

# Reflexões sobre o Poder Naval brasileiro: da Guerra do Paraguai até o tempo presente\*

Francisco Eduardo Alves de Almeida\*\*

**E**m 1º de março de 1870, Francisco Solano López foi morto por tropas brasileiras comandadas pelo General Câmara, praticamente terminando a terrível e dolorosa Guerra do Paraguai. Foram mais de cinco anos de intensos combates nos quais pereceram aproximadamente 33 mil brasileiros, segundo a *História do Exército Brasileiro*, publicada em 1972 pelo Estado-Maior do Exército.<sup>1</sup>

Não se tem uma ideia precisa dos mortos brasileiros pertencentes à Marinha de Guerra. Os números apresentados até hoje são apenas especulativos. O que se tem certeza absoluta foi o grande esforço despendido por essa Força Armada nos anos de guerra.

Inicialmente voltada para as atividades marítimas, a Marinha Imperial teve de se adaptar às difíceis condições da guerra ribeirinha, em regiões pouco conhecidas e de baixa profundidade. Até aquele momento, a Marinha Imperial brasileira tinha preocupações oceânicas, embora o Prata possuísse relevância estratégica, em virtude de um contencioso histórico com a Confederação Argentina, que nutria esperanças de liderar um grande bloco republicano, de modo a impedir as investidas

brasileiras na região, consideradas expansionistas e ameaçadoras à integridade portenha.

No início do conflito, a Marinha Imperial compunha-se de 45 navios armados, sendo 33 a vapor e 12 a pano, com 609 oficiais e 3.627 praças,<sup>2</sup> o que se constituía em uma força naval razoável, em comparação com os inimigos paraguaios, que contavam com cerca de metade desses números.

Avalio que a Marinha passou, durante a campanha, por quatro grandes, difíceis e memoráveis momentos na guerra. O primeiro deles foi a Batalha Naval do Riachuelo, ocorrida em 11 de junho de 1865, quando, por meio de uma manobra arriscada do Almirante Barroso, um encontro inicialmente desfavorável transformou-se em uma vitória retumbante. Uma verdadeira batalha decisiva. Com essa vitória, a Marinha brasileira impediu o fluxo logístico paraguaio, em um momento perigoso para as Armas brasileiras. Além disso, praticamente varreu os navios paraguaios dos rios Paraná e Paraguai. A partir desse combate, o Poder Naval paraguaio deixou de existir.

Um segundo momento foi a bem concebida manobra de desembarque anfíbio no Pas-

\* Colaboração do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil — IGHMB.

\*\* O autor é Capitão-de-Mar-e-Guerra, historiador, Vice-Presidente do IGHMB e professor da Escola de Guerra Naval — EGN.

<sup>1</sup> DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002, p. 461.

<sup>2</sup> VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro*, Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1985, p. 34.

so da Pátria em abril de 1866. Naquela oportunidade, o Almirante Tamandaré, Comandante-em-Chefe das Forças Navais brasileiras, conduziu seus navios com maestria e transportou cerca de 65 mil soldados do Exército<sup>3</sup> da margem esquerda do Rio Paraná para a margem esquerda do Rio Paraguai no Passo da Pátria, em total segurança. Como sabemos, uma operação anfíbia é uma operação complexa, que requer uma estreita coordenação de fogos de apoio, um cronograma de desembarque corretamente organizado, uma perfeita compreensão do sistema de comunicação entre navios e tropa de desembarque e por fim um *timing* preciso e encadeado.

O terceiro momento fundamental para a Marinha Imperial foi a Passagem de Humaitá, já em fevereiro de 1868, estando as forças navais imperiais sob o comando geral do Almirante Joaquim José Inácio, chefe modesto que comandou, com grande pertinácia e equilíbrio, a Esquadra brasileira após o fracasso de Curupaíti.

Joaquim Inácio substituíra seu grande amigo Tamandaré, logo após o ataque a essa fortificação paraguaia. Tamandaré vinha se atriando com Mitre no modo como a Esquadra Imperial deveria ser utilizada. Mitre preconizava a exposição dos navios brasileiros aos fortes paraguaios, o que era recusado enfaticamente por Tamandaré, que via nessa atitude uma manobra de Mitre para ver destruído o Poder Naval brasileiro e assim enfraquecer a posição estratégica do Império na região. Os atritos entre esses dois chefes militares culminaram no afastamento de Tamandaré, de modo a se preservar a Tríplice Aliança. Joaquim Inácio viera para apaziguar os ânimos.

A Passagem de Humaitá veio demonstrar que, apesar de muito avariados, os navios bra-

sileiros tinham condições de enfrentar as cidadelas inimigas e forçar a passagem, apoiando com seus fogos de apoio a manobra bem conduzida por Caxias, de envolvimento de Humaitá pela retaguarda. Nessa passagem distinguiu-se o jovem Tenente Joaquim Cordovil Maurity, comandante do *Alagoas* que forçou a passagem quatro vezes, demonstrando, além de coragem pessoal, grande capacidade marinheira em condições adversas.

