



REVISTA DO CLUBE NAVAL

ISSN 0102-0382 • ANO 129 • N° 400 • OUT/NOV/DEZ • 2021



**“Bendita sejas, bandeira do Brasil!
Bendita sejas, pela tua beleza!
Bendita sejas, pela tua bondade!
Bendita sejas, pela tua glória!
Bendita sejas, pelo teu poder.**

Bendita sejas, para todo o sempre, bandeira do Brasil!”

*Oração à Bandeira proferida por Olavo Bilac em 19 de novembro de 1915, na
Fórtaleza de São José, sede do então Batalhão Naval.*



Clube Naval

28º Salão do Mar do Clube Naval

**Inscrição com
entrega de obra(s):**

07/03 a 18/03

**Exposição
ao público:**

28/04 a 27/05



Bicentenário
DA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL
1822-2022

Em função das comemorações do Bicentenário da Independência do Brasil em 2022, o já tradicional Salão do Mar do Clube Naval contará com uma categoria especial para obras relacionadas a este tema.

INFORMAÇÕES

www.clubenaival.org.br
WhatsApp (21)99882-7758
Telefone (21)2112-2435

Nesta edição:

Palavras do Presidente

- 02** • Alte Esq (Ref^o) Luiz Fernando Palmer Fonseca

Editorial

- 03** • C Alte (Ref^o-FN) José Henrique Salvi Elkfury

Em Pauta

- 04** • Notas sobre acontecimentos na Sede Social.

200 Anos da Independência do Brasil

- 06** • 200 anos da Esquadra Brasileira • Centro de Comunicação Social da Marinha
07 • Marinha do Brasil nos 200 anos da Independência
08 • Amazônia: conquistada e preservada como brasileira, por ações na sua interface com a Amazônia Azul • C Alte (RM1) Guilherme Mattos de Abreu
11 • Sagres: do mito às Grandes Navegações • GM Lucas Bonadiaz Pereira (Marinha do Brasil), GM Raphael Rebouças Santana Silva (Marinha do Brasil) e GM Diogo Filipe Cardoso (Marinha Portuguesa)
16 • O Infante Dom Henrique e o pensamento estratégico naval português • GM Vítor Gomes de Freitas
20 • O Poder Naval na formação e defesa do território que constituiu o Brasil • Alte Esq (Ref^o-FN) Prof. Dr. Alvaro Augusto Dias Monteiro • CT (AFN) Paulo José Chaves Fonseca

Clube Naval

- 24** • 400^a edição da Revista do Clube Naval

Entrevista

- 26** • Almirante de Esquadra (Ref^o-FN) Prof. Dr. Alvaro Augusto Dias Monteiro

Concursos

- 30** • Concursos de Liderança e História do Brasil do Clube Naval - 2021
31 • A Marinha do Brasil em situações de crise: liderança servidora • Aspirante (FN) Gustavo Melo de Oliveira
36 • O Conde de Dundonald e o Brasil • GM Elias Luiz Pedron Moschen

Força Naval do Nordeste

- 41** • 79^a Aniversário da Força Naval do Nordeste • C Alte (RM1) Guilherme Mattos de Abreu

Cultura Naval

- 44** • O adeus à Corveta Jaceguai • CMG (Ref^o) José Alberto Cunha Couto
46 • De Guardas-Marinha a Velhos Marinheiros • C Alte (Ref^o) Antônio Alberto Marinho Nigro

Marinha Mercante

- 47** • *Ever Given* - A Docagem • CMG (Ref^o) Eden Gonzalez Ibrahim

Pelo Mundo

- 50** • Panamá, um destino repleto de atrações • CF (T) Rosa Nair Medeiros

História

- 56** • A Guerra Civil Espanhola (1936-1939) • CMG (Ref^o) Aguinaldo Aldighieri Soares

Ciências Políticas

- 62** • Um ensaio crítico sobre ideologias revolucionárias • CF (EN) Ali Kamel Issmael Junior

Segurança Marítima

- 68** • Doutrina de segurança para navios nucleares no Brasil • CMG (RM1-EN) Leonam dos Santos Guimarães

Tecnologia

- 74** • Implantação do 5G no Brasil • Carlos Alberto Camardella

Círculo Literário

- 80** • O Círculo Literário do Departamento Cultural do Clube Naval: atividades atuais • CMG (Ref^o-FN) Wilson Soares Diniz

