

O NAVIO HÍBRIDO, O COURAÇADO E A GEOPOLÍTICA DE SEU TEMPO

SYLVIO DOS SANTOS VAL
Professor*

SUMÁRIO

Reverendo os marcos
Fantasmas do sul
Canhões *versus* couraça
Mundo híbrido
O navio da hora
Dreadnought ou *Threatenough*?
Idade das trevas
Onde estão as trevas?
Conclusão: O que fazer?

No último quarto do século XIX, o Império do Brasil iniciou o seu último programa de rearmamento naval. Baseava-se em dois tipos principais de belonaves: os navios de propulsão híbrida (uso de velas e vapor), de emprego de alto-mar ou não, e as canhoneiras blindadas a vapor de emprego fluvial ou costeiro, com forte cinta couraçada.

Ao mesmo tempo, a conjuntura naval mudava. Do lançamento do cruzador blindado francês *Gloire* (1857) até a construção do couraçado inglês HMS *Dreadnought* (1906), as Marinhas de Guerra dos países centrais expandiram-se. A vela estava realmente a caminho de seu sepulcro, tendo no féretro toda uma fila de gerações de históricos barcos de madeira que

* N.R.: Bacharel em História, mestre em Ciências Políticas pela Universidade Federal Fluminense (UFF).

fizeram o poder das principais potências modernas: as caravelas portuguesas e os “navios rápidos” de Sir Francis Drake que venceram a “Invencível Armada” duas vezes (1588 e 1598); os “três costados”, cujo epíteto foi o inefável HMS *Victory* de Lord Nelson em Trafalgar; as fragatas pesadas inglesas que realizaram o bloqueio da França nos séculos XVIII e XIX; e as fragatas *Constituição* da Marinha dos EUA, da guerra de 1812-14 com a Inglaterra.

Mas o domínio absoluto da couraça e do vapor experimentou um interregno. Um programa híbrido como o da Marinha do Brasil, um país de limitados recursos industriais, que precisava de uma forte Marinha, apresentava um desenho de força lógico diante do avanço daquilo que mais tarde seria nomeado como imperialismo. A escolha por um modelo de “transição” não se devia apenas a um apego qualquer de tradição ou resignação, mas obedeceu a uma seqüência lógica dos eventos de época, que muito pode nos servir de reflexão.

REVENDO OS MARCOS

Antes de iniciarmos uma discussão de fundo quanto ao modelo de força em questão, examinemos a questão militar à época, sem nos aprofundarmos em detalhes técnicos, absolutamente irrelevantes para o nosso propósito¹.

Entre o final da Guerra do Paraguai (1865-1870) e a Primeira Guerra Mundial (1914-18), a Marinha do Brasil não experimentou nenhum conflito de monta. A matéria-prima para os estrategistas navais do período derivava dos ensinamentos e idéias surgidos das campanhas navais no Paraguai, e do que se poderia abstrair e aprender com teorias e conflitos na ocasião.

A situação geopolítica do Brasil era a de “uma potência hegemônica local”, bem ajustada com os interesses dominantes na arena internacional, com destaque especial para o Império Britânico. A única ameaça continental plausível estaria na República Argentina, e o Brasil parecia ter uma força dissuasiva bastante suficiente no mar para essa hipótese.

Em termos do projeto de força naval, duas opções se apresentavam: construir uma forte Marinha “interior”, do tipo que havia forçado e bloqueado as passagens do Rio Paraguai durante a última guerra; ou enfatizar uma Marinha de bloqueio, típica de alto-mar, capaz de garantir o controle do mar territorial.

Teriam vários fatores, além da vontade imperial dos envolvidos, contribuído para a dupla escolha. O Brasil comprou muito material exterior durante o conflito de 1865. Havia uma rede de arsenais de Marinha com tradição técnica e capacidade instalada, capazes de absorver os materiais, aperfeiçoar a manutenção e criar programas de construção próprios. Existia uma disponibilidade de recursos materiais, pois as indústrias dos países centrais se expandiam, estes ávidos por países que consumissem seus bens de capital variados, não importando se em forma de máquinas ou de armas. Finalmente, é provável que, devido ao grande prestígio conseguido na Guerra do Paraguai, e a seu perfil acreditado de “monarquista”, a Marinha tenha recolhido benefícios de o programa naval ter começado ainda no período imperial.

Um “salto tecnológico” e a “inovação” são extrapolações de gênio que nós tendemos a denominar de “visionários”. Na verdade, os gênios são apostadores em uma “nova visão de mundo”, “uma outra abordagem do problema”, uma tentativa de so-

1 N.A.: Pierre Bordieu alertara que a linguagem manual não melhora, muito pelo contrário, em alguns casos pretende dificultar a compreensão de temas, ao reservar a ascensão de um assunto a um grupo de “incluídos” (ver BORDIEU, *A economia de trocas simbólicas*, 1989).

lução de algo que está inerte, o que eles se recusam a aceitar. Nesse caso, a realidade circundante forneceu também seu cabide de referências para os responsáveis pelo programa naval brasileiro.

