A *RMB* E A MARITIMIDADE DO POVO BRASILEIRO*

LUIZ EDMUNDO BRÍGIDO BITTENCOURT**
Vice-Almirante (Refº)

A quase sesquicentenária *Revista Marítima Brasileira*, há exatamente 149 anos, vem divulgando para o povo brasileiro idéias, pensamentos e posicionamentos sobre assuntos relacionados com o mar. Nesse período, tivemos estudos, apresentação de invenções, relatos e críticas sobre guerras, revoluções, crises e sobre fatos relevantes do presente ou do passado distante e prospecções para o futuro. Os autores desses artigos são, na sua maioria, oficiais de Marinha, mas que têm como companhia oficiais das outras armas, da Marinha Mercante, civis e mesmo alguns colaboradores do nível de praças.

O Brasil, com uma área de 8.511.965 quilômetros quadrados, até a Segunda Guerra Mundial, podia ser considerado um arquipélago de núcleos populacionais localizados, em sua grande parte, em uma costa de 7.400 quilômetros.

Até então, a troca de mercadorias e o tráfego de passageiros fazia-se, quase que exclusivamente, por mar. Durante a Segunda Guerra Mundial, o abastecimento do Norte e Nordeste do Brasil constituiu-se em séria preocupação do Governo, pois não havia uma única estrada digna desse nome que ligasse o Sul até lá. No Sul, o problema

* N.R.: Palestra apresentada no Congresso Internacional da Imprensa Militar, em Lisboa, em setembro de 1999. Veja *RMB*, 2º trim/2000 – pág. 145.

** Vice-Almirante da Armada (Brasil). Ingressou na Escola Naval em 1944 e ascendeu ao Almirantado em 1975. Comandou o 3º Distrito Naval (Nordeste), o Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, a Escola Naval e foi diretor da Diretoria de Ensino da Marinha. Colabora na direção da *Revista Marítima Brasileira* desde 1985.

era menor, mas a precariedade da comunicação terrestre também estava presente.

Em três anos, a Marinha do Brasil, inicialmente com a Marinha americana e sozinha nos últimos períodos da guerra, em 575 comboios, escoltou 3.164 navios, entre 1.577 brasileiros e, dos estrangeiros, 1.041 norte-americanos, totalizando uma tonelagem de mais de 16 milhões, que trafegaram entre Trinidad, no Mar das Caraíbas, e o Rio de Janeiro, protegendo-os contra os submarinos alemães e italianos que operavam nas costas do Brasil, onde afundaram 32 navios isolados, 20 deles antes da declaração da guerra. Em 575 comboios, perdemos apenas dois navios estrangeiros e um navio auxiliar da Marinha do Brasil, que estava escoltado por apenas um caça-submarino de 110 pés.

Escoltamos também, até Gibraltar, em oito oportunidades, cinco escalões da Força Expedicionária Brasileira (FEB), totalizando mais de 25.000 homens – nosso esforço terrestre na Itália; participamos de patrulhas oceânicas com cruzadores americanos, em busca de corsários e furadores de bloqueios alemães, bem como apoiamos as nossas ilhas oceânicas de Fernando de Noronha e Trindade.

Nosso esforço custou-nos a perda de um cruzador antigo – o *Bahia* –, um navio auxiliar, torpedeado – o *Vital de Oliveira* –, e uma corveta – a *Camaquã* –, e a vida de 492 homens da Marinha.

Na guerra, o mar foi sepultura para 470 vidas de marítimos e de 502 passageiros; na Itália perdemos 443 companheiros das outras armas.

Os nossos comboios contaram com a cobertura da Força Aérea Brasileira e da aviação da Marinha americana, que efetuaram também patrulhas nos nossos mares e oceanos. A Força Aérea Brasileira teve a seu crédito um dos 11 submarinos afundados no teatro marítimo brasileiro.

Com o fim da guerra, tivemos uma explosão de progresso rodoviário, e hoje todo o País é cortado por estradas asfaltadas.

