Como poderia a Alemanha quebrar o cerco? A única resposta possível estava no submarino.

O submarino, utilizado pela primeira vez pelos alemães no mar alto, já tinha mostrado suas possibilidades, ao afundar, em 1914, três cruzadores britânicos com suas tripulações, e ao torpedear, em 1915, o paquete *Lusitânia*, o que muito contribuiu para envenenar as relações com os Estados Unidos da América. Em 1917, as perdas aliadas ascendiam a meio milhão de toneladas por mês.

No entanto, a partir de 1918, com a entrada dos Estados Unidos da América na guerra e, ao mesmo tempo, a reorganização do sistema de comboios, o vento começava a virar.

A Segunda Guerra Mundial foi fértil em surpresas. O navio-aeródromo destronou irrevogavelmente o encouraçado. No princípio das hostilidades, os ingleses perderam o *Royal Oak*, torpedeado por um submarino e, mais tarde, no Pacífico, duas belas unidades, o *Prince of Wales* e o *Repulse*, destruídas por aviões japoneses. Os alemães tinham construído maravilhosos e modernos vasos de guerra: *Graf Spee*, *Bismarck*, *Scharnhorst*, *Gneisenau* e *Prinz Eugen*, mas, depois de alguns ataques mortíferos contra as unidades aliadas, fo-

ram reduzidos à impotência, a partir de 1942. Os franceses não tiveram possibilidades de utilizar sua esquadra, que renascia. Parte dela foi, em 1940, impiedosamente destruída pelos ingleses em Mers el Kébir, tendo quase todo o resto afundado por vontade própria em Toulon, em 1942, para evitar que caísse nas mãos dos inimigos. Por seu lado, os italianos, como não tinham radar, foram surpreendidos e vencidos pelos ingleses em 1941 na Batalha do Cabo Matapã. Em seguida, por falta de combustível, seus navios viram-se ignominiosamente obrigados a permanecer no porto. Foi, no entanto, a inexistência de navios-aeródromos e de radar que levou os italianos a perderem a guerra naval. Em 1941, os norte-americanos sofreram o desastre de Pearl Harbor, mas, daí até 1945, afundaram a maior parte da esquadra japonesa, compreendendo alguns monstros de 64.000 t, como o *Yamato*.

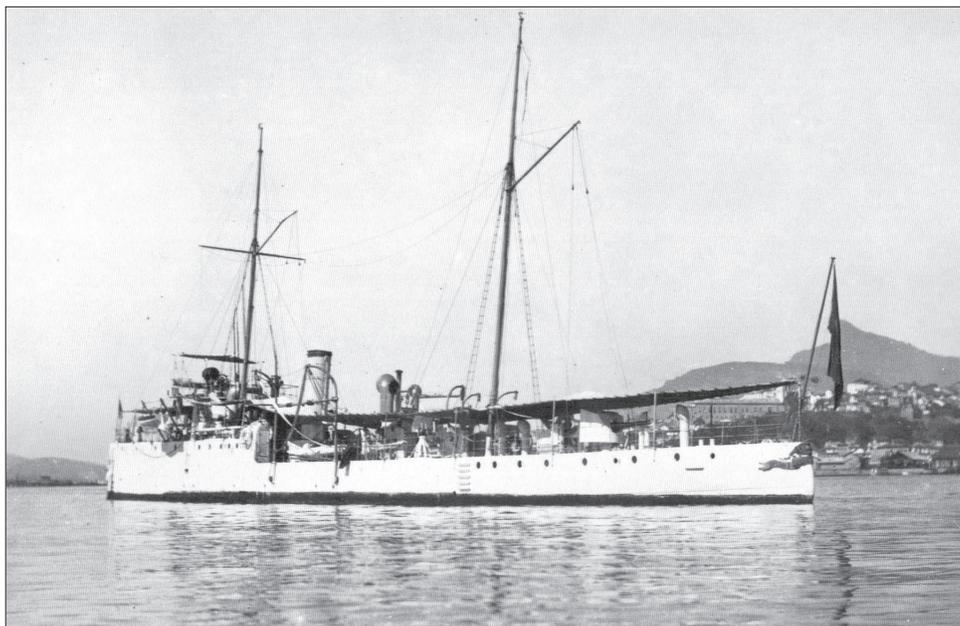
Como é natural, as unidades de superfície entraram freqüentemente na luta, principalmente no Pacífico. No entanto, o equilíbrio das forças foi sempre salvaguardado pelo navio-aeródromo e pelo submarino. No Atlântico, a guerra submarina foi um pouco menos espetacular do que tinha sido durante o primeiro conflito mundial, se bem que, no auge da campanha, os alemães dispusessem de 400 submarinos. Para mais, as medidas tomadas contra os submarinos mostraram-se eficazes e, a partir de 1943, com o aparecimento de navios norte-americanos pré-fabricados, dos tipos *Liberty* e *Victory*, a ameaça estava conjurada. No Pacífico, os submarinos norte-americanos desempenharam um papel decisivo na derrota japonesa, afundando mais de metade da tonelagem comercial nipônica e perto de 30% de suas unidades de guerra.