FANTASMAS DO SUL

Muitos identificam a batalha naval de Hampton Hoads (1862), durante a Guerra de Secessão dos EUA (1861-1865), como o marco divisório entre o nascimento do couraçado e a morte da vela. Naquela ocasião, o couraçado fluvial a vapor *Virgínia*, da Confederação, tentava destruir os navios de bloqueio da Armada Federal da União. Foi inesperadamente confrontado pelo pequeno *Monitor*, um couraçado unionista, dotado de uma única torre giratória com dois canhões gêmeos, fincada numa estrutura quase inteiramente imersa na água. A batalha acabou indefinida, pois nenhum dos vasos foi a pique, mas os navios de madeira e a vela nortistas podiam dizer que sobreviveram graças à intervenção do revolucionário barco de desenho sueco.

Porém Hampton Hoads, de longe, foi a prova definitiva do fim da vela. A propulsão a vapor tinha óbvias vantagens sobre a energia eólica, mas não fora isso provado na ocasião. O inconcluso encontro entre o *Monitor* e o *Virgínia*, como muitos outros até o final da Guerra Civil dos EUA, deu-se em águas rasas e com incríveis limitações navegacionais, com canhões que ainda tinham que ser carregados pela boca, o que obrigava a retrai-los a cada salva. O *Monitor* tinha que ser

rebocado a maior parte do caminho até o cenário de luta. De fato, algumas semanas depois do encontro com o *Virgínia*, afundou ao ser conduzido pela costa.

Longe dos rios e das costas do sul dos EUA, um drama naval mais espetacular mexia com as mentes tanto dos protagonistas quanto dos observadores de qualquer tipo.

Os sulistas sediciosos eram incapazes de rivalizar com os recursos no Norte, que diria enfrentar a Marinha de Guerra federal. Cedo, optaram pela tática de corso. Essa manobra pretendia menos cortar as comunicações navais federais do que forçar a

Marinha nortista a aliviar o bloqueio ao Sul, obrigando-os a direcionar navios para caçar os incursores confederados. Para esse fim, os rebeldes construíram um protótipo de barco híbrido, o Confederate States Ship (CSS) *Sumter*.

O *Sumter* navegou seis meses e afundou 18 barcos do inimigo. Perseguido e acuado,

foi surpreendido sem combustível em Gibraltar, tendo que lá internar-se. Seu comandante e sua tripulação foram transferidos para a Inglaterra. A pequena Marinha Confederada assumiu o conceito como bem-sucedido. Antes mesmo de o *Sumter* ser colocado fora de serviço, seu sucessor foi secretamente encomendado aos estaleiros ingleses.

O CSS *Alabama* foi lançado em 1863 e era um híbrido de dois motores a vapor e velas. Tinha canhões principais em torres giratórias e obuseiros. Seu capitão foi o ex-comandante do *Sumter*, Raphael Semmes, e sua tática era a da pura simplicidade. O *Alabama* utilizava as velas para navegar

**O corsário confederado
percorreu 67 mil milhas
náuticas e afundou mais
de 120 barcos
destinados aos EUA**



**O Lloyd de Londres dobrou
os prêmios de seguro para
comércio dos EUA**

em cruzeiro pelas rotas mercantes. Os motores a vapor eram empregados apenas quando em batalha ou para deslocamento rápido entre dois pontos determinados. A autonomia do navio era acrescida consideravelmente pela presença de um conversor de água salgada.

A aventura do *Alabama* terminou em 6 de junho de 1864, quando encontrou o USS *Keysarj* na costa atlântica francesa e foi afundado numa violenta e rápida troca de tiros. O corsário confederado percorreu 67 mil milhas náuticas e afundou mais de 120 barcos destinados aos EUA. Durante sua carreira, foi acompanhado pelos noticiosos do mundo todo. O Lloyd de Londres dobrou os prêmios de seguro para comércio dos EUA. O secretário da Marinha da União à época, Giddeons Wells, chegou a chamá-lo de “navio maldito”, dada a monta dos embarços por ele causados. Alguns periódicos preferiam o título romântico “Fantasma do Alabama”.

O sucesso do *Alabama* deveu-se a uma situação óbvia da nova tecnologia. O vapor era determinado pelo regime de seu uso: mesmo que em cruzeiro, um barco a vapor consumia muito carvão e precisava de portos de apoio; após combate, necessitava de abastecimento imediato, diminuindo o raio de ação e a mobilidade. No século XVIII, os navios a vela tinham uma autonomia de até seis meses no mar, dependendo apenas de víveres, água e madeira. Com os recursos de que dispunha no século XIX, um navio híbrido como o *Alabama* podia navegar seis meses ou mais – se não levarmos em consideração que um corsário pode “alimentar-se” de seus apresamentos.

O *Alabama* não foi capaz de mudar o curso da guerra porque a União, de posse de um crescente poderio industrial, investiu numa grande Marinha, terminando o conflito com cerca de 236 navios a vapor de várias tonelagens. Contudo, o fato é que

a melhor resposta ao corsário híbrido foi um incursor híbrido, o *Keysarj*.

CANHÕES VERSUS COURAÇA

Em 1866, a Itália recém-unificada e o Império Austríaco entraram em disputa pela posse de algumas ilhas no Mar Adriático. Ambos os lados dispunham de navios a vapor e a vela, sendo que os austríacos tinham mais navios a vela muito artilhados e uma ligeira superioridade na densidade da blindagem.

