

A PANTHER, O TARTU E A MOBILIDADE

“A Marinha que não é capaz de empregar suas forças navais em tempo de paz, logicamente não o será na guerra”.

Contra-Almirante (Ref) Paulo Lafayette Pinto

*Capitão de Mar e Guerra (Ref)
Pedro Gomes dos Santos Filho¹*

INTRODUÇÃO

No decorrer do século 20, dois navios, navegando escoteiros, mobilizaram navios da Esquadra brasileira, que receberam ordem de suspender para irem de encontro a esses navios em atitude nada amistosa. Os dois episódios, ocorridos com diferença de quase 60 anos, proporcionaram lições sobre a importância da característica do Poder Naval denominada Mobilidade.

Este trabalho pretende descrever sucintamente o que aconteceu durante as crises que envolveram a canhoneira² alemã *Panther* e o contratorpedeiro francês *Tartu* e registrar as lições recolhidas nesses eventos com relação à necessidade de um país dispor de uma Força Naval com a mobilidade necessária para fazer frente aos desafios que possam surgir.

OS NAVIOS ESTRANGEIROS

Canhoneira *Panther*

A *Panther*, canhoneira alemã da classe *Tiger*, foi lançada ao mar em 1901. Era uma belonave de mé-

dio porte, calado de 3,5 metros, sem couraça, deslocamento de 977 tons, artilhada com dois canhões de 4,1 pol (102 mm) de tiro rápido, marca Krupp, além de seis canhões menores e metralhadoras. Dotada de máquina de 1300 CV, era capaz de desenvolver uma velocidade de cruzeiro de 13,5 nós. Sua tripulação era composta por 121 praças.

Foi empregada pelo governo alemão em ações com o propósito de expandir a influência da sua política externa e tomou parte em várias crises internacionais: Venezuela e Haiti, em 1902; Panamá, 1903; República Dominicana, 1905; e Marrocos, em 1911, na denominada Crise de Agadir, que quase culminou em um conflito armado entre Alemanha e França.

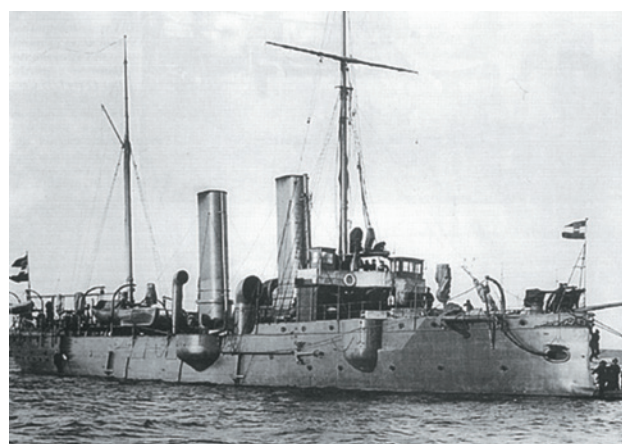


Figura 1. Canhoneira *Panther*

Fonte: internet (<https://www.pinterest.es/pin/535858055643694022/>).

¹ Doutor em Política e Estratégia pela Escola Superior de Guerra.

² O termo “canhoneira” é bastante genérico. A partir de meados do século XIX, o termo foi usado, sobretudo para designar as embarcações de guerra de pequeno e médio porte, empregadas pelas grandes potências no policiamento naval das suas colônias. Canhoneira, de acordo com o Dicionário Marítimo Brasileiro, é um “Navio de combate artilhado, com boa mobilidade, empregado em operação de defesa costeira” (CAMINHA, 1996, p. 80).



Figura 2. Contratorpedeiro *Tartu*

Fonte: internet (<https://www.naval.com.br/blog/2016/01/28/a-guerra-da-lagosta-e-suas-licoas/>).

Contratorpedeiro *Tartu* – D 636

Navio da classe *Duperre*, em 1955 foi classificado como navio de escolta rápido. Construído no estaleiro A.C. Bretagne, teve a sua quilha batida em novembro de 1954, foi lançado ao mar em 2 de dezembro de 1955 e comissionado na Marinha francesa em 5 de fevereiro de 1958.