Mais tarde, de colaboração com outros navios, levaram, gradualmente, a guerra de ilha em ilha, até atingirem o arquipélago nipônico. Em 1945, operavam no Pacífico 150 navios-aeródromos britânicos e norte-americanos.

A Segunda Guerra Mundial viu o desenvolvimento de ataques anfíbios altamente organizados, os quais começaram em 1940 com a invasão alemã da Noruega e continuaram com a extraordinária retirada anfíbia, levada a cabo, no decorrer desse mesmo ano, pelo Exército inglês em Dunquerque, sob o fogo inimigo. Numerosos engenhos especializados para o desembarque foram aperfeiçoados para facilitar a ação aliada nas costas do norte da África, da Sicília, da Normandia e da Provença. O desembarque na Normandia, apoiado por mais de 2 mil aviões, 800 navios de guerra e 4 mil barcos das mais variadas

espécies, viu generalizar-se o uso de portos artificiais. Similares técnicas de desembarque deveriam, daí em diante, vir a ser empregadas no Pacífico.

Também os paquetes tiveram um papel importante na guerra, funcionando como transportes de tropas. Levaram, dum continente a outro, 1,5 milhão de soldados, e há mesmo quem afirme que os gigantescos *Queen Mary* e *Queen Elizabeth* conseguiram, graças a seus serviços, abreviar as hostilidades pelo menos em um ano.



Caça-torpedeiro *Gustavo Sampaio*, exemplo de uma típica torpedeira do final do século XIX. (acervo fotográfico do Serviço de Documentação da Marinha)

Esta estatística mostra, por si só, como o paquete evoluiu desde a época do *Great Western* em 1838, com suas 1.755 t de arqueação e seus 8 nós de velocidade. Em comparação, o *Queen Elizabeth* andava a 30 nós, deslocando 86.673 toneladas. A era dos transatlânticos gigantes, autênticos palácios flutuantes, rivalizando entre si na velocidade, no tamanho, no conforto e no prestígio naci-

onal, iniciou-se em 1907, com o *Mauretânia* e seu infeliz gêmeo *Lusitânia*. O *Mauretânia*, com suas linhas puras, suas quatro imponentes chaminés e sua velocidade (os quatro hélices permitiam-lhe atingir 25 nós), conservou a bandeira azul durante mais de 22 anos, efetuando o percurso Europa-América em 4 dias e 16 horas, o que ainda atualmente se pode considerar honroso. Tanto ele como o irmão foram os primeiros grandes navios mercantes a turbinas, se bem que ainda fossem alimentados a carvão e não a nafta, o que implicava em 324 homens à fornalha, para padejarem por dia cerca de 1.000 t de combustível para suas caldeiras. No tempo dos grandes transatlânticos, o público tinha seus favoritos. Foram surgindo o *Olympic*, construído em 1912, e seu irmão gêmeo *Titanic*, que afundou ao chocar com um *iceberg* na viagem inaugural; o maravilhoso *Aquitania*, de 1914, que viria a ser reformado em 1950; em 1927, o inesquecível *Île de France*; em 1929, o alemão *Bremen*; em 1933, o italiano *Rex*; em 1935, o *Normandie*, obra-prima de arte decorativa, mas que viria a arder no porto de Nova Iorque, em 1942; em 1939, o holandês *New Amsterdam* etc.

Apesar das grandes perdas motivadas pelas duas grandes guerras, a frota mercante mundial foi sempre aumentando com regularidade, à medida que ia se especializando. Uma grande variedade de transportes, desde os pequenos navios de cabotagem aos petroleiros gigantes, percorre todos os mares, todos os portos e todos os rios navegáveis do mundo e, pouco a pouco, vai substituindo os clíperes e os veleiros do cabo Horn. O desenvolvimento mais espetacular diz respeito aos petroleiros. Tendo começado em 1886 com algumas pequenas unidades de menos de 3.000 t, a frota petroleira atingiu a proporção de 16% da totalidade da tonelagem mundial, às vésperas da Segunda Guerra Mundial. Hoje, principalmente graças ao espírito empreendedor de certos ricos armadores de nacionalidade grega, tem aumentado constantemente.

Por exemplo, o petroleiro francês *Esso Parentis*, de 1958, colosso de 38.000 t, pode navegar a 17 nós. Cada vez há maior tendência para equipar tanto cargueiros como paquetes com diesel, dando assim o golpe de misericórdia no navio a vapor, que não chegou a reinar um século. Os navios comerciais mais especializados, os de pesca, tornaram-se oficinas flutuantes, principalmente os baleeiros, capazes de capturar e acomodar toneladas e toneladas de sua carga em cada viagem. Hoje em dia, muitas nações lançam suas frotas de pesca em todos os oceanos, encontrando-se ainda algumas delas representadas pelos últimos veleiros.

