

AS GLÓRIAS DA MARINHA IMPERIAL

HELIO LEONCIO MARTINS
Vice-Almirante (Ref^o)

SUMÁRIO

- A Independência
- A tripulação e o comandante
- Ação de Cochrane
 - No Maranhão – a demissão*
- Os ingleses
 - Guerra Cisplatina*
- O corso
- As insurreições
- A economia
- A construção naval
- A Guerra do Paraguai
 - A paz*
- Segundo Reinado
 - Questão Christie*
- Primeira e Segunda Guerras Mundiais

A Marinha brasileira nasceu com a Nação independente – e teve a fase mais gloriosa como o braço forte do Império na árdua tarefa de efetivar a liberdade em todo o território nacional, mantê-lo uno e indivisível e impor-nos a nossos bulhentos vizinhos do

Prata. Muito deveu o Império à sua ação, ela porém mais ao Império, por este compreender o quanto era importante construí-la, equipá-la, orientá-la com políticas e atitudes firmes.

Apesar do imenso esforço dos bandeirantes, investindo pelo interior inóspito,

movidos por ambição, mas com pertinácia e sofrimento, ampliando assim os limites do Tratado de Tordesilhas, o Brasil que importava ainda se constituía, na independência, de uma faixa litorânea, cuja única estrada que ligava suas comunidades era o mar.

A INDEPENDÊNCIA

O grito do Ipiranga, se teve ressonância no Sul, pouco se fez ouvir nos longínquos Nordeste e Norte, mais vinculados a Portugal do que ao Rio de Janeiro. E o primeiro problema que o Império teve que enfrentar foi como estender sua autoridade para tais distâncias, assim como para uma problemática Província Cisplatina, no Sul. Compreenderam, José Bonifácio e Pedro I, acertadamente, que só uma força naval teria a mobilidade para expulsar as juntas portuguesas, que continuavam a ser obedecidas da Bahia para o norte, sendo a de Salvador apoiada pelo exército do General Madeira e pela esquadra, poderosa, do Almirante João Félix Pereira dos Campos.

A ação era urgente. Possuíamos apenas a herança portuguesa de navios e infraestrutura de Marinha, que vieram com o futuro D. João VI, de passado glorioso, mas em franca decadência. Foi enorme o trabalho de Luiz Pereira da Cunha, o primeiro ministro da Marinha do Império. Tudo precisava ser revisto, ampliado e reparado. Por sugestão de Gonçalves Ledo e Luiz Pereira da Nóbrega, ainda em setembro de 1822, foi aberta subscrição pública para a aquisição gradual de embarcações de guerra e

reparo das antigas, o que teve pleno êxito, sendo o primeiro subscritor Pedro I, que doou um navio, o Brigue *Caboclo*, de longa e profícua carreira.

A TRIPULAÇÃO E O COMANDANTE

A questão seguinte foi como guarnecê-los. A marinheiragem era toda portuguesa, o que tornaria a confiança relativa quando combatesse seus compatriotas. Quanto à oficialidade, já havia brasileiros formados nas escolas e nos navios de Portugal e mesmo muitos portugueses, que preferiram não regressar à pátria de origem e tiveram brilhantes carreiras. Eram poucos, entretanto,

e faltava um chefe à altura da tarefa a executar, pois os almirantes portugueses, idosos, tinham-se adaptado à confortável vida tropical. Também para isso o novel Império encontrou solução.

Havia, com o final das guerras napoleônicas, abundância de mão-de-obra naval disponível na Grã-Bretanha. Caldeira Brant, futuro Marquês

Cochrane viera do Chile, onde, comandando sua Marinha, ajudara a libertar o país do domínio espanhol. Recebeu o convite para repetir suas façanhas no Brasil, o que aceitou, com o posto de primeiro-almirante

de Barbacena, contratou, entre oficiais e marinheiros, perto de 600 ingleses. Em relação ao chefe, existia um almirante que fora da Royal Navy, Lorde Alexander Thomas Cochrane, que se salientara como grande marinheiro, com proezas que ficaram na história, mas também, simultaneamente, pela capacidade de fazer inimigos com seu gênio e independência de atitudes, que resultaram em sua expulsão da Marinha, por razões de veracidade duvidosa, tanto assim que, depois de aventuras na América do Sul e na Grécia, foi readmitido na Royal Navy com o

posto de almirante, deram-lhe esquadra para comandar e está sepultado em Westminster, com outros heróis. Viera do Chile, onde, comandando sua Marinha, ajudara a libertar o país do domínio espanhol. Estava livre e recebeu, com palavras entusiásticas, o convite para repetir suas façanhas no Brasil, o que aceitou, com o posto de primeiro-almirante, colocado à frente de todos os outros.