Últimas Páginas

- 83** • O chamado do mar • V Alte (Ref^o) Sergio Tasso Vásquez de Aquino





Prezados Sócios

Ao nos aproximarmos do fim do ano é natural olharmos para trás e fazermos um balanço da singradura que nos trouxe até aqui. Ao fazê-lo é inevitável voltarmos a falar da pandemia que de modo inegável foi o fato que mais condicionou a nossa relação com o quadro social. Medidas restritivas tiveram que ser tomadas, algumas por força de lei, o que, sem dúvida, trouxe inconvenientes para o dia a dia em todos os departamentos do Clube. Como já citei em outra oportunidade, esperamos que o pior já tenha passado.

Não obstante as dificuldades, continuamos, com sucesso, na busca de objetivos previamente estabelecidos como: modernização e integração dos processos administrativos e financeiros do Clube, implementação de um cadastro único de sócios, aprimoramento do controle interno, adaptação às normas da lei geral de proteção de dados, valorização dos funcionários, aumento das ações de comunicação social, dentre outros.

Particularmente neste último trimestre de 2021, foi digna de nota a volta da presença de nossos Sócios Efetivos e seus convidados às atividades desenvolvidas na sede, assim como dos Sócios em geral nos departamentos esportivo e náutico. Tem sido muito gratificante ver o Clube como um todo novamente agitado por almoços de turmas, reuniões e eventos esportivos, sociais e culturais.

É com esse sentimento de esperança que desejo a todo quadro social, membros das diretorias e funcionários uma ótima passagem de ano e um 2022 repleto de realizações.

Luiz Fernando Palmer Fonseca

Almirante de Esquadra (Refº) • Presidente do Clube Naval

Clube Naval

Av. Rio Branco, 180 • 50 andar
Centro • Rio de Janeiro • RJ
Brasil • 20040-003

Presidente

Alte Esq (Refº) Luiz Fernando Palmer Fonseca

Diretor do Departamento Cultural

C Alte (Refº-FN) José Henrique Salvi Elkfury

Assessora do Departamento Cultural

CC (RM1-T) Ana Cláudia Corrêa de Araujo



CLUBE NAVAL REVISTA DO

Direção de Arte e Design Gráfico

Real Digital Publisher Ltda
(21) 98873-1502

Produção

José Carlos Medeiros
Fabiana Peixoto

revista@clubenaval.org.br

Tel.: (21) 2112-2425

As informações e opiniões emitidas em entrevistas, matérias assinadas e cartas publicadas são de exclusiva responsabilidade de seus autores

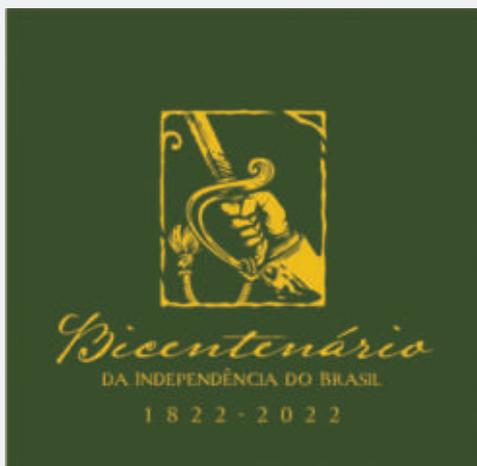
Não exprimem, necessariamente, informações, opiniões ou pontos de vista oficiais da Marinha do Brasil, nem do Clube Naval, a menos que explicitamente declarado.

A transcrição ou reprodução de matérias aqui publicadas, em todo ou em parte, necessita autorização prévia da Revista do Clube Naval.

Os artigos enviados estão sujeitos a cortes e modificações em sua forma, obedecendo a critérios de nosso estilo editorial.

Também estão sujeitas às correções gramaticais, feitas pelo revisor da revista.

As fotos enviadas através de e-mail devem medir o mínimo de 15cm, em jpg ou psd, com 300dpi.



Nos meses finais do ano, três efemérides se destacam: a Proclamação da República, em 15 de novembro; o Dia da Bandeira, em 19 de novembro; e o Dia do Marinheiro, em 13 de dezembro, homenagem ao Marquês de Tamandaré, Patrono da Marinha do Brasil.

