

ESCOLA DE GUERRA NA

2-C-32

Curso .C-PEM/93.....

Partido .....-

Solução do P.-III-7.(Mo)...- MONOGRAFIA

Apresentada por

JÚLIO EXPEDITO CURCIO AVELINE

CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA

NOME E POSTO



RIO DE JANEIRO

1993.....

TEMA: A MARINHA E A SOCIEDADE BRASILEIRA

Temas a abordar: - Partidos políticos

históricos

- Evolução das condições econômicas

suas relações com o Poder Marítimo.

- Evolução da mentalidade marítima da

Sociedade.

**-A MARINHA E A SOCIEDADE BRASILEIRA-**

política governamental

para o Poder Marítimo.

Nos seguintes períodos históricos e lo-

cais:

a. Antes da descoberta do Brasil; em

**JÚLIO EXPEDITO CURCIO AVELINE**  
**Capitão-de-Mar-e-Guerra**

b. Do início da Colonização, até a es-

censão ao trono português da Casa de

Bragança; no Brasil.

c. Até a Independência; no Brasil.

d. Do início da Monarquia até o fim das

Regências.

**MINISTÉRIO DA MARINHA**

**ESCOLA DE GUERRA NAVAL**

1993

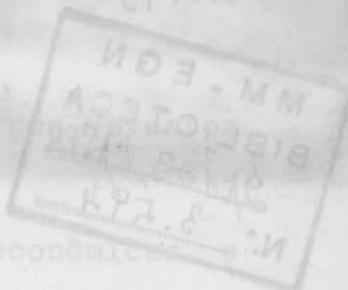
e. Na República.

- Situação atual da Marinha em relação

à Sociedade atual.

- Obices ao incremento da

na Sociedade Brasileira.



Paul. 73952

Ex: 101775

MM - EGN  
BIBLIOTECA  
21/03/1994  
N.º 3.594

GN-00010561-4

A MARINHA E A SOCIEDADE BRASILEIRA-

JULIO EXPEDITO CURCIO AVRELINE  
Capitão-de-Mar-e-Guerra

MINISTÉRIO DA MARINHA

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

1993



TEMA: A MARINHA E A SOCIEDADE BRASILEIRA

Tópicos a abordar: - Participações da Marinha nos eventos históricos notáveis.

- Evolução das atividades econômicas e suas relações com o Poder Marítimo.

- Evolução da mentalidade marítima da Sociedade.

- Evolução da política governamental para o Poder Marítimo.

Nos seguintes períodos históricos e locais:

a. Antes da descoberta do Brasil; em Portugal.

b. Do início da colonização, até a ascensão ao trono português da Casa de Bragança; no Brasil.

c. Até a Independência; no Brasil.

d. Do início da Monarquia até o fim das Regências.

e. Até a Proclamação da República.

f. Durante a República.

g. Na atualidade.

- Situação atual da Marinha em relação à Sociedade atual.

- Ôbices ao incremento da maritimidade na Sociedade brasileira. Sugestões.

PROPOSIÇÃO: Analisar a interação entre a Marinha e a Sociedade brasileira atual. Localizar, pelo estado da evolução histórica do relacionamento mútuo, os pontos notáveis desse desenvolvimento,

Introdução.....	v
CAPITULO 1 - A MARINHA E A SOCIEDADE COLONIAL BRASILEIRA.....	1
CAPITULO 2 - A MARINHA E A SOCIEDADE BRASILEIRA NO IMPÉRIO.....	18
CAPITULO 3 - A MARINHA E A SOCIEDADE BRASILEIRA NA REPÚBLICA.....	31
CAPITULO 4 - A MARINHA E A SOCIEDADE BRASILEIRA ATUAL.....	44
CAPITULO 5 - CONCLUSÕES E SUGESTÕES.....	51
ANEXO A - AS RAÍZES FORMADORAS DA NACIONALIDADE E O GRAU DE MARITIMIDADE DELAS.....	A-1
ANEXO B - ABREVIATURAS.....	A-7
BIBLIOGRAFIA.....	A-8

## INTRODUÇÃO

### INDICE

Para quem examina a situação atual do Poder Marítimo brasileiro, parece estranho que país de tão longa extensão total, bons portos e vasta plataforma continental disponha de tão escassos meios para utilizar o mar, seja como via de comunicação comercial, ou como fornecedor de produtos, ou ainda em defesa de seus interesses, abertos por esse mesmo mar, ao acesso amplo

Introdução.....	V
CAPÍTULO 1 - A MARINHA E A SOCIEDADE COLONIAL BRASILEIRA..	1
CAPÍTULO 2 - A MARINHA E A SOCIEDADE BRASILEIRA NO IMPÉRIO	18
CAPÍTULO 3 - A MARINHA E A SOCIEDADE BRASILEIRA NA REPÚBLICA.....	31
CAPÍTULO 4 - A MARINHA E A SOCIEDADE BRASILEIRA ATUAL.....	44
CAPÍTULO 5 - CONCLUSÕES E SUGESTÕES.....	51
ANEXO A - AS RAÇAS FORMADORAS DA NACIONALIDADE E O GRAU DE MARITIMIDADE DELAS.....	A-1
ANEXO B - ABREVIATURAS.....	A-7
BIBLIOGRAFIA.....	A-8

"Nahan explicou o êxito da Grã-Bretanha mediante uma Armada apta para conservar essa riqueza acumulada era o resultado de certas características que os britânicos possuíam:

1. Geografia (potência insular no meio de linhas marítimas);
2. Conformação física (posse de portos aptos);
3. Extensão territorial (suficientemente grande para reunir a riqueza material necessária, mas não tanto a ponto de ser indefensável);
4. População (suficiente para prover tripulações);
5. Caráter do povo (consciência marítima); e
6. Caráter do governo (vontade de apoiar uma política naval progressista)" (43-48).

Dos seis fatores apontados dispensa maior exame os quatro primeiros, nos quais o Brasil é bem situado e provido. Restam os dois últimos: Povo e Governo; e análise do relacionamento com o Mar, ao longo das várias fases da História, é o propósito deste estudo, a fim de permitir entender os mecanismos que influíram na evolução da maritimidade do povo brasileiro, até alcançar a situação atual, de modo a evitar conclu-

## INTRODUÇÃO

Para quem examina a situação atual do Poder Marítimo brasileiro, parece estranho que país de tão longa extensão de litoral, bons portos e vasta plataforma continental disponha de tão escassos meios para utilizar o mar, seja como via de comunicações comerciais, ou como fornecedor de produtos, ou ainda em defesa de seus interesses, abertos por esse mesmo mar, ao acesso amplo de Potências imperialistas.

O escritor GEOFFREY TILL, em seu notável trabalho "ESTRATÉGIA MARÍTIMA e a ERA NUCLEAR", diz que:

"Mahan explicou o êxito da Grã-Bretanha mediante uma simples dedução: a grandeza e a força são produtos da riqueza que deriva do comércio. A capacidade de produzir uma Armada apta para conservar essa riqueza acumulada era o resultado de certas características que os britânicos possuíam:

1. Geografia (potência insular no meio de linhas marítimas);
2. Conformação física (posse de portos aptos);
3. Extensão territorial (suficientemente grande para reunir a riqueza material necessária, mas não tanto a ponto de ser indefensável);
4. População (suficiente para prover tripulações);
5. Caráter do povo (consciência marítima); e
6. Caráter do governo (vontade de apoiar uma política naval progressista)" (43-48).

Dos seis fatores apontados dispensa maior exame os quatro primeiros, nos quais o Brasil é bem situado e provido. Restam os dois últimos: Povo e Governo; a análise do relacionamento com o Mar, ao longo das várias fases da História, é o propósito deste estudo, a fim de permitir entender os mecanismos que influíram na evolução da maritimidade do povo brasileiro, até alcançar a situação atual, de modo a evitar conclu-

sões mal alicerçadas, que levem, por sua vez, a sugestões inócuas. Pois, enquanto o país não encontrar o seu próprio rumo nos oceanos mundiais e valer-se deles à altura de seu potencial e desenvolvimento comercial, estará dispensando parcela ponderável da sua economia, desperdiçando divisas necessárias ao seu desenvolvimento e se mantendo vulnerável à ação de Potências concorrentes.

Embora não seja objeto direto do presente estudo, o autor se viu na necessidade de se aprofundar na História indo ao estudo da "Marinha e a Sociedade Portuguesa", para melhor buscar as respostas à questão brasileira; o material reunido compôs o Anexo A, cuja leitura é recomendada que seja feita antes do capítulo 1. Lido o Anexo, o trabalho é desenvolvido seguindo a linha da História, buscando detetar o nível de maritimidade adquirido pela Sociedade brasileira em cada época e as situações e razões que o determinaram, até atingir os nossos dias. Conclui por uma série de sugestões, a serem adotadas pela Marinha, de modo a incrementar sua penetração na Sociedade e dela fluir forças e recursos ao seu desenvolvimento, até atingir nível compatível com o Poder Nacional brasileiro.

Possivelmente descoberto em data anterior, durante a vigência da "política de segredo", somente foi o Brasil divulgado ao mundo em 1500, devido ao sucesso da expedição de Cristóvão Colombo. O fato obrigou Portugal a desviar meios da conquista das Índias para a manutenção das novas terras.

Em 1509, as forças turco-venezianas, mais de 100 barcos, chocam-se com os dezoito do Vice-Rei D. Lourenço de Almeida,

## A MARINHA E A SOCIEDADE COLONIAL BRASILEIRA

Por ocasião da morte do Infante D. Henrique (1460), Portugal contava com uma população de apenas um milhão de pessoas. O reino estava esgotado pelas campanhas africanas e lutas de D. Afonso V pelo trono de Castela. Somente a vontade firme do sucessor, D. João II, mantém o ritmo das explorações marítimas, fazendo dobrar o cabo das Tormentas. Com a chegada às Índias, sob D. Manuel I, o pequeno reino luso altera a situação político-econômica mundial: paralisa o avanço turco-egípcio pelo Oriente; Veneza perde a hegemonia comercial para Lisboa e para os portos flamengos de Antuérpia e Bruges; e o eixo marítimo do mundo ocidental passa do Mediterrâneo para o Atlântico.

Apesar do estrondoso sucesso do reino português, maior potência naval do mundo no início do século XVI, estima-se que apenas 30.000 pessoas estivessem envolvidas nas atividades marítimo-comerciais; cifra pequena, 3% da população total, o que não representa elevado nível de maritimidade.

Possivelmente descoberto em data anterior, durante a vigência da "política de segredo", somente foi o Brasil divulgado ao mundo em 1500, devido ao sucesso da expedição de Cristóvão Colombo. O fato obrigou Portugal a desviar meios da conquista das Índias para a manutenção das novas terras.

Em 1509, as forças turco-venezianas, mais de 100 barcos, chocam-se com os dezenove do Vice-Rei D. Lourenço de Almeida,

em frente a Diu, sofrendo fragorosa e inverossímil derrota. Batalha decisiva na história, o Oceano Índico passa ao domínio português e assim permanece durante um século. Estava no auge a expansão portuguesa no Oriente. Para o Brasil, poucas expedições exploratórias e guarda-costas podem seguir.

Enquanto isto, Lisboa torna-se a cidade mais rica e bela da Europa, seu porto regurgita de naus descarregando mercadorias. A Corte é uma visão das mil-e-uma-noites; todo o luxo do lendário Oriente muda-se para as margens do Tejo.

Sob D. Manuel, o Venturoso, o Império português atinge o apogeu, adquire enorme amplitude, abarca quase toda a costa ocidental africana, o litoral asiático entre Ormuz e Macau, a maior parte da costa sul-americana, inúmeras ilhas, o Atlântico e o Índico. A sustentar todo esse Império gigantesco, um punhado de homens que desdobram-se entre a agricultura, na Metrópole, e o comércio e a Guerra, no Império todo. É demasiado; o esforço hérculeo não poderá ser mantido duradouramente. A cobiça do mundo ataca onde pode; espanhóis e franceses, no Ocidente, árabes e turcos, no Oriente, depois holandeses e ingleses, em toda parte. Retarda o declínio a administração insigne de D. João III (1521-1557), que desenvolve e estimula a Marinha Nacional. Ainda terá fôlego de fincar o pé na China e iniciar a colonização do Brasil, cuja costa estava, já, sendo freqüentada por franceses. D. Manoel, em 1516, havia enviado uma frota guarda-costa, sob Cristóvão Jacques; em 1526, D. João III o faz retornar, com meios mais amplos - três embarcações francesas são destruídas na Bahia. Em 1530, vem poderosa armada com Martim Afonso de Sousa, que instala governo na nova

Terra. Em 1534, divide-se em Capitânicas, dando início à metódica colonização, como forma de preservá-la da ação corsária estrangeira.

Os donatários e seus vassallos têm regime jurídico de plena liberdade, estilo feudal, cabendo-lhes a colonização, a defesa, o governo e a administração de seus domínios. A semente do povo brasileiro estava sendo plantada, gente de terra, proprietários rurais, sem o apoio armado eficaz da Metrópole, engajada no Oriente, tendo por inimigo principal os corsários, os marinheiros, a gente do mar. Associação inevitável, vai tornar-se atávica. Aventureiro de bravura incontestável, o colonizador português agarrar-se-á à terra e a defenderá contra tudo e contra todos, até fundir-se com ela e fazer brotar uma nova nacionalidade.

Os donatários, tarefa gigantesca, acumulam sucessos e insucessos, vitórias e derrotas, riquezas e mortes. A Terra é vasta em demasia, falta a direção somadora de esforços e provedora de apoio, para tornar a defesa mais efetiva ante a crescente ameaça das Marinhas incursoras. D. João III, a tudo vê; em 1549, desembarca na Terra Tomé de Souza, o primeiro Governador-Geral, estabelecendo a capital em Salvador, cidade que aqui funda, cercada de muralhas. Dá início à caça aos piratas. Tão freqüentes são as expedições francesas, que os indígenas aprendem a distingüí-los dos portugueses, chamando-os "peró", que em tupi-guarani significa "tubarões" ou "os que vêm pelo mar".

Em 1555, Nicolas Durand de Villegaignon, calvinista francês, estabelece acantamento na Guanabara, denominado França

Antártica, aliando-se aos tamoios locais. Em 1560, o Governador-Geral Mem de Sá inicia a campanha para expulsá-los, concluída em 1567, com ajuda de esquadra enviada de Lisboa.

Nessa ocasião, os recursos e a atenção geral em Portugal estavam voltados às possessões africanas, que tremiam ante à pressão das ordas marroquinas. Reina D. Sebastião, ainda muito jovem, que sonha ser o "Capitão de Portugal em Africa", ou o "Capitão de Cristo frente ao Islã", sonho que lhe custará a vida e precipitará o declínio do Império.

Enquanto a costa brasileira é assaltada indiscriminadamente e os locais lutam como podem para manter seus bens, em 24 de junho de 1578, D. Sebastião I, reunindo mais de quinhentos navios, larga do Tejo, à frente de imponente expedição contra os mouros da África, no que foi denominado a "última exibição faustosa de Portugal da Idade de Ouro". Um mês e meio depois, em Alcacer-Quibir, estava tudo acabado. Tudo começara em Ceuta, um século e meio antes: na África, o prólogo, na África, o epílogo da epopéia lusitana. A perda das possessões marroquinas, seguir-se-ão as indianas. As <sup>e</sup> Esquadras, em desastres sucessivos, vão perder o comércio oriental - só restará o Brasil e porções do colosso original. O Império Marítimo foi ferido de morte em batalha terrestre.