Por fim, o último momento decisivo da Marinha Imperial foi a conhecida manobra de Piquissiri, em outubro de 1868, habilmente imaginada por Caxias, que provocou a total ruptura do dispositivo de defesa de López, que se viu abordado pela retaguarda, obrigando-se a mudar a disposição de suas forças de defesa. A Esquadra Imperial, além de bombardear os fortes inimigos, transportou os efetivos do Exército de uma margem a outra do Rio Paraguai em total segurança.

Esses foram os quatro grandes momentos decisivos da Armada Imperial. A Marinha brasileira saía da guerra com grande capacidade ofensiva. Embora tivesse grande número de navios fluviais, o que a transformava em uma potência fluvial regional, esses meios eram modernos e no estado da arte. O principal legado da guerra foi o adestramento das tripulações brasileiras em combate. A maioria dos tripulantes da Armada servira no teatro de operações do Paraguai e sentira o cheiro da fumaça dos tiros de canhões e das descargas dos fuzis. Eram assim experientes em combate, e essa experiência de guerra fazia da Marinha Imperial um eficiente instrumento de política estatal, dotada de grande credibilidade. Além disso, o Arsenal da Corte, em resposta às demandas da guerra, construía grande número de navios de guerra, entre canhoneiras, bombardeiras, monitores, vapores de diversos tipos e encouraçados, um

<sup>3</sup> DORATIOTO, Op. cit. p. 205.

desses encouraçados foi construído no tempo recorde de apenas quatro meses!<sup>4</sup>

Ao final da guerra, a Marinha Imperial possuía 94 vasos de guerra, dos quais 16 encouraçados, com um total de 6.474 homens.<sup>5</sup> Em número de navios, a Armada Imperial só era superada pelas marinhas da Grã-Bretanha, Rússia, Estados Unidos e Itália.<sup>6</sup>

Por mais paradoxal que seja, a partir de 1870, até a instituição do Programa de Construção Naval de 1906, verificou-se um longo e lento declínio do Poder Naval brasileiro, cujo ponto mais baixo foi a Revolta da Armada de 1893.

Os motivos para esse nadir foram muitos. Podemos citar: a diminuição da prioridade na questão do Prata, em comparação com outras demandas mais urgentes, fazendo com que os poucos recursos fossem carreados para outros setores; a Revolução Tecnológica, agregada a uma Segunda Revolução Industrial trouxe inovações importantes no campo naval, tais como a substituição da lenha pelo carvão mineral como combustível mais eficiente e o emprego do aço em substituição ao ferro na construção naval, tornando os navios mais resistentes e leves; a invenção de novos sistemas mecânicos de direção de tiro, de canhões mais sofisticados e de equipamentos de controle das máquinas mais aperfeiçoados, que viriam provocar uma defasagem cada vez maior entre o estado da arte e a situação profissional dos quadros da Armada. Por fim, o próprio desgaste da Marinha com o poder político nacional, que temia a emergência de uma marinha forte que pudesse criar novas dificuldades para a gestão do país como a ocorrida em 1893.

<sup>4</sup> VIDIGAL, *Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro*, p. 34.

<sup>5</sup> *Ibidem*, p. 42.

<sup>6</sup> *Idem*.

<sup>7</sup> MARTINS, Hélio Leôncio. *A Revolta da Armada*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1997, p. 442.

<sup>8</sup> VIDIGAL, *op. cit.* p. 53.

Além disso, o número de praças analfabetos era ainda muito alto e a distância social entre oficiais e subalternos era alarmante. Ir para o mar era caro e cada vez se treinava menos, com a natural perda da condição operacional para as tripulações dos navios da Marinha, agravada pela obsolescência dos meios disponíveis. A experiência de guerra foi sendo lentamente erodida pelo descaso e o esquecimento.

A Revolta de 1893 foi um evento marcante que agravou ainda mais essa condição indesejável. A Marinha cindiu-se em dois grupos, o que foi traumático para a história da instituição. Não desejo aqui justificar ou atacar a postura do Almirante Custódio de Mello em se revoltar contra o Vice-Presidente no exercício da Presidência, Floriano Peixoto. Esse evento está muito bem pesquisado e discutido por um membro emérito e muito destacado desse Instituto de História Militar, o Almirante Hélio Leôncio Martins. O certo é que a Marinha se viu totalmente relegada, por cerca de mais de 10 anos, a um plano secundário, após a resolução da revolta. O Almirante Leôncio afirmou com muita propriedade que “em breve a Revolta da Armada passaria a ser apenas uma lembrança amarga pelo que causou de destruição moral e material à Marinha”,<sup>7</sup> o que concordo em gênero, número e grau.