Em 2021, esses meses representam também o primeiro trimestre do ducentésimo ano da Independência do Brasil, motivo de júbilo para os brasileiros, pois são duzentos anos de vitoriosa singradura, superando agressões externas, conflitos internos e questões econômicas e sociais – inclusive epidemias. Por isso, a partir desta 400ª edição da Revista do Clube Naval, essa singradura será contada por meio de artigos variados, mostrando, em especial, a contribuição da Marinha à construção desta nação livre, soberana, justa e democrática.

Os artigos mostrarão que a História Naval Brasileira antecede a Independência, pois foram navegadores portugueses, com ensinamentos obtidos na mítica Escola de Sagres, que deram início à nossa História, e foram forças navais os instrumentos decisivos para expulsar invasores e para expandir nossa fronteira Oeste, na Amazônia e no Pantanal. No processo de rompimento dos laços com Portugal, a recém-criada Armada Imperial foi fundamental para assegurar a Independência e para manter a integridade do

território. Também será mostrado que, ao longo desses duzentos anos, a Marinha do Brasil, além da defesa da Pátria, muito contribuiu para o desenvolvimento do País e para ampliar a fronteira Leste, a Amazônia Azul, sendo, ainda, empregada como instrumento de política externa, ao participar de Operações de Paz conduzidas por organismos internacionais.

Assim, neste trimestre será mostrada a importância do poder naval para a defesa do território que constituiu a Nação. Os trimestres de 2022 terão como foco, respectivamente: a vinda da Família Real para o Rio de Janeiro; a contribuição da Marinha para o desenvolvimento científico, tecnológico e inovação no Brasil; o processo de Independência; e a formação da Armada Imperial. Em 2023, serão abordadas as campanhas militares que consolidaram a Independência. Em cada edição, além das seções tradicionais e dos artigos de sócios sobre assuntos variados, será contada a evolução da Marinha e do País em diferentes segmentos.

Dessa forma, por meio da sua Revista, o Clube Naval prestará a merecida homenagem a homens e mulheres que escreveram esses duzentos anos da História do Brasil e estará secundando a Marinha no desenvolvimento da mentalidade marítima, ao mostrar a importância do mar e das águas interiores para a consecução dos objetivos nacionais.

José Henrique Salvi Elkfury

Contra-Almirante (Ref^o-FN) • Diretor Cultural



▶ PALESTRA SOBRE A ARTE DA ESCRITA ACADÊMICA

● Na tarde de 4 de novembro, a Sede Social do Clube Naval recebeu o CMG (RM1-IM) Hercules Guimarães Honorato, integrante do Núcleo de Implantação do Instituto Naval de Pós-Graduação, para proferir a palestra “O relato de uma experiência: a arte da escrita acadêmica”.

Durante a palestra, que teve por objetivo fornecer as bases para o desenvolvimento de habilidades necessárias na escrita acadêmica, o palestrante discorreu sobre como elaborar um artigo técnico e apresentou, entre outros assuntos, temas como ética em pesquisa e plágio acadêmico.

A gravação da palestra encontra-se disponível no Canal do Clube Naval no YouTube.



▶ DOAÇÃO DE ESPADAS

● No dia 26 de novembro foi realizada a tradicional Cerimônia de Doação de Espadas a 36 Aspirantes da Escola Naval que, com a presença dos doadores, foram homenageados pela Diretoria do Clube. Finalizada a cerimônia, todos foram convidados para um coquetel de confraternização.



▶ ENTREGA DE DIPLOMAS E DISTINTIVOS AOS SÓCIOS REMIDOS

● No dia 4 de novembro foi realizada, no Salão dos Conselheiros, a cerimônia de entrega dos diplomas e distintivos aos 71 Sócios que se tornaram remidos em 2021.



▶ PALESTRA SOBRE CLUSTER MARÍTIMO

● Dia 25 de novembro, a convite do Presidente do Clube Naval, Alte Esq (Refº) Luiz Fernando Palmer Fonseca, o Diretor-Presidente da EMGEPRON, V Alte (RM1-IM) Edesio Teixeira Lima Junior, proferiu a palestra “Cluster Marítimo como vetor para o desenvolvimento econômico do Brasil”.