O encontro entre as duas frotas se deu no Mediterrâneo, no Cabo de Lissa, ao redor da Ilha de Vis. Os navios austríacos surpreenderam os italianos ao adotarem a iniciativa de linha de fila, atirando sem parar na passagem. Aparentemente, o maior volume do canhoneiro austríaco deu-lhes vantagem, ainda que poucos afundamentos tenham se registrado – algum por simples esborroamento por esporão. A batalha não foi decisiva, e a vitória austríaca abriu uma disputa de idéias sobre o que realmente havia sido conclusivo, se canhões ou couraça.

O Almirante Perry, dos EUA, que comandou as ações da frota americana nas Filipinas, em 1898, contra os espanhóis, deitou artigos a favor do volume de fogo, baseado também em sua própria experiência de combate.

Sem querer entrar em detalhes, até próximo à Primeira Guerra Mundial, os pensadores se paralisaram em debates entre investir mais em canhões ou em blindagem. As Marinhas e os engenheiros debruçavam-se para construir máquinas que pudessem equilibrar a potência de fogo com a proteção. A tentativa deixou claro que, para qualquer das escolhas, maiores canhões ou melhor blindagem, deveria haver motores mais potentes, demandando navios maiores, velozes e pesados. E tudo isso era muito caro.

MUNDO HÍBRIDO

O Brasil não foi um corredor solitário nesse dilema entre a “Marinha de transição híbrida” e a preparação para a couraça e novas perspectivas técnicas (como o torpedo e o submarino).

Após Hampton Hoads, as Marinhas de Guerra ainda lutavam entre novos e velhos conceitos, como a manutenção dos esporões na quilha dos navios. Impressão reforçada pelo afundamento por esporão do navio capitânia italiano em Lissa, no único grande encontro naval entre 1866 e 1894, sem contar alguns outros de menor monta. Todos os navios de batalha principais construídos até 1900 tinham esporões.

Na década de 1870, os canhões começaram a crescer, sendo generalizado o uso do canhão recarregável pela culatra e introduzidos os torpedos não autopropulsados e protótipos de motorizados, o que ampliava a demanda de maiores blindagens. A nau capitânia da Marinha Imperial japonesa, o Cruzador *Hiei* (1878) era um híbrido com cinta blindada. A Inglaterra inovou e lançou o primeiro cruzador sem velas, o HMS *Devastation*, em 1873, com 9.330 toneladas e quatro canhões em torretas giratórias. A Marinha dos EUA adotou a mesma idéia em 1883, mas ainda para navios assemelhados ao *Monitor* e alguns cruzadores, nada diferente do Brasil.

Quando do lançamento dos cruzadores brasileiros *Sete de Setembro* (1875) e *Barroso* (1885), um navio de propulsão vela-vapor não estava fora do contexto. Sabia-se, por espírito progressista e evidências

técnicas, que ele seria logo superado, mas não pela simples inclusão de “qualquer coisa blindada”. As oportunidades para uma guerra de corso eram muitas. A maior parte da Marinha Mercante, até o início do século XX, continuou sendo a vela, ou de combinação híbrida. Um corsário híbrido poderia perfeitamente ameaçar rotas de comunicação, ainda mais com o advento do torpedo.²

A Marinha Imperial brasileira não se paralisou no híbrido. Apostou no progresso das construções de canhoneiras blindadas ou couraçadas, investiu na pesquisa em torpedos e minas e, perto da implantação da República, já desenhava pesquisas com submarinos. A força naval híbrida era uma “Marinha de transição”. O Império e a República

Militar (1889-1893) continuaram fazendo algumas encomendas de navios blindados cada vez mais modernos ao exterior. Mas ir além era uma decisão

que passava longe de uma vontade técnica. A geopolítica foi tudo.

OS NAVIOS DA HORA

A consolidação do projeto do navio encouraçado a vapor não era apenas uma resposta de evolução estratégica, e sim resultado de uma evolução política.

A paternidade do conceito do *dreadnought* – ou *dreadnought*, como queiram – é bem dividida. A idéia teria sido propugnada pelo General Vittori Cuniberti, entre 1902 e 1903. O primeiro navio construído nesse formato foi o couraçado japonês *Aki*, nos estaleiros de Kurn, em 1904. Legítimo ou adotivo, ao perpetrar o

Todos os navios de batalha principais construídos até 1900 tinham esporões

2 N.A.: Teóricos influentes, como Jullian S. Corbett (*Some principles of Maritime Strategy*, 1911) diminuíram o valor do torpedo. Isso não impediu que as principais Marinhas de Guerra fizessem experiências dessa arma em seus navios de linha.

HMS *Dreadnought* a vapor, com larga cinta blindada e poucos canhões de grande calibre, Lord “Jack” Fisher tornou-se o “pai” de uma família de belonaves que viraram moda. A nomenclatura diversificou-se conforme o aumento da “família blindada”, criando nomes-conceitos como *pré-dreadnought*, *cruzadores blindados*, *cruzadores pesados*, *encouraçados*, entre outros. A despeito dessa azáfama classificatória, permaneceu o “fato” do couraçado como um misto de arma de guerra e resposta para uma nova ordem, pronunciada na infame Conferência de Berlim (1884-85).