A notícia da derrota é tremenda em Portugal, a morte do rei, "o desejado" abala o Reino; ao desmoronar do sonho africano, à perda do exército e da melhor nobreza seguir-se-á a entrega da coroa ao espanhol, inimigo tradicional, Felipe II - não há forças mais, nem meios, esgotados todos, de resistir, como em 1383, após a morte de D. Fernando.

A subida ao trono português de Felipe II, embora mantenha aparente autonomia do Reino luso, na verdade, pouco a pouco, o vai envolvendo na política espanhola. Joga, de pronto, contra o Império português a potência naval holandesa recém libertada das malhas do astuto Felipe, e a Inglaterra, de Elisabeth I, Tudor, cujos "sea dogs", misto de almirantes e corsários, "HAWKINS", "DRAKE" e "FORBISHER" caem sobre o desamparado comércio marítimo português. A guerra de interesses, que joga Inglaterra e Holanda contra Espanha e Portugal, ex-aliado inglês, somam-se motivos religiosos, dentro do contexto da disputa, que confronta católicos versus protestantes.

Quando Felipe II reúne suas Esquadras para a destruição do poder naval inglês, formando a apelidada "Invencível Armada", é no Tejo que ela é reunida e, na sua destruição, vai o que resta da Marinha portuguesa - estamos em 1581. A Inglaterra torna-se a potência naval hegemônica, capacidade que somente perderá durante a IIª Guerra Mundial.

Conseqüência imediata é o bloqueio de Lisboa pela frota do Conde de Cumberland e o assalto sistemático ao comércio marítimo português. Em 1622, são os portugueses expulsos de Ormuz, por persas e ingleses; golpe fatal, o prestígio português não mais se erguerá. Aos holandeses é perdido Malaca, o arquipélago Malaio, o Ceilão e as bases nipônicas.

A gente portuguesa, há século e meio acostumada a dominar os mares, a lutar pelo mundo, às riquezas do comércio, às empresas audaciosas, retrai-se com a derrota de Alcacer-Quibir, o orgulho nacional fundamente ferido, a auto-confiança abalada. Acuada em suas feitorias, passa à defensiva, agarrando-se

à terra, à espera do próximo ataque, sempre vindo do mar. O mar é cada vez mais negado aos lusitanos, que cada vez mais deles se afastam. Povo originalmente rural, feito marítimo por interesse e necessidade, agora volta à terra a sua atenção.

A costa brasileira é continuamente assaltada. Em 1583, Santos sofre ataque de Fenton. Em 1587, Salvador é acossada pelos piratas de Lister. Em 1591, novamente Santos sofre assalto dos piratas de Cavendish, repetido em 1592. Em 1595, Sergipe e Bahia sofrem ataques de corsários franceses; Ilhéus é atacada por Riffault; Recife é saqueada. Em 1597, a Paraíba é atacada por franceses; trechos do Litoral são ocupados, onde são expulsos em 1598. Foi a última ocupação francesa na costa leste brasileira. Em 1612, o Maranhão é ocupado por la Ravardière, que funda a "França <sup>Equinocial</sup> Antártica"; de lá é expulso em 1615. Entre 1616 e 1646, o Amazonas e Grão Pará são acossados por holandeses, irlandeses e ingleses.

Nessa fase histórica, em que se iniciou a formação do povo brasileiro, com a gradual troca de nacionalidade dos portugueses, para cá imigrados, achava-se a Marinha portuguesa esgotada pelas campanhas africanas e pela aventura espanhola da Invencível Armada e em retração nos mares. Não é dela que vem a salvação, mas fracos e esporádicos socorros. Em 1602, a Armada Guarda Costa portuguesa conta com apenas 900 marujos e 1.600 soldados, para tão vasto litoral a defender.

Antes da união das coroas portuguesa e espanhola, os holandeses comerciavam livremente com os portos lusos e brasileiros. O tráfico de escravos da África para o Brasil era executado por eles. Felipe II negou-lhes o acesso a esses portos.

A época, além da disponibilidade abundante de pau-brasil, que deu início às exportações brasileiras e tanto atraiu os corsários franceses, o açúcar despontava como principal produto da terra. Atraída pelo seu comércio, barrada em 1580 pelos espanhóis, a holandesa Cia. Privilegiada das Índias Ocidentais promoveu a invasão do nordeste brasileiro em 1624, ocupando inicialmente a faixa litorânea, do Rio Grande do Norte às Alagoas e estendendo-se, após, até ao Maranhão e Bahia, na chamada "Guerra do Açúcar". O início da retração holandesa iniciou-se com a "Insurreição Pernambucana" de 1645 e sua expulsão foi conseguida pela soma de esforços dos habitantes e governo locais e forças enviadas da metrópole portuguesa, já livre da sujeição aos monarcas espanhóis. Foi a mais longa campanha militar brasileira até hoje, trinta anos de hostilidades ininterruptas. Como sua mais significativa conseqüência, é apontado o nascimento dos primeiros embriões que dariam origem à nacionalidade, pois obrigou à união de todos os habitantes em torno de um interesse coletivo, ante o fraco socorro enviado de Lisboa. Ainda no período da união das Coroas, tendo se tornado letra morta o Tratado de Tordesilhas, os habitantes do Brasil se expandiram pelo Norte, Sul e Centro-Oeste, dando ao país sua atual dimensão, às custas do próprio esforço, o que fez nascer sentimento de posse, pela qual lutará mais tarde, quando contestada.

Em 1640, finalmente, separam-se as Coroas e a dinastia de Bragança sobe ao trono português, com D. João IV. Logo a se-

guir, os holandeses são vencidos nas duas batalhas de Guararapes e retiram-se em 1654. O famoso "Ato de Navegação", de Cromwell, e a guerra contra a Inglaterra tirou a supremacia naval dos holandeses, isolando suas forças no Brasil. Em 1648, o governador do Rio de Janeiro, Salvador Correia de Sá e Benevides havia enviado expedição à África, que retomou Luanda, significativo entreposto de escravos, tomada pelos holandeses em 1641, a fim de disporem de mão-de-obra barata em seus engenhos no Nordeste do Brasil.

Esses eventos vão assinalar nova fase da história colonial portuguesa. O Império mundial estava drasticamente reduzido: as conquistas na África do Norte perdidas, bem como importantes entrepostos na costa africana, onde só restavam Angola e Moçambique; na Ásia, somente mantinham o pavilhão português pequenas feitorias; o domínio do mar fora roubado, a Marinha portuguesa pouco lembrava a outrora armada de D. Sebastião, com ela se fora a vontade nacional, Portugal não mais reinaria sobre os mares. Só no reinado de Felipe IV, perdera a Coroa Portuguesa 547 navios, passados ao serviço do monarca espanhol. O Brasil restava como a principal colônia portuguesa e o ciclo do ouro, que logo se iniciaria, faria novamente a fortuna da corte lisboeta, mas não mais alavancaria o seu poder ao que fora outrora. Colônia vasta e rica, muito mais terras do que a escassa população podia explorar, não havia mais necessidade de enfrentar o mar; era outra geração de gente, não mais a que inspirou a epopéia dos Lusíadas.

É criada a Companhia Geral do Comércio do Brasil, por sugestão do Padre Antônio Vieira, que iria centralizar todo o

comércio com a Colônia, visando aumentar a segurança do tráfego marítimo, acossado por piratas e corsários, e que contribuiu para o encerramento da presença holandesa na Colônia.

Nessa primeira fase colonial, o português radicado no Brasil, lançando-se à exploração da nova terra, foi gradativamente perdendo a maritimidade adquirida nos séculos anteriores, passando a manter o uso do mar restrito às suas necessidades de comunicações e trocas comerciais costeiras.

Portugal havia progredido intensamente no setor de construção naval; sob influência árabe-mediterrânea, seguindo construtores mouros e genoveses radicados no país, adota padrões de construção naval de inspiração grega, diversos dos demais países atlânticos europeus. Sob diretrizes governamentais, reforçadas no tempo do Infante D. Henrique, é criado conselho técnico que orienta e padroniza os vários tipos de embarcações portuguesas, atingindo níveis de excelência incontestes no século XVI, com alguns navios de elevadas tonelagens, somente igualadas por ingleses e holandeses um século depois.

As técnicas de construção naval e projetos passam a ser sigilosos; D. Manuel vai emitir legislação impondo restrições à construção naval para estrangeiros e à venda de navios portugueses a eles, tentando manter as vantagens obtidas sobre os concorrentes. A construção naval se expande grandemente, inclusive pelo Império. No Brasil, as necessidades de comunicações, em face das grandes distâncias envolvidas, e comércio logo disseminam as "ribeiras", já no tempo das Capitânicas, antes do Governo-Geral. Em 1531, Martin Afonso de Souza manda construir, no Rio de Janeiro, dois bergantins de 15 bancos; a

construção é disseminada. Proliferam os "caravelões", ou "caravelões de quilha, podendo ser artilhados, e 800 embarcações de ravelões de costa", pequenas e toscas caravelas. Não tão fortes como elas, eram mais ágeis e ligeiras, bem próprias às necessidades locais e aos mares brasileiros. Nos idos de 1546 já circulam por toda parte, desde o norte da Patagônia, ao Prata e toda a costa da Colônia. Nessa época, só na Bahia contam-se 40 carpinteiros dedicados à construção naval; lá, são utilizadas em profusão, achando-se número mais elevado que o somatório encontrado no resto da costa. Porém, há falta de carpinteiros aptos à construção naval de grande porte; embora a Corveta incentive essa construção, aos donos de engenho ela não interessará, pois desvia carpinteiros da construção dos engenhos e seus acréscimos e petrechos, consome a preciosa madeira-de-lei, bem como desvia da construção de embarcações pequenas, úteis aos serviços locais. O Regimento de 1548, entregue ao primeiro Governador-Geral, Tomé de Souza, para ser implantado no Brasil, determina que navios ou caravelões só possam ser construídos na Colônia mediante autorização.

Os caravelões dominavam o tráfego de cabotagem. Em busca da prata, escoada do Peru para Buenos Aires, em comércio de "arribada" ou clandestino, os portugueses tornam o Rio da Prata "verdadeiro rio português"; a praticagem aí é dominada e fica na dependência dos pilotos portugueses até meados do século XVII. Até a costa africana se atrevem os caravelões, demandando Luanda em busca de escravos.

Levantando os meios flutuantes existentes na Bahia em 1587, para requisição em caso de necessidade de defesa, chegou-se à cifra de 100 embarcações muito fortes, de 45 a 70

palmas de quilha, podendo ser artilhadas, e 800 embarcações de 35 a 44 palmas, podendo, também, receber alguma artilharia; as primeiras eram os caravelões. Essas cifras nos mostram a abundância de vida marinheira existente no Brasil, à época, expressão da dependência em relação ao mar. Lamentavelmente, o seu uso se manteve basicamente costeiro, litorâneo, sem expandir a aventura e o comércio, o que consagraria e desenvolveria maritimidade duradoura. Poucas embarcações de grande porte seriam construídas no Brasil, embora algumas, tenham sido notáveis, como o galeão Padre Eterno, construído no Rio de Janeiro em 1664, tão grande e poderoso que foi dispensado de viajar em comboio, sendo perfeitamente capaz de prover a própria defesa em relação aos corsários; também cita-se a nau São Sebastião, construída ao tempo do Marquês de Pombal.

A falta de interesse da iniciativa privada, os poderosos senhores de engenho, estagnou o desenvolvimento marítimo brasileiro, deixando-o a cargo da ação de um governo empobrecido e carente da velha visão dos primeiros tempos. Mais que a Metrópole, são os notáveis da Terra que afastam a população das aventuras marinheiras, concentrando-a na agricultura, na pecuária e na mineração, para as quais ainda havia falta de braços.

O período colonial seguinte em nada estimulará os empreendimentos náuticos, ao contrário, reduzirá ainda mais o nível de maritimidade da população. Logo de início, a criação da Companhia Geral do Comércio do Brasil, em 1649, com o propósito de melhor proteger o tráfego marítimo entre a Colônia e a Metrópole, acossado por piratas, acabou centralizando forte-

mente o comércio, inibindo iniciativas locais e concentrando-o em mãos portuguesas. A hegemonia marítima inglesa, acelerada a partir do Ato de Navegação, de Cromwell, o avassalador crescimento do comércio inglês, a fraqueza do restaurado estado português e sua crescente dependência em relação ao Reino Unido vão se constituir em fatores externos inibidores da atividade marítima comercial brasileira.

No âmbito colonial, vários fatores desestimulam, ainda, o exercício intensivo da atividade marítima, como passaremos a ver. A divisão da corrente marítima de Benguela, no saliente nordestino, em corrente do Brasil, que corre de norte para sul, e em corrente Sul Equatorial, que corre de Leste para Oeste, aliado aos regimes de ventos, torna a navegação a vela entre os estados do norte e sul do Brasil problemática; era mais fácil a ligação entre Portugal e o Maranhão, ou Pará, que entre esses e a Bahia, ou Rio de Janeiro. Devido a isso, em 1682, foi criada a Cia. do Comércio do Estado do Maranhão, que centralizou as relações com Lisboa, quase provocando a fragmentação posterior da Colônia e do País.

O descobrimento de ouro e prata abundantes nas colônias espanholas, já no século XVI, provocou intensa busca no Brasil, desviando todos os esforços para a exploração do interior, em detrimento do comércio litorâneo; com as descobertas do metal e de pedras preciosas, a partir de meados do século XVII, essa tendência acentuou-se. A essa maciça penetração no território, segue-se a fase econômica da criação do gado. Enquanto os ciclos econômicos anteriores, do pau-brasil e da cana-de-açúcar, tinham mantido os colonizadores presos ao lito-

ral, as novas atividades vão integrar o Sertão à formação brasileira e os movimentos das tropas de gado vão abrir as primeiras ligações terrestres entre as regiões norte e sul, libertando, pouco a pouco, da dependência do mar. Povo essencialmente agrícola, o português teve na criação do gado extensão natural da sua tendência histórica, contribuindo para fixá-lo no interior. O sucesso das atividades agrícola-pastoris propiciou a formação de imensos latifúndios, isolados entre si pela distância, foram tornando-se unidades produtivas auto-suficientes e matando, com isso, a atividade comercial, mola propulsora do desenvolvimento marítimo, em todas as épocas. As fazendas brasileiras, dizia-se, só compravam sal e óleo de Baleia, tudo o mais produziam. Esse, talvez, tenha se constituído no principal fator da redução da maritimidade no povo português radicado no Brasil colonial. A interiorização havida, inclusive, atrasa a ocupação do litoral sul; em 1532, já atingia até São Vicente, em São Paulo, porém, o estuário do Prata só é alcançado em 1680, com a fundação da Colônia dos Sacramentos, muito tarde para ligar ao Brasil o atual território uruguaio. Entretanto, não cessam as ameaças vindas do mar, que fustigam as povoações litorâneas, agora representadas por piratas atraídos pelas riquezas provenientes das minas descobertas no interior. Em 1710 são os franceses de DU CLERC, 6 navios com 1.000 homens, que assaltam o Rio de Janeiro, onde são finalmente presos. Em 1711 é a vez de outro francês, DUGUAY-TROUIN, que, com 18 navios, torna a assaltar o Rio de Janeiro, saque-

ando-o livremente e impondo-lhe pesado resgate, antes de evacuar a cidade. Ocorria o auge do ciclo do ouro, com franca produção em Minas Gerais e Mato Grosso, interiorizando e aí fixando, cada vez mais longe do litoral, a população.