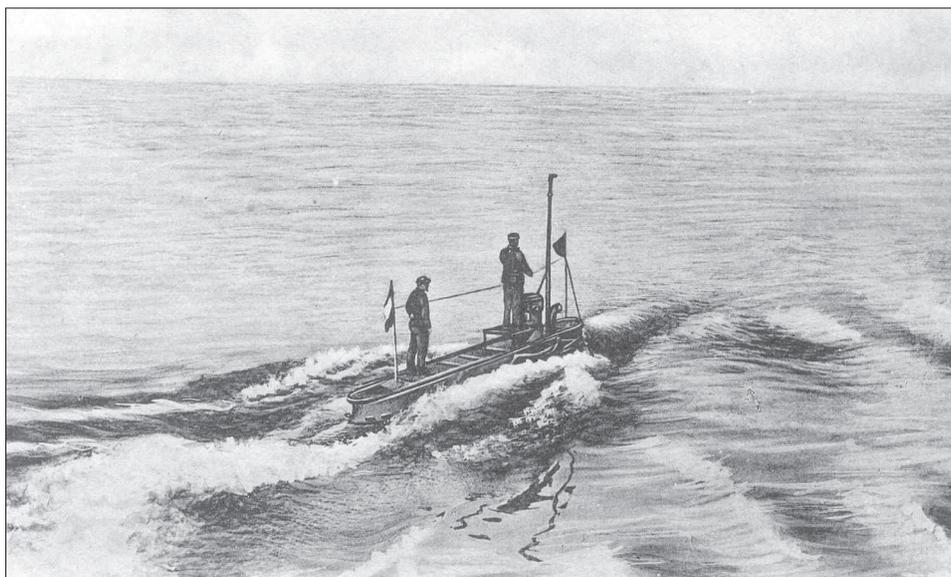
Os últimos veleiros! Não poderemos fazer tal afirmação, pois o veleiro de recreio subsiste. Sempre houve barcos de recreio, mas foi Carlos II da Inglaterra, grande apaixonado pelo mar, quem inaugurou a moda do iatismo. O iate dos holandeses era um rápido e pequeno veleiro, bom marinheiro, armado com pouco pano e utilizado freqüentemente no transporte do correio diplomático ou de passageiro de marca. Carlos II mandou construir 26 iates desse tipo, utilizando-os não só nos negócios de Estado, mas também para seu prazer e para regatas. No século XVIII, quando a guerra naval se tornara uma arte de bem manobrar, o iatismo popularizou-se pela força das circunstâncias. As regatas de Cows começaram em 1810 e, em meados do século, esse tipo de desporto tinha conquistado vários países, de tal forma que as grandes regatas passaram a fazer parte de seus costumes.

Os tipos de iates de competição eram tão diversos que, em 1878, foi necessário adaptar o handicap ou abono. A partir de 1907, com a função da International Yacht Racing Union, foram prescritos regulamentos uniformes para todos os gêneros de regatas e todas as classes de embarcações. O iate a vapor, que apareceu a partir de 1825 e foi em parte desprezado pelos verdadeiros marinheiros até cerca de 1850, em breve se tornou uma necessidade na vida dos reis e dos milionários, como os Astor e os Vanderbilt nos Estados Unidos da América. O barco a motor, também chamado por graça de "o iate do pelintra", estreou-se no começo do século XX com frágeis engenhos, impulsionados pelos primeiros motores de automóvel. Em 1920, a grande burguesia adotava-o. Atualmente, os grandiosos veleiros tornaram-se acessíveis a quem possua alguns rendimentos e grande amor ao mar.

Depois da Segunda Guerra Mundial, as marinhas de guerra sofreram rápidas transformações e seu futuro ainda hoje, nessa última terça parte do século XX, é incerto. A Grã-Bretanha, outrora senhora dos mares, já só nos aparece em terceiro lugar, depois dos Estados Unidos da América, que estão à cabeça com grande avanço, e da União Soviética. A natureza e a função do navio de guerra evoluíram igualmente. Desde que a artilharia clássica perdeu sua importância, o encouraçado cedeu lugar ao navio-aeródromo. Cruzadores, contratorpedeiros e unidades menores dependem atualmente do navio-aeródromo, como antigamente dependiam do encouraçado. O avião com cargas nucleares tornou-se arma naval e os EUA aumentam, cada vez mais, a frota de enormes navios-aeródromos, tipo *Forrestal* (60 mil toneladas), suscetível de lançar para o ar 32 bom-

bardeiros em quatro minutos. O navio-aeródromo funciona à maneira de uma base naval, de forma a poder operar em qualquer parte do mundo. A arma do cruzador e de outras unidades de superfície é o míssil teleguiado, capaz de assegurar a defesa antiaérea, de alvejar outro navio, ou ainda de destruir instalações portuárias. Para aumentar o alcance e a mobilidade de suas unidades de superfície, os EUA empreenderam um programa de navios atômicos, como o navio-aeródromo *Enterprise*, gigante de 85.350 t, e o *Long Beach*, cruzador lança-mísseis teleguiados. Os navios-aeródromos classe *Nimitz* são, no início deste século XXI, os maiores navios de guerra do mundo; podem levar 100 aviões e seus reatores desenvolvem mais de 260 mil cavalos-vapor.