Não bastassem os nossos antepassados distantes, com os grandes feitos da humanidade dos séculos XV e XVI, seus descobrimentos de rotas de navegação e de terras novas, nas plagas brasileiras, tivemos a participação fundamental da Marinha portuguesa e, mais tarde, da brasileira na formação e conservação desse colosso territorial da América do Sul.

Tivemos a Marinha portuguesa a combater e a expulsar do Rio de Janeiro o Almirante francês Nicolau Durand de Villegagnon, que tinha pretensões de formar, na área da Baía de Guanabara, a França Antártica. Invadiu em 1555 e foi expulso definitivamente em 1567. Mais tarde, as tentativas de Duclerc, em 1710, e de René Duguay Trouin, em 1711, foram baldadas. No Norte, no Maranhão, os franceses insistiram em 1612 e foram repelidos em 1615.

Em 1624, foram os holandeses na Bahia, sendo rechaçados e vencidos em 30 de abril de 1625. Tentaram, com algum sucesso, em Pernambuco, em 1630, e na área de Recife-Olinda estabeleceram-se durante 25 anos, expandindo sua autoridade do Maranhão até Sergipe. Trouxeram civilização e progresso com o governo do Conde João Maurício de Nassau, mas o espírito nacionalista dos luso-brasileiros nunca aceitou o domínio de outra potência. Foram fustigados continuamente por emboscadas e finalmente alijados do Brasil em batalha travada em 26 de janeiro de 1654.

Parece que, após essas tentativas francesas e holandesas, as potências da Europa desistiram das terras sul-americanas, à vista de outros interesses.

Em 1808, devido às Guerras Napoleônicas, a rainha de Portugal, o príncipe regente D. João – depois Dom João VI –, sua esposa Dona Carlota Joaquina e a corte transferiram-se para o Brasil, elevando-o à situação de Reino Unido aos de Portugal e Algarve.

Com essa transferência, recebemos a Escola Naval, que passou a ser o mais antigo estabelecimento de ensino superior do nosso País, orgulhosa descendente dos caravelistas do Infante Dom Henrique, o Navegador.

Em 7 de setembro de 1822, a nossa independência de Portugal foi ganha por um gesto político de um príncipe português, brasileiro de coração, Dom Pedro I, que, após sua abdicação, em1831, tornar-se-ia D. Pedro IV de Portugal.

Cabe relembrar que o Brasil, na época, era um espaço vasto desabitado, com algumas "ilhas" de população e de desenvolvimento, e que a independência foi proclamada por conseqüência política, às margens do riacho Ipiranga, nas então proximidades da cidade de São Paulo, na parte meridional do País.

Como agiram as outras "ilhas" do "arquipélago" brasileiro? Havia concentração populacional na Bahia, em Pernambuco, no Maranhão, no Pará e no Sul.

Cada uma, em seu tempo, declarou-se fiel à metrópole portuguesa ou desejava sua independência em relação à autoridade do Rio de Janeiro, sendo todas as tentativas separativistas abafadas por intervenção direta da recém-criada Marinha.

Nessa luta, destacaram-se homens e mulheres, nacionais e mercenários: João das Botas, Soror Joana Angélica e Maria Quitéria de Jesus Medeiros, na Bahia; o Almirante Cochrane, inglês de nascimento, um verdadeiro consolidador da nossa independência, agindo com competência e coragem na Bahia, Pernambuco, Ceará, Paraíba, Rio Grande do Norte e Maranhão, deixando para a sagacidade de seu compatriota e subordinado, John Grenfell, a pacificação do Pará.

Após consolidada a independência, passamos a ter algumas crises internas, além de importantes disputas internacionais, principalmente no Sul do País, envolvendo a Província Cisplatina, até então brasileira (hoje Uruguai), e as Províncias Unidas do Rio da Prata (Argentina), ou seus ditadores, com embates na região, em que a Marinha teve importantes participações.