Durante o século XVII, tentou o rei de Portugal manter Armada guarda-costas no Brasil, inclusive estabelecendo imposto para construí-la e sustentá-la. Não teve grande sucesso. No início do século XVIII, estava a Armada reduzida a uma fragata, apenas. As tripulações fugiam, ganhavam à terra e demandavam as Minas Gerais. Em 1704, por exemplo, havendo notícia da presença de piratas na costa, o governo tentou enviá-la ao combate - não pode suspender, por falta da tripulação, que desertara em grande parte, para as Minas.

Nesse interim, o comércio brasileiro sofria enormemente com os abusos, erros e desmandos cometidos pelas Cia. de Comércio, responsáveis por parte importante do tráfego de mercadorias e pela escolta da porção restante, vinda em navios particulares. Sob constantes reclamos, são as Cias. de Comércio extintas somente em 1780. Manteve-as tanto tempo ativas a fraqueza da Marinha de Guerra, incapaz de dar proteção ao tráfego marítimo. Dispondo e mantendo navios de guerra, as Cias. de Comércio cumpriam esta tarefa em dois comboios anuais, que circulavam entre Portugal e Brasil; a Cia. do Comércio do Brasil, por exemplo, era obrigada, por contrato, a manter 36 navios de guerra, de 20 a 30 canhões, para isto. Com a extinção das Companhias, foi restabelecida a liberdade de comércio.

A transferência do Governo-Geral para o Rio de Janeiro, em 1763, <sup>3</sup>trás o representante do rei para mais próximo das minas

gerais e das fronteiras sulinas, campos de batalha permanentes entre portugueses e espanhóis. Com isso, crescem as preocupações militares do governo, que reforça defesas e dá início aos Arsenais de Guerra e da Marinha. O Rio de Janeiro vive períodos de ameaça da Armada espanhola, impostas pelos planos elaborados por Cevallos, o Vice-Rei do Prata, que invade a Ilha de Santa Catarina, em 1777.

O século XVIII encerra-se com a marcada redução da produção nacional de ouro e o despertar de sentimentos nativistas.

As campanhas napoleônicas levaram Portugal a reunir forças com a Espanha e sua Esquadra à britânica, tendo operado no Atlântico e, após, no Mediterrâneo. A represália francesa não se faz esperar, tendo o comércio pago pesado tributo, cobrado por corsários franceses; calculou-se que, entre 1794 e 1801, o prejuízo, atingiu duzentos milhões de francos. Em 1807, Napoleão estendeu a Portugal o Bloqueio Continental; não acatado, foi o país invadido. Evitou, a Casa de Bragança, ser destronada transferindo a sede da monarquia para o Brasil, protegida pelos canhões da Esquadra inglesa e, por convenção secreta assinada em Londres, de garantia às possessões ultramarinas portuguesas. Quatorze navios da frota, escoltados por uma Divisão naval inglesa, transferiram a Corte para o Brasil.

Daí resultou a elevação do Brasil à Reino e à mais profunda transformação ocorrida na sua sociedade, de fundamental importância para a transição à independência. O setor marítimo beneficiou-se de pronto, com a instalação da Academia de Marinha e a abertura dos portos brasileiros ao comércio com as nações amigas, base de nossa autonomia econômica. Medida de ele-

vado alcance, pois, inclusive, evitou que a Inglaterra assumisse o monopólio do nosso comércio e, até, pudesse impor a cessão de porto para utilização como base naval própria, como parecia ser sua intenção. Conseqüência imediata, ocorreu enorme crescimento do comércio marítimo local, ficando a navegação de cabotagem majoritariamente em mãos luso-brasileiras e a de longo curso passando, da bandeira portuguesa, para as estrangeiras, notadamente inglesa e norte-americana.

Por alvará de 1809, o governo passa a incentivar a construção naval no país, como exemplo dos resultados alcançados, cita-se o Arsenal Real da Marinha, na Bahia, que lançou em 1811 uma fragata, um bergantim de guerra, duas barcas, duas escunas, um iate, duas lanchas e várias embarcações menores. Em 1818, foi autorizada a incorporação de uma empresa destinada a explorar a navegação a vapor na Bahia; em 1819 foi posto em serviço o primeiro navio a vapor. Esse momento de significativa evolução mundial na navegação, a passagem da vela para o vapor, graças à transferência da Corte portuguesa, foi acompanhado pelo nosso país, o que o manteve atualizado no estado da arte e no desenvolvimento tecnológico ocorrido.

ⓧ O Poder Naval é intensamente empregado, nesse período; participa da conquista da Guiana francesa e da Banda Oriental, envolve-se nas questões Platinas, impondo limites às pretensões portenhas, como herdeira do Vice-Reinado do Prata, contem a Revolução de 1817, bloqueando Recife e atuando na Bahia, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. É por mar, que o grosso das tropas são deslocadas; por ele fluem as comunicações, que levam a ação do governo a todas as Províncias, mantendo a uni-

dade administrativa, a ordem e a lei do Reino.

Forçado pela revolta iniciada no Porto, retorna D. João VI a Lisboa, em julho de 1821, ficando o Reino do Brasil sob a regência de D. Pedro.

Estava encerrada a fase final do período colonial. Nela, com o surto de desenvolvimento desencadeado pela transferência da corte para o Brasil, houve chance de crescer o nível de engajamento da sociedade brasileira nas atividades marítimas, através de sua via comercial, porém perdeu-se mais essa oportunidade, ou não foi ela plenamente aproveitada, sendo entregue à exploração estrangeira. A razão disso, talvez possa ser encontrada na completa preponderância inglesa no setor, abandonando qualquer tentativa de ação independente. O tratado, de 26 de fevereiro de 1810, de comércio com a Grã-Bretanha, deu benefícios fiscais decisivos aos produtos ingleses. Custam caro, sempre, as alianças inglesas; a de 1661 levaria, de Portugal, as praças de Tanger e Bombaim, além de privilégios comerciais em Gôa, Cochim, Diu, na Bahia, em Pernambuco e no Rio de Janeiro. A de 1810 quase custa a Ilha de Santa Catarina, onde seria instalada a base pretendida pela Inglaterra. Ades eventuais, segue atenta a situação. Ao novo Império do Brasil urge dispor de Poder Militar, dotado de suficiente mobilidade e versabilidade, de modo a se contrapor a cada ameaça apresentada; o Poder Naval surge em primeira prioridade.

O transporte da Corte e da Divisão Auxiliadora, que estava sediada no Rio de Janeiro, havia esgotado os meios flutuantes presentes na capital. Duas corvetas são improvisadas e o Chefe-de-Divisão Rodrigo de Lamare acompanha até Pernambuco a re-

tirada daquela Divisão. A CAPÍTULO 2 bloquear Salvador, onde o general Madeira de Melo impõe a fidelidade à Metrópole.

Enquanto a MARINHA E A SOCIEDADE BRASILEIRA NO IMPÉRIO, a situação permanecerá inalterada. José Bonifácio lidera a revolução. O retorno da Corte deixou o Brasil em difícil situação econômica, devido à grande transferência de valores para Portugal, inclusive recursos financeiros do Banco do Brasil. A independência ocorre dentro desse cenário adverso; evento que exigirá um dispêndio de quantias substanciais, para atendimento das necessidades de segurança. O risco imediato consistiu no perigo de desagregação nacional, principalmente no Norte, onde as províncias se ligavam mais à Metrópole que ao poder central. Bahia, Piauí, Maranhão, Grão-Pará e Cisplatina apresentam movimentos contrários; surge a necessidade premente de intervir em força naqueles locais. A ameaça portuguesa acentua o perigo representado pelos movimentos desagregadores locais. A intervenção de grandes potências não é hipótese descartável; a Inglaterra é antiga aliada portuguesa, tem interesses econômicos significativos no Brasil e procura bases de apoio no Atlântico Sul; a França explora oportunidades eventuais, segue atenta a situação. Ao novo Império do Brasil urge dispor de Poder Militar, dotado de suficiente mobilidade e versabilidade, de modo a se contrapor a cada ameaça apresentada; o Poder Naval surge em primeira prioridade. O transporte da Corte e da Divisão Auxiliadora, que estava sediada no Rio de Janeiro, havia esgotado os meios flutuantes presentes na capital. Duas corvetas são improvisadas e o Chefe-de-Divisão Rodrigo de Lamare acompanha até Pernambuco a re-

tirada daquela Divisão. A seguir, vai bloquear Salvador, e onde o general Madeira de Melo impõe a fidelidade à Metrópole.

Enquanto não for aparelhada força naval suficiente, a situação permanecerá inalterada. José Bonifácio lidera a ação governamental, contrata pessoal qualificado, adquire novos meios, adapta e reforma os disponíveis, põe os estaleiros a funcionar. Subscrições públicas são abertas e reúnem alguns recursos. O país possuía boa capacidade de construção naval.

A situação interna de Portugal era de confronto político entre liberais e conservadores, refletindo-se em desordens públicas, o que contribuiu para reduzir a capacidade de reação e permitiu a ex-Colônia ganhar tempo. O decreto de 10 de agosto de 1822 proibiu o desembarque de novas tropas portuguesas no Brasil; a divisão que chegou ao Rio de Janeiro, em substituição da Auxiliadora, foi forçada a retornar a Lisboa; um navio e 400 homens aderiram à causa brasileira e aqui vieram engrossar os efetivos - o fato, por si só, mostra a conjuntura portuguesa. <sup>1824</sup> paira a ameaça de invasão portuguesa ao Brasil.

Finalmente, uma Esquadra é preparada pelo Lorde Cochrane, contratado para serviço, assume o comando-em-chefe, em 21 de março de 1823, e logo suspende para completar o bloqueio da Bahia. O grosso do pessoal, que a compõe, é formado por portugueses, quase a totalidade, por estrangeiros; ficou célebre o seu dito, em carta a José Bonifácio, que "metade da esquadra precisa vigiar a outra metade". O voluntariado aberto no país foi muito pouco atendido; entre esses poucos está Tamandaré, voluntário a oficial. O povo preferiu pagar a conta à participar; expressiva mostra do fraco nível de maritimidade da popu-

lação à época. A agricultura, com o café já à testa, a pecuária e a garimpagem atraíam todo o interesse dos locais.

Na Bahia, a novel Esquadra brasileira obtém sua primeira vitória significativa sobre a Esquadra portuguesa do Chefe-de-Divisão João Félix Pereira Campos. A 2 de julho de 1823, as tropas portuguesas evacua a Bahia, a F. Niterói vai acompanhá-las até a costa portuguesa, os demais navios da Esquadra vão atuar no Piauí, Maranhão, Grão-Pará e na Província Cisplatina, onde fecham o bloqueio de Montevidéo, iniciado, por terra, pelo Gal.Lecor. Agem por dissuasão, ora por bloqueio; as regiões conflagradas vão cedendo, uma a uma. Em novembro de 1822, a F Niterói retorna à Bahia, encerrada a perseguição aos retirantes; é recebida com a cidade embandeirada, os sinos repicando e a população em regozijo. As Câmaras votam agradecimentos à todos os Marinheiros, Lord Cochrane é nomeado conselheiro de Estado, feito Marquês do Maranhão e recebe a Grã-cruz da Ordem do Cruzeiro do Sul.

Em 1824 paira a ameaça de invasão portuguesa ao Brasil, obrigando à concentração da Esquadra no Rio de Janeiro, desengajando do bloqueio de Recife, onde ocorria a denominada Revolução Pernambucana. Ainda em 1824, no episódio da Confederação do Equador, atua o Chefe David Jewett, bloqueando portos. Nas revoluções, ainda nesse ano, no Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba, age pessoalmente o Almirante Cochrane. A Esquadra não pára, mas recebe cada vez menos recursos.

Ainda em 1824, decreto vem extinguir o voluntariado naval e dispensar os alistados, Tamandaré aí incluído. Nesse ano, mais de um terço da oficialidade naval é inglesa; em 1828,

mais da metade dos oficiais e dois terços dos subalternos ainda é composta por estrangeiros; dos dezessete primeiros almirantes, somente dois são brasileiros. Em relatório anual ao Governo, o Ministro da Marinha Melo e Alvim, em 1829, apenas sete anos após a Independência, já relata o abandono a que a Marinha estava delegada. Os marinheiros ingleses contratados sofrem toda sorte de humilhações pelos dirigentes; Cochrane tem contestado seu título de Marquês do Maranhão, um tribunal nacional declara o Almirante "passível de pena corporal" e, por fim, ao se retirar para a Inglaterra, é demitido do posto de Primeiro-Almirante.

Como dizia o escritor Alfred de Vigny, sobre os militares: "raça de homens desdenhada ou honrada sempre além da medida, conforme as nações a julguem inútil ou necessária." (47:15).

Esses fatos ocorrem em época conturbada, em que as forças navais são empregadas para impor a ordem nas Províncias, ainda avessas ao controle do poder central. Em 1825 é a Cisplatina que se rebela, sob inspiração das Províncias Unidas do Prata, obrigando a Esquadra a bloquear Buenos Aires. A paz é feita em 1828, mediada pela Inglaterra; o Uruguai fica independente e a liberdade de navegação no rio da Prata é reconhecida, assegurando as comunicações com o Mato Grosso. Em julho de 1828 o Almirante Roussin, francês, intima o Império a pagar indenizações por presas feitas no bloqueio de Buenos Aires.

Após a abdicação, em abril de 1831, fechando a fase do Primeiro Império, ainda atua a Esquadra na Abrilada (Pernambuco, abril 1832), na Cabanada (Pará, 1835/40), na Sabinada (Bahia, 1836) e na Balaiada (Maranhão, 1838/41). Nessa fase,

não parece lícito concluir que o nível de maritimidade nacional tenha se elevado, apesar da correta visualização inicial das possibilidades do Poder Naval e seu emprego posterior ter exemplificado aos governantes as vantagens na sua disponibilidade. Faltou visão, vontade ou capacidade administrativa, ao Governo, para implementá-lo - isto dentro de um cenário internacional em que a lei era feita pelos canhões da Esquadra inglesa.

O Período das Regências caracterizou-se por intensa luta política em todas as províncias, num ambiente em que a Imprensa é largamente atuante. Registraram-se perturbações da ordem pública em todas as regiões do país, com emprego constante do Poder Naval, basicamente transportando tropas, efetuando ações de presença, dissuasão e intimidação, impondo a autoridade do Governo, cujo centralismo era a causa principal das reivindicações federalistas.

Por fim, a Revolução Farroupilha, o mais longo movimento revolucionário registrado no país, cobre o período de 1835 a 1845, contra a má política dos governos da Regência e derivando para o separatismo. O controle naval do porto de Rio Grande, Lagoa dos Patos e seus rios tributários, permite a posse da Capital e fecha o acesso marítimo ao exterior, pela ação das flotilhas de Grenfell e Mariath.