A esclarecedora exposição do Almirante Edesio contou com a presença de Sócios e membros da comunidade marítima e a sua gravação permanecerá disponível no canal do Clube Naval no YouTube.



O CAlte (EN) Marcio Ximenes Virgínio da Silva em sua palestra sobre a Diretoria de Engenharia Naval e suas atribuições



Na foto, a partir da esquerda, o palestrante CMG (RM1-EN) José Leite Pereira Filho, o Diretor do Departamento Cultural, CAlte (Refº-FN) José Henrique Salvi Elkfury, o Coordenador do CTEMI, CMG (RM1-EN) Joel Martins de Medeiros, e o CMG (RM1) Claudio da Costa Braga

▶ PALESTRAS CTEMI

• Após quase dois anos de interrupção, as palestras realizadas pelo Departamento Cultural através do Grupo de Interesse em Ciência, Tecnologia, Engenharia, Matemática e Inovação voltaram a acontecer no Clube Naval.

Dia 28 de outubro, foi realizada pelo Diretor de Engenharia Naval, CAlte (EN) Marcio Ximenes Virgínio da Silva, uma lúcida exposição sobre o tema “Atividades, realizações e o 1º Seminário de Engenharia Naval na Marinha do Brasil”.

Já no dia 30 de novembro, foram debatidos os desafios e soluções para implantação do 5G no Brasil e na Marinha. Participaram como palestrantes o ex-Conselheiro da ANATEL, CMG (RM1-EN) José Leite Pereira Filho, e o Gerente de Projetos 5G na Marinha, CMG (RM1) Claudio da Costa Braga (DCTIM).

Aos que não puderam comparecer, as palestras encontram-se disponíveis no canal do Clube Naval no YouTube.



Na foto, o Presidente do Clube, Alte Palmer, entre o ex-Presidente, V Alte (Refº) Ricardo Antônio da Veiga Cabral, o Presidente do Conselho Diretor, Alte Esq (Refº) João Afonso Prado Maia de Faria, e o Vice-Presidente, V Alte (Refº) Edison Lawrence Mariath Dantas

▶ ENCERRAMENTO DO ANO LITERÁRIO

• Na tarde de 8 de dezembro, membros do Círculo Literário e convidados se reuniram no auditório da Sede Social para o encerramento das atividades do ano de 2021, ocasião em que também aconteceu a premiação do Concurso Literário Comandante Nélio Ronchini Lima e a entrega dos certificados de mérito literário à Turma Elmo.

▶ BACALHAU DO PRESIDENTE

• Reuniram-se os membros da Diretoria, dos Conselhos do Clube e Sócios para a confraternização de fim de ano, o tradicional “Bacalhau do Presidente”, ocorrido no dia 16 de dezembro, em almoço no Salão dos Conselheiros. Ao final, o Presidente do Clube Naval brindou aos presentes e transmitiu a todos os votos de Feliz Natal e prosperidade para o Ano Novo.



200 ANOS DA ESQUADRA BRASILEIRA

Dois séculos de história serão celebrados com logomarca



Centro de Comunicação Social da Marinha

O Centro de Comunicação Social da Marinha (CCSM) lançou logomarca alusiva aos 200 anos da Esquadra brasileira, como uma das ações comemorativas pelo Bicentenário da Independência do Brasil.

Fruto de trabalho conjunto entre o Departamento de Mídias Sociais e Publicidade do CCSM e a Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, o projeto gráfico contém as cores institucionais da Marinha e a Bandeira imperial do Brasil, expressando valores como sabedoria, estabilidade, proteção, confiança e segurança.

A grande inspiração e maior referência para criação desta logomarca foi a Nau *Pedro I*, ex-*Martim de Freitas*, capitânia da primeira Esquadra do Brasil independente e primeiro navio a hastear a nova bandeira do Império do Brasil, fundamental no processo de consolidação da nossa Independência e preservação do território nacional, evitando sua fragmentação, como estava ocorrendo com as ex-colônias espanholas.

A fim de fortalecer a imagem da logomarca criada, foi escolhida a tipografia “Roboto” e suas variações. É uma

fonte que tem como característica linhas e bordas retas, sem serifas (pequenos traços e prolongamentos que ocorrem no fim das hastes das letras), enfatizando, assim, modernidade e legibilidade. Visualmente, a logomarca é imponente, devido à importância da data e, tecnicamente, contém elementos simplificados, proporcionando uma leitura clara e limpa quando aplicada em meios digitais, impressos ou em sinalizações.

