

COCHRANE E A CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL

MAX JUSTO GUEDES
Capitão-de-Mar-e-Guerra

Sábria tem sido a orientação dada pela nossa Alta Administração ao Programa de Construção Naval, cujas bases foram aprovadas pelo Aviso n° 1502/68: Conseguir, em prazo não remoto, a nacionalização.

Obviamente, o avanço tecnológico e o alto grau de sofisticação atingido pelos navios de guerra de maior parte, ou de utilização muito especializada, impe-

diram que as primeiras unidades projetadas fôssem encomendadas no País. No entanto, a obrigatoriedade de, estas entregues, saírem as seguintes de carreiras brasileiras, reabre horizontes realmente promissores a uma Esquadra que, sujeita há duas décadas ao recebimento de navios estrangeiros, reativada a maioria da famosa *Fleet in moth balls*, via seu adestramento condicionado aos

frequêntes reparos que a carência de sobressalentes tornava exasperante. Mais importante ainda, víamo-nos incapazes de utilizar novas técnicas e os múltiplos equipamentos que a cada dia surgem para a guerra no mar, pela insegurança de sua utilização em navios sobre os quais pairava o fantasma da obsolescência. Animador foi, na adoção do Programa, o reinício imediato da atividade dos estaleiros, que não demoraram em dotar a Marinha de unidades menores, mas nem por isso menos necessárias que fragatas ou submarinos. Em consequência, vão-se tornando rotineiros os lançamentos e as incorporações e, *sem o enorme ônus decorrente de uma nacionalização imediata e total que poderia fazê-lo perigar*, o Programa caminha de maneira segura e promissora.

A análise da Construção Naval em nosso País, a partir de 1822, deixa patente que, não fôra a falta de continuidade administrativa e, mais especialmente, a política de contenção de despesas militares que foi tônica ao término de cada conflito externo em que nos envolvemos, outra seria a posição atual da tecnologia e da mão-de-obra especializada de nossos arsenais. Excelente oportunidade foi perdida após o quinquênio 1865-1870 quando, premidos pela necessidade, foram capazes nossos engenheiros (Level, Braconnot e Henrique Baptista especialmente) de projetar e construir corvetas e monitores-encouraçados que, se não foram perfeitos, mostraram-se eficazes na árdua tarefa de levar a guerra ao coração do território paraguaio e constituíram-se em fator primordial do sucesso de nossas armas.

Desprezando o *know-how* então adquirido, durante setenta anos voltamos às encomendas no estrangeiro, e largo foi o período sem qualquer tentativa de produzirmos os nossos próprios meios flutuantes.

Mais recentemente, outra oportunidade seria igualmente perdida, quando, após o relativo sucesso na construção dos Classe "M" e "A" (sucesso que, por certo, tornar-se-ia absoluto se prosseguido o esforço), voltamos à impro-

fícu política de recebermos navios que em seus países de origem estavam superados.

Felizmente, esta fase não durou os setenta anos da anterior e o atual Programa pôde ainda beneficiar-se da maquinaria e de pequena parcela da mão-de-obra dos anos quarenta.