Otto von Bismarck, o chanceler alemão, convocou uma reunião em Berlim para que as potências imperialistas discutissem uma desavença territorial na África, um mero artifício para o que foi o resultado final: a partilha da África e da Ásia, se não as próprias regras de competição entre os “velhos” e “novos” jogadores, dentre eles a própria Alemanha e os EUA.

Contudo, Berlim foi uma antítese. Os conflitos recrudesceram. O mundo, relativamente calmo após as guerras de unificação alemã e italiana, de 1866 a 1871, assistiu a uma escalada de desentendimentos, conflitos regionalizados e importantes confrontos internacionais, destacando-se uma série de guerras decididas, praticamente, no mar: a Guerra Sino-Japonesa (1894), a Guerra Hispano-Americana (1898), entre EUA e Espanha (que acabou por eliminar o último império colonial na América), e a Guerra Russo-Japonesa (1904-05), sendo esta a primeira vitória de uma potência asiática e recém-industrializada sobre o mito do “colosso russo”. A partir de então, o ambiente internacional deteriorava-se, encetando um cli-

ma de paranóia que produziu uma febre de alianças tão volúveis e instáveis quanto os governos que as firmavam.

O couraçado era o filhote da política extraterritorial. Qualquer um que quisesse sobreviver nesse jogo precisaria bancar a aposta. E o preço era alto. O Japão precisou modernizar uma nação feudal; só então foi possível construir a sua *honei katai* (esquadra imperial), inaugurando um Império insular que invadiu a China e derrotou a Rússia.

Os países centrais tinham indústrias, uma rede de logística mundial e vastas fontes de combustível para impor seu jogo. O *dreadnought* não apenas era a vitória de uma tecnologia superior, mas o produto de uma estratégia articulada de dominação.

Seu princípio basilar – mas não exclusivo – era a dissuasão: desencorajar concorrentes em potencial e impressionar os amedrontáveis incautos, que repousam impávidos e colossos em governos de áreas

colonizáveis, desencorajando-os de qualquer idéia de resistência. O encouraçado era uma revolução, sem dúvida – uma revolução no mundo.

DREADNOUGHT OU THREATENOUGH?

O navio híbrido era uma alternativa, um interregno entre duas pontas da História. O couraçado era a realidade do futuro. A Marinha do Brasil não estava mais errada ou menos certa que quaisquer de suas congêneres ao correr para um rearmamento blindado em 1906. Contudo, escapava ao comando nacional que não se podia bancar uma armada pesada num Estado como o Brasil.

**O *dreadnought* não apenas
era a vitória de uma
tecnologia superior, mas o
produto de uma estratégia
articulada de dominação**

Uma força militar serve a um Estado, a um “modelo de nação”, que, muitas vezes, mais existem em algumas cabeças do que no mundo da realidade. E o Estado é a ordem de poder real. Na passagem do século XIX para o XX, o programa de reaparelhamento da Marinha de Guerra seguia debaixo das dificuldades rotineiras da realidade de um país agrário. Os três principais arsenais de Marinha – no Rio de Janeiro, na Bahia e em Santos – estavam em plena atividade. Oficinas desenvolviam tecnologias de torpedos e protótipos de minas navais. O velho Arsenal da Corte tinha um considerável aporte metalúrgico. Contudo, a última quilha de um cruzador batida no Brasil foi a do *Tamandaré* (1890), de 95 metros e 4.537 toneladas.

A República, que começou no sonho da modernização, nos ideais republicanos do positivismo dos fundadores, foi rapidamente substituída pela “República” dos fazendeiros, dos oligarcas, dos “coronéis” do café, do algodão, do açúcar, do cacau, da borracha... a “República Real”.

De modo algum é o caso de estabelecer comparações entre o modelo oligarca e o positivismo jacobino, florianista ou coisa que o valha. Apenas o arranjo político-econômico do Brasil no final do século XIX e início do XX não sinalizava que seríamos uma nação industrial e competitiva. A República logo se revelou uma construção de aristocracias fundiárias bem afinadas com o sistema internacional de dominação, pouco interessadas em competição ou em exercício de alguma nação independente. Contraditoriamente, essa aristocracia não tinha fôlego ou imaginação para ocupar e dirigir o Estado. Logo, constantes disputas institucionais se manifestaram entre compreensões diferenciadas e classes ascendentes: os saudosos de um

republicanismo “positivista” – que foram enfraquecendo-se com a morte gradual de seus patriarcas – e oligarquias diferenciadas e ávidas de ganhos. A expressão “o governo está em disputa” vestia impecavelmente o Estado do período. Essa contradição não tardou em produzir assimetrias entre o discurso e a prática da organização da administração nacional; entre a vontade de agir e os meios à disposição.

Em 1893, as disputas pelo controle da República atingiram um ponto culminante. No Sul, rebentou a Revolta Federalista, que logo teve a adesão de elementos da Marinha de Guerra. Um destacamento naval comandado pelo Almirante Wandenkolk aderiu aos rebeldes sulistas. Em seguida, parte da Armada Nacional insubordinou-se no episódio conhecido como Segunda Revolta da Armada de 1893-1894. Durante esses eventos, ocorreram as primeiras intervenções estrangeiras da República.