Na impossibilidade de manter a ordem, a Regência antecipa a maioria e D. Pedro II é coroado em 1840.

As Regências nada fazem pelo Poder Naval, que é desgastado perante a opinião pública nacional, pelo emprego sistemático em ações de polícia, geradoras de hostilidade e temor no espí-

rito das populações das Províncias, criando barreiras que passarão de geração a geração. Agrava o fato desse Poder Naval ser constituído, em sua maioria, por pessoal estrangeiro, agindo contra nacionais - embora na manutenção da ordem pública. Preconceitos e barreiras atávicas, criadas pelos assaltos de piratas e corsários do período colonial, vão ser reforçadas. As ações de bloqueio, empregadas no período do Império, farão cair seus efeitos sobre a totalidade das populações regionais, também não contribuindo para o prestígio naval.

Com a coroação de D. Pedro II e após a revolta Praieira de 1848/50, seguem-se quarenta anos contínuos de paz inteira e várias crises e conflitos externos, em que a Marinha se vê engajada de forma decisiva. Em 1844, finalmente, o adverso acordo comercial com a Inglaterra fora encerrado, perdendo aquela potência privilégios nas transações com o Brasil. Como consequência, acontecem retaliações inglesas, expressas no aumento das pressões contra o tráfico negreiro entre a África e o Brasil, que é efetuado por pequenas embarcações; pouco faz o Império para combatê-lo, até que, em junho de 1850 o cruzador inglês Cormoran apresa uma galera e dois biques negreiros na Baía de Paranaguá, atentando contra a própria soberania nacional. A partir dessa data, e em decorrência da crise diplomática que se seguiu e da impotência naval brasileira perante o maciço poder britânico, o Império endurece o combate a esse tráfico, fazendo cessar o motivo do atrito. Enquanto isso, é feito grande esforço no desenvolvimento marítimo nacional, por empresários isolados, sendo o Visconde de Mauá o mais insigne deles. Esse empresário ativa o Estalei-

ro da Ponta da Areia, cria a Companhia de Navegação a Vapor do Amazonas, em 1852, e a Cia. de Rebocadores a Vapor do Porto de Rio Grande. O Estado colabora, cria a Cia. Brasileira de Paquetes a Vapor, depois Cia. Nacional de Navegação a Vapor, que se ocupa da cabotagem, cobrindo a costa do Norte até Montevideú, e cuida do reaparelhamento dos portos.

O crescimento da economia é notável, a produção nacional, entre 1840 e 1889, durante o período do Segundo Império, cresce dez vezes, fruto da ação do Estado e da iniciativa privada.

As desordens do período das Regências, enfraquecendo o Poder do Estado, dão oportunidade a uma série de agressões à soberania brasileira: em 1835, os franceses invadem o Amapá, aí permanecendo até 1840; em 1837, Oribe, ditador do Uruguai, reivindica a posse dos Sete Povos das Missões; em 1838, os ingleses ocupam o alto Rio Branco; e, durante a Revolução Farroupilha, os uruguaios dão apoio logístico aos revolucionários separatistas. As invasões ocorridas serão feitas retornar às fronteiras originais, pela ação diplomática do Império, após restabelecida a ordem e reforçado o Poder do Estado sob o governo de D. Pedro II, chamado "o maior dos brasileiros".

Em 1851 acontece a primeira Questão Platina, quando o ditador Rosas conspira contra a independência do Uruguai e do Paraguai, com o propósito de restaurar o Vice-Reinado do Prata. Aliado às províncias argentinas de Entre-Rios e Corrientes, adversárias do Poder Central, o Império inicia operações militares, contra Buenos Aires. A Esquadra tem atuação notável bloqueando o Prata, transportando e apoiando tropas do Exército, em proveito do qual força a passagem de Tonelero. As hos-

tilidades cessam em 1851, após ter sido assegurada a independência dos países ameaçados e a liberdade de navegação no rio da Prata, vital ao Império do Brasil; é assinado Tratado de Amizade, Comércio e Navegação com o ex-inimigo; o General Urquiza, simpático ao Brasil, assume o governo do Uruguai, em substituição a Oribe, aliado de Rosas, que é forçado a abandonar o poder em Buenos Aires. A hegemonia brasileira no Prata estava obtida e a fronteira gaúcha segura.

Em 1863, ocorre novo e mais desagradável incidente com a Inglaterra, a chamada Questão Christie, em que o representante inglês no Brasil determina o apresamento de embarcações brasileiras, por belonave daquela potência, em represália à repressão policial contra oficiais britânicos, embriagados causando perturbação da ordem pública, no porto do Rio de Janeiro. Impotente para enfrentar a Esquadra britânica, o caso é resolvido por arbitramento, com plena satisfação para o Império.

Por essa época, começam as pressões norte-americanas para a internacionalização da navegação no rio Amazonas e seus afluentes, sob alegação deles permitirem o acesso ao Peru e à Bolívia. Desde 1849 que o fundador de seu serviço hidrográfico, Tenente Matthew Fontaine Maury, havia levantado essa reivindicação, endossada publicamente pelo Secretário de Estado da Marinha americana Macy. As pressões crescerão após a Guerra de Secessão e durante a do Paraguai, obrigando o Brasil a abrir a navegação no Amazonas às nações amigas, em 1867.

Em 1864, acontece a segunda Questão Platina; agora é o governante uruguaio Aguirre que inicia hostilizações ao Brasil, nas fronteiras gaúchas. Em decorrência, a Força Naval Brasi-

leira estacionada no Prata, comandada pelo Almirante Tamandaré, bloqueia Montevideú, Paissandú e Salta, que é ocupada; as forças do Exército invadem o Uruguai, forçando a queda do partido Blanco e pondo fim à questão, já durante a guerra iniciada contra o Paraguai, nesse mesmo ano de 1864.

A última Questão Platina, envolve o Brasil, a Argentina e o Uruguai contra o Paraguai, entre 1864 e 1870. Esse conflito alcança o Brasil repentinamente, pois mantinha relações satisfatórias com aquele país, havia sido o primeiro a reconhecer sua independência, contribuía para preservá-la das pretensões argentinas e auxiliara a formar seu exército e fortificar suas fronteiras. Enquanto as Forças Armadas paraguaias tornam-se as mais poderosas da América do Sul, no Brasil se desenvolve corrente pacifista, que reduz em muito o seu poder militar; no Congresso Nacional, deputado propõe a extinção da Esquadra, pouco antes da agressão paraguaia, caracterizada pelo apresamento do Marquês de Olinda, em 13 de novembro de 1864, no rio Paraguai, no qual, coisas do destino, o próprio proponente, agora feito Presidente da Província do Mato Grosso, é aprisionado e paga cruelmente sua falta de visão histórica. Instigado pelo partido uruguaio Blanco, o ditador Solano Lopes prossegue invadindo o Mato Grosso e a Província argentina de Corrientes, em janeiro de 1865, entrando no Brasil, em busca da junção com os Blancos, no Uruguai. A ação da Esquadra brasileira é decisiva: Tamandaré desloca-a ao rio Paraná, nesse mesmo mês, colocando em Xequê as colunas paraguaias em progressão; em maio, Barroso ajuda a retomar Corrientes; e, em 11 de junho, destrói a Esquadra inimiga em Riachuelo. Privadas de apoio logístico,

rendem-se as colunas invasoras em setembro, já em Uruguaiana; estava selada a sorte do Paraguai, a guerra prossegue até 1870, mas o sucesso já era impossível. A Esquadra brasileira, que entrara na guerra reduzida e com navios impróprios à navegação em rios, vai ser reaparelhada ao longo dela; nunca mais se verá no país tão grande esforço de construção naval. Segue, a Esquadra, transportando e apoiando as tropas de terra e forçando as fortificações paraguaias, tarefa vital para a vitória, em tal ambiente. Enquanto os Exércitos atuam sob comando de oficial estrangeiro, a Esquadra é mantida à parte, subordinada exclusivamente ao Comando nacional. Mitre quer forçá-la a subir o Paraguai à viva força, arrostando fortaleza após fortaleza, sem trégua nem repouso - opõe-se Tamandaré, que crê desejar o Presidente argentino destruí-la, nessa insana tarefa, para a qual não é própria, acabando, assim, com a hegemonia naval brasileira. Opõe-se, a seguir, Inhaúma; Caxias, Comandante-Supremo das forças brasileiras, apoia os chefes navais, enfrentando a campanha da própria Imprensa nacional, que acusa a Esquadra de inércia. Quando a Esquadra estiver pronta, Inhaúma liderará o avanço ao longo do rio Paraguai, forçando as fortalezas com seus encouraçados e monitores novos.

Passada a guerra, esquece-se às Forças Armadas, que saem dela gloriosas mas exaustas, necessitando o reaparelhamento que vem muito lentamente. A queda de prestígio culmina na década de 80, atingindo principalmente o Exército e dando causa às chamadas Questões Militares, a primeira em 1883 e a terceira em 1885, que consistiram basicamente em tentativas do Governo Imperial de reduzir a ingerência dos militares na vida

política nacional, atitude tolerada até então e mesmo estimulada. do Paraguai. O aumento do efetivo naval, à época, se faz ganhava corpo o movimento republicano iniciado, coincidência ou não, no mesmo ano do término da guerra com o Paraguai, 1870; os grandes chefes militares estavam ou mortos, como Osório, falecido em 1879, e Caxias, em 1880, ou muito velhos, Tamandaré, em 1887, fazia 80 anos; o momento era propício à troca de regime, as lideranças moderadoras haviam desaparecido.

Naquela ocasião, a Marinha achava-se, embora dotada de meios razoáveis, em relativa e prolongada inação operativa. O distanciamento em relação à sociedade brasileira do Segundo Império é o mesmo dos períodos anteriores; só as Questões Platinas oferecem boa oportunidade a associá-la aos interesses nacionais; a garantia da livre navegação no Prata-Paraguai leva à necessidade da manutenção da hegemonia sobre a Marinha Argentina. Uma Esquadra é permanentemente baseada no Prata; sem esse acesso não era possível chegar às Províncias centrais do Império, haja visto a dolorosa tentativa que levou à célebre Retirada da Laguna. Com o reconhecimento, pela Argentina, da internacionalização daquele acesso, a Esquadra retorna a sua inação característica da paz, no Brasil. Inglaterra, que Por duas vezes, a opinião pública, no Império, é levada a voltar-se para a necessidade da manutenção de suficiente Poder Naval, isto em 1822, logo após a Independência, e na década de 1860, durante a Questão Christie, quando materializa em subscrições públicas para a aquisição de navios, o medo de agressões estrangeiras, passados os quais, a Esquadra é esquecida. A baixa maritimidade da população é revelada praticamente

na dificuldade em equipar os navios incorporados durante a Guerra do Paraguai. O aumento do efetivo naval, à época, se faz com grandes sacrifícios, mais navios não poderiam ser equipados; até forças do Exército são embarcadas, para suprir a falta de fuzileiros navais. A Escola Naval formava muito poucos oficiais, teve de ser efetuada reforma de ensino, facilitando os estudos para permitir a formação de maior contingente.

Por ocasião da proclamação da República, a idéia propalada de ser o pessoal naval partidário do Império, não apresenta sustentação. A família imperial deposta é entregue à guarda da Marinha, que a transporta à Europa; fosse a Marinha monarquista, não haveria dificuldade em desembarcar o Imperador em Província simpática, onde a tropa lhe fosse fiel, e iniciar movimento de resistência. A idéia da Marinha monarquista parece nascer após a adesão do Almirante Saldanha da Gama à Revolta da Armada, através do seu discutível manifesto. A conclusão lógica é que a Marinha, à época da proclamação da República, estava tão infiltrada das idéias republicanas quanto o Exército, e este último não tinha dúvidas disso.

Durante o Império, a Convenção de 1826, com a Inglaterra, que permitiu a vistoria de barcos brasileiros, suspeitos de transportar escravos por aquela potência, cortou os interesses nacionais na África, nascidos espontaneamente durante o período colonial e restringiu a ação no Atlântico Sul, voltando os interesses brasileiros para a bacia do Prata, regionalizando a política exterior nacional e forçando a Marinha à operação costeira. Com isto, talvez, tenha sido cortada mais uma possi-

bilidade de incrementar a maritimidade do povo brasileiro, através do comércio inter-oceânico.

## A MARINHA E A SOCIEDADE BRASILEIRA NA REPÚBLICA

Diz o General Meira Mattos, que a República foi articulada por Benjamin Constant, criada por Deodoro e consolidada por Floriano (31:23), regime, portanto, de inspiração castrense, germinado após a Guerra do Paraguai e desenvolvido durante as Questões Militares da década de 80, fruto do tratamento dado às Forças Armadas pelos Gabinetes do pós-guerra. Amargados, "os militares precisam pedir licença, até para gemer", ao dizer do Cel Cunha Matos, veterano da guerra (31:21); após o término das Questões Militares, em 1888, "ficou todo mundo sabendo que a situação política do Brasil dependia da classe militar" (31:23).

Os políticos e a imprensa monarquista movem cerrada campanha contra o Governo Provisório. O dia 15 de janeiro, aniversário de dois meses da República, é comemorado intensamente; as tripulações dos navios desfilam cordialmente com as tropas do Exército. O Alte Alexandrino de Alencar exalta os "sentimentos republicanos" da Armada e homenageia o Ministro Eduardo Wandenkolk (22), que é promovido a Vice-Almirante por aclamação popular, junto com Deodoro e Floriano. As Forças Armadas aparecem unidas ao povo na sustentação do novo regime. Menos que o aparelhamento das Forças Armadas, foi o descaço do Império com os militares que derrubou a Monarquia.

Assumido o poder, o Governo Provisório tenta, acelerar o desenvolvimento nacional sacando contra o futuro, o que joga a

### CAPITULO 3

#### A MARINHA E A SOCIEDADE BRASILEIRA NA REPÚBLICA

Diz o General Meira Mattos, que a República foi articulada por Benjamin Constant, criada por Deodoro e consolidada por Floriano (31:23), regime, portanto, de inspiração castrense, germinado após a Guerra do Paraguai e desenvolvido durante as Questões Militares da década de 80, fruto do tratamento dado às Forças Armadas pelos Gabinetes do pós-guerra. Amordaçados, "os militares precisam pedir licença, até para gemer", no dizer do Cel Cunha Matos, veterano da guerra (31:21); após o término das Questões Militares, em 1888, "ficou todo mundo sabendo que a situação política do Brasil dependia da classe militar" (31:23).

Os políticos e a Imprensa monarquista movem cerrada campanha contra o Governo Provisório. O dia 15 de janeiro, aniversário de dois meses da República, é comemorado intensamente; as tripulações dos navios desfilam cordialmente com as tropas do Exército. O Alte Alexandrino de Alencar exalta os "sentimentos republicanos" da Armada e homenageia o Ministro Eduardo Wandenkolk (22), que é promovido a Vice-Almirante por aclamação popular, junto com Deodoro e Floriano. As Forças Armadas aparecem unidas ao povo na sustentação do novo regime. Menos que o aparelhamento das Forças Armadas, foi o descaso do Império com os militares que derrubou a Monarquia.