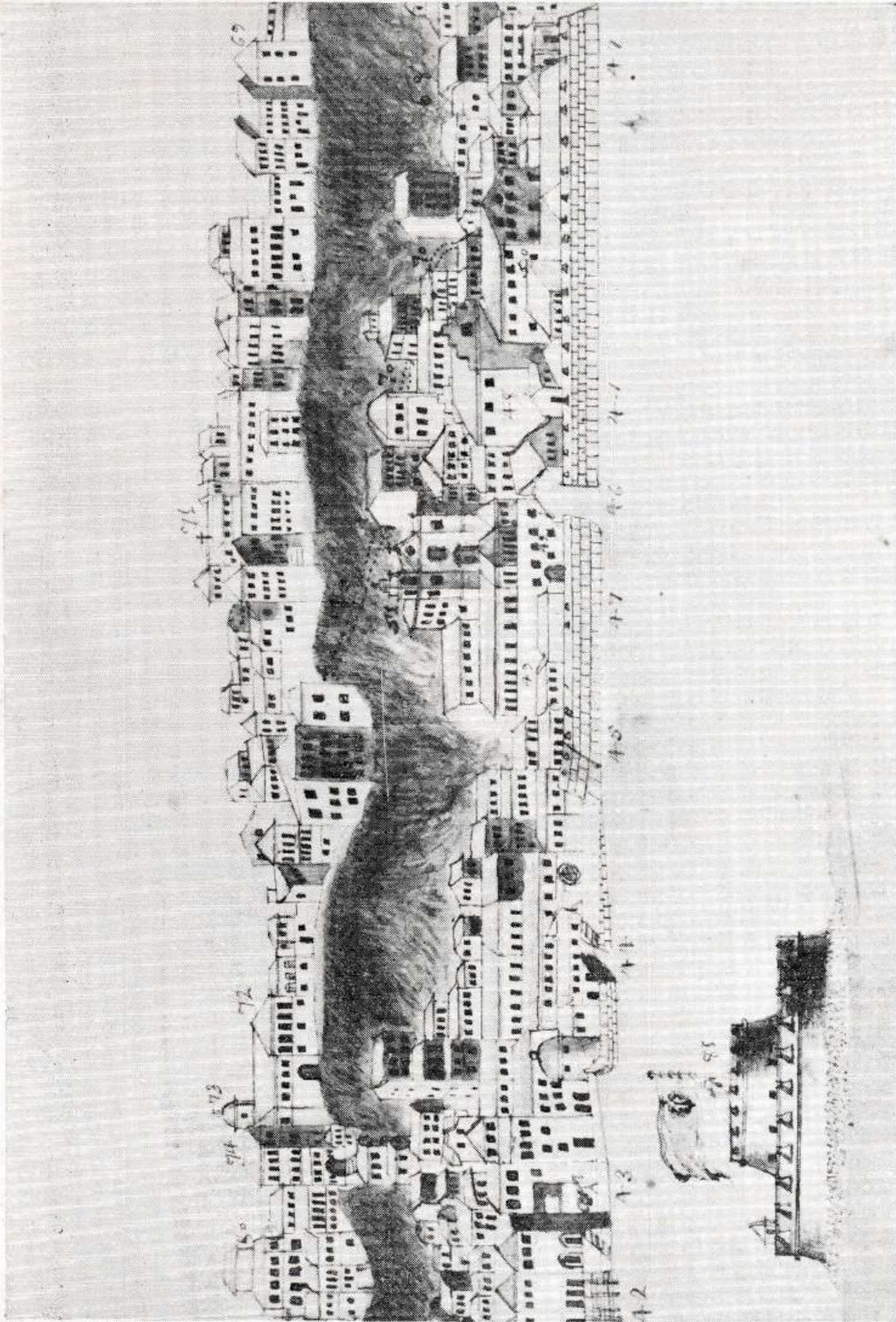
O presente artigo objetiva mostrar que, faz cento e cinquenta anos, as linhas mestras de uma sábia política naval foram-nos apontadas por um dos maiores marinheiros de todos os tempos, o nosso Primeiro-Almirante Lord Cochrane.

Famoso pelas vitórias no mar que, graças à associação de enorme coragem pessoal a poucas vêzes igualado gênio naval, sempre obteve para os países a que serviu e ajudou a tornar independentes, notória também foi sua constância em reclamar as recompensas que julgava (quase sempre com razão) fazer jus. Mais famoso ficará quando devidamente estudados os seus escritos, muitos dos quais, ao menos no que se refere ao Brasil, jaziam inaproveitados dos historiadores no Scottish Record Office de Edimburgo, onde os mandou microfilmar o Serviço de Documentação Geral da Marinha. Merecem especial atenção as notáveis *Sugestões para o Adiantamento da Marinha Imperial* onde, com rara clarividência e excelente conhecimento de nosso País e nossa gente (em pouquíssimo tempo adquirido), lega ao Governo e à Marinha as diretrizes para um Programa Naval. Seguidas, por certo nos teriam transformado na grande potência marítima que, cedo ou tarde haveremos de ser. Trata-se de documento manuscrito, traduzido para o Português (tradução bastante deficiente), contando dez páginas a que parece faltar o fecho.

Vamos unicamente ocupar-nos daquelas em que traça diretivas para a Construção Naval (as *Sugestões* vão do preparo de marinheiros à navegação de cabotagem, de Ordenanças e Regulamentos à localização de bases e arsenais).