De 1864 a 1870, tivemos a guerra contra o ditador paraguaio Francisco Solano López, um infortúnio que caiu sobre os dois países, na qual o Brasil perdeu 33.000 homens, e o Paraguai, dependendo da fonte, mais ou menos apaixonada, de 30 a 40% dos homens válidos até 600.000 habitantes de uma população de 800.000 a 1.000.000!

O ditador López declarou guerra ao Brasil em 13 de dezembro de 1864, invadindo-o de surpresa, chegando suas tropas a Uruguaiana, na fronteira do Uruguai, e a Cuiabá, no interior do Brasil, bem mais ao norte.

O Paraguai da época, embora fosse um país interiorano, levado pelas mãos de seu ditador López conseguiu progresso impressionante e montar um grande Exército e uma grande Marinha fluvial bem mais forte que as forças de seus vizinhos. No início da guerra, o Brasil, despreparado, podia, com correção, ser considerado uma presa fácil, não fosse a sua extensão territorial, que criou tempo suficiente para a sua enorme potencialidade alcançar o estado dinâmico e, por fim, esmagar o inimigo que havia invadido seu território.

Já em 1846, o embaixador dos Estados Unidos no Paraguai escrevia: "O Paraguai é a nação mais poderosa do Novo Mundo, depois dos Estados Unidos... seu povo é o mais unido... o governo é mais rico que o de qualquer dos Estados deste continente."

Logo no princípio da guerra, em 11 de junho de 1865, tivemos a Batalha Naval do Riachuelo, com nossas forças navais comandadas pelo Almirante Barroso, e que foi decisiva para o desfecho da guerra como um todo: a força naval paraguaia deixou de existir naquele momento e o país ficou isolado do mundo, não podendo receber reforços.

Então o Brasil reconquistou Uruguaiana, graças ao auxílio do bloqueio dos Rios Paraná/

Paraguai, efetuado pelo Almirante Tamandaré, bem como os territórios que estavam em mãos paraguaias.

Uruguaiana rendeu-se a 18 de setembro de 1865, em documento assinado no local pelo comandante das forças paraguaias, Tenente-Coronel Estigarriba, e o próprio imperador do Brasil, D. Pedro II.

A partir de abril de 1866, iniciou-se a invasão do Paraguai pelos exércitos da Tríplice Aliança, com a tomada da Ilha de Redenção.

A vitória brasileira na guerra, entretanto, não foi conseguida sem significativas perdas, pois os paraguaios lutaram, até o fim, bravamente e com denodo.

Em 24 de maio de 1866, ocorreu a Batalha do Tuiuti, onde se defrontaram 21 mil brasileiros e 11 mil argentinos e uruguaios contra 24 mil paraguaios, com perdas de 3.913 e 13 mil, respectivamente.

Seguiram Curuzu e Curupaiti, ambas em 1866 (esta a maior derrota aliada, com 4.000 baixas); Segunda Batalha de Tuiuti, em 1867; Passagem de Humaitá pela Esquadra brasileira (que chegou até Assunção), Lombas Valentina, Piquisiri e Angustura, todas em 1868 e, finalmente, a ocupação de Assunção, sem resistência, em 5 de janeiro de 1869. Seguiram as batalhas na fase de perseguição ao ditador, que veio a falecer, heroicamente, em combate, em Cerro Corá, em 1º de março de 1870.

Com exceção das três últimas batalhas antes de Assunção, que foram essencialmente terrestres, as demais foram precedidas da ação da esquadra com bombardeio e destruição das fortificações paraguaias a serem tomadas, e travadas com o apoio de fogo naval às tropas. Nas lutas em terra, destacaram-se sobremaneira, por sua competência e heroísmo, Caxias, Osório e tantos outros.

Com o conhecimento desse passado, não seria válido pensarmos, hoje, que o país que somos devemos, em grande parte, à ação da Marinha? Não deveria ser a Marinha reconhecida pelo povo brasileiro, por aquilo que seus marinheiros fizeram no passado? Não seria normal que tivéssemos uma mentalidade marítima e que os problemas relacionados com o Poder Marítimo fossem discutidos assiduamente pela imprensa, pelo Congresso e até mesmo nas conversas entre amigos?