Assumido o poder, o Governo Provisório tenta, acelerar o desenvolvimento nacional sacando contra o futuro, o que joga a

nação em calamitosa situação econômica. O início da República vai promover cisão entre os meios militares e entre esses e os civis, como ainda não havia acontecido antes. Ela fora feita pelo Exército; com isso, o poder político deslocou-se para seus chefes. O crescimento político do Exército contrariou os interesses econômicos dominantes, notadamente paulistas, e o ideário positivista vigente, nitidamente anti-militarista, tendência não percebida pela juventude militar, que o desposou com tanto ardor. Na Marinha, posta à margem das decisões, e no próprio Exército, nos seus setores não ligados aos chefes influentes, despertou antagonismos, que serão explorados por monarquistas e civilistas como Prudente de Moraes. A crise econômica acelerará o processo da cisão entre a opinião pública e as FFAA e entre Marinha e Exército. Outro fator catalisador, a passagem da Monarquia para a República marca o embate entre centralistas e federalistas, com as Províncias lutando por maior autonomia, isto acontece sob governos de militares, o que contribui para o desgaste da imagem da classe, para a qual a controvérsia tem pouco significado, mas sobre a qual os detentores do poder têm de se posicionar, desagradando facções influentes no cenário nacional.

⊛ O Governo Provisório será cognominado como "Período de Ditadura Militar". A primeira eleição presidencial é de marcada importância, nela aparecem alguns embriões da futura Revolta da Armada, de capital importância. A cisão formada entre Deodoro e Custódio de Mello leva o primeiro a escolher o Alte. Wandenkolk para seu Vice-Presidente, maneira de neutralizar a

ação de Custódio sobre a Esquadra. Deodoro foi eleito Presidente e Floriano Peixoto, Vice, por outra chapa. A introdução de Floriano, em oposição a Deodoro, materializou a cisão no meio militar. A essa altura, a imagem dos militares já estava bastante desgastada perante a opinião pública nacional, como seria difícil evitar, nesse contexto de efervescência política, onde os interesses econômicos se confrontavam diretamente. (X)

(X) A oposição ofensiva levou Deodoro a dissolver a Assembléia Constituinte, contra isso o Alte. Custódio de Mello levantou a Esquadra que, recebendo adesões de unidades do Exército, levou o Marechal a renunciar à Presidência, passando ao Vice Floriano. O país mergulha em período de grande intranqüilidade, com movimentos civis e militares de toda ordem, inclusive a Revolução Federalista de 1893-95. Em setembro de 1893, Custódio de Mello novamente levanta a Armada para depor o Vice Floriano, que manifestava intenção de não proceder a nova eleição presidencial, mas cumprir todo o mandato do Mal. Deodoro. (X) Rio

Unidos, os Federalistas do Rio Grande e a Esquadra de Custódio ocupam Santa Catarina. Em janeiro de 1894, invadem o Paraná, ameaçando São Paulo, quando são detidos na Lapa. Com a chegada da Esquadra comprada no estrangeiro por Floriano, começa o recuo dos revoltosos, culminando com a morte do Alte. Saldanha, em 1895, em Campo Osório, no interior do Rio Grande do Sul. Em novembro toma posse o primeiro presidente civil, Prudente de Moraes, pondo fim ao ciclo militar. brasileira

A Esquadra sai dizimada dessa fase, a Marinha imobilizada, os chefes navais pouco prestigiados e estaleiros e bases desaparelhados. O país só emergirá da crise financeira no governo

seguinte, de Campos Sales, que inaugura a "Política dos Governadores", ou do "Café com Leite", em que o poder é alternado entre os estados mais populosos, São Paulo e Minas Gerais, característica da Velha República e causa da Revolução de 1930.

As conseqüências do enfraquecimento do Estado e do seu Poder Naval não se fazem esperar, o Brasil será atingido pelo ciclo da "Diplomacia das Canhoneiras", colocado em moda pelas grandes potências. 1895 é pleno de incidentes:

- em janeiro, o cruzador inglês Barracouta ocupa a Ilha da Trindade, que só será devolvida em 1896, após protestos e gestões diplomáticas desgastantes;

- em maio, a canhoneira Bengali, francesa, ocupa a Cidade do Amapá, estabelece fortificação e forma governo local. O povo expulsa os invasores;

- em novembro, em Itajaí, a canhoneira alemã Panther desembarca grupo de presa, atrás de um desertor e faz prisões. Promessas de punição encerram o caso, após o Ministro Rio Branco ameaçar afundá-la e o governo alemão de ir à guerra;

- em 1896, o Amapá é novamente invadido pelos franceses de Caiena, que ultrapassam Cunani e chegam até Calçoene; e

- em 1899, a canhoneira norte-americana Wilmington suspende de Manaus sem autorização, com luzes apagadas, levando diplomatas bolivianos e norte-americanos para Iquitos, em conversações sobre o Acre. A atitude americana em relação à Amazônia, volta a mostrar dúvidas sobre a soberania brasileira e sinalizar intensões imperialistas, presentes em todos os períodos de enfraquecimento político-militar brasileiro.

A necessidade leva, novamente, o governo a empregar recur-

sos na Armada; em 1908, é iniciado grande investimento para construção do AMRJ, só concluído em 1933, a crise econômica de 1925 (governo Arthur Bernardes), paralisa todas as obras públicas, com a única exceção do AMRJ, o que mostra a prioridade dada a ela. Em 1910 é encomendada nova Esquadra aos estaleiros estrangeiros, pois a construção naval ficara praticamente paralisada no país a partir de 1890 e só seria retomada em 1937. Ainda em 1910, registra-se levantes, na Esquadra e no Batalhão Naval, denominados "da Chibata", contra castigos corporais. /

⊛ A renovação naval de 1910 alia Rio Branco, Rui Barbosa, Pinheiro Machado, Alcindo Guanabara e Laurindo Pitta, que tornam popular a campanha; o Mundo caminhava para a Grande Guerra, as potências entravam em acirrada corrida Armamentista, o que deu consistência ao movimento no Brasil. Nessa época, não só o comércio exterior era feito por mar, mas quase a totalidade do trânsito de mercadorias e pessoas entre os principais centros urbanos, o que dava especial relevo às necessidades navais do país, colocando-as diretamente às vistas das elites nacionais formadoras da opinião pública. (26).

A crise econômica advinda das restrições comerciais durante a Grande Guerra interrompeu o PRM. A custo se reuniu a Força Naval que operou na costa africana. De sua atuação pouco ou nada falam os livros de História adotados nas nossas Escolas; do grande número de mortos que teve, ninguém lembra. A Marinha volta a ser esquecida num Mundo exausto, cuja paz, enganosa, escondia o que estava ainda por vir.

Em 1925, o escritor Monteiro Lobato visita o velho encou-

raçado São Paulo e, pasmo com o que vê, inicia campanha de reaparelhamento naval pela Imprensa - escreve:

Ao assumir o Ministério, no Governo Vargas, o Almirante Protógenes Guimarães: "A Marinha brasileira, por absurdo que pareça, existe no seu espírito, na sua tradição, no seu sacrifício, na sua tristeza, na sua renúncia. Espírito que a longa continuidade de trabalho num certo rumo formou... Sacrifício que é ver-se à margem de um coração que a mal compreende. Esforço que é dar mais do que pode. Tristeza de saber-se descolocada no continente. Renúncia que é a certeza da derrota no momento decisivo. ... Verificamos que no descalabro das nossas coisas a Marinha existe; e como um quadrado que se fecha na defesa silenciosa de um pendão, subsiste, insiste, resiste, persiste. A Marinha teima heroicamente em ser..." (26).

A Esquadra já havia perdido a hegemonia na América do Sul, a Argentina já a ultrapassara. Do pessoal que a garante, diz Monteiro Lobato:

"O primor de asseio e apuro técnico com que o velho São Paulo se mantém chega a enternecer... Aquilo reluz como automóvel novo. O visitante percorre-o inteiro, ... e espanta-se ao saber que esse prodígio é obtido com o terço da guarnição normal - toda ela formada de Jecas da roça, a gente de maior rendimento útil quando se cura e o acaso põe a competência a dirigí-la. Uma leva de homens do Norte, coletada para o serviço da Marinha. Caboclos, jagunços, jecas - a rija e surrada carne sertaneja, o rude coração que a iniquidade transforma em cangaceiros e o espírito de justiça transfaz em heróis" (26).

Nos governos Artur Bernardes e Washington Luís, 1922-1930, o país atravessa perturbações político-militares, como o episódio da coluna Prestes; e financeira, provocada pela crise internacional de 1929; nada foi feito pela Marinha. Em 1930, é deposto Washington Luís, substituído por Getúlio Vargas, pondo fim à República Velha e a "Política dos Governadores".

A República Velha foi o período em que a Esquadra alcançou seu mais alto nível de força, com a Esquadra de 1910 e, para-

doxalmente, a Marinha desceu ao mais baixo nível de influência no cenário nacional

Ao assumir o Ministério, no Governo Vargas, o Alte Protógenes Guimarães relata a situação nos seguintes termos:

"A Esquadra agoniza pela idade e, perdido com ela, o hábito das viagens, substituído pela vida parasitária e burocrática do posto, desaparece o panache profissional dos velhos tempos. ... Estamos em uma encruzilhada: ou fazemos renascer o Poder Naval sob bases permanentes ou nos resignamos a ostentar nossa ingênua pretensão de manter brasileiros oito milhões de quilômetros quadrados de solo, diante de um mundo sequioso e considerando valores exclusivos a competência e a coragem" (29).

São Borgense, como Getúlio, o Alte Protógenes conseguiu convencer o Governo a autorizar novo PRM, que é iniciado em 1932, inclusive através do desenvolvimento da capacitação de construção naval no país. A IIª Guerra Mundial, com as cessões de navios americanos, vem arrefecer esse esforço salutar, inclusive estendendo-se pelo período de pós-guerra. Só a partir de 1959, a indústria de construção naval começará a se desenvolver e estaleiros multinacionais se implantarem no Brasil.

Em 1941, o Brasil rompe relações com os países do EIXO; em represália, os submarinos desses países passam a atacar os mercantes nacionais, o que nos leva a aceitar o estado de guerra, em agosto de 42. Nessa ocasião, a Marinha inicia patrulhamento da costa e das rotas principais. O estopim da declaração de guerra foi a ação do submarino alemão U-307, que afundou 5 navios mercantes brasileiros em uma só noite, na foz do rio Real, em Sergipe, matando 607 tripulantes e passageiros. Segue-se a fase marítima do conflito, onde uma Esquadra desparelhada, desde 1910 nada de vulto era investido nela, e

recém privada de sua aviação naval, passada à Força Aérea, desdobra-se como pode, enfrentando a superpotência alemã da época, que varrera a Europa e abalara o Mundo, estando no auge sua incruenta campanha submarina. A Marinha brasileira alinha, aos restos da Esquadra de 1908, o produto dos esforços no início do governo Vargas, três contratorpedeiros e seis minúsculos varredores, aqui construídos; nenhum apoio logístico restava fora do Rio de Janeiro, a essa Esquadra, pois a Base Naval de Natal só começara a ser equipada em 1941, assim mesmo, recebendo apenas maquinária velha.

Repete-se a História, volta a acontecer o esforço desesperado de aquisição de meios navais, observado por ocasião da Guerra do Paraguai. Momentos de pânico tomaram conta do país, a capital foi cogitada ser transferida para Belo Horizonte e a economia nacional pagou alto preço. O prestígio da Marinha volta a sofrer golpes perante a opinião pública, que desconhece o tempo necessário ao preparo de um poder naval eficaz; embora a ação durante a guerra tenha sido notável, para quem estava abandonada há tanto tempo: de seu esforço pouco ficou registrado. Mais foi reforçada, na população, a crença na política terrestre do "governar é abrir estradas", expressa por Washington Luís após a IGG.

O movimento republicano marcou a primeira ingerência militar expressiva na política interna do país, embora com forte presença civil, ele marcou, também, a primeira ruptura com partes da população, induzida pelos interesses político-econômicos contrariados. A substituição de Floriano no governo retira os militares momentaneamente do cenário político.

O Movimento Tenentista, a partir de 1922, conclamando à renovação dos costumes políticos, ligado a correntes de pensamento civis, vai levar à Revolução de 30, à subida de Getúlio ao poder, à presença de Interventores nos Estados, na maioria tenentes de 22, à Revolução Constitucionalista em São Paulo, em 32, que confronta tropas do Exército e leva a Marinha a bloquear Santos, à Intentona Comunista de 35, com presença militar majoritária, ao golpe getulista de 37, sem derramamento de sangue devido ao apoio militar, e à Conspiração Integralista de 37. O esgotamento da era Vargas, cujo início pode ser localizado no Manifesto dos Mineiros, de 1943, leva as FFAA a derrubarem Getúlio, em 45. Retornando ao poder por eleições diretas, após o governo Dutra, volta Getúlio a ser forçado a abandonar o Governo, em 54. Em 55, tendo assumido o governo Carlos Luz, ao tentar substituir o Ministro da Guerra, Gal. Lott, é derrubado por ele; setores da Marinha e da FAB se posicionam contrárias e Carlos Luz tenta a reação deixando o Rio de Janeiro a bordo do C Tamandaré, sem obter sucesso, pois o Congresso Nacional declara vaga a Presidência e Nereu Ramos é empossado. *requilveis sem a participação das FFAA, neste século.*

Eleito Jucelino, assume em 1956, governando até 59. No seu período, ocorrido sob grande desenvolvimento econômico e industrial, que leva a forte surto inflacionário, é adquirido o NAeL Minas Gerais, sob críticas, pela Imprensa, de setores da opinião pública nacional. *ente desgosta quem o exerce, as FFAA*  
Com a renúncia de Jânio, em agosto de 61, é tentado evitar a posse do seu Vice, João Goulart, por motivo de segurança nacional, o que provoca nova rachadura nas FFAA, confrontando as

tropas baseadas no Sul do país às demais. A adoção do Parlamentarismos contorna o problema e adia a crise. Alheios à gravidade da situação, os aliados de Goulart conseguem antecipar o plebiscito previsto para legitimar o novo sistema, e empregam a máquina governamental na propaganda contrária; o Parlamentarismo é derrotado, em janeiro de 63. As Esquerdas passam à ofensiva, agitando o país e tentando desagregar as FFAA, que reagem depondo Jango em março de 64. O Gal Castelo Branco, coordenador do movimento revolucionário e Chefe do Estado-Maior do Exército, é eleito indiretamente Presidente, tomando posse em abril.

A Revolução de 64 se insere dentro do contexto iniciado pelo Movimento Tenentista, em que as FFAA vão sendo levadas a atuar no equilíbrio entre as forças políticas em jogo sempre respaldadas pelo Poder Executivo ou pelo Legislativo, mais freqüentemente por esse último, e seguindo a opinião pública nacional. O progresso dos tempos modernos, a integração das regiões pelas vias de comunicações, o poder de fogo das FFAA e a crescente força policial do Estado moderno tornaram as revoluções inexequíveis sem a participação das FFAA, neste século, o que leva à compreensão do crescente envolvimento político das mesmas, nas transformações sociais da época, diferentemente do século anterior, onde as pressões políticas eram liberadas em movimentos regionais.