Na hora em que todas as grandes nações dependem, para sua defesa, de mísseis atômicos intercontinentais e de bombardeiros estratégicos, o papel duma frota de superfície parece contestável. Pode ser principalmente útil nos conflitos menores, onde a mobilidade é primacial, e igualmente na caça a submarinos. Com efeito, o submarino, engenho outrora desprezado, revestiu-se de novo e terrível significado.



Submarino *Gynnote*, lançado ao mar em 1888. (acervo fotográfico do Serviço de Documentação da Marinha)

Os russos não têm navios-aeródromos, mas possuem a maior frota de submarinos do mundo, compreendendo vários de propulsão nuclear. Os EUA, no entanto, mantêm-se à frente no que respeita a submarinos atômicos. Sua frota aumenta com monstros pisciformes e rápidos, capazes de operarem imersos durante meses e daí lançarem 16 mísseis balísticos *Polaris* sobre os objetivos. O primeiro submarino de propulsão nuclear foi o *Nautilus*, lançado ao mar em 1954, criado pelo Almirante Hyman Rickover, personalidade energética que, apesar das enormes dificuldades, conseguiu terminar o projeto em tempo recorde. Desde aí os EUA lançaram à água uma importante frota de submarinos atômicos de vários modelos. Dentre estes encontra-se o *Triton*, unidade impulsionada por dois reatores e dispendo de um radar tão aperfeiçoado que parece um verdadeiro laboratório eletrônico flutuante. O submarino atômico, com seu enorme potencial de guerra, tem o futuro à frente, mas talvez venha a se tornar no pacote ou no cargueiro do futuro. Em 1958, o *Nautilus*, imitado mais tarde pelo *Skate*, passou do Atlântico para o Pacífico sob a calota polar ártica, navegando a maior parte do tempo debaixo de bancos de gelo e reconhecendo, pela primeira vez, a passagem noroeste, de enorme importância prática.

Tanto na superfície como nas profundidades, o futuro é assunto para conjecturas. Os franceses arriscaram muito no seu magnífico e moderno pacote *France*; os italianos fizeram entrar em serviço, em 1964, duas grandes unidades; mas na Inglaterra, a Companhia Cunard decidiu não substituir apressadamente o *Queen Mary*, já envelhecido. O futuro será, certamente, do pacote de tonelagem média, de utilização mais elástica, que responderá também não só à procura de passageiros regulares, mas à voga crescente dos cruzeiros oceânicos. Experiências feitas com novos tipos de embarcações, talvez no futuro, venham atingir realizações revolucionárias. O hidrodessorizador, do tipo *hovercraft*, que avança sustentado por uma almofada de ar, poderá ser utilizado para travessias rápidas no Mancha. Além disso, a técnica da asa imersa, que levanta a quilha do barco por cima das vagas para aumentar a rapidez, aperfeiçoa-se incessantemente. Quanto à investigação submarina, o batiscafo do Professor Augusto Piccard e de seu filho Jacques (Jaime) permitiu, em 1960, atingir o máximo absoluto de profundidade, ou seja, 12.600 m numa fossa do Oceano Pacífico. Tudo isso é o prelúdio dum programa de investigação, cuja importância aumentará com o advento do submarino atômico.

Da Vela ao Vapor

Os melhores veleiros dependiam do capricho dos ventos. Conseqüentemente, não é para admirar que, no decorrer dos séculos, tenham surgido numerosos projetos para substituir essa fonte de energia por qualquer outra mais segura e mais constante. A grande idéia era a roda acionada por animais de tração ou por músculos humanos. Assim foi na China, no tempo dos romanos e na Idade Média. Em 1798, quando Napoleão planejava invadir a Inglaterra, um inventor propôs-lhe uma "fortaleza flutuante", enorme jangada, munida de rodas com pás, postas em movimento por quatro aparelhos acionados pelo vento e instalados um em cada canto. As fragatas inglesas ter-lhe-iam chamado um figo!

Quando apareceu pela primeira vez no século XVIII, o navio a vapor era quase tão primitivo como esse engenho. Ele também foi igualmente desprezado, pois, ao contrário do veleiro que tinha seguido uma evolução contínua, o navio a vapor era concebido por gente de terra e, como tal, apresentava-se como um subproduto, não do oceano, mas da Revolução Industrial. Os verdadeiros marinheiros desprezavam-no ao mesmo tempo que o temiam. Durante vários anos, o navio a vapor sulcou as águas dos rios que o tinham visto nascer, longe dos mares tumultuosos onde combatiam os navios de linha e onde os navios de longo curso ligavam incessantemente à Europa as Índias Orientais e Ocidentais. Pouco a pouco, o vapor foi-se aventurando no mar alto, especializando-se em primeiro lugar no transporte de passageiros, onde a regularidade era motivo de recompensa. Depois, nos meados do século XIX, foi adotado pela marinha de guerra e, finalmente, pela marinha mercante, onde então reinava o clíper, o último e o mais belo de todos os veleiros.

A máquina a vapor tinha dado o poderio e o impulso à Revolução Industrial. Construído à volta de seu motor, o navio a vapor estava ligado ao progresso de sua central térmica. A primeira máquina, chamada atmosférica, de Newcomen (cerca de 1700), era demasiadamente fraca para movimentar um barco. O mesmo se pode dizer da marmitta de Denis Papin que, pela mesma época, seu autor parece ter querido adaptar a um navio de pás.