Outro membro destacado desse Instituto que discutiu essa revolta, o Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal disse que

“pior, porém, foi a desunião da classe. O que a Marinha tinha de melhor, em termos profissionais e morais, ficou com a revolução, e, embora os que sobreviveram tivessem sido anistiados, ficaram numa situação de inferioridade em relação aos florianistas que ...ocupavam as posições de mando e prestígio... Ao fim do período de adaptação do país ao novo regime... a força de combate da Marinha era praticamente nula”.<sup>8</sup>

Foram 36 anos de lento declínio e inércia.

De forma a não se tornar muito inferior à Argentina e ao Chile, o governo brasileiro, ao final do século XIX, resolveu adquirir no estrangeiro alguns poucos navios de combate que pouco agregaram ao Poder Naval, pois eram unidades pequenas, com baixa tecnologia agregada e pequeno poder ofensivo.

Em 1904, com o afastamento dos eventos de 1893 e com a melhoria das condições financeiras do Brasil, foi apresentado ao Congresso Nacional pelo Deputado Laurindo Pitta o Programa Naval do Ministro da Marinha Almirante Júlio de Noronha, composto de 3 encouraçados, 3 cruzadores-encouraçados, 6 contratorpedeiros, 18 torpedeiros, 3 submarinos e 1 carvoeiro. Esse programa previa, também, a construção de um arsenal em Jacuecanga que deveria ser aparelhado para o reparo e a manutenção dos navios adquiridos e a criação de um porto militar onde ficariam estacionados esses meios. Era uma renovação total nos meios e no sistema logístico da Armada.

A ascensão de um novo Ministro da Marinha em 1906, o Almirante Alexandrino de Alencar, provocou uma mudança importante no Programa Júlio de Noronha. O Programa Alexandrino, como ficou conhecido, tinha o propósito de dar à Marinha uma projeção internacional, não se limitando apenas ao cenário sul-americano. Ele compreendia a aquisição na Inglaterra de 3 encouraçados, depois diminuídos para 2, da classe *Dreadnought* com maiores deslocamento, velocidade e poder de fogo, 2 cruzadores *scout*, 10 contratorpedeiros e 3 submarinos. Essas mudanças, em relação ao programa anterior, foram motivadas pelas lições apreendidas da Guerra Russo-Japonesa de 1905, quando os canhões de grandes calibres prevaleceram.

Não pretendo aqui discutir as vantagens e desvantagens de qualquer um dos programas

apresentados. Os historiadores navais brasileiros têm debatido essa questão, e todas as conclusões têm a sua pertinência. O que pretendo discutir são os resultados observados do Programa Alexandrino, que vieram a refletir no preparo para a Grande Guerra de 1914 a 1918.

O que Alexandrino pretendia era dotar a Marinha de uma linha de batalha mínima, composta de 2 encouraçados com grande poder de fogo, apoiados por 2 cruzadores esclarecedores e 10 contratorpedeiros na razão de 1:1:5. Embora tenha havido um salto de qualidade em relação à Marinha existente, alguns problemas vieram a prejudicar o desempenho desses novos meios adquiridos.

Em primeiro lugar, esses navios eram dotados de uma tecnologia avançada para a época, não condizente com as condições tecnológicas da Marinha brasileira. Estávamos defasados em relação às marinhas mais avançadas, e esses meios provinham exatamente de um desses países mais desenvolvidos, a Inglaterra.

Em segundo lugar, nosso pessoal se ressentia do conhecimento técnico necessário para tirar dos equipamentos sua máxima performance. Muitos marinheiros ainda eram analfabetos, e uma grande maioria de nossos oficiais lia francês, porém desconhecia a língua inglesa, provocando uma dificuldade natural na leitura e interpretação dos manuais de bordo. Para contornar essa dificuldade, os ingleses designaram militares de seu país para permanecerem a bordo como consultores técnicos. Em 1918, muitos desses técnicos ingleses ainda estavam a bordo dos navios brasileiros.

Em terceiro lugar, o Brasil importava da Inglaterra o carvão necessário para impulsionar esses navios. Com o início da guerra de 1918, os fornecimentos naturalmente escassearam. Isso provocou uma diminuição no tempo dos

navios em patrulha, afetando sobremaneira o adestramento das tripulações.

Em quarto lugar, nosso parque logístico e industrial era inexpressivo e não tínhamos capacidade de reparar as avarias mais sofisticadas. Não houve, por parte de Alexandrino, a insistência com os fornecedores ingleses em estabelecer um parque ou arsenal reparador para os navios, sendo essa deficiência talvez a mais relevante no programa.

Em quinto lugar, não houve nenhuma transferência de tecnologia agregada na aquisição desses navios. Compramos pacotes fechados e os operamos com grandes dificuldades.