Os fatos mostraram o acerto de tais providências. Em dezembro de 1822 já tremulava aos ventos do Atlântico a Bandeira Imperial no alto dos mastros de uma força naval rumando ao sul, onde retiraria as tropas portuguesas que lutavam com as brasileiras na Província Cisplatina. Como aquelas preferiram continuar as hostilidades e mobilizaram uma pequena força naval, passaram a bloquear Montevidéu, e só em outubro de 1823, depois de destruídos seus navios, renderam-se.

Com o norte e o nordeste integrados ao Império, Cochrane cumprira sua primeira missão

AÇÃO DE COCHRANE

Tendo Cochrane chegado ao Rio de Janeiro a 13 de março de 1823, a 3 de abril largou com sete navios rumo a Salvador. A 4 de maio travou combate, ao largo da Baía de Todos os Santos, com a esquadra de Félix dos Campos. Já estava fazendo sua primeira vítima, quando os marinheiros portugueses rebelaram-se e fecharam os paíóis de pólvora. Cochrane recuou, o que foi repetido pelos adversários. Substituiu os amotinados pelos ingleses e, com duas unidades, fechou o porto, capturando os navios que entravam ou saíam. Bloqueados pelo mar e por terra, pelo exército do General Labatut, falhos até de alimentação, os antigos colonizadores rumaram para a Europa com 80 transportes, defendidos por 13 navios de guerra. Foram perseguidos até o Tejo pela Fragata *Niterói*, coman-

dada por John Taylor, que trocara a Royal Navy pela Marinha Imperial. Em ação surpreendente, capturou 24 transportes.

Da Bahia, Cochrane seguiu para o Maranhão, e enviou um de seus oficiais para Belém, e ambos, usando como subterfúgio a ameaça de que lideravam poderosas forças navais, obtiveram a rendição das Juntas portuguesas, em São Luís sem necessitar o emprego de armas, em Belém correndo sangue. Com o norte e o nordeste integrados ao Império, Cochrane cumprira sua primeira missão.

Logo depois, em 1824, explodiu movimento republicano e separatista, liderado por Pernambuco e com adesão das províncias do Nordeste, com inspiração na revolução norte-

americana e discordando da dissolução da Assembléia Constituinte, criando-se a Confederação do Equador. Sua simples existência seria precedente perigoso para a desintegração do Império. Na necessária

reação imediata, devia-se contar com a Marinha. Foi o que se fez. Mobilizou-se força naval bem mais potente do que a da independência, que transportou a tropa que iria combater a sedição, bloqueou Recife, bombardeou os fortes da cidade, auxiliando os combates em terra, e desembarcou destacamentos de marinheiros. E o líder revolucionário, Paes de Andrade, refugiou-se em uma fragata inglesa. A Confederação de Equador durara de julho a setembro. Essa rapidez da reação só se poderia conseguir, como se conseguiu, com a existência da Marinha.

No Maranhão – a demissão

Cochrane continuou para o norte e pacificou os restos da Confederação no Ceará, aportando no Maranhão. Aí interveio na política provinciana, que estava caótica, sendo

recebido como salvador. Mas vinculou-se demais com as lutas locais, perdendo as características pacificadoras. E, por fim, julgando-se credor do dinheiro referente às capturas em sua primeira ida ao Maranhão, cobrou com certa veemência os débitos e, na Fragata *Ipiranga*, rumou para a Europa. Aí largou o navio, que foi o primeiro a mostrar a bandeira do Império naquelas paragens. Foi demitido da Marinha brasileira. Com razão ou sem razão, este gesto deixou mancha que sombreou seu papel na independência do Brasil.