Isto, porém, ficará para sempre um mistério, pois o protótipo de Papin foi destruído em 1707 por marinheiros ciumentos. Papin desistiu. Depois de Jaime Watt, por volta de 1770, ter inventado a primeira máquina a vapor digna deste nome, outras tentativas foram

feitas em França para a aplicar à navegação. Os Condes de Auxiron e Follenay construíram um navio a vapor, que foi afundado no Rio Sena (quem sabe se por barqueiros alarmados), mesmo antes de ter sido experimentado. Foi o Marquês de Jouffroy d' Abbans quem, em 1783, fez a primeira demonstração dum vapor viável. O seu *pyroscapho* conseguiu subir a corrente do rio Saona durante 15 minutos.

A América do Norte sucedeu à França. A imensidade de suas distâncias, a mediocridade de suas estradas e a abundância de rios favorecia a navegação a vapor. Cerca de 1760, o industrial Guilherme Henry tentou lançar um navio a vapor no rio Conestoga e, em 1802, Olívio Evans, da Filadélfia, um dos primeiros inventores da caldeira a alta pressão, construiu uma enorme draga anfíbia, capaz de avançar com exasperante lentidão, tanto em terra como no mar. Mais ou menos na mesma época, João Stevens construiu vários navios a hélice e, em 1808, efetuou com o *Phoenix*, por meio de seu engenho de pás, o primeiro trajeto marítimo de Nova Iorque a Delaware. Os mais célebres desses pioneiros, porém, foram Fitch e Fulton, duas personalidades completamente diferentes. Com efeito, enquanto Roberto Fulton provocou admiração por seu talento de engenheiro e de homem de negócios, João Fitch não passava de um sonhador quimérico e sempre sem dinheiro. No entanto, foi o primeiro a construir uma série de navios providos de remos mecânicos que trabalhavam nos bordos ou à popa. Um desses engenhos efetuou um serviço regular no rio Delaware durante o verão de 1790, cobrindo mais de 3.200 km. Fitch, porém, tinha o complexo da adversidade. Depois de alguns anos de miséria, suicidou-se em 1798.

Foi Fulton, com seu espírito de assimilação universal, que finalmente transformou o brinquedo de seus predecessores num meio de transporte prático. Sofreu a influência de Guilherme Henrique, aliás como Fitch a sofrera também e, em 1793, partiu para a Inglaterra, com o intuito de falar de navios e de motores com alguns pioneiros, tais como Watt e Boulton. Depois de 1797, mandou construir em França um pequeno submarino, o *Nautilus*, acionado por uma vela à superfície e por um hélice manual quando imerso. Em 1802, associou-se a Roberto Livingston, ministro dos Estados Unidos da América em Paris, com o fim de construir navios a vapor. Em 1803, experimentaram no rio Sena, com pleno êxito, um primeiro e pequeno engenho. Depois, tendo encomendado a Watt e a Boulton um conjunto de máquinas com peças desmontáveis, regressaram à América do Norte, onde construíram o seu *Clermont*. Este começou por ser conhecido como "o capricho de Fulton", mas, quando em agosto

de 1807, subiu o rio Hudson até Albany em 32 horas e tornou a descer em 30 horas, os cétricos tiveram que se render à evidência. Estava demonstrada a possibilidade de navegação a vapor. O *Clermont* iniciou a 1º de outubro uma linha regular entre Nova Iorque e Albany transportando em cada viagem perto de 100 passageiros.

Nos Estados Unidos da América a navegação a vapor expandiu-se rapidamente. Em 1809, o Lago Champlain viu resfolegar seus primeiros vapores. O *New Orleans*, de Fulton, Livingston e Nicolau Roosevelt entrou em serviço em 1812 no rio Mississipi. Em 1822, esse rio e seus afluentes orgulhavam-se dos 35 vapores que, com o pequeno calado, altas chaminés, balanceiros e enormes rodas de pás iriam se tornar característicos desses cursos d'água.

Na Europa, onde as estradas eram boas, a navegação a vapor progrediu mais lentamente. Houve tentativas isoladas. Na Escócia, cerca de 1780, Patrício Miller equipou com um motor construído por Guilherme Symington dois dos seus navios a pás e duplo casco. Um outro desses motores acionou em 1802 o rebocador *Charlotte Dundas*. Os serviços comerciais começaram na realidade com o *Comet*, de Henrique Bell, que desde 1812 servia o rio Clyde, de Glasgow até Greenock. Cada viagem custava cerca de 3 a 4 xelins. A partir de 1815, o rio Clyde era percorrido por 15 navios a vapor e havia muitos mais em serviço na Grã-Bretanha. A França, neste capítulo, estava muito atrasada e, em 1835, tinha apenas 82 vapores contra os 500 da Inglaterra. Daí por diante, os navios começaram a pulular em todos os lagos e rios da Europa, arriscando-se em seguida a afrontar os oceanos. Em 1816, o *Élise* efetuou uma perigosa viagem de 17 horas, em pena tempestade, através do canal da Mancha, tendo depois subido o rio Sena para ser aclamado em Paris. Três anos mais tarde, um magnífico veleiro norte-americano, o *Savannah*, equipado com rodas de pás e com um motor auxiliar, realizou a travessia de ida e volta do oceano Atlântico.