Mas, surpreendentemente, isso não acontece. As grandes datas da Marinha, 11 de junho e 13 de dezembro, eram cerimônias presididas pelo Presidente da República e eram alvos de atenção especial por parte da mídia. Dos anos 80 para cá, elas vêm se transformando em festividades internas da Marinha, sem cobertura jornalística.

O lançamento ao mar do *Tamoio*, em 18 de novembro de 1993, o primeiro submarino construído no Hemisfério Sul, só mereceu registro da mídia por motivos alheios ao seu real significado. Os submarinos que o seguiram, nada.

Nas conversas com amigos, nota-se neles uma falta de compreensão da necessidade, mesmo nesse atual período de paz formal que o Mundo atravessa, de uma Força Armada, que poderá ser pequena, mas deverá ser eficiente e merecedora de credibilidade junto à comunidade mundial.

Ao povo brasileiro, em geral, falta consciência da importância do mar quando possuímos mais de 7.400 quilômetros de costa e 40.000 quilômetros de vias navegáveis, quando cerca de 90% de nosso comércio exterior se faz por via marítima – transações que hoje vão chegando a 110 bilhões de dólares por ano – e dispomos de 4,2 milhões de quilômetros quadrados de Plataforma Continental Jurídica, com um potencial imenso de petróleo, gás natural, pesca e todas as demais riquezas prometidas pela tecnologia moderna e futura nas explorações do mar, da massa líquida, bem como do solo e do subsolo marinhos.

E é no aspecto da criação da mentalidade marítima que a *Revista Marítima Brasileira*

procura se fazer presente, atualmente ainda um pouco tímida, pois nossos leitores chegam a apenas cinco mil, mas que já incluem civis e militares de outras forças. Empenhamo-nos para que a *Revista Marítima Brasileira* seja uma tribuna para discussões livres sobre os problemas do Poder Marítimo.

Há uns 12 anos, as colaborações eram escassas e uma boa parte delas era apenas traduções de suas congêneres.

Felizmente, de lá para cá, trilhamos um bom caminho, assim podemos dizer, pois, hoje, a quase totalidade dos artigos são de lavra própria, incluindo vários jovens oficiais e de civis. E eles são em grande número, a ponto de a revista ter de conviver com um número desconfortável de boas colaborações, que aguardam, em nossos arquivos, a oportunidade da sua publicação.

Para que a *Revista Marítima Brasileira* se faça mais conhecida no exterior, em países de línguas não hispânicas, acabamos de lançar a edição em inglês.

Presentemente, estamos estabelecendo as primeiras providências para a colocação da *Revista Marítima Brasileira* na Internet para alcançar um grande e selecionado público que hoje, só no Brasil, chega a 4 milhões de associados; primeiramente, com um índice remissivo e, futuramente, o seu texto.

Atualmente, já dispomos dos índices remissivos por assuntos desde os anos 30, na forma de impressos.

É um progresso árduo, mas que perseguimos com todas as forças, procurando estender o horizonte da visão do povo e do Governo brasileiro na direção do imenso Oceano Atlântico.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<INFORMAÇÃO> / Imprensa Militar /; Maritimidade; História do Brasil;

Nunca ande pelo caminho traçado, pois ele conduz somente até onde os outros foram.

José Eduardo Pimentel Oliveira
Contra-Almirante
Diretor da Escola de Guerra Naval
(Da alocução do encerramento do curso-99)

GALEOTA IMPERIAL

Construída em 1808, em Salvador, na época da vinda de D. João VI para o Brasil, a Galeota Imperial foi trazida para o Rio de Janeiro em 1809, onde serviu à Família Real em passeios e deslocamentos pela Baía de Guanabara.

Modelo sem similar em toda a América, esteve em uso até os primeiros governos republicanos.

A Galeota Imperial foi detalhadamente restaurada para compor o acervo do Espaço Cultural da Marinha, à Av. Alfred Agache s/n, Praça XV, ficando exposta de terça-feira a domingo das 12h às 16h45min.