OS INGLESES

Mas a memória histórica tem sido injusta com a participação britânica na criação da Marinha brasileira. Chama os ingleses, como adjetivo derrisório, de mercenários, o que é falso. Mercenários, que não mais eram usados no século XIX, seriam grupos contratados em bloco pelo tempo de um conflito, sem nenhuma ligação ou responsabilidade com as forças regulares. Os marinheiros britânicos foram antes recrutados, integrando os quadros da Marinha, com soldos e obrigações semelhantes aos regulares. Transmitiram-nos a organização e a mentalidade operativa da maior Marinha existente. Muitos oficiais permaneceram definitivamente no Brasil, atingindo os mais elevados postos. Alguns morreram em combate. Dois perderam o braço atingidos por fogo inimigo, continuando em atividade.

Guerra Cisplatina

Sua participação não se esgotou na Guerra da Independência. Tiveram papel importante em nosso primeiro entreen-

bélico de caráter internacional. Herdamos do Reino de Portugal, Brasil e Algarve a ocupação da margem oriental do Rio da Prata, com o nome de Província Cisplatina. A extensão da fronteira sul até o Prata, com as vantagens comerciais que isso traria, sempre foi uma das ambições de Portugal. Não possuindo impulso demográfico que a tornasse realidade, em 1680 fundaram na margem ambicionada um entreposto comercial, a Colônia de Sacramento, para transações legais ou ilegais, a qual, conforme se comportavam as relações dos dois países ibéricos, mudou de mãos diversas vezes.

Aproveitando-se das dificuldades por

que passara o Império espanhol com a invasão napoleônica, a pedido das autoridades espanholas, agredidas pelos surtos de independência no Prata, por duas vezes, em 1816 e 1820, tropas reinóis invadiram a região, ocupando o litoral platino e conseguindo, em 1821, que um congresso de pouca credibilidade, na en-

A memória histórica tem sido injusta com a participação britânica na criação da Marinha brasileira. Chama os ingleses, como adjetivo derrisório, de mercenários, o que é falso

tão chamada Banda Oriental, decidisse pela união com o Reino, como a Província Cisplatina, o que foi logo anulado por outra facção, desejando realmente a independência. Mesmo porque a ocupação portuguesa, substituída pela brasileira, limitava-se às comunidades litorâneas, tendo sido o interior invadido pela *espanidad*, penetrando pelo Rio Uruguai, manifestando-se na língua, na cultura, nas tradições. Daí resultou sublevação, contando com o apoio da recém-criada Província Unidas do Rio da Prata (atual Argentina), que aspirava juntar mais uma província à sua Confederação. As hostilidades acabaram por

levar à guerra Brasil e Províncias do Prata, em um exaustivo conflito entre oponentes que não estavam preparados para enfrentar crise daquela natureza.

A Guerra Cisplatina, assim denominada, não teve suporte político no Brasil. Os políticos confundiram a oposição a Pedro I, que perdera o prestígio e a popularidade de 1822 por se ter rodeado de portugueses, com reação a guerra de pouco interesse, que delapidava os poucos recursos do império.

As críticas foram em um crescendo, atingindo as Forças Armadas, em especial a Marinha, que acusavam de inação. O Exército realmente mantinha-se dividido entre o litoral platense e a

fronteira do Rio Grande do Sul. Mas, em relação à Marinha, os ataques eram fruto de paixão política e ignorância. Com uma capacidade até hoje difícil de entender, o Governo imperial mantinha estrutura naval que apoiava 121 unidades em operações, abastecendo-as, reparando-as, construindo novas, das quais mais de 50 bloqueavam o Rio da Prata. Tarefa dificultosa, tendo que fazer face a freqüentes temporais, condições hidrográficas negativas, como bancos de areia, correntes, ventos, posições mal carteadas. Uma pequena força naval inimiga, embora não capaz de confronto, audaciosamente empregava-se em um tipo de guerrilha naval, atacando, sendo repelida e recuando para o abrigo de Buenos Aires. Ainda sofríamos a interferência das grandes potências – Grã-Bretanha, França e Estados Unidos – que não queriam ter seu comércio prejudicado. Ao mesmo tempo, tínhamos de nos haver

com uma guerra de corso, isto é, com navios armados por particulares, inclusive em Baltimore, nos Estados Unidos, que recebiam autorização do país contratante para atacar nossa navegação mercante, o que os diferenciava dos piratas.

O CORSO

O corso nos afetou bastante, agredindo as artérias vitais da economia, que eram as linhas de navegação. Registrados, 406 mercantes, chamados sumacas, que mantinham nosso comércio costeiro, foram capturados ou afundados. Houve inflação e desabastecimento do Nordeste. Tivemos

que organizar comboios e estabelecer patrulhamento pela imensa costa.

