



## HMY "BRITANNIA": A SERVIÇO DE SUA MAJESTADE

---

*Aspirante Bruno Henrique Manfrim Cruz*

---

O HMY "Britannia" foi construído pelo estaleiro John Brown & Co. Ltd., nasceu das mesmas pranchetas de onde saíram o HMS "Hood" e o Navio de Cruzeiro "Queen Elizabeth II" – o primeiro, jóia da Royal Navy afundado em combate durante a Segunda Guerra, provocando a ordem enérgica de Winston Churchill: "Afundem o Tirpitz!", como forma de vingar a perda do "Hood"; o segundo, famoso por ter levado a 5ª Brigada de Infantaria para lutar nas Falklands/Malvinas. Apesar de possuir irmãos tão aguerridos, ser operado pela Royal Navy e poder ser transformado em navio-hospital em caso de necessidade, o "Britannia" possuía uma função peculiar, revestida de formalidade, protocolo e *status*: ser o iate de recreio da Família Real Britânica.

Lançado em abril de 1953 e comissionado em janeiro do ano seguinte, ao longo de 44 anos de serviços prestados, o "Britannia" realizou 968 viagens oficiais navegando 1.087.623 milhas náuticas e efetuando 696 visitas internacionais (inclusive Brasil) e outras 272 em portos de águas britânicas.

Sendo um embaixador itinerante, chegava a levar cinco toneladas de bagagem em uma visita oficial e recebeu personalidades como Dwight D. Eisenhower, Gerald Ford e Ronald Reagan. Foi também cenário para viagens românticas, sendo a mais famosa a do Príncipe Charles com a Princesa Diana, em lua de mel pelo Mediterrâneo, em 1981.

Com essa folha de serviços pouco usual, o navio às vezes era alvo de críticas por não tomar parte em crises nas quais os interesses britânicos eram molestados. Em 1982, quando diversos navios foram requisitados para serem enviados ao Atlântico Sul, sob o comando do Almirante John "Sandy" Woodward, para lutar nas Falklands/Malvinas, o iate real foi posto à disposição, mas não foi utilizado, pois seu combustível era diferente do utilizado nos demais navios, e isso implicaria um empecilho logístico desnecessário no árduo esforço de enviar um força-tarefa para lutar tão longe de casa. Mas o "Britannia", acostumado a servir aos interesses de Sua Majestade, teria sua oportunidade de servir a Rainha de um modo guerreiro...

Aden, 1986. O iate navegava no Mar Vermelho rumo à Austrália, como preparativo para a visita da Rainha, quando recebeu uma mensagem de Londres informando que uma guerra civil havia eclodido no ex-protetorado britânico de Aden, no Iêmen do Sul, e que os combates cresciam em intensidade, levando à necessidade de se evacuar cidadãos britânicos que aguardavam nas praias.

Após o recebimento da mensagem, o navio corrigiu seu rumo e empreendeu toda velocidade em direção à zona da crise. A noite a bordo foi repleta de atividade, adaptando os aposentos reais para o recebimento de um número desconhecido de pessoas a serem evacuadas bem como o estabelecimento de comunicações e coordenações necessárias com a embaixada britânica em Aden.

O comandante do “Britannia”, Contra-Almirante John Garnier, por telefone entrou em contato com o secretário pessoal de Sua Majestade, Sir William Heselstine, que passou a mensagem da Rainha de que o iate real deveria ser utilizado sem restrições para salvar seus súditos. O Almirante Garnier sabia que, além de seu navio, outros vasos de guerra estavam se dirigindo para a área: o Destróier HMS “Newcastle” (CMG P. J. Erskine), a Fragata HMS “Júpiter” (CF R.A.Y. Bridges), o Navio-Tanque RFA “Brambleleaf” (CF O.G. Lynch), o Navio Hidrográfico HMS “Hydra” (CF Heron-Watson), além do Navio Mercante Diamond Princess (Comandante C. Buttenshaw).

Além das embarcações britânicas, barcos russos e franceses navegavam na região para resgatar seus compatriotas. A situação em terra era caótica – o embaixador britânico Arthur Marshall tinha dificuldades para reunir as pessoas que desejavam deixar o país, pois as mesmas eram barradas pelos combates nas ruas.

O “Britannia” chegou à região nas primeiras luzes do dia 15 de janeiro. Negociações foram travadas com as autoridades locais para permitir a aproximação dos navios até que, em 17 de janeiro às 18h25min, veio a permissão para se aproximar do litoral. Apesar de essa mesma permissão ter sido revogada às 20h05min, o iate permaneceu totalmente iluminado, com grandes bandeiras da Royal Navy nos seus mastros, nas proximidades da praia de Khormaksar.

Nas praias, as pessoas se aglomeravam e eram iluminadas por fogueiras e faróis de automóveis de modo que era possível divisá-las dos conveses do iate. Os botes do “Britannia” foram arriados, sob o comando do tenente Bob Easson, para a retirada das praias. A ideia

inicial era evacuar cidadãos britânicos, mas naquela primeira noite foram evacuadas 152 pessoas de 26 nacionalidades e inclusive um cachorro francês.