No entanto, o veleiro continuava a ser o rei dos mares. As potências européias, esgotadas pelas guerras contra Napoleão, estavam dispostas a manter o *statu quo*. Para isso, utilizavam suas formidáveis esquadras a vela, que intimidavam os revoltosos, quer fosse pela simples exibição de suas bandeiras, ou por um bombardeamento, ou até por uma guerra em miniatura, se tal se tornasse necessário. De tempos em tempos, as marinhas davam-se ao luxo de uma pequena aventura. Em 1827, as esquadras de França, Inglaterra e Rússia juntaram-se para esmagar os turcos na bata-

Iha de Navarino, e assegurarem a independência da Grécia. Em 1830, os franceses atacaram Argel e começaram a construir um império na outra margem do mar Mediterrâneo. Entretanto, as potências tradicionalmente coloniais, em especial a Inglaterra e a Holanda, consolidaram as vastas possessões que tinham, mantendo as rotas comerciais por meio de seus navios de longo curso da Ásia.

Foi então que começaram a aparecer, quase por toda a parte, as graciosas embarcações da Nova Inglaterra, transportadoras de bacalhau para a Europa e para as Antilhas, de gelo para os portos importantes, e que trocavam peles do Alasca por chá, seda e porcelana do Celeste Império. Quando, depois de 1820, a indústria britânica de baleias sucumbiu, os marinheiros da Nova Inglaterra, que caçavam baleias desde épocas coloniais, redobram seus esforços, penetrando, segundo as palavras de Melville, “mesmo através dos estreitos de Bering e nos cantos e recantos mais secretos do planeta”. Os exploradores avançaram ainda mais longe; João Ross e Eduardo Parry penetraram no Ártico, em busca da passagem do noroeste, enquanto Jaime Ross (sobrinho do precedente) e o francês Dumont d’Urville partiam para o oceano Antártico.

Na altura do aparecimento da navegação a vapor, a marinha a vela atingiu o apogeu de sua glória. O clíper, com o casco comprido e estreito, a roda da proa afilada e sua enorme superfície vélica, era feito para a velocidade. Tinha sido concebido para responder à procura de chá fresco, vindo das Índias, e teve sua consagração quando a descoberta do ouro na América e na Austrália incitou as multidões a emigrar. Parece ter sido inventado na América, tendo o primeiro verdadeiro clíper, o *Rainbow*, de 1845, sido desenhado por João Griffiths, de Nova Iorque. O veleiro mais rápido e certamente o mais belo de todos os tempos foi o *Flying Cloud*, de Donald McKay, construído em 1851. Quanto ao seu *Great Republic*, de 108 metros de comprimento, foi provavelmente a maior unidade jamais construída em madeira. Os melhores clíperes atravessavam o Oceano Atlântico em 14 dias, ligando Nova Iorque a São Francisco via cabo Horn em 89 dias. Quando a Guerra de Secessão interrompeu o tráfego dos clíperes norte-americanos, os clíperes ingleses, com o famoso *Cutty Sark*, sucederam-lhes até o momento em que se abriu o canal de Suez. Essa obra, terminada em 1869, assegurava aos vapores o comércio do Oriente e tocava o dobre de finados para a marinha dos veleiros. Os navios do cabo Horn, de casco metálico, com quatro ou cinco mastros, sobreviveram até o século XX, mas desapareceram completamente a seguir.

Enquanto os clíperes navegavam através dos oceanos, os pesados vapores, tal como a tartaruga da fábula, avançaram lenta mas seguramente. Em abril de 1838, dois vapores chegaram à baía de Nova Iorque, inaugurando o serviço de passageiros através do oceano Atlântico. O pequeníssimo *Sirius*, carregado com 94 passageiros (especialmente construído para o mar da Irlanda), fez toda a viagem a vapor, mas, tendo pouco carvão, a tripulação viu-se obrigada a queimar móveis, beliches, portas de cabines e, por fim, até um dos mastros. Quatro horas depois, o *Great Western*, construído pela companhia ferroviária do mesmo nome, sob desenho do notável arquiteto naval Isambard Kingdom Brunel, chegava a Nova Iorque com oito passageiros a bordo e os paióis cheios de carvão. Foi este o primeiro autêntico navio transatlântico, ao qual se seguiram numerosos navios do mesmo tipo. Entre estes, contava-se o *Great Britain* (1843), que Brunel tinha dotado com um revolucionário casco de ferro com hélice. Podia transportar 260 passageiros e 1.200 toneladas de carga. Depois do êxito do *Great Western*, começaram a formar-se as primeiras companhias de navegação a vapor. A primeira foi a Cunard Line, inaugurada em 1840 por Samuel Cunard, com a primeira viagem do *Britannia*, da Inglaterra a Boston. Depois apareceram, a partir de 1849, a Collins Line (EUA); de 1858, a Hamburg-Amerika Linie; de 1858, a Norddeutscher Lloyd; e, finalmente, a Companhia Geral Transatlântica, inaugurada em 1864. Pela mesma época, *steamers* norte-americanos começavam a atravessar o oceano Pacífico e, em 1839, a Peninsular and Oriental Line enviava seus navios subindo o mar Vermelho até Alexandria, ao encontro dos da Companhia das Índias Orientais.