Em janeiro, o cruzador inglês *Barrancout*³ aportou na Ilha da Trindade e dela tomou posse. A reação do governo foi puramente diplomática, ainda que o XV de Novembro (ex-República)⁴ tivesse suspenso para uma eventual ação. Apenas em 1896 a ocupação inglesa acabaria, por meio de um tratado.

Em maio de 1893, a canhoneira francesa *Bougali* (537 ton., dois canhões de 90 mm) fez uma incursão no Amapá, perto da Guiana. A resistência foi furiosa, mas local, sem envolvimento de meios navais destacados do Sul.

Durante da Revolta da Armada, os EUA, a maior das forças intervenientes, enviaram três novíssimos cruzadores, que mais tarde atuaram na Guerra Hispano-Americana (1898), para garantir as “representações estrangeiras e seus cidadãos”. O Governo Floriano aceitou a presença das

3 N.A.: De 1.580 toneladas, armado com seis peças de 120 mm, não era mais que um cruzador ligeiro.

4 N.A.: De 1.300 toneladas e seis peças de 120 mm.

belonaves estrangeiras, porque assim lhe era conveniente, já que impedia o livre bombardeio da cidade pelos sediciosos, o que certamente levaria o confronto a uma escala imprevisível.

Depois que os "civis", na figura dos oligarcas do café, assumiram, ocorreu um outro incidente sintomático, que foi a ação da canhoneira alemã *Panther* (500 toneladas e dois canhões de 102 mm) em 1905. Fundeada perto de Itajaí, o comandante enviou marinheiros a terra para procurar e capturar um suposto desertor. Sua ação não recebeu qualquer oposição do governo nacional que não a puramente diplomática.

Excluindo-se o episódio da Revolta de 1893-94, o Estado tinha meios navais de sobra para dissuadir ou mesmo reagir às atitudes posteriores – como os cruzadores *Barroso* e *Aquidabã*, em 1893, ou o próprio *Floriano*, em 1905. E por que não o fez?

IDADE DAS TREVAS

"Com minhas palavras ásperas, não te mostro a minha natureza, meu amigo, mas os tempos."

Sir Thomas Morus

Os historiadores sabem que o conceito "Idade Média, Idade das Trevas" está superado. Não existe nenhum período tão infértil, ou que nada se produza de idéias. Contudo, o conceito traduz um certo obscurantismo que se percebe numa falta de produção significativa, principalmente se compararmos a um período anterior de "absoluta fertilidade".

A "Idade Média da Construção Naval no Brasil" teria acontecido entre 1890 e

1930, quando a esquadra nacional inicia uma fase de deterioração pela falta de encomendas e construções significativas aos arsenais nacionais. Não foi um período de completa inanição. O que faltava em materiais e recursos, a Marinha tentava amenizar com empenho técnico e alguma atividade de construção menor e manutenção.

Uma "modernização" de fato aconteceu na Marinha republicana, mas ela confirmava a nossa condição de importador de idéias e do juízo sobre estas. Um breve "reaparelhamento" ocorreu às vésperas da Primeira Guerra Mundial, a reboque da antiga rivalidade continental entre os países da América Latina, em especial os chama-

Uma Idade Média se esgotaria apenas com o governo militar iniciado em 1964, quando são lançados os novos parâmetros de construção naval e reequipagem da esquadra

dos "países do ABC" (Argentina, Brasil e Chile). Expressão de uma "corrida naval" que combinava o desejo dos arsenais de países centrais em vender mais e maiores navios de guerra a quem pudesse pagar e a "vertigem" progressista das oligarquias.

Foi assim que se adquiriram os encouraçados *São Paulo* e *Minas Gerais*. Em 1911, um ainda maior, o *Rio de Janeiro*, foi encomendado a estaleiros ingleses, mas jamais chegou, pois foi incorporado à Marinha Real Britânica quando da Primeira Guerra Mundial. Os dispendiosos recursos para aquisição desses navios foram os mesmos negados décadas antes para a modernização dos recursos dos estaleiros e da frota, ou de simples programas de protótipos, como o submarino nacional.

Esse curto "rearmamento" da Marinha, ainda que atendessem à lógica da "mentalidade *dreadnought*" e representasse uma aquisição séria de poder, afirmava duas conjunturas perversas: servia à ostentação e à vai-

dade de políticos e alguns militares desavisados, que imaginavam o *dreadnought* não a solução final, mas a única solução; e, como se realizava com empréstimos externos para compra de bens de capitais importados, repetia a lógica de inserção subalterna do Brasil como “consumidor de capitais”. Equivocavam-se os debatedores do Programa de Rearmamento Naval de 1906 ao terem em mira os vizinhos para a escolha da melhor Marinha possível. O problema é que, mesmo com os “gigantes flutuantes”, o Brasil não estaria numa situação muito melhor que a dos demais países do ABC diante das potências estrangeiras, dada a olímpica desproporção de meios.

Tabela 1 – Principais navios de combate (cruzadores e couraçados), em 1914, por países do “Clube da Couraça”.