Vejamos o que pensava Cochrane sobre o nosso assunto:

"É claro, porém ao mesmo tempo um fato bem importante, que a recente apli-



Trecho do Prospecto da Cidade da Bahia (1801)

Desenho aquarelado da coleção de plantas, planos e prospectos relativos às Notícias Soteropolitanas e Brasileiras, de Santos Vilhena. Acervo da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

- 44 — Ribeira das Naus e Arsenal de Marinha
- 46 — Pequena Caldeira da Ribeira
- 49 — Armazéns do Arsenal

cação de vapor ao movimento de embarcações, para fins de comodidade e comércio, também se pode aplicar com vantagem para os fins de guerra e que galés quase semelhantes em construção àquelas com que antigamente fizeram guerra marítima, se pode de tal maneira aprontar que hão de ficar muito formidáveis e admiravelmente adaptadas, quer seja para a defesa da costa quer para atacar o inimigo nas calmarias e ventos variáveis tão gerais em regiões tropicais. As guarnições de embarcações dessa qualidade precisam muito mais pequena proporção de marinheiros que navios de guerra em geral, porém é essencial que os homens sejam resolutos e capazes de emprêzas grandes. As peças devem ser de calibre superior para que sendo necessário alcancem navios em uma distância além da que peças ordinárias lançam e assim, sem expor as máquinas do vapor ao prejuízo do fogo do inimigo, pode se destruir os seus mastros e aparelho e tomar o seu navio sem se lhe oferecer resistência que lhe cause danos. Sou de parecer que uma dúzia de embarcações assim aprontadas eram capazes de desmantelar, destruir ou tomar improvisadamente de noite, as marinhas da maior parte dos Estados marítimos do mundo. Portanto as vantagens que derivará a Potência que primeiramente adotar esta forma de fazer guerra, na minha opinião serão iguais às que se obtiveram pela invenção da pólvora, para acima do antigo sistema de guerra marítima.”

Infelizmente, esta profética antevisão da radical transformação que a máquina a vapor traria à guerra no mar (e aos transportes em geral) e da importância que alcançaria a nação que se antecipasse na sua adoção não foi compreendida pelo Governo Imperial. Tardamos vinte e cinco anos em encomendar o *D. Afonso*, que em Tonelero logo provaria que a *Era da Vela* estava definitivamente encerrada. A estreiteza de visão e falta de coragem na adoção de soluções de vanguarda impediu-nos de alcançar, de golpe, a liderança no mar.

Tece a seguir o Primeiro-Almirante judiciosas considerações sobre as alterações que deveria sofrer o armamento de nossos navios, de forma a acrescen-

tar-lhes a eficácia e preconiza o aumento dos calibres dos canhões. (Seria, desde então, uma constante no desenho do armamento e atingiria gigantescas proporções na Segunda Guerra Mundial, quando o *Yamato* e o *Musashi* receberam canhões de 480 mm) lançou Cochrane as bases de uma teoria que a cada dia se torna mais válida: a troca de um grande número de pequenos canhões por outro bem menor de canhões de maior calibre, hoje por sua vez sendo substituídos por lançadores de mísseis.

Eis como o grande marinheiro expôs suas idéias a respeito:

“De mais, pode se observar a respeito de navios de guerra em geral, que não há costume que seja tão errado como o costume que têm alguns Estados de encher os seus navios com peças de pouco calibre. Até um navio do tamanho de uma nau seria mais capaz com poucas peças grandes cujas metralhas fôsem iguais às balas das presentes, que com todo o metal ordinário que lhe pertence e que eu desejo aconselhar, é que uma embarcação do tamanho da nau “*Pedro I*” levasse, como com tôda a facilidade o pode fazer, peças leves de bronze colundrinas e caronadas de 42, uma embarcação da fôrça da “*Piranga*” é capaz de levar a mesma descrição de metal e as embarcações mais pequenas à proporção. Esta alteração que se pode fazer a pouca despesa de uma vez, dobrava a fôrça da Esquadra existente do Brasil, e ficavam navio por navio superior a qualquer do mundo. Além disso deve se ajuntar várias menores porém mui necessários melhoramentos como fachos para dar fogo e instrumentos para fazer as pontarias.”