Elementos que remetem à soberania e à integração nacional foram fidedignamente respeitados. A percepção imediata deve ser o bicentenário da Esquadra brasileira, associado à atuação da Força como elemento essencial da independência e da manutenção da soberania.

Os duzentos anos de evolução forjaram uma Esquadra de grande importância para os brasileiros, exercendo a salvaguarda do poder naval em tempo de paz, atuando como elemento dissuasor ao estabelecer um custo elevado a eventuais opções militares de adversários em potencial e respaldando a ação política do governo no campo das relações internacionais. Representa uma Marinha atualizada e pronta. ■



MARINHA DO BRASIL NOS 200 ANOS DA INDEPENDÊNCIA

A participação da Marinha nas comemorações dos 200 Anos da Independência do Brasil iniciou em setembro de 2021 e ocorrerá até dezembro de 2023, por meio de eventos de caráter cívico-militar, cultural, esportivo, ecológico, social e beneficente, realizadas em todos os Distritos Navais (DN), visando destacar:

- o Poder Naval na defesa do território que constituiu a Nação;
- a Marinha do Brasil (MB) na Independência do Brasil;
- o papel da MB na consolidação da Soberania Nacional; e
- desenvolvimento da Mentalidade Marítima.

Em 2021 foram realizadas as atividades a seguir descritas.

- Exposição itinerante "A Marinha e os 200 Anos da Independência", disponível no sítio da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).

- Exposição de artes com o tema "O Poder Naval na Defesa do Território que Constituiu a Nação", durante o aniversário de setenta anos do Colégio Naval.

- Seminário "Aspectos Geopolíticos da Expansão Marítima Portuguesa e o Poder Naval na Formação e Defesa do Território que Constituiu a Nação". Abertura pelo Comandante da Marinha e palestra inicial pelo Almirante (Armada Portuguesa) António Manuel Fernandes Silva Ribeiro, Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas (CEMGFA). Participação de historiadores brasileiros e portugueses.

- Evento no Navio Escola "Brasil", em Lisboa, alusivo à Mítica Escola de Sagres (7SET).

- Operação de Assistência Hospitalar "200 Anos da Independência" (4º, 6º e 9º DN).

- Semana Acadêmica para os Aspirantes da Escola Naval, com palestras sobre "O Poder Naval na Defesa do Território que constituiu a Nação".

- Regatas Ecológicas, no contexto do Dia Mundial da Limpeza – Mar Limpo é Vida (*World Clean Up Day* - 18SET), com temas referentes ao Bicentenário da Independência. No RJ (tradicional Regata Ecológica a Vela da Escola Naval) e nos 2º, 4º, 5º, 7º e 8º DN.

- Rústica Natatória "Pedro Teixeira", em Santarém-PA.

- Mostra de artes no São Luís Shopping e palestra proferida na Universidade CEUMA, abordando: França Equinocial; Jerônimo de Albuquerque; fundação de São Luís; e adesão do Maranhão à Independência.

- Seminário para o Curso de Formação de Oficiais no

Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, com os temas "O Poder Naval na Defesa do Território que constituiu a Nação" e "A MB na Guerra da Independência".

- Exposição "Atlântico Sul na Construção do Brasil Independente", com obras raras da Biblioteca da Marinha, mostrando o processo de formação do Brasil a partir da perspectiva do mar e suas representações cartográficas. Parcela significativa desse acervo foi digitalizado e estará disponível para consulta pública na rede mundial de computadores, podendo ser acessado diretamente na Rede de Bibliotecas Integradas da Marinha.

- Lançamento da logomarca "Esquadra 200 Anos", símbolo da Marinha nos eventos alusivos ao Bicentenário da Independência, durante a cerimônia de aniversário da Esquadra.

- Seminário Webinar "Poder Naval na defesa do território que constituiu a Nação", (DPHDM e Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro). Abertura pelo DPHDM e palestra inicial pelo Vice-Almirante (Refº-EN) Armando de Senna Bittencourt. Participação do CF (FN) Jorge Semedo de Matos (Escola Naval de Portugal), do Prof. Dr. Jaime Rodrigues (UNIFESP) e do CC (IM) Prof. Dr. Marcello José Gomes Loureiro (Escola Naval).