O poder, reconhecidamente desgasta quem o exerce, as FFAA vão sofrer essa conseqüência perante a opinião pública nacional, passam a desencadear rancores, contrariar diretamente interesses, sofrer retaliações frontais, que corroem a carapaça

romântica de defensoras da integridade pátria, que anteriormente as protegera, expondo-as às críticas do dia-a-dia político e dificuldades conjunturais sócio-econômicas. Num país com fraca maritimidade, empurrado mais ainda para a terra após duas campanhas submarinas de alto desempenho, a Marinha está fadada a sofrer mais o desgaste da classe militar, se não é atingida diretamente pela opinião pública, sofre maior afastamento da Sociedade que os militares de terra.

Os governos Revolucionários obtêm êxitos significativos no terreno econômico e social, no período de 64 a 75. Sob pressão crescente das Esquerdas, num Mundo mergulhado em confronto ideológico, as campanhas oposicionistas crescem em virulência, chegando a movimentos de guerrilha, que levam à radicalização de posições e a confrontos diretos.

A Marinha, novamente abandonada após a IIAGG, sobrevive graças às transferências de material norte-americanos, dentro dos tratados de assistência recíproca firmados no âmbito da OEA. Embora esse auxílio contribua para estagnar a construção naval própria, serve para manter a Marinha ao par da evolução naval das potências maiores.

A partir de 64, com o desenvolvimento econômico acentuado, toma corpo a construção naval no país, a Marinha Mercante cresce significativamente, a bandeira brasileira volta a se fazer presente nos mares. O setor pesqueiro também não é esquecido, a frota modernizada e de razoável porte obriga, a vista da intensa exploração dos recursos costeiros por bandeiras estrangeiras, a estender o mar territorial às duzentas milhas, contrariando as potências da época; a exploração petro-

lífera na plataforma continental acresce importância à medida. O volume das exportações obriga à modernização dos portos, para os quais passam a convergir corredores de exportação. O envolvimento da Sociedade com a atividade marítima ganha expressão. Por sua vez, a Marinha recebe novas responsabilidades e expressão, é iniciada aquisições de modernos meios, as fragatas classe Niterói e submarinos Oberon, concomitantemente com a construção naval desse nível tecnológico, no Brasil. No terreno político, embora dominado pela Força Terrestre, a Marinha mantém representação importante; em agosto de 69, com o impedimento do Presidente Costa e Silva, a Junta Militar formada é presidida pelo Alte Rademaker, que é feito Vice-Presidente, no Governo Médici. A nova perda da aviação naval, entretanto, ocorrida no primeiro governo da Revolução, por decisão presidencial, originou antagonismos que reduziram a influência tanto da Marinha como da Força Aérea, no cenário nacional.

A partir de 1975, as crises de petróleo, o endividamento externo e interno do país, a inflação, a recessão e os descasos políticos levaram ao adiamento sine-die dos Planos de reequipamento das FFAA, caminhando, elas, para o crescente sucateamento do material. O desprestígio, advindo das pregações dos políticos durante as campanhas que marcaram a transição dos últimos governos revolucionários, aliado aos vencimentos progressivamente decrescentes levaram os militares ao nível de classe média baixa, tendo tornado pouco atraente a carreira militar às faixas que tradicionalmente forneciam seus contingentes. Serve como elemento amortecedor, nessa situação, o esforço ingente que a Marinha vem mantendo em desenvolver tecno-

logias de ponta e novos meios navais, através de esforço próprio; essa política de larga visão, também adotada pelas demais Forças, vem despertando interesse na opinião pública e algum orgulho, às vezes perceptível, com os êxitos alcançados.

Passada a fase inicial de gestação da chamada Nova Ordem Internacional, em que o discurso ideológico das grandes potências pregava o nascimento de uma era de paz e progresso material, onde FFAA não mais teriam emprego, já novas ameaças são vislumbradas, que deverão servir de incentivo à renovação dos meios militares e provocarão o soerguimento do prestígio delas, perante a opinião pública.

Porém, para que a Marinha consiga criar raízes na sociedade brasileira, fortes o suficiente para manter permanente o prestígio, interesses maiores que o até aqui surgidos têm de ser despertados, só assim terá investimentos constantes, e não esporádicos. A análise da História brasileira mostra que somente ameaçada a Sociedade brasileira voltou-se para a Marinha, esquecendo-a, sempre, passado o perigo; assim foi nas lutas da Independência, na invasão paraguaia, na questão Christie, na época "das Canhoneiras", que deve ter originado a Esquadra de 1908/10, nas Grandes Guerras, na conhecida como Guerra da Lagosta e na Guerra das Malvinas. Durante esses eventos, é só consultar os jornais da época, muito se fala e se prega, passados eles, tudo é esquecido. A importância da Marinha tem de ser compreendida não pela capacidade que ela dá em enfrentar ameaças, mas nas possibilidades que ela abre ao progresso e desenvolvimento nacionais, notadamente econômico, pelo pleno uso do mar, que ela permite.

## CAPÍTULO 4

### A MARINHA E A SOCIEDADE BRASILEIRA ATUAL

Os baixos efetivos na Marinha, tradicionais desde a época de sua formação até os dias de hoje, dão idéia da pequena procura pela carreira naval. Quantificando a constatação, registra-se que as forças navais brasileiras engajadas na guerra com o Paraguai receberam, em toda a campanha, 9135 militares, entre os quais, 30, eram escravos alforriados. Para uma população, em 1872, de 9.930.478 brasileiros, apenas 0,09% guarneceram a Armada, nessa guerra. Durante a República esse percentual só fez decrescer; em 1940, apenas 0,05% da população brasileira estava na Marinha, em 1960 esse índice eleva-se para 0,07%, a partir daí cai gradativamente até os níveis atuais de cerca de 0,04%, e que tende a ser ainda mais reduzido. A importância desses percentuais é ressaltada em pesquisa realizada na Escola de Aprendizes Marinheiros de Santa Catarina, com a turma INDIA-1 de alunos aprovados no concurso de admissão, em agosto de 1989, quando foi levantado que 34% procurou o Serviço Naval levado por estímulo partido de militares; 29%, de familiares; e 24%, de colegas; enquanto propagandas veiculadas por rádios, jornais e televisões apenas motivaram 6% - como se vê, o elevado índice de 87% foi induzido por contato humano direto. A pequena expressividade do contingente engajado na Marinha, em relação a Sociedade brasileira, é incapaz de dar partida à reação em cadeia, que eleve a procura pela carreira naval e contribua para incrementar o contato da popula-

ção com as atividades náuticas. Soma-se a esse fator, a distribuição das Organizações Militares da Marinha pelo território nacional; tradicionalmente concentradas na cidade do Rio de Janeiro, em nada contribui para mostrar a figura do Marinheiro, tão importante a uma Força que tem seu Teatro de Operações natural além do horizonte, longe das vistas da população e cujo desenvolvimento da tática vem reduzindo cada vez mais as oportunidades de realizar bombásticos feitos em grandes batalhas. A IIª Guerra Mundial é exemplo a ser citado, na qual a Marinha teve atuação distinguida ao longo de mais de três anos e que pouco passou à História, onde ficaram registrados, com algum destaque, apenas os desastres e torpedeamentos sofridos - a atuação da FEB, também notável embora de mais curta duração, atrai todas as atenções até hoje.

Em muitas regiões ainda persiste, no fundo das mentes, a ligação do marinheiro à pirataria, comum até o século XVIII e atavicamente transmitida; à chegada de doenças infecto-contagiosas, trazidas de terras distantes, que se disseminavam pelas populações locais; e às arruaças e crimes cometidos pelas tripulações até o final do século passado, associadas ao alistamento compulsório e quase sempre violento de praças. Desconhecem a evolução positiva ocorrida no pessoal da Marinha, principalmente a partir da década de 60, a elevação crescente do nível de escolaridade, atingindo expressivo contingente de universitários. Atualmente, a Esquadra tem movimentado grandes FT a portos nacionais e internacionais, sem qualquer registro de incidentes desabonadores, o que, evidentemente, não constitui matéria do interesse da Imprensa.

Antigamente constituída por contingentes majoritários de praças oriundas da região Nordeste do país, onde eram escassas as oportunidades de trabalho, motivo mais condicionante que o mais alto nível de maritimidade alegado àquelas populações, e canalizados à Marinha pelas Escolas de Aprendizes-Marinheiros, invenção nacional para superar os obstáculos à formação de contingentes, espalhadas ao longo dos portos e hoje reduzidas a apenas quatro, a Marinha vem alterando seu perfil de pessoal ao longo das últimas décadas, concomitantemente com o desenvolvimento da economia daquela região. Em 1984, enquanto as EEAAM de Fortaleza e de Pernambuco totalizavam 4.291 candidatos inscritos para concurso de admissão, as EEAAM de Vitória e Florianópolis, com pessoal maciçamente oriundo do Rio de Janeiro, somavam 11.183 candidatos. A partir dessa época o número de inscritos vem sendo menor ano após ano, apesar da crise econômica em que o país vem mergulhando. A retração maior ocorre na EAMSC, que em 1989 recebeu apenas 362 inscrições. A citada Escola, que deveria cobrir os Estados do Sul, em fevereiro de 92 recebeu 70% de alunos oriundos do Rio de Janeiro e 10% desses Estados (8 alunos do Paraná, 8 do Rio Grande do Sul e 7 de Santa Catarina). Note-se que os Estados mencionados têm notável envolvimento com as atividades marítimas, possuindo Santa Catarina, a maior e mais moderna frota pesqueira do país.

Outro fator a ser considerado na análise da interação da Sociedade com a Marinha, nos nossos dias, é o crescente ingresso de filhos e parentes de militares nas FFAA, resultando num menor envolvimento delas com a Sociedade civil. Ainda na

EAMSC esse índice vem progressivamente se elevando, atingindo já 13,5% de filhos de militares, em 1993.

Quanto à oficialidade, a preponderância de oriundos do Estado do Rio de Janeiro, tradicional, vem se elevando nos últimos tempos; no ano de 1988, ingressaram no primeiro ano da Escola Naval 76% de cariocas; em 89, 76,5%; em 90, 75,3%; em 91, 78,4%; em 92, atingiu 80,4% e em 93, 79,6%. Dentro do efetivo da Escola Naval, em 1993, os filhos de militares elevavam-se a 214 Aspirantes, 26,8% do total.

Esse retraimento da sociedade brasileira, já presente no passado e que vem se acentuando na década atual, sendo válido prever que prossiga em futuro próximo até por efeito de inércia, tem resultados especialmente nefastos em época como a que vivemos, onde o Congresso Nacional ganha crescente poder de ingerência na vida nacional, notadamente na financeira, através dos orçamentos a seu cargo. Nessas épocas, verbas são disputadas com crescente empenho e Deputados e Senadores se constituem personagens essenciais, sensíveis somente à capacidade dos contendores em retribuírem com indução de votos em suas áreas de influência. Reflexos disso já se fazem sentir; os orçamentos da Marinha, de 2,7% do total, em 1981, atinge 3,7% em 1985 e despenca à irrisório percentual de 1,17%, em 90.

Problemas similares passam a Marinha Mercante e o transporte hidroviário nacionais; esse último, que em 1955 absorvia 23,7% da carga total, em 1975 já se reduzia à 10,4%, por ação da concorrência com o rodoviário e ferroviário. A MM, ressuscitada pelos Governos Revolucionários, no bojo do surto desenvolvimentista promovido, vê sua tonelagem elevar-se de

1.299.633, em 1960, para 5.618.719, em 1977, acrescida de navios novos e, em grande parte, de construção nacional, cujos Estaleiros entram em frenética atividade, atendendo encomendas locais e do exterior. Com as sucessivas crises econômicas, advindas dos "choques do petróleo", secam as abundantes fontes de financiamentos subsidiados, perde ritmo o Setor, as cargas faltam à MM, o desemprego eleva-se a altos índices. Este ano, ainda, o Centro de Instrução Alte. Brás de Aguiar, em Belém, paralisou a formação de pessoal para a MM. A legislação modernizadora das atividades portuárias, em face das emendas que recebe em seu lento trâmite pelo Congresso Nacional, não cria expectativas positivas. Com os programas de redução do Setor Público, procedidos pelo governo anterior, foram extintos órgãos vitais para a atividade marítima, como a PORTOBRÁS e a SUNAMAM, enquanto a desregulamentação e redução de barreiras alfandegárias aumentou a concorrência estrangeira atingindo a MM e a Indústria nacional. A atividade marítima, já pouco atraente, acha-se em risco de sofrer brusca redução no país, com ela o interesse despertado em crescente porção da Sociedade mais uma vez, na nossa História, eliminando chama crescente de maritimidade desenvolvida. A importância da atividade marítima nacional é fator essencial, permitindo que as Marinhas de Guerra e Mercante são demoradas em se construir e de custos elevados; mentalidades são lentas em se desenvolver e rápidas em se extinguir; o futuro próximo não se configura promissor à atividade marítima nacional.

A importância da Marinha brasileira ainda se faz presente, no dia a dia de ponderável parcela da população, através de suas atividades subsidiárias, assumidas paulatinamente a par-

tir da década de 1920, devido ao vácuo de capacitação existente nas entidades civis ligadas ao setor marítimo. Dentro dessas atividades, sobressai a cartografia náutica, o apoio à navegação, inclusive com a meteorologia náutica, as atividades inerentes de Capitania dos Portos e o Socorro e Salvamento marítimos, pela expressividade que têm junto as atividades comerciais, e a coordenação da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. O desempenho dessas atividades e de outras que venham a ser assumidas, embora provoquem desvios mais ou menos importantes da atividade fim e dos recursos disponíveis, além de poder causar transtornos desagradáveis e propaganda negativa, com desgaste da imagem perante o público, como foi o episódio "Bateau Mouche", constitui-se vínculo permanente com a Sociedade, em tempo de paz, tão importante às FFAA de um país, cujo último estado de guerra foi visto apenas pela geração mais idosa, minoria absoluta na Sociedade atual, que, por formação e educação, caracteriza-se pela descrença nas atuais ameaças à Segurança Nacional. Certamente que o engajamento da Marinha nessas atividades subsidiárias tem de ser bem estudado e inteligentemente seletivo, para resguardo dos interesses navais; para isso, a iniciativa da ação é fator essencial, permitindo estabelecer os limites do envolvimento conveniente. Há que ser considerado, também, que tarefas trazem poder, atrás do qual deve vir influência, verbas e reconhecimento popular. A atuação das FFAA no evento denominado "Rio 92", propiciou oportunidade a que os habitantes do Rio de Janeiro avaliassem a eficiência delas - certamente muitas opiniões mudaram. Porém, o engajamento nessas tarefas deve vir acompanhado de ver-

bas e pessoal necessário ao seu satisfatório desempenho; não é pelo acúmulo de serviço sobre pessoas já ocupadas, que se obterá a desejada eficiência.