Em sexto lugar não recebemos por parte dos ingleses qualquer orientação em como utilizar taticamente os meios adquiridos e não tínhamos na ocasião nenhuma unidade naval responsável pelo desenvolvimento de táticas e procedimentos operacionais autóctones.

Essas deficiências foram se avolumando, e, quando o Brasil finalmente declarou guerra à Alemanha, em outubro de 1917, Marinha brasileira só contava com um encouraçado *Dreadnought*, dois encouraçados pequenos tipo “guarda-costas” e três contratorpedeiros em condições de combate.<sup>9</sup> O restante dos navios ou estava em reparos ou estava na reserva, indisponíveis para ação. As principais tarefas alocadas à Marinha naquela oportunidade eram a patrulha do mar territorial brasileiro contra a ação de corsários e a proteção do tráfego costeiro. Em ambas as tarefas estávamos vulneráveis.

Em janeiro de 1918, o governo resolveu enviar uma Divisão Naval para operar a partir de Gibraltar, sob o comando inglês, como for-

ma de contribuir com o esforço de guerra contra o Império Alemão. Essa divisão foi composta de dois cruzadores, quatro contratorpedeiros, um tender e um rebocador. A preparação desse pequeno número de navios foi extenuante. Os esforços foram inauditos, e, ao fim de cinco meses, os navios suspenderam em direção à África, ponto inicial de patrulha alocada a essa divisão.

A epopeia da DNOG foi um dos episódios menos discutidos da História Naval brasileira. A divisão só chegou a seu destino, Gibraltar, em novembro, dois dias antes do término da guerra. As avarias se sucederam nos navios, muitas delas ocorrendo em pleno alto-mar, sob severas condições de trânsito com ameaça submarina, expondo os navios facilmente ao ataque de submarinos alemães. Por atuarem em área de baixa periculosidade, não houve nenhum ataque durante as paradas para reparar os tubos das caldeiras e condensadores, que insistiam em romper durante os trânsitos. Além disso, as tripulações sofreram em Dakar a pandemia da gripe espanhola que ceifou a vida de mais de duas centenas de marinheiros naquelas paragens africanas.

Eu considero essa comissão da Marinha na Grande Guerra como uma das mais trágicas e gloriosas pela qual passou. A coragem e determinação dos componentes da DNOG ainda merecem maiores reconhecimentos e interesse por parte dos historiadores navais brasileiros, de modo a que se resgatem os seus feitos e sacrifícios para as futuras gerações.

Após o fim da Grande Guerra até 1942, em plena Segunda Guerra Mundial, a Marinha brasileira passou pelo segundo ciclo de declí-

<sup>9</sup> ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. *Tudo pela Pátria: a Grande Guerra no mar e o Poder naval brasileiro de 1914 a 1917*. Monografia apresentada no final do curso de Graduação para o título de bacharel em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro em 2007; p. 113, 116 e 120.

nio em sua situação material e operacional. Foram 24 anos de decadência e de acomodação com a situação vigente.

A Marinha realizava poucos exercícios de conjunto, e as movimentações dos navios tinham o propósito de mantê-los andando, sem nenhuma preocupação com o desempenho, tanto individual como participante de forças-tarefas. Era comum os navios se deslocarem para a região da Baía da Ilha Grande e lá permanecerem fundeados durante a semana sem nenhuma atividade relevante, realizando apenas adestramentos de pequena envergadura. Os exercícios de tiro eram escassos, e os recursos para sobressalentes mínimos. O pior de tudo não era somente o adestramento dos meios, mas principalmente a estagnação tática e estratégica dos quadros e a inércia tecnológica da Marinha. Acomodara-se com o quadro vigente. Os recursos e a prioridade com as Forças Armadas eram baixos, apesar de iniciativas honrosas como a vinda da Missão Naval Americana. Foi com esse espírito que a guerra de 1939 bateu às portas do Brasil.

Pasmem senhores, ao ser declarada guerra à Alemanha em 1942, a Esquadra brasileira, que viria a se defrontar com as potências do Eixo, era a mesma de 1917! Lembro-me bem das palavras do Almirante Leôncio, quando me descreveu sua primeira ação de guerra naquele ano de 1942. Naquela oportunidade o almirante era um jovem capitão-tenente destacado a bordo de um velho contratorpedeiro do Programa Alexandrino da classe Pará, movido ainda a carvão, sem nenhum armamento antissubmarino e dotado de baixa velocidade. A decisão de movimentar aquele navio obsoleto para realizar patrulha AS beirava para o almirante a insensatez.

As tarefas a serem realizadas pela Marinha naquele período eram a patrulha rotineira das águas territoriais contra corsários de superfície e submarinos e a proteção das linhas de comu-

nicação para manter constante o fluxo dos recursos necessários para a sobrevivência do País.