Na manhã seguinte, os transbordos reiniciaram às 08h15min, mas tiveram de ser interrompidos, pois os botes e seus tripulantes ficaram sob fogo de atiradores. As atividades reiniciaram 15 minutos depois, quando o ponto de embarque foi deslocado para um local fora do alcance das armas. Naquela manhã, 279 pessoas foram retiradas das praias, perfazendo um total de 431 pessoas a bordo.

O “Britannia” retirou-se para águas mais distantes, a fim de transferir 81 franceses para o Navio de Apoio Logístico “Jules Verne” e depois seguiu para o Djibouti para desembarcar o pessoal e assim poder retornar para resgatar mais pessoas. Enquanto isso, o HMS “Newcastle”, usando seus sistemas de comunicações e com assistência do Vice-Cônsul N. Shepard, estabeleceu contato com diversos grupos de refugiados por todo o Iêmen, permitindo assim a localização de mais de 400 pessoas que ainda aguardavam para serem retiradas.

O “Britannia” retornou ao Aden. O embarque de refugiados reiniciou às 19 horas, e às 22 horas mais 209 pessoas foram recolhidas. O iate então deixou, mais uma vez, as águas territoriais do Iêmen do Sul para transferir esses passageiros para o HMS “Júpiter”, que os levaria ao Djibouti.

Nas horas subsequentes, os combates ganharam força, bem como as pressões e manifestações da comunidade internacional. Desse modo, as negociações foram intensificadas para permitir um fluxo regular e seguro das pessoas que desejavam deixar Aden.

Pela manhã do dia 22 de janeiro, as negociações davam sinais de progresso. Então, próximo ao meio-dia, o “Britannia” fundeou nas proximidades de Little Aden, e comboios provenientes das embaixadas seguiam para embarcações russas, francesas e para o iate real.

Por volta das 19 horas, as autoridades locais suspenderam os embarques; porém, quando isso ocorreu, não foi possível impedir que mais 227 pessoas subissem a bordo do “Britannia”. Na manhã seguinte, os embarques reiniciaram, totalizando 441 homens, mulheres e crianças a bordo do navio britânico.

Quando o Contra-Almirante John Garnier suspendeu com o “Britannia” para mais uma vez desembarcar seus passageiros em Djibouti, recebeu uma mensagem



Jules Verne – navio francês envolvido na evacuação de Aden em 1986

pelo rádio: “Volte, há mais um esperando aqui”. Essa solitária pessoa era um motorista de ônibus londrino que estava com amigos passando férias em Aden. Posteriormente, em entrevista, este homem disse que ficou profundamente comovido com o fato de o iate da Rainha ter dado meia-volta somente para resgatá-lo.

Enquanto essas ações se desenrolavam, mais 248 pessoas foram retiradas pelo HMS Newcastle e outras 49 pelo HMS Hydra. Quando o “Britannia” mais uma vez atracou em Djibouti, na noite do dia 23 para 24 de janeiro, e a contagem de evacuados foi realizada, após

serem dadas por encerradas as operações de resgate, constatou-se que mais de 70% das 1379 pessoas de 55 nacionalidades diferentes retiradas durante os resgates foram salvas pelo “Britannia”.

Após esses dias intensos, o iate rumou para a Nova Zelândia devido às alterações que foram necessárias no roteiro de viagem da Rainha causadas pela crise no Iêmen. A tripulação reorganizou os aposentos e demais dependências no navio. O Tenente Bob Easson recebeu uma condecoração da Rainha por bravura durante sua atuação na praia organizando os embarques sob fogo.

A ação veio em hora certa. Mostrou aos críticos que o HMY “Britannia” era muito mais que um barco de recreio ou um hotel de luxo flutuante e oneroso para o contribuinte. Mostrou que, se necessário, o “Britannia” se apresentaria ao combate e o realizaria com distinção.

A última comissão do “Britannia” foi a de transportar o Príncipe Charles e o governador de Hong

Kong, Chris Pattern, quando da passagem do controle deste território asiático das mãos britânicas para a China em julho de 1997. Em dezembro do mesmo ano, em cerimônia presenciada pela Família Real, o navio foi retirado de serviço. Atualmente o “Britannia” está atracado em Edimburgo, Escócia, e funciona como um navio museu, recebendo anualmente 250.000 visitantes.



Rainha Elizabeth II, visivelmente emocionada na cerimônia de despedida do HMY “Britannia”

### **BIBLIOGRAFIA**

Hill, J. R. Today and tomorrow. Ian Allan Publishing, 1981.

Hoey, Brian. The Royal Yacht Britannia: Inside the Queen’s Floating Palace, Patrick Stephens Ltd, 1999.

Gordon, John. The Royal day by day. Ian Allan Publishing, 1999.

Knoll, Lesley. Royal Navy: 1000 years of peace & war. Seagull S. A., 1988.

<http://www.aremilitar.net/HISTbcr.aspx?N=80>, acesso em 23/08/2011.

<http://www.hmsjupiter.co.uk>, acesso em 25/08/2011.

<http://www.royalyachtbritannia.co.uk>, acesso em 28/08/2011.