- Concerto "A Marinha de Tamandaré na consolidação da Independência do Brasil", na Fortaleza de São José, com transmissão pelo YouTube em 13DEZ.

- Revista Villegagnon, periódico da Escola Naval, com o tema "Poder Naval na defesa do território que constituiu a Nação".

Atividades previstas para o primeiro trimestre de 2022:

- iluminação de fachada de algumas OM, com luzes nas cores azul, verde e amarelo;

- evento na Praça Mauá referente à Abertura dos Portos às Nações Amigas;

- seminário "Jornada dos Vassalos e Abertura dos Portos", em Salvador;

- cerimônia de aniversário da Estação Antártica Comandante Ferraz, com lançamento de livro alusivo aos quarenta anos do Programa Antártico Brasileiro;

- seminário "Intendência da MB na Independência e na Preparação de Meios Navais";

- etapa brasileira da Velas Latinoamérica;

- aula inaugural da Escola Naval, com o tema "Fim da França Antártica"; e

- culto evangélico na Ilha de Villegagnon, alusivo à França Antártica. ■



AMAZÔNIA:

conquistada e preservada como brasileira, por ações na sua interface com a Amazônia Azul

C Alte (RM1) Guilherme Mattos de Abreu

O Brasil nasceu do mar! Trata-se de uma afirmativa por demais óbvia. Todos sabemos que os nossos descobridores chegaram pelo mar. Mas é importante visualizar o fato histórico por um outro prisma. O Brasil é uma proeza histórica, fruto de um empreendimento para o qual não faltou visão de futuro, muito estudo, obstinação, sacrifício, fé e coragem ao longo de séculos.

Ao pesquisarmos a história das Grandes Navegações portuguesas, podemos colocar o início do processo no longo reinado de D. Diniz (1285-1324). O Rei, entre outras iniciativas, deu continuidade ao plantio dos pinhais em Leiria (ainda hoje existentes), iniciado por seu pai, D. Afonso III, com o propósito de proteger as plantações dos avanços das dunas, mas que – logo se verificou – poderiam ser utilizados como fonte de matéria-prima para a construção de embarcações. Criou uma Armada destinada a proteger a costa dos ataques dos piratas e organizou a construção naval e o ensino das técnicas de navegação e de táticas de luta no mar. O fato é que Portugal com muito menos poderia se contentar, mas escolheu perseguir a grandeza!

No século 16, o recém-descoberto Brasil logo despertou a cobiça estrangeira. O período colonial é permeado por confrontos frequentes, onde o mar sempre esteve presente, seja como cenário de luta ou como via para o apoio logístico das forças pelejando em terra. Desde então, toda a coerção de conteúdo militar exercida por



Batalha Naval de Abrolhos, de autoria de Juan de La Corte, elaborada para realçar a vitória de D. António Oquendo, comandante da Força luso-espanhola sobre as Forças holandesas do Almirante Pater, que morreu nesse combate (cópia existente no acervo da DPHDM).

alguma potência do norte foi conduzida a partir do mar, tendo como objetivo primeiro as comunicações marítimas e o litoral. Das incursões dos piratas e corsários no período colonial e no Império à crise denominada Guerra da Lagosta, passando pelas agressões isoladas promovidas pela Marinha britânica no século 19 e pelos ataques dos submarinos na 2ª Guerra Mundial, assim tem sido e não se prevê que seja diferente no porvir.

As providências luso-espanholas para recuperar Per-

nambuco dos holandeses, por exemplo, incluíram o envio de três esquadras ao Brasil. Na época, ocorreram grandes batalhas navais, como o Combate de Abrolhos, em 1631, e a Batalha Naval de 1640, no Nordeste, da qual participaram mais de uma centena de embarcações, considerando os navios de guerra e os de transporte de tropas escoltados. Por vezes, os combates contavam com o concurso dos indígenas, como ocorreria na Baía de Guanabara em 1567, ocasião em que índios formaram ao lado dos portugueses, reforçando a esquadra com embarcações a remo e contribuindo para a expulsão dos invasores.