Imediatamente, nossa aliança com os Estados Unidos da América começou a germinar frutos. Diversos grupos de oficiais brasileiros foram enviados para esse país para receber os novos caça-submarinos e contratorpedeiros transferidos pelo Programa Lend Lease. Durante semanas as tripulações brasileiras eram submetidas a um duro treinamento de guerra, que beirava à ação real de combate, de modo a se acostumarem com a rotina de comboios e com os procedimentos operativos para o ataque aos submarinos inimigos. A intensidade desses exercícios era alta, e os treinamentos levavam os marinheiros brasileiros à exaustão, no entanto eles eram necessários.

Aos poucos a mentalidade de guerra foi se espalhando pela Marinha. Novos meios foram sendo recebidos dos americanos, e uma nova Marinha foi surgindo, nucleada principalmente em torno da Força Naval do Nordeste.

Algumas vezes eu me pergunto se, sem o auxílio dos EUA, teríamos condições materiais para enfrentar um adversário tenaz e combativo como o submarino alemão? Recebemos dezenas de navios modernos e treinamos nas modernas táticas de guerra antissubmarino, em centros de instrução que não mediam esforços para transmitir conhecimentos, sem restrição de recursos financeiros.

Foi, também, estabelecido um relacionamento fraterno entre brasileiros e americanos durante o desenrolar da guerra. Essa relação iria perdurar durante todo o período seguinte, o da Guerra Fria, fazendo com que a Marinha brasileira se voltasse totalmente para a linha de fornecimento dos EUA, com todas as facilidades e inconvenientes que daí adviriam.

Ao término da guerra em 1945, a Marinha brasileira transformara-se em um instrumento

eficaz de combate, com meios modernos e adotados, no entanto, o mais importante foi a mudança de mentalidade que se seguiu. A “Marinha do mingau”, a da acomodação, ficara para trás. O período de declínio finalmente terminara. Se eu tivesse que descrever as principais mudanças ocorridas na Marinha nesse período, eu apontaria sete mais importantes.

A primeira foi a emergência de uma mentalidade estratégica e operativa voltada para a defesa do nosso tráfego marítimo e, no âmbito dessa defesa, a ênfase dada à guerra antissubmarino. A História havia demonstrado que o nosso tráfego marítimo foi o primeiro a ser atingido em ambos os conflitos mundiais.

A prioridade passou a ser a aquisição de navios de escolta AS, e, nesse sentido, o adestramento em táticas contra o submarino passou a ser o ponto central de nosso treinamento nos centros especializados e nos exercícios no mar.

Essa percepção de guerra AS continuou durante os anos 50, 60 e 70 do século passado e só foi modificada com a denúncia do Acordo Militar Brasil-EUA pelo governo Geisel no final da década de 1970. Daí em diante, a Marinha passou a desenvolver doutrinas autóctones voltadas não só para a guerra antissubmarino, mas também para outros tipos de guerra, como a eletrônica e a antiaérea. A segunda grande mudança observada foi a aproximação estreita com os EUA. Se tivemos durante a guerra uma ligação íntima com os americanos, após a guerra nossa ligação passou a ser quase que carnal.

A Missão Naval Americana, dirigida por um contra-almirante dos EUA, servia como uma unidade de ligação entre as marinhas dos dois países. Se por um lado esse relacionamento foi produtivo, pois adquirimos navios americanos e importamos doutrinas por eles desenvolvidas, por outro permanecemos atrelados à política, à estratégia e às táticas dos EUA

dentro de um quadro de Guerra Fria, no qual nossa atuação seria complementar na proteção do tráfego marítimo contra os submarinos soviéticos que poderiam atuar no Atlântico Sul. Essa visão estratégica, como mencionada anteriormente, só foi sendo modificada após a denúncia do Acordo Militar muitos anos depois.

Uma terceira mudança fundamental foi a percepção de qual seria a tarefa principal do Corpo de Fuzileiros Navais.

Antes da guerra os fuzileiros tinham basicamente a tarefa de segurança das instalações militares da Marinha. Era uma tropa pequena, com poucos oficiais e, devo confessar, com pequena prioridade dentro da Marinha.

Após a guerra essa visão mudou radicalmente. A campanha naval americana no Pacífico demonstrou a importância que um Corpo de Fuzileiros Navais bem adestrado tinha. A ênfase dada pelos americanos foi para as Operações Anfíbias.

O nosso Corpo, a partir da guerra, começou a desenvolver doutrinas de operações anfíbias, modificando totalmente a sua postura estratégica. De uma força empregada na segurança das instalações navais, ela se transformou numa força eficiente e eficaz, voltada para as operações anfíbias. Além disso, passou a contar com maiores efetivos e com um espírito de corpo notável, motivo de orgulho da Marinha e do Brasil.