Nesses primeiros navios, o conforto dos passageiros era bem superior ao que os veleiros podiam oferecer. Já em 1809, o *Clermont* tinha 54 beliches destinados à viagem noturna para Albany. No entanto, os esplendores dourados das últimas unidades do rio Mississipi, com roda à popa, raramente foram ultrapassados. Em 1840, uma companhia francesa oferecia "todas as comodidades desejadas, cabines espaçosas, salões ricamente decorados, mobiliados com gosto e embelezados com espelhos e tapetes..." Isto apenas dizia respeito à primeira classe. Os passageiros da terceira, na sua maioria emigrantes, apenas dispunham de uma rede para se deitarem ou de um simples lugar na cobertura. Cerca de 1850, a emigração, principalmente para os Estados Unidos da América, aumentou desmesuradamente.

O mais famoso e mais azarento dos navios da época foi o gigantesco *Great Eastern*, de Brunel, lançado à água em 1858. Matou

Brunel de desgosto, arruinou a companhia que o mandara construir e, como navio de passageiros, foi um fiasco completo, se bem que, finalmente, tenha prestado bons serviços no assentamento de cabos submarinos. Seu duplo casco era de ferro; duas rodas de pás e um hélice o propulsionavam. Podia transportar 4 mil passageiros, se bem que isso não tivesse acontecido com frequência, pois logo que foi posto no serviço, em 1860, verificou-se que balançava horrorosamente.

Foi reformado dois anos mais tarde. No entanto, o *Great Eastern* tinha meio século de avanço sobre sua época. Sua tonelagem manteve-se inigualada até 1904.

Transatlânticos de modelo mais vulgar progrediram rapidamente durante a segunda metade do século XIX. Os cascos passaram a ser construídos apenas de ferro e, por fim, de aço. Se bem que a roda de pás inspirasse grande confiança aos passageiros, o hélice acabou por se impor. As velas desapareceram. O tamanho e a velocidade aumentavam em cada nova unidade e, a partir de então, dois ou três hélices e uma máquina de tripla expansão entravam no domínio público. Foi então que o cargueiro especializado começou sua carreira, primeiramente como navio para transporte de carvão; depois da abertura do canal de Suez, para fornecer os portos de escala; por fim, como navio de carga universal.

Depois de 1850, a Revolução Industrial europeia começou a estender-se a todo o mundo. Ao cabo de meio século, uma boa parte da Ásia e da África estava colonizada, enquanto os imigrantes afluíam às duas Américas, à Austrália e à Nova Zelândia. Por fim, os portos do Japão, depois de tanto tempo aferrolhados, cederam após o Comodoro M. C. Perry ter estabelecido relações comerciais com o império nipônico em 1854. O instrumento dessa expansão tinha sido a marinha a vapor, tanto mercante como de guerra. No entanto, os almirantados só adotaram o vapor como último recurso, supondo que as rodas de pás eram demasiadamente vulneráveis para os combates. Começaram por utilizar pequenas fragatas mistas, como a *Sphinx*, construída em França em 1829, mas foi apenas em 1836, quando o inglês Francisco Pettit Smith e o sueco João Ericsson inventaram um hélice prático, que os navios de guerra passaram a usar completamente a nova força motora. Brunel, com seu navio experimental *Rattler*, construído em 1841, obteve um verdadeiro triunfo sobre o *Alecto*, navio a rodas de pás, numa autêntica prova de força disputada em 1841. Igualmente convertidos ao hélice, os franceses lançaram seu *Napoléon* em 1850, concebido por Dupuy de Lôme.

Em 1852, os ingleses lançaram à água o *Agamemnon*. Esses dois navios eram ainda veleiros com amuradas de madeira e canhões apontados para bordadas, mas, pela primeira vez, a vela estava subordinada ao vapor. Tempos antes, João Ericsson, que tinha partido para a América, construíra o *Princeton*, por conta dos Estados Unidos da América.

A guerra da Criméia (1853-1856) tinha posto em foco a superioridade das marinhas a vapor e das embarcações couraçadas. Esse fato deu a Dupuy de Lôme a idéia de construir seu navio, o *Gloire* (1859), cujas chapas tinham 10 a 12 cm de espessura. Alarmada, a Inglaterra lançou o *Warrior* no ano seguinte (1860), mas foi no combate entre os navios *Merrimac* ou *Virginia* (sulista) e *Monitor* (nortista) em 1862, durante a Guerra de Secessão que foram mostradas as vantagens do navio couraçado. O *Merrimac*, fragata transformada, atacava a irrisória esquadra nortista, na baía de Hampton Roads, quando o *Monitor*, recentemente lançado por Ericsson, fez sua aparição. Era um navio de pequenas dimensões, baixo, semelhante a uma jangada dominada por uma torre revolucionária. Essa famosa batalha não teve resultado decisivo, mas levou à utilização das canhoneiras couraçadas durante todo o resto do conflito, principalmente no rio Mississipi, quando da campanha de Vicksburg e durante a Batalha de Mobile Bay. Para o resto, foram utilizados navios de madeira, a vela ou a vapor.