Suas principais características eram as seguintes: calado máximo: 18 pés; deslocamento: 2.750 toneladas; armamento: seis (6) canhões A/A de 127 mm, seis (6) canhões A/A de 57 mm, duas (2) metralhadoras de 20 mm e seis (6) tubos lança-torpedos. Tinha a capacidade de desenvolver a velocidade de 32 nós e apresentava um raio de ação de 5.000 milhas com 18 nós.

OS MOTIVOS DAS CRISES

Em novembro de 1905, uma escolta composta por marinheiros da canhoneira *Panther*, à procura de um desertor do navio, desembarcou em Itajaí, Santa Catarina, sem permissão das autoridades locais. Os componentes da escolta cometeram atos de violência, caracterizando um atentado à soberania brasileira, que gerou um incidente diplomático qualificado de início como “um caso grave”. No dia 6 de dezembro, os jornais do Rio de Janeiro noticiaram o fato e, a partir daí, começaram manifestações exigindo uma resposta brasileira. O episódio ficou conhecido como “Caso *Panther*”.

No início de 1963, após a apreensão de alguns barcos pesqueiros franceses que se encontravam ile-

galmente capturando lagostas na plataforma continental do Brasil, o governo francês decidiu enviar o contratorpedeiro *Tartu* ao litoral do Nordeste brasileiro, a fim de proteger as embarcações de pesca do seu país. O acontecimento ficou conhecido como “Guerra da Lagosta”.

AS RESPOSTAS

Nos dois episódios, a decisão tomada foi a que cabia em casos semelhantes: enviar navios para onde se encontravam a *Panther* e o *Tartu*, enquanto transcorriam conversações diplomáticas.

No primeiro caso, os primeiros a receber ordens para suspender em direção ao sul do país foram o Cruzador *Barroso*, o Cruzador (depois Navio-Escola) *Benjamim Constant* e o Cruzador *Tamandaré*. Posteriormente, aos encouraçados guarda-costas *Florianópolis* e *Deodoro* foi determinado que se juntassem aos demais.

Os navios não obtiveram contato com a *Panther*, que já havia suspenso em direção ao Sul. O *Barroso* foi obrigado a abandonar a ação em virtude da falta de combustível, e os outros navios somente atingiram Florianópolis, de onde, após longo período aguardando reparos, retornaram ao porto base (PEIXOTO, 2004).

No segundo, o Estado-Maior da Armada (EMA) determinou, no dia 23 de fevereiro, sábado de Carnaval, que suspendesse para Recife um Grupo-Tarefa (GT), composto por um cruzador e quatro contratorpedeiros. Mais tarde, como reforço ao GT, deveriam seguir para o mesmo local mais um cruzador, contratorpedeiros e submarinos à medida que se apresentassem prontos para a missão. Aeronaves da Força Aérea Brasileira (FAB) prestariam apoio à Força Naval.

Na madrugada do domingo de Carnaval de 1963, 24 de fevereiro, os contratorpedeiros *Paraná* e *Pernambuco* deixaram o Rio de Janeiro. O Contratorpedeiro (CT) *Pará* suspendeu à tarde. Os três navios atracaram em Recife ao final da tarde do dia 26, terça-feira (BRAGA, 2004).

Após o monitoramento das suas comunicações pelas estações radiogoniométricas brasileiras, o *Tartu* foi localizado e acompanhado pela FAB. Dois dias após a

chegada em Recife, os contratorpedeiros *Pará* e *Paraná* suspenderam e foram os primeiros a manter contato visual com o navio francês. Houve troca de sinais de identificação e cumprimentos de acordo com o Cerimonial, por intermédio de comunicação visual, por holofote. O *Paraná* chegou a se aproximar até 1.000 jardas do navio francês, quando identificou seu indicativo de costado, e depois se afastou (BRAGA, 2004).

Até o final da crise, navios sediados em Recife se revezaram no acompanhamento do navio de guerra e dos lagosteiros franceses, mantendo-se em patrulha na área. A substituição do *Tartu* pelo Aviso *Paul Goffeny*, navio de pouca expressão militar, ajudou no arrefecimento da crise, que se encerrou com a retirada dos pesqueiros e do navio de guerra da área.