PAÍSES	Em serviço	Em construção
Alemanha	52	5
Argentina	2	—
Áustria-Hungria	16	4
Chile	3	—
Dinamarca	3	1
Espanha	2	1
EUA	35	4
França	28	5
Grã-Bretanha	71	4
Holanda	9	—
Itália	22	6
Japão	24	6
Noruega	2	2
Rússia	4	8
Suécia	4	1
Turquia	3	1

Os nossos couraçados eram uma solução paliativa. Criavam a ilusão de uma demanda de poder satisfeita, enquanto o quadro geral se ia deteriorando pelas mesmas forças políticas que pagavam o “analgésico”, mas contribuíam para aumentar o câncer.

ONDE ESTÃO AS TREVAS?

A tal “Idade Média da Construção Naval no Brasil” findaria com o programa de construções no Estado Novo (1937), quando se iniciou um esforço para recuperar a frota. Entretanto, a maior parte da recomposição se fez, como na década de 1920, com encomendas a arsenais estrangeiros. Havia poucos recursos na época, e os capitais internacionais eram escassos, premidos pela longa depressão econômica iniciada em 1929. Na verdade, se adotarmos o conceito de Idade Média ao pé da letra para um período de total ausência de programas nacionais de monta, uma Idade Média se esgotaria apenas com o governo militar iniciado em 1964, quando são lançados os novos parâmetros de construção naval e reequipagem da esquadra, ainda presentes nos dias de hoje.

A República das Oligarquias, deliberada e desastradamente, destruiu a herança do período imperial, limitando a sua capacidade extraterritorial. Adotou uma fórmula tosca, a aquisição de algumas peças flutuantes, um remédio que não resolvia o problema, pois era uma solução isolada em si mesma, ou seja, que não acrescia em poder dissuasório maior do que a Marinha Imperial fizera antes. Foi a visão equivocada de cenário internacional, agravada pela pequenez da elite envolvida.

E os militares que suportaram essas iniciativas, por que o fizeram? É difícil sair do seu tempo.

Quando do advento do vapor e da couraça, os híbridos apresentavam-se como a decisão coerente, a única possível nas circunstâncias tecnológicas e na análise de conflitos potenciais. Havia recursos, e todos os países que podiam se mobilizaram para seguir em programas híbridos, preparando a chegada definitiva da couraça.

A partir de Berlim (1885), o conceito de imperialismo de uma força nacional,

colonialista e, contraditoriamente, anticonflituosa, portanto dissuasória, tomou a forma do *dreadnought*. Se observarmos, esse conceito de barco de guerra que abriu o caminho para a Marinha encouraçada consolidou-se depois da vitória japonesa contra os russos em Tsushima (1904). Mesmo naquela ocasião, não era um conceito que dominasse as preocupações estratégicas. A Armada do Almirante Togo, que aguardava no Mar do Japão, temia as minas russas, principalmente após o afundamento do Couraçado *Hatsuse* durante o bloqueio de Porto Arthur. A força-tarefa russa do Almirante Rojontvsky, a caminho do Japão, tinha nos torpedeiros japoneses uma ameaça a considerar.⁵

Entretanto, o *dreadnought*, conquanto o seu propalado valor dissuasivo, jamais fora, efetivamente, uma arma de combate decisiva quando precisou ser usado após Tsushima. De fato, ele funcionava mais como uma arma psicológica contra os que não a possuíam. Na Primeira Guerra Mundial, protagonizaram apenas dois parcos embates estratégicos inconclusivos entre as Marinhas alemã e inglesa na Jutlândia e uma desastrosa operação aliada em Galípoli (1915-16), quando os aliados tentaram forçar a passagem do Golfo de Dardanelos e atingir o vital porto do Império turco, Istambul. Os couraçados eram tão caros e impressionavam tanto – e foram criados para isso – que ambos os lados temiam envolver-se num confronto que afundasse um número significativo de belonaves, o que poderia provocar um impacto negativo, tanto na opinião pública, que os pagava, quanto no balanço das forças acreditado. A tese de dissuasão ou esquadra po-

tencial foi um conceito, desde então, freqüentemente mal-empregado.

Na guerra em si, o que se viu foi a concretização do poder dos torpedos lançados de submarinos (que quase obtiveram o sucesso no Atlântico para os alemães), dos contratorpedeiros e de outros navios auxiliares de esquadra e do avião como elemento de aviso.*

As lições não foram totalmente compreendidas. O couraçado ainda dominaria as mentes. Os acordos navais do período entre guerras indicavam as maiores restrições e limitações aos navios de linha (cruzadores e couraçados) – paradoxalmente, o item mais violado. A histeria dessas contradições foi tanta que na Marinha japonesa, pioneira com sua frota de grandes navios-aeródromos, chegou a desenvolver-se a teoria do “navio insubmergível”, materializado nos gigantes *Yamato* e seu par *Musashi*, ambos de 60 mil toneladas brutas.

A Segunda Guerra Mundial aperfeiçoou a anterior na combinação de quatro tecnologias (o radar, o sonar, os aviões e os barcos auxiliares anti-submarino) decisivas para a vitória aliada na Batalha do Atlântico contra os submarinos alemães. No Pacífico, os porta-aviões dominavam a guerra, e os submarinos americanos destroçaram as comunicações japonesas. Os couraçados mostraram-se dinossauros estratégicos. Seu único valor era tático e estava em seus enormes canhões. Sua valia para as escoltas nos comboios estava no fato de existirem e de ser demasiado dispendioso e tolo simplesmente não utilizá-los. Atores importantes na teoria da dissuasão, os couraçados foram sempre coadjuvantes na prática da realidade. Seria ingenuidade apoiar uma Marinha de Guer-

5 N.A.: Um grupo de trainceiras inglesas aproximou-se da força expedicionária russa. Essas trainceiras foram confundidas com torpedeiros de Togo, sendo alvejadas e quase causando um incidente internacional com a Inglaterra.