Mas, em 1580, ocorreu um episódio marcante, que teria profundos reflexos na construção de nosso país: a União Ibérica. Em decorrência do falecimento do Rei D. Sebastião I (1578), sem deixar herdeiros diretos, Portugal e Espanha passaram a ter um único rei. Note-se que se configurou o que, em monarquias, denomina-se “*união pessoal*”, onde dois ou mais Estados são governados por um mesmo soberano, mas permanecem independentes.

Temos, como consequência, as invasões holandesas (visto que os inimigos de Espanha passaram a ser inimigos de Portugal) e o início da expansão territorial da colônia, pois, na prática, inibiram-se os entraves em se ultrapassar o limite estabelecido em Tordesilhas, que delimitava a fronteira com as possessões espanholas. Bandeirantes e entradistas, partindo principalmente de São Paulo, incursionaram pelo interior, em larga medida seguindo os cursos dos rios, estabelecendo estações de apoio, que evoluiriam para cidades e posições fortificadas. Algumas dessas últimas virariam fortes, ao longo da imensa região Centro-Oeste.

Nessa época, ocorreu um episódio relativamente pouco divulgado, a expedição de Pedro Teixeira, evento que dá início a uma história que liga a Amazônia Verde à Amazônia Azul. Em 1636, alguns padres e soldados espanhóis chegam a Belém, vindos do Equador, onde, atacados pelos índios Encabelados, fugiram por um caminho não usual, descendo o Rio Amazonas. Pediram auxílio ao Governador do Maranhão e Grão-Pará, Jacomé Raimundo de Noronha, que decidiu enviar uma expedição rio acima. Confiou o comando da empreitada a Pedro Teixeira - um militar português que, desde a campanha do Maranhão (1616), se destacara no combate a invasores holandeses, franceses, irlandeses e ingleses na região da foz do Amazonas. O Governador era um homem de visão e vislumbrara no episódio uma oportunidade para alargar o domínio português. Por iniciativa própria, deu or-

dens a Pedro Teixeira para que colocasse marcos em nome da coroa portuguesa na região a ser explorada.

São feitos como esses que, mais tarde, delineariam o contorno do Brasil. No século seguinte, o diplomata Alexandre de Gusmão, um brasileiro a serviço da Corte portuguesa, lideraria as negociações que levariam à assinatura do Tratado de Madrid (1750), no qual Portugal e Espanha redividiriam o mundo e teria como base o princípio do *uti possidetis*¹. Na América do Sul, as estações de apoio e fortificações implantadas pelos exploradores e os pontos assinalados por Pedro Teixeira serviriam como referência para a aplicação do *uti possidetis* no continente. O Tratado não durou muito, mas implantou o princípio que serviria como referência para os tratados subsequentes entre Portugal e Espanha.

Aqui vale um questionamento: ao longo de nossa história, muito se fala sobre a série de conflitos na região do Prata. As lutas no norte pouco aparecem. Como é que a Amazônia – equivalente à metade do território nacional – foi preservada como brasileira? A Amazônia brasileira foi preservada graças ao controle do acesso ao Rio Amazonas, por meio de fortificações em terra e de forças navais na região da foz e área marítima adjacente. A Marinha portuguesa, que já frequentava a região com regularidade, passou a ter unidades em caráter permanente na região a partir de 1728, quando foi criada a Divisão Naval do Norte, com sede em Belém, com a missão de controlar o acesso de navios ao Rio Amazonas.

Portanto, a Amazônia continuou brasileira porque se conseguiu controlar o seu acesso a partir do mar, ou seja, por ações em sua interface com a Amazônia Azul. Ainda



Mapa do Rio Amazonas feito em 1638 por Bento da Costa, que acompanhou a expedição do desbravador da Amazônia, Pedro Teixeira

¹ O princípio do *uti possidetis*, em síntese, estabelece que a terra deve pertencer a quem de fato a ocupa. Em troca de sua expansão na América do Sul, Portugal cedeu à Espanha possessões na Ásia.



Mapa das Cortes, elaborado em 1749, utilizado durante as negociações do Tratado de Madrid. Acervo Mapoteca do Itamaraty.

hoje, a despeito de o desenvolvimento tecnológico ter criado novas variáveis, o controle da foz do Rio Amazonas mostra-se vital para a proteção da região.

Como conclusão, enfatizam-se alguns aspectos relevantes. A conquista e a preservação da Amazônia como brasileira está intimamente ligada à atuação e à presença militar-naval portuguesa, penetrando nos rios, expulsando ou impedindo o estabelecimento de estrangeiros na região da foz e obstando o acesso à Bacia Amazônica. Proceder que teve continuidade após a Independência.