Iniciado em 1825, o corso teve seu ápice em 1827, só sendo dominado em 1828. Foi missão ingente da Marinha, pouco reconhecida na época, mesmo por historiadores. Por fim a Inglaterra

O corso nos afetou bastante, agredindo as artérias vitais da economia... 406 mercantes foram capturados ou afundados. Tivemos que organizar comboios...

se interpôs entre os combatentes exaustos e a paz foi feita, sem nenhum dos dois ser agraciado com a vitória, exceto a província disputada, que se transformou na República Oriental do Uruguai.

AS INSURREIÇÕES

Com a abdicação de Pedro I, a centelha republicana ou desagregadora que deflagrara com a Confederação do Equador tomou força e explodiram movimentos convulsionando todo o Brasil. Moderados, exaltados e conservadores lutavam pela hegemonia de sua orientação política, envolta em muitas ambições locais, naciona-

lismo e desforras contra os portugueses em melhor situação econômica.

Algumas insurreições ficaram com nomes na história, ao lado de muitas outras, incidentes menores, que não tiveram denominação. Das primeiras, em Pernambuco motins militares de 1831 e 1832 foram a Abrilada, a Setembrada e a Novembrada. No Pará, em 1835, a Cabanagem. Na Bahia, em 1837, a Sabinada. No Rio Grande do Sul, em 1835, os Farrapos, movimento que mais durou, só sendo dominado no Segundo Reinado, em 1845. No Maranhão, em 1838, a Balaiada, e em Pernambuco, em 1848, a Praieira. As Regências, una e trina, reagiram com energia, especialmente quando dirigidas por Diogo Feijó.

Tinham contra si, entretanto, as dificuldades de intervenção nas províncias distantes e serem vinculadas a facções políticas, com o que sofriam oposição no Rio de Janeiro. Dispuseram, contudo, de dois fatores que especialmente ajudaram sua reação. Mesmo com a abdicação, o trono persistia, ainda que com um menino o ocupando, mas emanando autoridade e unicidade, o que representava poder nacional. E contavam com numerosa Marinha, móvel e flexível, que assumiu funções policiais, quer mantendo navios em todas as comunidades marítimas, quer transportando reforços, com relativa rapidez para a época, para onde fossem necessários, ela mesmo participando das ações repressivas. A Marinha havia ajudado a Nação na independência – auxiliava-a agora em sua integridade.

A ECONOMIA

O Império do Brasil é descrito normalmente como nação agrícola, dispondo só de uma elite de bom nível humanístico, economicamente conservadora, mas pouco numerosa, tendo o País ficado à margem da revolução industrial e tecnológica que

se desenvolvera na Europa desde o século XVIII. Há meias-verdades nessa afirmativa, mas nenhuma em relação aos cuidados do Governo imperial com a Marinha. Em proporções modestas, acompanhou toda a evolução técnica dos meios marítimos. Isto se fez sentir em especial quando das radicais transformações trazidas pela invenção da máquina a vapor nos transportes, na indústria e no mar. Neste, em especial, houve a mudança da propulsão vélica para a mecanizada, o que influenciou fundamentalmente tanto nas atividades pacíficas como nas bélicas.

Na Guerra Cisplatina já utilizamos barcos a vapor para serviços auxiliares, como correio. Nos conflitos da Regência, na Balaiada, no Maranhão, Joaquim Marques Lisboa, o futuro Marquês de Tamandaré, empregou barcas a vapor para impedir a passagem dos insurretos pelos rios. Nos Farrapos, a Marinha imperial utilizou, para operar na Lagoa dos Patos, canhoneiras a vapor.

A CONSTRUÇÃO NAVAL

Terminados os problemas internos, a política imperial passou a se preocupar com os ameaçadores caudilhos do Prata. E o primeiro navio de porte a vapor foi encomendado na Inglaterra, o *D. Afonso*. Os seguintes vapores, diversos, já foram construídos nos estaleiros da Ponta da Areia, em Niterói. E outra fragata impulsionalada por maquinaria, a *Amazonas*, que iria ficar na história por sua atuação em Riachuelo, veio da Inglaterra.