Uma quarta mudança fundamental que se processou após a guerra foi a ênfase dada à ampliação de nosso parque logístico e de infraestrutura de apoio à Esquadra. Não podemos negar que nesse campo os americanos foram nossos mestres. Foram ampliadas as instalações logísticas de Belém, com a Base Naval de Val de Cães, e de Salvador, com a Base Naval de Aratu. Além disso, foram modernizadas as Bases de Ladário e de Natal, sem contar com a ampliação dos parques de apoio no Rio de Janeiro. Todas essas

modificações tiveram nos ministros Sílvio de Noronha e Renato de Almeida Guilhobel dois grandes artífices. Ambos viveram as dificuldades logísticas na Campanha do Atlântico Sul, solucionadas, em parte, pelo apoio americano em nosso território nacional.

Uma quinta mudança importante foi o reinício das atividades da Diretoria de Hidrografia e Navegação, interrompida durante a guerra em virtude do esforço na luta contra os submarinos alemães.

Houve um grande esforço na recuperação e na ampliação do sistema de auxílio à navegação, cujos sinais luminosos tiveram de permanecer apagados no período de hostilidades. O pronto e eficaz reengajamento da Marinha nessa atividade constitui testemunho do perfeito entendimento das responsabilidades no apoio à navegação em geral.

Uma sexta alteração importante foi a percepção do Alto-Comando naval após a guerra de que era fundamental a recriação de uma Força Aeronaval nucleada em porta-aviões. Tal fato baseou-se na experiência americana nos combates navais no Pacífico contra os japoneses e na luta no Atlântico contra o submarino alemão, quando foram utilizados porta-aviões de escolta. Esse desejo só foi concretizado no final da década de 1950 e início da de 1960 com a chegada do porta-aviões ligeiro *Minas Gerais*.

Uma sétima e última alteração fundamental foi a mudança de mentalidade no seio da Marinha trazida pela experiência de guerra. Antes de 1942, a Marinha era composta basicamente de navios oriundos da Grande Guerra, sem sensores modernos, como o radar e o sonar, e sem doutrinas adequadas ao novo tipo de guerra que se apresentava. Com o envolvimento do Brasil no conflito e o recebimento de novas unidades navais dos EUA, uma mudança de mentalidade ocorreu. Novas táticas foram apreendidas e no-

vos procedimentos operacionais assimilados dos americanos. Não devemos esquecer que a Marinha combateu a Batalha do Atlântico com oficiais jovens, a maioria de capitães-tenentes e capitães-de-corveta, guarnecendo caça-submarinos e contratorpedeiros de escolta.

Não há nada que substitua a experiência de guerra. Noventa e cinco por cento de monotonia e 5% de pura adrenalina. Essa experiência de sentir o combate é intransferível.

Como forma de demonstrar a mudança de mentalidade que ocorrera na Marinha com a guerra, gostaria de descrever um acontecimento que foi muito discutido na Marinha naquele ano de 1944.

Em 24 de abril, foi feito o salvamento mais comentado do ano pelo *CS Juruena* na Barra Nova, em Sergipe, quando foram resgatados 25 náufragos do navio mercante inglês *Nebraska*, torpedeado quando viajava escoteiro de Gibraltar para Buenos Aires. Chegou a notícia de que muitos náufragos estariam no mar por longo período de tempo, junto à costa e desprovidos de alimentos. O comandante do *CS Juruena*, com grande habilidade marinheira e coragem, entrou na Barra Nova, local perigosíssimo à navegação, e com grande segurança e destemor recolheu os sobreviventes já prostrados pela sede e inanição, salvando-lhes as vidas. O comandante desse navio era o então Capitão-Tenente Hélio Leôncio Martins aqui presente. A sua conhecida modéstia o impediria de descrever essa ação, daí a minha iniciativa, o que fiz sem consultá-lo. Não podia deixar de mencionar esse seu ato de um verdadeiro homem do mar e que demonstrava a nova Marinha que surgia.

O período que se seguiu à guerra foi a de preparo para uma guerra contra o adversário soviético que poderia atacar o bloco ocidental. À nossa Marinha foram alocadas tarefas de proteção AS dentro de um conjunto hemisférico de



defesa capitaneado pelos EUA. Nossa Marinha transformou-se em uma grande força antissubmarino. No final da década de 1940, foi criado o Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão para serem aperfeiçoados e avaliados os exercícios conduzidos pela Esquadra.

Na década de 1950, recebemos os cruzadores e novos contratorpedeiros dos EUA. Compramos, ao final dessa década, um porta-aviões na Inglaterra, o *Minas Gerais*, que proporcionou o aperfeiçoamento de técnicas de operações aéreas, a partir de navio aeródromo por parte de nosso pessoal. Em que pese as críticas formuladas na ocasião, o *Minas Gerais* teve uma brilhante carreira na Marinha. Apesar desses avanços, por mais paradoxal que possa parecer, nem tudo, no entanto, foi sucesso nesse novo período.