AS CONDIÇÕES MATERIAIS DOS NAVIOS BRASILEIROS

Ao receber a ordem de suspender para confrontar a canhoneira alemã, o NE *Benjamim Constant* havia chegado recentemente de uma viagem de instrução, apresentando as restrições que uma viagem de longa duração pode acarretar. Por sua vez, o *Tamandaré* era um navio problemático, que, a rigor, nunca ficou pronto. Com graves deficiências estruturais no seu projeto, foi empregado como bateria flutuante na Revolta da Armada e realizou curtas viagens, sempre apresentando avarias (MARTINS, 1997).

Apesar da situação em que se encontravam, esses dois navios suspenderam um dia depois do *Barroso*. Este apresentava melhores condições³ e pôde suspender mais prontamente.

Os encouraçados guarda-costas *Floriano* e *Deodoro* demoraram ainda mais tempo para se fazerem ao mar. O *Floriano* suspendeu quatro dias, e o *Deodoro*, somente dez dias depois do *Barroso*.

O Grupo-Tarefa determinado pelo EMA não pôde ser formado completamente. O CT *Pará* não conseguiu suspender na madrugada junto com os outros dois navios porque apresentou problemas nas bombas de alimentação principal das caldeiras. O CT

³ Comprado da Inglaterra, o *Barroso* era veloz (22 nós) e bem artilhado. Foi, durante muito tempo, o melhor navio da nossa Marinha, conhecido pelos marinheiros como o “palheta de ouro” (MARTINS, 1997).

Greenhalgh, quarto contratorpedeiro do GT, só largaria as espias na segunda-feira, à noite, após sanar uma avaria na máquina. Os cruzadores *Barroso* e *Tamandaré*, que poderiam ser o capitânia do GT, não estavam em condições de suspender imediatamente, pois apresentavam avarias de maior monta. A estimativa para a prontificação era de 96 horas para o *Barroso* e 15 dias para o *Tamandaré*. O Cruzador *Barroso*, cumprindo a estimativa, suspendeu no dia 28, à tarde, mas foi obrigado a transportar equipes do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, com a tarefa de concluir vários reparos pendentes (BRAGA, 2004).

À medida que foram ficando prontos, outros navios foram enviados para Recife e para outros portos do Nordeste. Durante o trânsito, alguns navios reportaram avarias significativas, chegando, em um caso, a ser solicitado reboque.

O estado de prontidão dos navios pode ser avaliado nas palavras de um Segundo-Tenente embarcado no CT *Paraná* sobre as suas atividades durante a travessia Rio – Recife:

Passamos também, durante a viagem, relacionando e pedindo os materiais que faltavam, entre os quais, que me lembro, estavam as rações de emergência para completar as dotações das balsas e os torpedos para os nossos tubos lançadores (SILVA, 2004).

O TÉRMINO E AS CONSEQUÊNCIAS DAS CRISES

Após protesto veemente do Governo brasileiro em decorrência do ato praticado pelo Comandante e tripulação da canhoneira, o Governo alemão colocou panos quentes, publicou uma nota lamentando o incidente e o caso foi encerrado sem deixar sequelas na relação entre os dois países.

A falta de condições materiais vivida pelos navios brasileiros, noticiada pelos jornais da época, possivelmente contribuiu para ser aprovada a proposta de reparlamento da força naval, apresentada, em 1906, pelo Almirante Alexandrino.

Em relação ao problema com as embarcações da França no litoral do Nordeste do Brasil, a saída dos pesqueiros e dos navios de guerra da área caracterizou

o encerramento da crise “Guerra da Lagosta” no seu aspecto militar.

Ações diplomáticas ainda foram executadas sem, entretanto, prejudicar o restabelecimento da relação entre os dois países tradicionalmente amigos e que possuíam interesses econômicos comuns.

Em outubro de 1964, em viagem por dez países da América do Sul, o Presidente Charles de Gaulle foi recebido pelo Marechal Castelo Branco, reforçando a cooperação econômica, científica e política entre o Brasil e a França.

A MOBILIDADE

Na 2ª Guerra Mundial, a Marinha da Inglaterra executou a Operação “Ironclad”. A Força de Desembarque britânica suspendeu de Glasgow, Escócia, e enviou unidades militares a uma distância de 14 mil quilômetros até o extremo norte de Madagascar. Ao chegarem ao destino, as unidades estavam aptas para enfrentar o inimigo.

Mais tarde, durante a Guerra das Malvinas/Falklands, a Força Naval britânica se deslocou cerca de 7.500 milhas, chegando à Área de Operações em condições de combater imediatamente.