Eram navios de propulsão com rodas, movendo-se lentamente, e não permitiam a montagem lateral dos canhões. Na primeira ação internacional da política imperial de não permitir caudilhos perigosos, combatendo o ditador Rosas, das Províncias Unidas, sendo necessário transportar tropas

Rio Paraná acima, a fim de se juntarem ao aliado Urquiza, a força naval brasileira deveria enfrentar fortificação platense na passagem de Toneleros. Os vapores desarmados rebocaram veleiros que dispunham de canhões. Vencidas as baterias inimigas, a força terrestre cruzou o Rio Paraná, e a Batalha de Monte Caseros assinalou o fim da ditadura Rosas.

Substituindo as roncadoras rodas, na Europa e nos Estados Unidos foi desenvolvida a propulsão com hélices. Imediatamente a adotamos. De 1850 a 1865, foram construídas na Europa perto de 30 canhoneiras assim impulsionadas e, com previsão acertada, capazes de operar em rios com vistas às possibilidades de termos de usá-las em campanhas fluviais no Sul, o que aconteceu. Os estaleiros brasileiros continuaram a produzir navios de maior porte, que mostraram a bandeira imperial pelo mundo, em missões de instrução ou de representação.

A GUERRA DO PARAGUAI

Mas iriam, logo a seguir, servir em nossa maior provação guerreira. De início no Uruguai, onde lavrava guerra civil entre os partidos blanco e colorado, o primeiro dominante no governo, favorável às Províncias Unidas, e o segundo aliado do Brasil. Nossa intervenção foi simultaneamente diplomática, terrestre e naval, utilizando a costureira, no tempo, "diplomacia das canhoneiras". Com o pretexto de prejuízos causados pelos blancos a estancieiros fronteiriços, apoiamos claramente os colorados de Venâncio Flores. Marinheiros desembarcaram, lutaram e ocuparam Paissandu.

Contra a ação brasileira clamou o ditador paraguaio, Solano López, que, sem esperar resposta, contando com pretensa e momentânea superioridade militar, e desejando também saída para o oceano, auda-

cioso e megalomaniaco, capturou, em Assunção, paquete que fazia a linha para Mato Grosso, levando o presidente nomeado da província e o numerário para pagamentos. Ficou com ambos e avançou pelo Rio Paraguai, sem encontrar grande resistência, até Corumbá. Como também ocupara a cidade, já argentina, de Corrientes, pois não tivera autorização para atravessar o território desse país, e ameaçava o Uruguai, as três nações se uniram com o Tratado da Tríplice Aliança para reagir, naturalmente com maior peso do Brasil.

Este maior peso, na primeira fase da guerra, não era muito sensível. Para nos opormos a dois avanços paraguaios, pelo Rio Grande do Sul e pelo Rio Paraná, contávamos apenas com 10 a 12 mil soldados, mas, graças às previsões anteriores, dispúnhamos de força naval, ainda que de navios de madeira. Assim, os exércitos se encarregaram da fronteira do Rio Grande, e a Marinha, no Rio Paraná, bloqueou-o, destruiu a força naval paraguaia em Riachuelo e fez parar e recuar o avanço pela margem. Detidos os dois ataques, os exércitos, reforçados, reuniram-se em Corrientes. Com ajuda da Marinha, cruzaram o Rio Paraguai em Passo da Pátria, em notável operação anfíbia, e iniciaram a ofensiva que os levou a Assunção e à morte de Solano López em Aquidabã.

As guerras apresentam sempre quadros horrorosos. As mortes da parte mais moça de um país, a destruição, os sofrimentos, as provações são aspetos que se repetem. No caso da Guerra do Paraguai, nos atingiram, mas muito mais o Paraguai, que viu desaparecer uma completa geração e teve arruinada pequena e próspera nação. O que fica na história das guerras, de preferência, são os fúlgidos atos de heroísmo, as glórias dos que morrem pela pátria e a euforia das vitórias. Mas há outras faces dos conflitos, além das dolorosas, que não são muito consideradas, mas que até podem

ser positivas, quando mostram a capacidade e os esforços dos governos para dar suporte aos que combatem.