Iniciamos o terceiro período de decadência, no início dos anos de 1950, segundo minha interpretação. As razões foram muitas. Cito como a mais importante a crise financeira que atingiu o Brasil no final da década de 1950 e que se prolongou pela década seguinte e se refletiu diretamente no Poder Naval nacional. Além disso, estávamos voltados somente para a guerra AS, dentro de um tabuleiro estratégico que nos era adverso. Os demais tipos de guerra nos eram totalmente desconhecidos e estávamos despreparados para enfrentar novas situações de crise. Passamos, inclusive, por alguns constrangimentos desnecessários. O mais sério foi a chamada Guerra da Lagosta em 1963, uma crise com a França pela pesca da lagosta no Nordeste, em que não pudemos organizar um grupo-tarefa com condições mínimas de combate.

No início dos anos de 1970, no entanto, começou uma nova recuperação da Marinha com a aquisição de novos meios de combate,

chegando a Armada a possuir 20 escoltas e 10 submarinos em determinado período. Eram meios americanos, é verdade, mas operavam razoavelmente. O auge das aquisições, fruto da boa recuperação econômica por que passava o País, ocorreu durante o ministério do Almirante Adalberto de Barros Nunes, no início da década de 1970. A aquisição de fragatas e submarinos na Inglaterra, com relativa troca de tecnologia, digo relativa, pois sabemos que uma troca plena inexistiu, foi um passo importante para desenvolvermos técnicas e táticas de combate mais modernas. Passávamos do eletromecânico para o computador, o que foi uma mudança de paradigma fundamental.

Nessas mudanças criaram-se o Centro de Análises de Sistemas Navais e os diferentes Grupos de Desenvolvimento de Táticas com o propósito de desenvolver táticas e procedimentos operativos autóctones. O rompimento do Acordo Militar com os EUA em 1977 durante o governo Geisel nos foi benéfico nesse ponto. Tivemos que partir para arranjos e soluções nacionais, estimulando a tecnologia brasileira a suplantando dificuldades, pelo menos no campo naval. Construimos fragatas, navio-escola, navios-patrolha, navios-tanque, navios hidrográficos e auxiliares no Brasil.

Segundo o historiador naval alemão Helmut Pemsel, em 1974 a Marinha brasileira ocupava a 11ª posição mundial em tonelagem bruta com cerca de 134 mil toneladas de navios de guerra, não muito distante das marinhas da Espanha, Itália, China e Japão. Em números de navios três anos depois, em 1977, já ocupávamos a 8ª posição com 78 unidades de combate, atrás somente dos EUA, URSS, Grã-Bretanha, França, Itália, Japão e Espanha e na frente da China e da Alemanha Ocidental.<sup>10</sup> Possuíamos a

<sup>10</sup> PEMSEL, Helmut. *A History of war at sea*. Annapolis: United States Naval Institute, 1989, p. 158.

maior Marinha da América Latina e, o mais importante, a mais adestrada no início dos anos de 1980. Podíamos assim compor um grupo de caça e destruição formado por um porta-aviões, oito escoltas, dois navios de apoio e dois submarinos para atacar supostos corsários soviéticos que adentrassem o Atlântico Sul, ainda dentro de um planejamento hemisférico de defesa, liderado pelos EUA.

Os exercícios da Esquadra eram comuns e participávamos de adestramentos no Caribe compondo grupos-tarefa brasileiros, projetando poder nessas paragens e mostrando a bandeira em locais distantes, como Porto Rico. Realmente esses 20 anos que se seguiram foram de muitas realizações e de progresso material e operacional para a Marinha brasileira.

Entretanto, com a ascensão do governo Collor no início dos anos de 1990 e posteriormente dos dois governos Fernando Henrique Cardoso nessa década, o quadro começou a mudar. Mudanças de prioridades governamentais agregadas a determinado revanchismo político que via todos os militares como torturadores fizeram com que as Forças Armadas fossem perdendo prestígio político, e nesse mister a criação do Ministério da Defesa veio a afastar os militares do poder decisório governamental.

Não nego a importância do Ministério da Defesa como órgão coordenador das atividades militares em qualquer país, e ele de fato se fazia necessário. A subordinação do poder militar ao civil era fundamental, no entanto, depois de 10 anos de criação, eu me pergunto o que ainda falta a esse ministério para desembocar naquilo que efetivamente queremos, isto é, em um órgão que realmente coordene o planejamento de defesa da Nação e sensibilize os demais órgãos do governo a priorizarem a Defesa Nacional? Será que ainda enviamos os melhores quadros da Marinha para o Minis-

tério da Defesa como fizemos em sua criação? Tenho dúvidas.