Quanto ao Setor Marítimo nacional, com MM e portos agregados ao Ministério dos Transportes, onde a idéia rodo-ferroviária é dominante, nunca terá a devida atenção e prioridade; nesse ambiente de mentalidade iminentemente terrestre, o mar intimida e inspira desconfiança. O mesmo ocorre com a atividade pesqueira, no Ministério da Agricultura, ou a Indústria de Construção Naval, no Ministério da Indústria e Comércio. Essas atividades se interligam harmonicamente entre si, junto com as tarefas subsidiárias assumidas pela Marinha; reuni-las em setor específico, com voz própria, linguagem comum e interesses afins parece atender melhor ao desenvolvimento pretendido do Poder Marítimo, ao qual o Poder Naval virá agregar a necessária segurança. Esse bloco de interesses comuns representaria verdadeira Liga Marítima, cujos tentáculos entremeariam todas as áreas da economia nacional estaria habilitado a obter maior espaço no cenário político e na Sociedade brasileira, muito além das atuais "Sociedades de Amigos da Marinha", cujo modelo parece estar se esgotando por falta de maior pujança.

na era iminente e pouco restava a fazer; isso aconteceu na época da "diplomacia das conhoneiras", na Iª Guerra Mundial e na conhecida como "Guerra da Lagosta". Mal passado o perigo, iam para o arquivo os planos de renovação do material flutuante.

Como disseram os membros do GT dirigido pelo Valte. J. M. Amaral Oliveira, no simpósium realizado na EGN, em set/out 82,

### CONCLUSÕES E SUGESTÕES

"A Marinha brasileira é pessoalmente responsável pela existência e vitalidade de um Poder Marítimo no Brasil.

1) Oriundo de povos de origem rural, o brasileiro não con-  
país não vai saber que esse assunto é importante, e vital  
seguiu, ao longo de sua evolução, desenvolver interesses marí-  
viverem numa ilha, parecem entender quase que genericamen-  
timos ponderáveis, capazes de priorizar a utilização do mar.  
ficar sabendo da importância que a Marinha tem para o Bra-  
Essa inaptidão vem penalizando e entrvando o desenvolvimento  
da sua economia.

Sem uma Marinha Mercante desenvolvida, pujante, oceânica,  
Seria conveniente reunir em Ministério próprio todas as  
capaz de transportar nosso comércio exterior, a necessidade de  
atividades civis componentes do Poder Marítimo, livrando-as do  
permanente investimento no Poder Naval nacional não ficara  
trato discriminado que vêm tendo, por falta de visão marítima  
claro à Sociedade brasileira, como ficou a portuguesa na era  
dos órgãos públicos a que se acham atualmente filiadas.

2) A ausência de um desenvolvido Poder Marítimo delegou a  
bir.

Marinha brasileira à execução de tarefas de controle de áreas

3) Tradicionalmente a Marinha brasileira foi dotada de pe-  
costeiras e ribeirinhas, desde a Independência, assim como, de  
quenos efetivos, embora suficientes para operar os navios na-  
projeção de poder sobre terra, em raras ocasiões fora do pró-  
vais disponíveis, nunca forneceram suficientes raízes para  
prio território nacional. A expansão do Poder Naval passa,  
firmar-se junto à Sociedade. Até hoje, em muitas regiões ainda  
inicialmente, pelo desenvolvimento da atividade comercial ma-  
é quase desconhecida. Uma Força Armada, para ter sustentação  
rítima. O pequeno porte dessa última, levou a Sociedade brasi-  
própria, necessita ter dimensão nacional, muitas pessoas devem  
leira a somente investir na sua Marinha quando a ameaça exter-  
estar ligadas a ela, direta ou indiretamente.

na era iminente e pouco restava a fazer; isso aconteceu na

é conveniente a Marinha aumentar sua base social, o que  
época da "diplomacia das conhoneiras", na IIª Guerra Mundial e  
pode ser alcançado através do:

na conhecida como "Guerra da Lagosta". Mal passado o perigo,  
íam para o arquivo os planos de renovação do material flutuan-  
ritimo nacional e sua interação com o Poder Naval/  
te.

(b) - aumento de seus efetivos, mesmo além de suas neces-  
Como disseram os membros do GT dirigido pelo VALte. J. M.

sidades conjunturais, por razões socio-políticas;  
Amaral Oliveira, no simpósium realizado na EGN, em set/out 82,

(c) - aumento da formação de contingentes de Reservistas

sob o título "As grandes lições da guerra das Malvinas - A lição estratégica":

"A Marinha brasileira é pessoalmente responsável pela existência e vitalidade de um Poder Marítimo no Brasil. Pois, se os oficiais não falarem, sem a Marinha falar, o país não vai saber que esse assunto é importante, e vital para ele. Os brasileiros não são como os ingleses que, por viverem numa ilha, parecem entender quase que genericamente a importância do mar. (...) Se o povo brasileiro não ficar sabendo da importância que a Marinha tem para o Brasil, é porque ela não contou...." (35:15).

Sem uma Marinha Mercante desenvolvida, pujante, oceânica, capaz de transportar nosso comércio exterior, a necessidade de permanente investimento no Poder Naval nacional não ficará claro à Sociedade brasileira, como ficou à portuguesa na era dos descobrimentos, encerrada prematuramente em Alcacer-Quibir.

3) Tradicionalmente a Marinha brasileira foi dotada de pequenos efetivos, embora suficientes para operar os meios navais disponíveis, nunca forneceram suficientes raízes para firmar-se junto à Sociedade. Até hoje, em muitas regiões ainda é quase desconhecida. Uma Força Armada, para ter sustentação própria, necessita ter dimensão nacional, muitas pessoas devem estar ligadas a ela, direta ou indiretamente.

É conveniente à Marinha aumentar sua base social, o que pode ser alcançado através do:

(a) - desenvolvimento de todos os componentes do Poder Marítimo nacional e sua interação com o Poder Naval;

(b) - aumento de seus efetivos, mesmo além de suas necessidades conjunturais, por razões sócio-políticas;

(c) - aumento da formação de contingentes de Reservistas

Navais, o que aumenta a base popular a baixo custo;

(d) - estabelecimento de adestramentos periódicos à Reserva Naval, de modo a reuni-la, com vantagem para o preparo da mobilização. Permitir ao pessoal da reserva progressão funcional na carreira, o que estimula o orgulho próprio e desenvolve laços permanentes com a Força;

(e) - distribuição das OM por todo o território nacional, de modo a mostrar a presença da Marinha onde for possível, com efetivos convenientes. Isso trará rendimentos no relacionamento com a Sociedade;

(f) - atribuição de quotas de ingresso de pessoal a cada Estado, de modo a ter todos representados balanceadamente. O auxílio de políticos locais no estímulo ao ingresso na carreira naval pode ser conveniente, por estabelecer vínculos entre eles e a Marinha;

(g) - a criação de EFORM nas principais Universidades também pode ser conveniente, inclusive contribuindo para a maior atração e melhor seleção de pessoal para o QC, QAFM e QETN;

(h) - reunião do pessoal da ativa, reserva, pessoas ligadas à atividade marítima e simpatizantes em uma Liga Naval. O modelo adotado nos Estados Unidos da América pode ser adaptado às necessidades locais;

(i) - descentralização das atividades de relações públicas pelas OM espalhadas pelo país, de modo a promover a divulgação das atividades marinheiras aproveitando oportunidades locais;

(j) - estímulo ao engajamento do pessoal da reserva naval em atividades de interesse do setor marítimo, inclusive o po-

lítico, influente na alocação de verbas e atribuição de prioridades no serviço público.

Ganha proporção, hoje em dia, a idéia da conveniência em reduzir os efetivos militares, de modo a aumentar a eficiência e operatividade dos mesmos, através da disponibilidade de maiores recursos. Essa proposição não parece exequível, pois recursos são atribuídos sob pressões políticas - Organizações de pequeno porte e de emprego preventivo, como FFAA em tempo de paz, certamente seriam tratadas sem nenhuma prioridade, findando por terem suas verbas mais reduzidas ainda. Grandes Organizações reúnem grupos de interesse mais influentes, na sua sustentação, até pelo peso do voto da classe e seus dependentes. Assim parece acontecer nos EEUU; e últimas décadas,

(1) - associação do maior número possível de entidades civis e particulares em áreas de apoio à atividade naval e marítima, bem como subsidiárias da Marinha, de modo a desenvolver grupos de interesses comuns ligados ao Poder Marítimo. O jogo político vigente deve ser obedecido, no praticável, na disputa por maiores porções de orçamentos. desejo de participar delas -

4) O desenvolvimento autônomo do Poder Naval brasileiro começou a enfrentar óbices tecnológicos na virada do século, com a introdução da navegação a vapor, utilizando o carvão por combustível, e os cascos de aço, produto da alta siderurgia. Essa distância tecnológica expandiu-se com o desenvolvimento da eletrônica, retirando a autonomia na construção naval anteriormente disponível no país. Com a dependência estrangeira, reduziu-se a eficácia da Esquadra, sua modernidade e, como consequência, levou a crescente desmotivação com a carreira

naval, aliada à queda de prestígio dos militares e redução de seus soldados.

Já escrevia o escritor Monteiro Lobato, em 1925:

"A maior força de uma Marinha, a força eletrizante capaz de impelir seus homens aos maiores heroísmos, é a convicção da eficiência bélica. Quando uma Esquadra inglesa, japonesa ou americana parte para a luta, em todos os corações fremente a certeza da vitória. ... Sabem que a arma que vão manobrar consagra a aplicação do que há de última palavra na matéria. E essa segurança da vitória corresponde a meia vitória" (26).

A convicção do Militar na eficiência de sua Força extravasava para a Sociedade e a contamina.

O desenvolvimento de tecnologia de ponta, que a Marinha vem obstinadamente perseguindo ao longo das últimas décadas, com esforço especial durante a última, a chamada "década perdida" deve prosseguir. Certamente, a posse de submarino a propulsão nuclear, embora vá gerar críticas de certos setores, no geral, certamente fará orgulhosos os brasileiros; bem como o desenvolvimento de armamentos sofisticados. Crescerá o respeito por suas FFAA e desenvolverá a desejo de participar delas - com isso será atingido o tão almejado desejo dos militares brasileiros, nada mais do que possuir o respeito de seus cidadãos, gozar de prestígio junto à Sociedade e operar meios modernos, que lhes permitam, como no passado, bem desempenhar a missão, que lhes é atribuída.

ANEXO A

AS RAÇAS FORMADORAS DA NACIONALIDADE E O GRAU DE MARITIMIDADE DELAS

Das três raças básicas, que povoaram inicialmente o país dando origem à formação do povo brasileiro, a Negra e a Índia apresentavam baixo grau de maritimidade, aventurando-se apenas à navegação em rios e junto ao litoral, empregando canoas e embarcações de pequeno porte. Quanto ao povo português, faz-se necessário análise mais profunda, em busca de conclusão melhor alicerçada.

Originado, por sua vez, da miscigenação entre iberos, lígures e celtas, com presença menor de sangue fenício e grego, os lusitanos já haviam adquirido identidade própria no século II A.C., quando Viriato os liderou contra a ocupação romana. Estrabão refere-se aos lusitanos como "a mais poderosa das nações ibéricas, e que, entre todas, por mais tempo deteve as armas romanas." Oposição finalmente vencida por Servílio Cífião, em 133 A.C., a Lusitânia é ocupada e romanizada, porém sem perder sua individualidade, mantida pela coesão e apego à terra. Vive, o povo lusitano, do coletivismo agrário, apresentando fundas tendências ruralistas. A urbanização foi forçada pelo ocupante romano, como forma de melhor controlar o indócil povo luso.

Em 409, vencida a Cordilheira Pirenáica, a maré germânica espalha-se pela Península Ibérica: Vândalos e Suevos fixam-se na Galícia; na Lusitânia, os Suevos, cujo reino, "Portu-Cali",

tem Braga por capital.

Aos germânicos, cerca de um século e meio após, seguem-se os visigodos. Seu reinado na Espanha perdura até 711 quando, decadente e vacilante, sofre o embate dos mouros do general Tarik, que cruzam de Ceuta para Gibraltar e desbaratam os locais em Medina Sidônia. Novas ordas mouras se seguem e expulsam os lusitanos, de Pelágio, para a região inacessível das Astúrias.

O avanço mouro sobre a Europa é logo detido: em 718, por Pelágio, em Cangas de Onis, e em 732, por Carlos Martel, em Poitiers. Inicia-se a lenta reconquista.

Em 1107, Henrique de Borgonha é feito Conde de Portugal, pelo rei de Castela Afonso VI. Seu filho, D. Afonso Henrique, passa a se intitular rei, em 1139; estava fundado o reino lusitano, que seria organizado e povoado por seu sucessor, D. Sancho I (1185-1211). Com a expulsão definitiva dos mouros do Algarve, no reinado de Afonso III (1267), estava integralizado o território português sob soberania nacional.

Romanos, germânicos e visigodos poucas ligações tinham com o mar. Os lusitanos, com eles micigenados, vão se transformar nos portugueses. Apenas os mouros trazem alguma herança náutica; os lusos vêem navios e esquadras mouras operarem em proveito e apoio às tropas de terra; cidades sitiadas são abastecidas, ou evacuadas, às vistas das forças lusas, impotentes. Para a retomada de Lisboa é necessário o concurso de esquadra Cruzada, que bloqueia o Tejo. É pelo valor militar, talvez, que primeiro é atraída a atenção dos portugueses para o mar. A retomada de Lisboa, em 1147, e do porto de Silves, em 1189,

último reduto mouro no Atlântico, vão colocar em contato com o comércio marítimo, os nossos remotos ascendentes. O filho, D.

Organizado o reino português e reforçado o povoamento do território com imigrantes, na época de Afonso I, seguem-se tempos difíceis; cataclismas provocam anos de fome, por más colheitas, nas terras pobres de Portugal: em 1203, 1205, 1207 e 1209, principalmente.

O mar foi sempre o provedor dos povos cujas terras não fornecem o alimento necessário ao seu abastecimento. Até o século XII, os portugueses tripularam apenas pequenas embarcações costeiras; a partir daí, começam a surgir colônias de pesca, que proliferam ao longo do litoral, até o século XVI; atrás dos cardumes de arenques, bacalhaus e sardinhas afastam-se, cada vez mais, do abrigo da costa, em direção ao alto mar.

O magnífico porto de Lisboa, refresco obrigatório a todo navegante em viagem entre o Mediterrâneo e os mares do Norte, colocou-os em contato com os navegadores da época e sinalizou o caminho da riqueza e da fartura, através do comércio.

Ainda no século XII, iniciam os reis portugueses a empregar navios nas guerras; na tomada de Silves já são utilizados. Em 1194, no porto de Bruges, já aparece registro de naufrágio de navio lusitano. Em 1237, abre-se um arsenal régio, para construção naval, em Lisboa; sob D. Dinis (1279-1325), cognominado o "Pai da Pátria", é dado grande impulso à Marinha; no seu reinado, os portugueses chegam às Canárias, que mais tarde, por acordo diplomático, seriam cedidas à Espanha. No reinado de D. Fernando I (1367-1383), Portugal já pode ser consi-

derado uma potência marítima; com ele se extingue a dinastia de Borgonha. Ascende a de Avis, com D. João cujo filho, D. Henrique, "o Navegador", marca decisivamente o direcionamento português para a expansão ultramarina. Fundador da Escola de Navegação e Observatório de Sagres, em vida dele são descobertas as Ilhas da Madeira, Porto Santo e Açores. Sob D. João II (1481-1495) a Marinha portuguesa é notável, o maior galeão da época, um monstro de 1000 tonéis, flutua no Tejo, para orgulho lusitano. Seu sucessor, D. Manuel I, "o Venturoso", vê Vasco da Gama chegar às Índias (1498) e Pedro Álvares Cabral, ao Brasil. Nos fins do século XVI, o império marítimo-comercial atinge o seu apogeu, já mostrando sinais de decadência, que vem rápida e inexorável, precipitada pelo reinado do espanhol Felipe II e pela ação das marinhas holandesa e inglesa, que corroem as bordas do Império português.