A Guerra do Paraguai, não como certos revisionistas mal-intencionados querem classificá-la como fácil genocídio de uma nação fraca, foi difícilíssima, com cem mil homens lutando no centro inóspito da América do Sul, sem caminhos conhecidos além do rio, sofrendo mais com as moléstias tropicais e as privações do que por ação inimiga. Na Marinha, os marinheiros mantiveram-se por três anos no interior das casamatas de ferro dos navios, pois, nos conveses, seriam caçados a tiros disparados a cem metros de distância. O Paraguai, com assessoramento estrangeiro, havia construído sistema de defesa com baterias por toda a margem, que defendiam com imensa bravura, e mantinham os navios, além de enfrentar os empecilhos no rio, como estacas cravadas no leito, minas explosivas flutuantes e ataques de canoas pejadas de guerreiros, sob permanente metralha. E tinham que ser supridos a cada dez dias com alimentação, roupas, remédios, munições, peças sobressalentes, o que se fez, com transporte que chegava ao teatro de operações com os necessários suprimentos neste intervalo de tempo.

Mas havia problema mais grave. Se a constituição da frota, com a previsão das aquisições de canhoneiras de madeira, fora suficiente para a primeira fase da guerra, sua continuação, pelo Rio Paraguai, iria exigir novo tipo de navio de combate, além do aumento considerável de unidades auxiliares. E estes navios deveriam obedecer à tecnologia moderna, que apenas se estava desenvolvendo. Seriam blindados fluviais, chamados encouraçados. Oito deles foram adquiridos na Europa (alguns haviam sido encomendados pelo Paraguai enquanto o país se preparava para cumprir as intenções megalomaníacas de López, com

o bloqueio impedindo a efetivação da encomenda) e três construídos no Brasil. Mais tarde, especialmente projetados de acordo com as necessidades mostradas diretamente nas operações, seis, denominados monitores, foram lançados de nossas carreiras de construção. Sempre acompanhando o desenvolvimento tecnológico das Marinhas, foram adotados canhões não mais com o interior liso, mas com estrias, ou raia, que asseguravam tiros com trajetórias mais seguras e de maior alcance, montados em torres giratórias.

A modernidade dessas unidades exigia uma manutenção pouco conhecida e que não poderia ser feita longe, no Rio de Janeiro. Em Cerrito, no Rio Paraná, foi instalada uma base avançada, que se encarregava desses cuidados. Tudo isso demonstra a seriedade com que o Governo imperial enfrentava a crise que, lamentavelmente, cobrava tantas vidas.

A paz

Finda a guerra, nem por isso a Marinha foi abandonada, apesar das dificuldades financeiras provocadas pelas despesas extraordinárias. Agora era a vez dos cruzadores mistos, ainda produtos dos estaleiros nacionais, que, em longos cruzeiros pelos oceanos Atlântico, Pacífico e Índico, inclusive duas viagens de circunavegação, fizeram retornar os marinheiros às lides no mar, depois de quatro anos de operações fluviais.

E o desenvolvimento tecnológico da Marinha não foi esquecido. Nos anos 80, a Marinha entrou definitivamente na era dos navios metalizados e mecanizados e das armas recém-inventadas, torpedos, canhões de tiro rápido. A atenção dada à Marinha, mantendo-a ocupada em suas funções profissionais, impediu que a penetração das idéias republicanas nela fosse tão intensa como no Exército.

SEGUNDO REINADO

Cabe uma observação relativa à evolução bélica do Segundo Reinado e ao papel glorioso que coube à Marinha. É o fato de ela ser regida por um imperador cuja personalidade é definida por seu feitio pacífico, humanista, preocupado antes com a criação de institutos, faculdades, escolas que desenvolvessem em seu povo, em grande parte ainda primitivo, a educação, que considerava alavanca do progresso, capaz de obter justa paridade social. Sua memória em bronze não é representada por um caudilho bradando ordens ou indicando uma carga, do alto de um cavalo, e sim um professor de grandes barbas, sentado em seu escritório, rodeado de livros. E como, ao mesmo tempo, ser este o governante que liderou os mais numerosos e sérios conflitos de nossa história?

As tendências agressivas de pessoas, que podem se refletir nos países que elas dirigem, podem ser provocadas por descargas de adrenalina ou confusões hormonais que as afetem congenitamente, tornando-as violentas e belicosas. Ou então surgem por motivos funcionais, como cumprimento do dever, embora contrariem suas preferências normais. Desde que sejam necessárias atitudes em confrontos guerreiros, dispõem-se a tomá-las, e de maneira completa, sem meias medidas, com a mesma dedicação com que se dedicam ao que mais está de acordo com suas preferências. E como cumprem dever, e não são comandados por arroubos, a confiabilidade em sua ação é maior.