O couraçado estava cada vez mais em moda. Os espanhóis lançaram à água seu *Numancia*, em 1864, e os austríacos, uma fragata encouraçada em 1865. Depois da invenção do obus, as torres com canhões substituíram as baterias laterais e as portinholas de outrora. Os couraçados engrossaram e as velas desapareceram, como no caso do navio britânico *Devastation*, de 1873.

Em 1876, os italianos apareceram com navios de guerra desenhados pelo genial Benedito Brin. O *Duílio* e o *Dandolo* eram motivo de orgulho por seus quatro grandes canhões de 50 t dispostos em duas torres. A Inglaterra respondeu com o *Inflexible*, equipado com canhões de 80 t. Em 1892, surgiu o encouraçado pesado, com o *Royal Sovereign*, da Marinha Real britânica, inteiramente revestido de aço, dotado de quatro canhões de grande calibre, tendo também um arsenal de artilharia ligeira e de metralhadoras destinadas a interceptar torpedeiros. Estes navios pequenos e rápidos (*torpedo boats*) foram postos na carreira em 1870, depois de o torpedo de R. Whitehead ter sido terminado.

O torpedeiro teve numerosos adeptos, mas seu êmulo, o submarino, continuava a ser considerado um "brinquedo perigoso". Depois do *Nautilus* de Fulton, tinham-se feito grandes esforços para aperfeiçoar o submarino.

Apareceram então o *Brandtaucher* dos prussianos (1850), o *Plongeur* dos franceses (1863) e, por fim, o *Hunley* dos estados norte-americanos do Sul, que afogou sucessivamente quatro de suas tripulações durante a Guerra de Secessão, e foi para o fundo com uma fragata nortista, sua única vítima.

Só no fim do século XIX a técnica estava suficientemente avançada para solucionar os complexos problemas postos à navegação submarina. Foi então que se manifestou uma intensa atividade, cujos princípios básicos tinham sido elaborados por João P. Holland e Simão Lake, dos Estados Unidos da América, Nordenfeldt, da Suécia, Garrett, da Inglaterra e Isaac Peral da Espanha. A França tomou a chefia do movimento com os submarinos *Gymnote*, *Gustave Zédé* e *Narval*, bem como com suas flotilhas de pequenos *Goubet* elétricos. Mas o *Holland* adotado pela marinha norte-americana em 1900, devido ao construtor João P. Holland, é tido geralmente como o protótipo do submarino moderno que hoje em dia, impulsionado por um potente reator atômico, ameaça tornar-se, armado com mísseis balísticos, o autêntico navio de guerra do futuro próximo.

Bibliografia

- BELOT, R. de. *A guerra aeronaval no Pacífico*. Trad. de A. L. Porto e Albuquerque e Mário Barreto. Rio de Janeiro, Ed. Record, 1971.
- _____. *La guerre aéronavale en Méditerranée*: Paris, Payot, 1949.
- BRODIE, Bernard. *Guia de estratégia naval*. Trabalho brasileiro da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro: EGN, 1961.
- CALMON, Pedro. *História do Brasil*. Livraria José Olympio Editora. Rio de Janeiro, 1959.
- CANBY, Courtlandt. *História da Marinha*. Lisboa: Livraria Moraes Editora, 1965.
- DELORME, Jean. *Chronologie des civilisations*. Paris: Presses Universitaires de France, 1949.
- DUARTE, Paulo de Queiroz. *Dias de guerra no Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1968.
- FERREIRA, C. A. L. Fontes. *Boletim da DPC*, Rio de Janeiro, 1971.
- GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na história*. Rio de Janeiro: À noite, 1951 – 1965. 2 v.
- HISTORIA MAGAZINE. *Coleção do século XX*. Paris.
- LEWIS, Michael. *The navy of Britain*. London: George Allen & Unwin, 1948.
- MAHAN, Alfred Thayer. *The influence of the sea power upon history. 1660-1783*. New York: Dover, 1987.
- MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no império*. Rio de Janeiro: Olympio, 1965.
- MAURO, Frederic. *Le XVIe. Siècle européen – Aspects économiques*. Paris: Presses Universitaires de France, 1966.
- MICHELSEN, Andreas. *La guerre sous-marine 1914-1918*. Paris: Payot., 1928.

PERES, Damião. *História dos descobrimentos portugueses*. Coimbra: Ed. do Autor, 1960.

POTTER, E. B. e NIMITZ; Chester W. *A naval history*. Englewood Cliffs, Prentice Hall Inc, 1965.

REIS, Arthur C. Ferreira. *A cultura brasileira*. Rio de Janeiro, 1970.

RELATÓRIOS DOS MINISTROS DA MARINHA. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, 1828-89.

STEVENS, W. O. e WESTCOTT, A. *História do império marítimo*. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1958.