O número de navios em processo de baixa está aumentando cada vez mais, sem nenhuma perspectiva de substituição em curto prazo. O Programa de Renovação da Marinha patina nos trâmites burocráticos governamentais, sem definição do que deve ser feito. Desde 2001 esse programa vem sofrendo alterações, ajustando-se às condições operacionais dos meios a serem substituídos, sem decisão governamental do que deve ser feito. A incorporação de alguns poucos meios não alterou o rápido processo de obsolescência da Marinha como um todo, infelizmente.

Será que aumentando os efetivos da Marinha como se está querendo fazer atualmente se encontrará a solução? Não sei. Tenho sérias dúvidas. Será que os poucos navios da Armada em atividade estão com todos os seus sistemas de combate operando 100%? Não sei. Tenho dúvidas. Será que poderemos preparar rapidamente, em face de uma crise política, um grupo-tarefa composto de 1 porta-aviões, com 10 aviões de combate, 8 escoltas, 2 auxiliares e 2 submarinos totalmente equipados e adestrados para projetarem poder como um dia fizemos em passado próximo? Não sei. Tenho dúvidas.

Como historiador do tempo presente e oficial de Marinha, verifico, com tristeza, que entramos no quarto ciclo de decadência no início dos anos de 1990. Segundo palavras do próprio Comandante da Marinha, Almirante Moura Neto, se nada for feito nos próximos anos, o Poder Naval brasileiro deixará de existir em 20 anos. A penúria financeira, agravada com a obsolescência crescente dos meios navais, faz com que a Marinha perca a sua capacidade de combate rapidamente. Hoje estamos muito enfraquecidos.

Não desejo prescrever ações a serem conduzidas para soerguer a Marinha. Nem imaginar

tarefas e ações estratégicas para o Poder Naval nesse novo século que se inicia. Não me vejo com competência para isso. O Almirantado e o Estado-Maior da Armada possuem militares de grande gabarito e prestígio que estão preocupados com a operacionalidade da Marinha e, tenho certeza, tudo fazem para diminuir a penúria em que ela se encontra. Atualmente atuo mais como historiador que procura apontar mudanças e recorrências históricas, interpretando o que ocorre e por que isso ocorre. Essa é a função social do historiador naval no tempo presente.

Amanhã comemoraremos mais um aniversário da Batalha Naval do Riachuelo, com todo o simbolismo que ela representa. Será realmente um dia para refletirmos e perguntarmos o que queremos do Poder Naval brasileiro nesse século.

Até quando as novas gerações de marinheiros, que mal haviam nascido em 1964, deverão responder por supostos crimes cometidos pela Marinha, provocando com isso um distanciamento entre a opinião pública e a Força Armada? Essa presunção de culpabilidade da Marinha, apontada por ditos órgãos de direitos humanos, estaria restringindo os recursos necessários à modernização da Força? Não seria isso um tiro no pé da própria sociedade? Em caso de necessidade, a Mari-

nha poderia defender os interesses do Brasil no mar com esse estado de penúria e indiferença? A quem deveria ser imputada a responsabilidade pelo suposto fracasso na defesa dos interesses brasileiros no mar? Será que o poder político terá que aguardar um novo conflito ou crise para reverter o ciclo de decadência naval que nos abateu há 15 anos? Deixo com os senhores as possíveis respostas.

Termino essa apresentação com as palavras de um grande teórico do Poder Naval, objeto de meu interesse a alguns anos, que retratou com maestria o papel do homem público na formulação das políticas navais de qualquer país, o Almirante *Sir* Herbert Richmond. Disse ele:

“Um estadista é o político responsável pela manutenção do Poder Naval na paz e de seu uso eficiente na guerra como uma arma nacional. No período de paz consiste em determinar a Política de Defesa Nacional do país e o papel exercido pelo Poder Naval. Compete a ele decidir o seu tamanho, a sua manutenção para alcançar a maior eficiência possível, as suas bases de apoio, os meios humanos que a guarnecerão, transportando os exércitos do país aonde forem necessários e defendendo o comércio nacional”.<sup>11</sup>

Deixo com os senhores essa reflexão final.



## Referências

- ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. *Tudo pela Pátria: a Grande Guerra no mar e o Poder Naval Brasileiro de 1914 a 1917*. Monografia apresentada no final do Curso de Graduação para o título de Bacharel em História na Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2007.
- DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- MARTINS, Hélio Leôncio. *A Revolta da Armada*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1997.
- PEMSEL, Helmut. *A History of War at Sea*. Annapolis: United States Naval Institute, 1989.
- RICHMOND, Herbert. *Statesmen and Sea Power*. Oxford: Clarendon House, 1946.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1985.

<sup>11</sup> RICHMOND, Herbert. *Statesmen and Sea Power*. Oxford: Clarendon House, 1946, p. lx.