Questão Christie

Norteava essa responsabilidade do imperador sentimento que se definiu com nitidez quando um incidente de pouco valor foi ampliado pela prosápia do ministro in-

glês, William Dougal Christie, considerando-se todo-poderoso por representar a mais poderosa nação do mundo. Uma barca mercante inglesa fora lançada pelo vento nas costas do Rio Grande do Sul, e três oficiais da mesma nacionalidade embebedaram-se e terminaram presos pela polícia na Tijuca, sendo libertados depois de reconhecidos e sóbrios. Imediatamente Mr. Christie exigiu indenização avultada pela perda da barca e humildes desculpas por considerar ter sido a honra da rainha Vitória atingida pelo xadrez dos baderneiros. Como demorasse uma resposta, navios de guerra ingleses capturaram cinco sumacas brasileiras na barra do Rio de Janeiro e as levaram para a Ilha Grande.

Discutiu-se o valor da indenização, e o rei da Bélgica foi chamado para dirimir as dúvidas sobre a honra da rainha. A primeira reduziu-se razoavelmente, e o rei chegou à conclusão tranquilizadora de que a honra da rainha continuava intacta. Os navios apreendidos foram restituídos. Manifestações públicas, entretanto, explodiram, em repúdio à Inglaterra, com uma subscrição para custear armamento que evitasse situações semelhantes, e de tal monta que foi suficiente para encomendar nosso primeiro blindado, o Encouraçado *Brasil*. Mas o imperador não julgou bastante. Rompeu relações diplomáticas com a Inglaterra porque, agora com razão, o apoio dado aos ímpetos de Mr. Christie teriam afetado a honra nacional. E só considerou findo o ultraje quando recebeu formal pedido de desculpas, pela voz do embaixador, estando presente no cerco de Uruguaiana, na Guerra do Paraguai.

PRIMEIRA E SEGUNDA GUERRAS MUNDIAIS

A expressão honra nacional parece ter caído em desuso. Ouve-se falar em interes-

ses políticos, econômicos, geográficos, mas não em honra nacional, que, subjetivamente, cobre todos esses interesses, e muito mais.

Não creio, entretanto, que tenha desaparecido. O advento da República não foi promissor para a Marinha. Politizou-se, deflagrou uma revolta inexpressiva, mal-conduzida, durando oito meses, com muito sangue derramado que a destruiu materialmente e criou cisão na oficialidade. Uma série de ministros moderados corrigiram em parte a situação e tentaram solucionar os problemas materiais, mas sem muito êxito. Pressão do Barão do Rio Branco conseguiu a aquisição de esquadra homogênea, desejada para dar respaldo de força à sua advocacia diplomática. Obsolesceu ela com os desenvolvimentos da Primeira Guerra Mundial. O abandono a que foi submetida a Marinha pela chamada República Velha fê-la, em 1942, ao se alinhar com as potências aliadas na Segunda Guerra Mundial, estar despreparada para cumprir a tarefa urgente que lhe cabia, a defesa dos ataques de submarinos ao que ainda eram as artérias vitais da economia brasileira, as linhas de navegação, que, cortadas, fariam o País sofrer as agruras de uma guerra com falta de combustíveis, insumos e até de alimentação.

Os navios que foram para o mar, em seguida à declaração de guerra, não dispunham de equipamento ou arma que os habilitasse a lutar contra submarinos, que já existiam em abundância, tanto que 12 foram, reconhecidamente, afundados nas costas brasileiras. Com tremendo esforço, e auxílio norte-americano, em alguns meses já contávamos com meia centena de navios próprios para a guerra anti-submarinos, bem equipados, armados e aguerridos, com os quais se protegeram, em comboios internacionais, perto de 4 mil mercantes de muitas nacionalidades, além de centenas de barcos navegando em nossas costas, com muito poucas perdas. Foi ação que durou desde o dia da declaração de guerra até o armistício.

Com tal impulso, a Marinha cresceu, e hoje desempenha o papel que dela se espera em tempo de paz, embora lutando com crescentes cortes orçamentários, que não condizem com a cada vez maior importância do País. Mas, ainda que com sacrifício, estará sempre pronta para o que se fizer necessário, porque segue a orientação expressa no passado, passado que não só é mestre do futuro, como também lhe transmite responsabilidades – a preocupação com a honra nacional, que não pode ser esquecida.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<História>/ Marinha do Brasil, História Naval; Cochrane;