* N.R.: Elemento de aviso – ampliando o alcance para informação ou detecção.

ra apenas neles. E nenhuma Marinha importante que podia pagá-los o fez. O que decidiu os conflitos do século XX foram o domínio das tecnologias variadas, sua combinação e os recursos industriais para suportá-las.⁶

CONCLUSÃO: O QUE FAZER?

Qualquer dos programas navais empreendidos pelo Brasil na República oligárquica espremeu-se entre emergência e possibilidade. A Marinha republicana embarcou na onda dos couraçados, enquanto os arsenais de Marinha minguavam por inanição, porque era impossível resistir a tê-los, uma vez que o conceito tinha sido “provado” – mesmo que apenas em Tsushima. É quase impossível planejar na escassez e em conjunturas políticas e econômicas ou sociais que mudam drasticamente.

A República oligárquica falhou na sua meta extraterritorial. Não se pensava um agente competidor. Não houve uma alternância real de poder na passagem para a República; qualquer coisa como um embate entre os fundadores idealistas e as estruturas imovidas que levasse a uma terceira proposta ou arranjo. O aparente sucesso extraterritorial do modesto Império derivou menos de suas opções conscientes do que da geopolítica, que permitia uma nação agroescravocrata manter uma Marinha respeitável com cus-

to pouco comprometido. A República, por seu turno, reduziu-se ainda mais. Um projeto de força militar não pode ser “auto-sustentável”, não importa o quanto os planejadores se esforcem para isso.

A Marinha do Brasil pagou uma conta alta como instituição militar. Não pôde, por mais de seis décadas, compor toda a sua linha principal de batalha com um mínimo de tecnologia e recursos internos. Os 36 anos de domínio dos fazendeiros deixaram uma herança pesada nas Forças Armadas e

na capacidade do Estado brasileiro de articular uma soberania efetiva.

Ao tempo do Império, o estado geral dos recursos, dos meios de ciência e de tecnologia à mão para construir uma força naval possante não demandava grandes investimentos do Estado ou o comprometimento de sua estrutura de rendas e de poder. Dessa forma, mesmo com poucas

metalúrgicas, a maioria em arsenais navais, o Brasil montou uma Marinha eficiente.

Contudo, a chegada do encouraçado demonstrou que, sem um parque industrial, seria competição impossível. E a República Velha não trabalhou para mudar um milímetro a condição do Brasil de consumidor de capitais. Enquanto não se mudou a República, não se mudou nada.

Não há comparações dos últimos 40 anos com os 70 anos a partir de 1894. De 1964 ao presente, os governos continuaram a culti-

**Em meados do século XXI,
a melhor honraria que
poderemos oferecer ao
passado é o aprendizado**



**A salvação está em aprender – que é o justo tributo
aos que nos antecederam,
em nome da emoção que
deles guardaremos sempre**

6 N.A.: Disse o Almirante Chester W. Nimitz, um dos entusiastas da Marinha submarina dos EUA e comandante da Frota do Pacífico na Segunda Guerra Mundial: “Sem os couraçados de batalha, a guerra teria sido mais longa. Apenas com eles, a guerra teria sido impossível”.

var idéias paliativas, de curto prazo, mas foi possível dar saltos estratégicos – algumas vezes por necessidade, outras por opção. Os eventuais “atabalhoamentos” da política de defesa e indústria bélica do Regime Militar são muito debitáveis a esse isolamento institucional de assuntos de segurança imposto aos militares ou fomentado por vários deles.

Periga-se jogar tudo no lixo, pois as consciências estão sendo ganhas por imagens virtuais. Quando se fala em potências, imaginam-se os EUA ou o que era a URSS. Qualquer **desenho de força** que se tente explicar fora dessa imagem é obscurecido pelo espetacular desfile de poder das superpotências, que assume proporções míticas e fantasiosas quando descolado do mundo real, passando à virtualidade da assim chamada mídia. Construções como “se não podemos ter porta-aviões nucleares, não tentemos nada” muito se parecem com aquelas do deputado liberal que, em 1856, defendeu que “se queimassem todos os navios de guerra do Brasil” (o argumento dos mitigados de propósitos inconfessáveis, que querem desautorizar e dismantelar um projeto de soberania). Esses agentes suspeitosos do falso “governo mundial” diminuem a inteligência dos

outros e a sua própria, alegando “não podemos competir, união”, enquanto operam “não devemos competir, submissão”.

O modelo militar dos EUA se apresenta para nós tão devastador como fora o *dreadnought*, não havendo a mais remota possibilidade de copiá-lo, tendo presença exaustiva na produção pseudo-intelectual que domina a mídia e incidindo nas pessoas um “pacifismo conformista”, assustado, acuado, que tudo concede pelo temor cego do que não entende.