O desenvolvimento da projeção portuguesa para o mar, uma análise causal mostra, deveu-se primordialmente à ação estatal, à luz dos exemplos mouros e das demonstrações do valor militar dos meios navais, seguido pela percepção das suas possibilidades econômicas, exemplificadas pelas cidades-estados italianas, principalmente Gênova, e da Liga Hanseática. A seguir ao esforço estatal, apresenta-se o impulso gerado na coletividade pelo esgotamento das possibilidades do território em alimentar a população, elevada numericamente após a reconquista e subsequente período de paz prolongada. A solução através do aumento territorial foi, antes, tentada por D. João I (1385-1433), empreendendo ações de conquista na costa africana, onde foi tomada Ceuta (1415), e por D. Afonso V (1438-

1481), conquistando Alcácer-Ceguer (1458), Arzila e Tanger (1471).

O alto custo das campanhas mostrou ser inexequível a solução africana; as praças caem, sob D. João III, em torno de 1550, e o sonho africano é encerrado, tragicamente, em Alcácer-Quibir, no Marrocos, em 1578.

Já foi dito que a Marinha portuguesa foi produto da monarquia, com inegável justiça; não são encontrados sinais de que tenha surgido por vocação, impulso atávico ou espontaneamente da natureza lusitana. Fruto das contingências e necessidades da época e das possibilidades apresentadas, isto sim, aliadas à vontade firme e continuada, cristalizada em política coerente de governantes esclarecidos e capazes.

Não se pode deixar de admirar a qualidade desses primeiros monarcas portugueses - chefes militares, homens de terra, com criação e formação rural e aristocrática, imersos, desde o berço, em acirradas lutas, seja contra os mulçumanos, seja contra os espanhóis, com a preocupação permanente em manter a independência nacional, àquela época sempre ameaçada, assim mesmo tiveram o entendimento claro sobre a saída para o desenvolvimento do país. Ao longo das décadas reúnem meios, o que certamente não deve ter sido fácil, naquelas contingências, adestram gente, incentivam empreitadas, preparam o futuro. Ação sempre constante, rei após rei, enquanto as guerras se sucedem. Grandes estadistas foram eles; de uma pequena Nação forjaram um Império mundial. A opção pelo mar fica evidente no conselho do 1º Vice-Rei das Índias, D. Francisco de Almeida, em carta a D. Manuel I: "(...) toda a nossa força seja no mar

(...) desistamos de nos apropriar da terra. As tradições anti-  
gas de conquista, o Império sobre reinos tão distantes não  
convém. (...) com as nossas Esquadras teremos seguro o mar e  
protegidos os indígenas em cujo nome reinaremos de fato sobre  
a Índia; e se o que queremos são os produtos dela nosso Impé-  
rio marítimo assegurará o monopólio português contra o turco e  
o veneziano (...) " (12). Estratégia lúcida, quatrocentos anos  
antes do Almirante Mahan divulgar a teoria do Poder Marítimo.

- GG - Grande Guerra
- MM - Marinha Mercante
- OM - Organização Militar
- PM - Plano de Reaparelhamento da Marinha

## ANEXO B - ABREVIATURAS

1. - Alte João - Almirante Portugal. Porto: Livraria Tavares Martins, 1942.
- CIA, CIAS - Companhias
2. AZEREDO, Newton Lemos de. Integração das Forças Armadas Brasileiras. Rio de Janeiro, v. 111, nº 7/12, f. 223-236, jul./dez.
- EEAAMM - Escolas de Aprendizes-Marinheiros
- FAB - Força Aérea Brasileira
3. - FFAA, Joel - Forças Armadas. O GLOBO, Rio de Janeiro, 22 mai. 1992, f. 26.
- FT - Força Tarefa
4. BRASIL. Diretoria de Administração da Marinha. ANUARIO ESTADISTICO - Grande Guerra de Janeiro, 1991. Confidencial.
- MM - Marinha Mercante
5. BRASIL. Escola de Guerra Naval. EGN-215A - Guia para a Organização Militar. Rio de Janeiro, 1991.
- OM - Organização Militar
6. - PRM - Plano de Reaparelhamento da Marinha elaborado de referências bibliográficas. Rio de Janeiro, 1992.
7. BRASIL. Serviço de documentação geral da marinha. História naval brasileira. Rio de Janeiro, 1975. v. 1, tomo I.
8. BRASIL. Serviço de Documentação Geral da Marinha. História Naval Brasileira. Rio de Janeiro, 1975. v.1, tomo II.
9. BRASIL. Serviço de Documentação Geral da Marinha. História Naval Brasileira. Rio de Janeiro, 1979. v. 2, tomo II.
10. BURNS, Edward McNall. História da civilização ocidental. 22. ed. Porto Alegre: GLOBO, 1979.
11. CAMINHA, Herick Marques. A Força Naval do Nordeste - Aspectos Administrativos. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 113, n. 1/3, f. 137-148, jan./mar. 1993.
12. CAMINHA, João Carlos. História marítima. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1980. p. 60.
13. CASTRO, Sebastião José Ramoa de. A Revolução de 31 de março de 1964. Revista do Clube Militar, Rio de Janeiro, n. 310, f. 2-3, mar./abr. 1993.
14. CONDE, Carlos Alberto Antunes. A Marinha e a sociedade brasileira. Rio de Janeiro: EGN, 1991. Monografia (C-PEM) - Escola de Guerra Naval, 1991. Confidencial.

## BIBLIOGRAFIA

1. AMEAL, João. História de Portugal. Porto: Livraria Tavares Martins, 1942.
2. AZEREDO, Newton Lemos de. Integração das Forças Armadas com a Sociedade Brasileira. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 111, nº 7/12, f. 223-236, jul./dez. 1991.
3. BETING, Joelmir. Navios a remo? O GLOBO, Rio de Janeiro, 22 mai. 1992. f. 26.
4. BRASIL. Diretoria de Administração da Marinha. ANUÁRIO ESTATÍSTICO DA MARINHA. Rio de Janeiro, 1991. Confidencial.
5. BRASIL. Escola de Guerra Naval. EGN-215A - Guia para a elaboração de teses e monografias. Rio de Janeiro, 1981.
6. BRASIL. Escola de Guerra Naval. FI-219A - Guia para elaboração de referências bibliográficas. Rio de Janeiro, 1992.
7. BRASIL. Serviço de documentação geral da marinha. História naval brasileira. Rio de Janeiro, 1975. v. 1, tomo I.
8. BRASIL. Serviço de Documentação Geral da Marinha. História Naval Brasileira. Rio de Janeiro, 1975. v.1, tomo II.
9. BRASIL. Serviço de Documentação Geral da Marinha. História Naval Brasileira. Rio de Janeiro, 1979. v. 2, tomo II.
10. BURNS, Edward McNall. História da civilização ocidental. 22. ed. Porto Alegre: GLOBO, 1979.
11. CAMINHA, Herick Marques. A Força Naval do Nordeste - Aspectos Administrativos. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 113, n. 1/3, f. 137-148, jan./mar. 1993.
12. CAMINHA, João Carlos. História marítima. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1980. p. 60.
13. CASTRO, Sebastião José Ramos de. A Revolução de 31 de março de 1964. Revista do Clube Militar. Rio de Janeiro, n. 310, f. 2-3, mar./abr. 1993.
14. CONDE, Carlos Alberto Antunes. A Marinha e a sociedade brasileira. Rio de Janeiro: EGN, 1991. Monografia (C-PEM) - Escola de Guerra Naval, 1991. Confidencial.

15. DIÉGUES, Fernando Manuel Fontes. A estratégia naval na independência - idéias para uma concepção atual. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 111, n. 7/12, f. 129-145, jul./dez. 1991.
16. FERREIRA FILHO, Manoel Gonçalves. Os militares na sociedade moderna. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 113, n.1/3, f. 235-241, jan./mar. 1993.
17. FLORES, Mário Cezar. As atividades subsidiárias da marinha. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. XCIX, N. 7/9, f. 11-20, jul./set. 1979.
18. FLORES, Mario Cesar. Panorama do poder marítimo brasileiro. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1972.
19. FORTUNA, Hernani Goulart. O poder marítimo como projeção do poder nacional. Revista marítima brasileira. Rio de Janeiro, v. 112, n. 10/12, out./dez. 1992.
20. FRAZÃO, Eugênio M.R. A marinha na cabanagem. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 109, n. 10/12, f. 23-37, out./dez. 1989.
21. HERMES, Mário J. da Fonseca. Os militares e a política durante o império. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 110, n. 4/6, f. 11-29, abr./jun. 1990.
22. HERMES, Mário J. da Fonseca. Os militares e a política na república. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 111, n. 7/12, f. 81-104, jul./dez. 1991.
23. HERMES, Mário J. da Fonseca. Os militares e a política durante a república (parte II). Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 112, n. 1/6, f. 117-137, jan./jun. 1992.
24. HERMES, Mário J. da Fonseca. Os militares e a política na república (parte V). Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 113, n. 1/3, f. 37-52, jan./mar. 1993.
25. LEAL, José Antônio de Castro. A marinha e a sociedade brasileira. Rio de Janeiro: EGN, 1992. Monografia (C-PEM) - Escola de Guerra Naval, 1992.
26. LOBATO, Monteiro. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 112, n. 10/12, f. 286, out./dez. 1992.
27. MARTINS, Hélio Leôncio. A Força Naval do Nordeste - Aspectos operativos. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 113, n. 1/3, f. 127-136, jan./mar. 1993.
28. MARTINS, Hélio Leôncio. A Marinha e a proclamação da república. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 109, n. 10/12, f. 11-22, out./dez. 1989.

29. MARTINS, Hélio Leôncio. A Marinha na era de Getúlio Vargas. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 110, n. 1/3, f. 75-86, jan./mar. 1990.
30. MARTIRE, Amadeo E. Botto. A cultura naval e a motivação à carreira. Revista Clube Naval. Rio de Janeiro, n. 286, f. 27. 1992.
31. MATTOS, Carlos de Meira. O Exército e a República. Revista do Clube Militar. Rio de Janeiro, v. 310, f. 20-23, mar./abr. 1993.
32. MELLO, Carlos Alberto Pimentel. O enfoque político do emprego do poder naval. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 109, n. 1/3, p. 122-130, jan./mar. 1989.
33. MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado de. A diplomacia das canhoneiras e o Brasil. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 112, n. 1/6, f. 179-188, jan./jun. 1992.
34. MOURÃO, Fernando Augusto Albuquerque. O século XIX como fator de decifração das relações do Brasil-Africa. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 111, n. 7/12, f. 171-179, jul./dez. 1991.
35. OLIVEIRA, José M. Amaral. As grandes lições da guerra das Malvinas - A lição estratégica. Rio de Janeiro: EGN, 1980. Relatório de Grupo de Trabalho de simposium realizado entre set./out. 1982. Escola de Guerra Naval, 1982. Confidencial.
36. OLIVEIRA, José M. do Amaral. O Atlântico Sul no século XIX - Uma abordagem estratégica. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 111, n. 4/6, f. 95-113, abr./jun. 1991.
37. OURO PRETO, Afonso Celso de Assis Figueiredo, Visconde de. A marinha d' outrora. 3. ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1981. p. 45.
38. PENALVA, Gastão. TAMANDARÉ. Rio de Janeiro, 1942.
39. SCAVARDA, Levy. A Marinha Brasileira na IIª Guerra Mundial. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. LXXXV, n: 7/9, f. 7-21, jul./set. 1965.
40. STEFAN, Alfred. Os militares: da abertura à Nova República. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986.
41. STEFAN, Alfred. Os militares na política. Rio de Janeiro: ARTENOVA, 1975.
42. STUDART, Augusto Ferreira. Mentalidade marítima. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. XCIX, n. 7/9, f. 35-43, jul./set. 1979.

43. TILL, Geoffrey. Estrategia marítima y la era nuclear. 2. ed. Buenos Aires: Instituto Publicaciones Navales, 1988.
44. VIANNA, Hélio. História do Brasil. 14 ed. São Paulo: Melhoramentos, 1980.
45. VIDIGAL, Armando A. Ferreira. O papel das FFAA no novo contexto mundial. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 112, n. 10/12, out./dez. 1992.
46. VIDIGAL, Armando A. Ferreira. Reflexões adicionais sobre uma nova concepção estratégica para o Brasil - um debate necessário. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 110, n. 7/9, f. 49-61, jul./set. 1990.
47. VIGNY, Alfred de. Servidão e grandeza militares. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1960.
48. WELLS, H. G. História Universal. 7 ed. Rio de Janeiro: Nacional, 1968.



40. WILL, Geoffrey. Estratégia marítima v a era nuclear. 2 ed. Buenos Aires: Instituto Publicaciones Navales, 1988.
44. VIANNA, Hélio. História do Brasil. 14 ed. São Paulo: Melhoramentos, 1980.
45. VIDIGAL, Armando A. Ferreira. O papel das FFAA no novo contexto mundial. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 112, n. 10/12, out./dez. 1992.
46. VIDIGAL, Armando A. Ferreira. Reflexões adicionais sobre uma nova concepção estratégica para o Brasil - um debate necessário. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 110, n. 7/9, 1.º-3.º-6.º jul./set. 1990.
47. VIGNY, Alfred de. Serviço e grandeza militares. Rio de Janeiro: BIBLIX, 1980.
48. WELLS, H. G. História Universal. 7 ed. Rio de Janeiro: Nacional, 1968.



Aveline, Julio Expedito Curcio

AUTOR

TÍTULO  
A Marinha e a sociedade brasileira

2-C-32

DEVOLVER NOME LEIT. (3594/94)

14 JUL 1994	CMG (CA) Avila
01 AGO 1995	CC (FM) VAZ
21 MAR 1996	CC (FM) Rendeiro (P.56)
20 ABR 1996	CC TRAVARES DE SOUZA
18 MAI 1996	CC HECHT
08 ABR 1997	CC (EM) KIMIO
05 JUN 1997	Stingelin
21 JUN 1997	CC (OG-DM) SANCHES
1 MAI 1998	CC Penha
18 MAR 2000	CC/CA Paulo VAZ

Devolver em

Nome do Leitor

8 OUT 2003

ce Richards

ESTE LIVRO DEVE SER DEVOLVIDO  
NA ÚLTIMA DATA CARIMBADA

04 JUL 1994			
01 AGO 1995			
21 MAR 1996			
20 ABR 1996			
18 MAI 1996			
08 ABR 1997			
05 JUN 1997			
21 JUN 1997			
11 MAI 1998			
18 MAR 2000			
18 OUT 2002			



00104530003594

A Marinha e a sociedade brasileira

2-C-32

MINISTÉRIO DA MARINHA  
ESCOLA DE GUERRA NAVAL  
Biblioteca

Aveline, Julio Expedito Curcio

A Marinha e a sociedade brasileira

2-C-32

(3594/94)