A seguir, aborda o Almirante um ponto, — a nosso ver capital, — mas que nos parece ter sido sempre negligenciado ou esquecido na construção ou encomenda de nossos navios: nada menos que as condições de mar no teatro de operações em que êles devem normalmente operar! Os “*mares pacíficos*” (assim os classificou Cochrane) que banham o nosso litoral tornando possível o desenho de cascos em que a velocidade tivesse mais importância que sua capacidade de enfrentar mar grosso, o

que não ocorre naqueles destinados ao Atlântico Norte. Idéia cristalina, cuja atualidade será perene e parece-nos dever guiar qualquer planejamento de nossas forças navais, que graças às peculiaridades dos mares brasileiros, podem ser dotados de pequenas embarcações de alta velocidade e grande manobrabilidade, da maior eficácia em ataques de surpresa, especialmente se tiverem com o armamento principal os mísseis superfície-superfície. Baseadas no delta amazônico ou no litoral maranhense, na Baía de Todos os Santos e adjacências, nas costas fronteiras aos Abrolhos ou nas compreendidas entre os paralelos 23° e 29°, constituir-se-ão em excepcionais meios de defesa costeira, especialmente para fazer face a ataques de navios dotados de armamento convencional. Há que não esquecer os hidrofólios que perfeitamente se enquadram no conceito *Estado do Mar-Velocidade-Eficiência*, de Cochrane.

Leiamos suas próprias palavras:

“É em aumento da existente força naval, que se pode melhorar como já manifestado, houver precisão de mais navios de guerra e fragatas, devem ser construídos com um comprimento muito maior que têm agora no serviço — Navios de moderado comprimento daqueles que se constroem na Inglaterra são próprios para os mares tempestuosos daquela nação — porém de muito maior comprimento com muita facilidade de se podia navegar nestes mares pacíficos e por serem muito mais veleiros seriam mais eficientes.”

Ao longo da suas *Sugestões* o nosso Primeiro-Almirante parece jamais se ter esquecido do emprêgo do vapor nos navios de guerra, pois antes de concluir volta ao assunto:

“A respeito das barcas de vapor, se o Governo Imperial determinar a sua construção, melhor era fazê-lo agir e mandar buscar da Inglaterra as máquinas conforme as dimensões. Estou bem certo que se aprontava 2 por menos dinheiro que a Corveta cuja quilha é agora posta no arsenal e que uma delas valia uma duzia de tais corvetas.

Se houver alguma coisa que seja obscura nestas poucas sugestões que

tomei a liberdade, desejo acrescentar que sempre estou pronto para dar qualquer explicação que fôr necessária, rogando mui particularmente que o governo de Sua Majestade havia de considerar da propriedade de fazer as alterações sugeridas no aprontamento da esquadra existente antes de incorrer na despesa de largamente a aumentar por navios semelhantes aparelhados, e também as grandes vantagens que resultarão do uso de barcas de vapor pelas quais sou de parecer que se governaria a América do Sul inteira com maior facilidade que a metade do Império do Brasil sem seu auxílio.”

Cabe ressaltar no trecho acima transcrito que a nacionalização parcial da construção de navios de tecnologia avançada, básica no nosso atual Programa foi idéia lançada por Cochrane e está quase a ser sesqüicentenária...

Também é sua exata noção de ser a Marinha indispensável a um país com as nossas características geográficas.

Podemos, à vista do transcrito, assim resumir as *Sugestões* no que cuidaram da Construção Naval:

- a) Vantagem no emprêgo de armamento de grosso calibre sobre maior número de peças menores.
- b) Importância das ações noturnas e possibilidade de nelas empregar vantajosamente tipos específicos de embarcações.
- c) Condições de mar aproveitadas para construção de navios mais velozes e manobreiros.
- d) Nacionalização apenas parcial no início de construção de navios de tecnologia avançada.
- e) Necessidade de imediata adoção de novas tecnologias, especialmente quando tragam modificações de conceitos estratégicos.

Foi Cochrane, como acabamos de ver, além de admirável marinheiro, homem de olhos no futuro, abertos sempre às novas idéias e buscando desenvolver todos os domínios da guerra no mar. Certamente estaria incluído, no correr

dos tempos, entre aqueles que logo veriam a importância da couraça, a eficácia dos *dreadnoughts*, a indispensabilidade dos porta-aviões (e dos aviões como armamento naval) e, nos dias atuais a vitalidade dos mísseis. Por isso e, prin-

cipalmente, pelo denôdo com que lutou por nossa causa e profundo interêsse que demonstrou pelo engrandecimento e poderio do Brasil, estará eternamente na lembrança da Marinha que organizou e primeiro comandou.