O programa naval brasileiro, do híbrido para a couraça, não foi inútil em objetivos, ainda que o fora em resultados. É difícil não se colher na mesma frustração daqueles que intentaram realizar um reaparelhamento mínimo e não puderam. Contudo, não lhes prestamos qualquer homenagem ao tentar separar suas intenções e seu intelecto do que, efetivamente, resultou.

Em meados do século XXI, a melhor honraria que poderemos oferecer ao passado é o aprendizado. Dos nossos predecessores, restou-nos a lição do conflito entre a vontade e a realidade. Os erros não podem ser esquecidos. A salvação está em aprender – que é o justo tributo aos que nos antecederam, em nome da emoção que deles guardaremos sempre.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> Marinha; Encouraçado; Cruzador; Programa; Pensamento militar; Estratégia; Deterrença; Poder Naval;

BIBLIOGRAFIA

- CAMINHA, João Carlos (Vice-Almirante). *História Marítima*, Bibliex, 1980.
- CARVALHO, José M. *As Forças Armadas na Primeira República*, HGCB, Difel, SP, 1977, vol. X.
- CAVALCANTI, Amaro. *Resenha financeira do ex-Império do Brasil*, RJ, Imprensa Nacional, 1890, BN.
- COSTA, Sérgio Corrêa da. *A Diplomacia do Marechal: A intervenção estrangeira na Revolta da Armada*, Forense, RJ, 1989.
- KENNEDY, Paul. *Ascensão e queda das superpotências*, Ed. Campus, RJ, 1989.
- NEWFARMER, Richard. *From the Gunboats to Diplomacy*, Johnson R., University Press, London, 1989.
- TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da Construção Naval no Brasil*, Femar, RJ, 2001.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. "A indústria naval militar do Brasil através do tempo", *Revista Marítima Brasileira*, RJ, AC, 1980.

REFERÊNCIAS

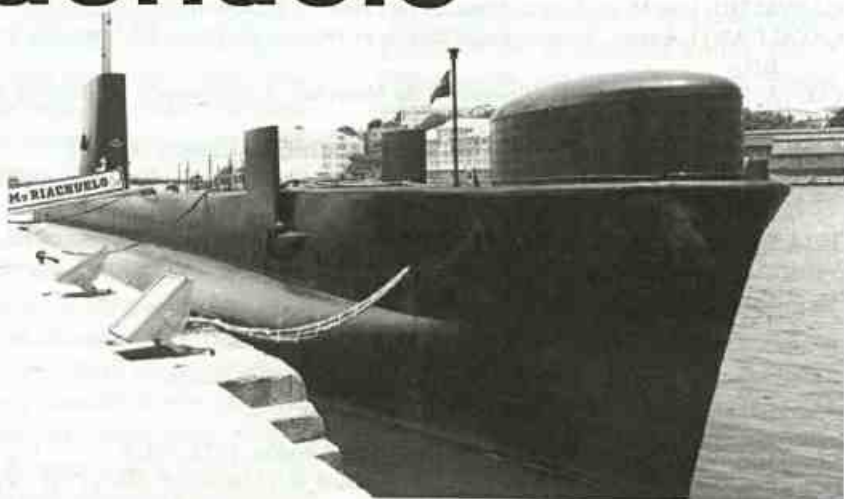
- ENCYCLOPEDIA BRITANNICA, *Willian Benton*, London, 1972, Vol. 3.
- FLEET BATTLE AND BLOCKADE, *The French Revolutionary War (1791-1797)*, London, Chantham Publishing, 1996.
- JANE'S FIGHTING SHIPS, Chicago, 1901, 1904, 1914. Acervo da Biblioteca Central da Marinha.

ARTIGOS

- ARAÚJO, Santana J. "A construção do Poder Naval brasileiro no início do século XX: dos programas navais à Grande Guerra (1914-1917)", RJ, *Navigator*, v. 1 – n.2, pp. 69-86, dez. 2005.
- MENDONÇA, Lauro N. Furtado. "A Diplomacia das Canhoneiras e o Brasil", RJ, *Revista Marítima Brasileira*, v. 112, n. 1/3 e 4/6, jan./mar. e abr./jun. 1992.

Riachuelo

Submarino-Museu



A vida embaixo d'água

Ele passou 17.699 horas e 41 minutos embaixo d'água. Imagine, dias e dias sem sentir o calor do sol, imerso na solidão dos oceanos. Esta foi a jornada do Submarino *Riachuelo*. Construído em 1973, na Inglaterra, foi incorporado à Armada Brasileira em 27 de janeiro de 1977.

Esteve em atividade por 20 anos, navegando 181.924,88 milhas. Em 1997, passou para o Serviço de Documentação da Marinha, sendo transformado em submarino-museu. Visite o *Riachuelo* e tenha uma noção da vida a bordo ao percorrer os seus compartimentos. Conhecendo os armamentos, máquinas e outros equipamentos do *Riachuelo*, você vai experimentar um pouquinho do dia-a-dia dos submarinistas.

O *Riachuelo* está atracado ao cais do Espaço Cultural, Av. Alfred Agache, s/nº - Centro. A visitação pode ser realizada diariamente das 12h às 17h.

Visitas guiadas para escolas e grupos
podem ser marcadas pelos telefones
(0XX-21) 2104-6025 e 2104-6879.