Esses dois exemplos descritos retratam a importância de uma das características do Poder Naval: a Mobilidade, definida como “Capacidade de deslocar-se prontamente e a grandes distâncias, mantendo o elevado nível de prontidão, ou seja, em condições de emprego imediato” (BRASIL, 2017, p. 1-5).

Verificando-se a definição de Mobilidade, pode-se concluir que ela depende, basicamente, de três elementos: meios adequados, estado do material desses meios e adestramento. Além disso, por envolver “grandes distâncias”, os meios envolvidos devem ter o suporte de forças de apoio logístico móvel.

As crises que envolveram a *Panther* e o *Tartu* são dois bons exemplos para ressaltar a importância da Mobilidade para a aplicação do Poder Naval.

No “Caso *Panther*”, embora três navios tenham suspenso à curta notícia, não chegaram a ter contato com o navio hostil, pois não conseguiram alcançá-lo.

Apesar de não ser possível avaliar a situação do adestramento dos navios envolvidos no “Caso

Panther”, examinando o seu estado material fica claro que as condições operativas apresentadas estavam longe do ideal. O melhor navio, o *Barroso*, ficou sem combustível, possivelmente por falta de planejamento ou por consumo excessivo. Os demais navios não prosseguiram em perseguição à canhoneira alemã, ficando dependentes de reparos em Florianópolis.

No seu livro *Fleet Tactics and Coastal Combat*, Wayne P. Hughes Jr. deixa claro que “Para ter mobilidade, as forças navais que não dispuserem de forças de apoio logístico móvel devem possuir autonomia e raio de ação intrínsecos” (HUGHES, 2000, p.181). Naquele episódio, as forças navais brasileiras não dispunham de nenhuma dessas condições. Portanto, a característica Mobilidade não se fez presente, comprometendo a atuação do Poder Naval.

Na Guerra da Lagosta, a ordem de suspender, que previa a participação de mais um CT e um cruzador, só foi atendida por três contratorpedeiros do GT. Ainda assim, dois contratorpedeiros do GT conseguiram suspender prontamente, se deslocar a grande distância e obter contato com o navio presumidamente hostil. Considerando-se que, apesar de algumas falhas logísticas, esses navios teriam condição de engajar com o possível inimigo, pode-se concluir que as condições previstas na definição da característica Mobilidade foram atendidas na crise com a França.

Os exemplos históricos apresentados neste artigo corroboram a importância dessa característica do Poder Naval, já reconhecida na Estratégia Nacional de Defesa (END) ao registrar:

O imperativo de mobilidade ganha importância decisiva, dadas a vastidão do espaço a defender e a escassez dos meios para defendê-lo. O esforço de presença, sobretudo ao longo das fronteiras terrestres e nas partes mais estratégicas do litoral, tem limitações intrínsecas. É a mobilidade que permitirá superar o efeito prejudicial de tais limitações (BRASIL, 2012).

Embora não se possa afirmar que a característica Mobilidade tenha sido diretamente responsável pelas consequências das crises que envolveram os navios da MB, as lições aprendidas nos episódios abordados

deixam claro que o nosso Poder Naval, além de contar com pessoal com alto grau de adestramento, deve dispor de meios com a capacidade de se deslocar fácil e oportunamente para qualquer área considerada em situação de risco aos interesses marítimos brasileiros.

REFERÊNCIAS

BRAGA, Claudio Costa. **A guerra da lagosta**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2004.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. **EMA 305: Doutrina Militar Naval**. Brasília/DF, 2017.

_____. Ministério da Defesa. **END. Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília, 2012.

CAMINHA, Herick Marques. **Dicionário marítimo brasileiro**. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996.

HUGHES, Wayne P. **Fleet Tactics and Coastal Combat**. Annapolis: Naval Institute Press, 2000.

MARTINS, Hélio Leôncio. **A revolta da Armada**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Ed., 1997.

PEIXOTO, Renato Amado. As influências recíprocas entre a política externa e a interna – o Caso Panther. In: Renata Cêzar de Oliveira. (Org.). **Lições de Relações Internacionais**. Rio de Janeiro: UniverCidade Editora, 2004, v. I, p. 101-118., 2004.

SILVA, O. M. A guerra da lagosta vista por um tenente 40 anos após. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 124, n. 01/03, p. 97-107, jan/mar. 2004.