Note-se que o brasileiro Alexandre de Gusmão teria escazeados os seus argumentos para defender a Coroa portuguesa nas negociações que levaram ao Tratado de Madrid, não fosse a então mais que secular presença militar-naval na região, o que atesta a importância da ação de presença para respaldar os interesses nacionais e a política externa.

Uma vez que se fez uma breve menção à região platina, cabe registrar que existiu uma aparente incoerência entre a política luso-brasileira em relação ao Prata e ao Amazonas. O primeiro, buscou-se manter livre à navegação, que era vital para acesso à região Centro-Oeste. Ao mesmo tempo, restringia-se o acesso do estrangeiro à Bacia Amazônica, cuja navegação somente seria aberta a todas as bandeiras, por decreto, em 1866. A coerência existe e a motivação resume-se às palavras “interesse nacional”, o qual deve estar sempre a orientar as decisões dos cidadãos responsáveis. ■



Quando portugueses e espanhóis sentaram-se à mesa de negociações para discutir as cláusulas do Tratado de Madrid (1750), foram as estações de apoio e fortificações implantadas pelos exploradores e os pontos assinalados por Pedro Teixeira que serviriam como referência para a aplicação do *uti possidetis* no Continente.

A Amazônia brasileira seria preservada graças ao controle do acesso ao Rio Amazonas, por meio de fortificações em terra e de forças navais. Portanto, a Amazônia continuou brasileira por ações em sua interface com a *Amazônia Azul*.

No canto inferior direito, o encarte mostra 24 fortificações e afins, classificadas como fortes, fortins e vigias na Barra do Amazonas e proximidades, em uma moldura de tempo que engloba os séculos XVII, XVIII e XIX.

Montagem efetuada a partir das ilustrações 48 e 50 do volume 4 (*Mapas, Esquemas e Esboços*) da coleção *O Exército na História do Brasil*, acrescida de recorte da ilustração da página 48 do volume 1 (*Colônia*) da mesma coletânea. (*O Exército na História do Brasil. Biblioteca do Exército*. Ed. Rio de Janeiro – RJ. Odebrecht. Salvador - BA. 1998).

Referências

- ABREU, Guilherme. A Amazônia Azul: o mar que nos pertence. Caderno de Estudos Estratégicos da Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, n. 6, p. 17-66, mar. 2007.
- ABREU, Guilherme. A Defesa como Instrumento da Política Externa. Caderno de Estudos Estratégicos da Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, n. 2, p. 38-66, set. 2021.



Sagres: do mito às Grandes Navegações

GM Lucas Bonadias Pereira (Marinha do Brasil)
GM Raphael Rebouças Santana Silva (Marinha do Brasil)
GM Diogo Filipe Cardoso (Marinha Portuguesa)

*“Sonha, - afastado da guerra,
Infante! Em tua fraqueza,
Tu, d’essa ponta de terra,
Dominas a natureza!”*

Poema de Olavo Bilac – “Sagres” de 1898

A Escola de Sagres foi, supostamente, uma escola de navegação fundada pelo Infante D. Henrique, na região de Sagres, ao sul de Portugal, no século 15. A Escola teria sido criada com o intuito de formar novos navegadores, apresentando conhecimento relacionado às áreas de geografia, astronomia e cartografia.

A falta de documentação acerca da instituição abre margem para interpretações a respeito da real existência da Escola de Sagres que, apesar disso, se coloca no imaginário contemporâneo, nacional e estrangeiro como uma figura inseparável do homem que ficou para a história como principal impulsionador dos descobrimentos portugueses.

O Infante

Apesar de sua pouca experiência no mar, D. Henrique recebeu o cognome de “Navegador”, além de tam-

bém ser conhecido como o “Solitário de Sagres” e o “Infante de Sagres”¹.

D. Henrique nasceu na cidade do Porto, em 1394, em uma época marcada pela consolidação da Independência de Portugal frente à Castela. Os conflitos na fronteira terrestre ao norte de Portugal o fizeram se voltar, efetivamente, para o mar. Isso passaria a mudar a forma como o país ibérico realizaria, a partir de então, suas trocas comerciais com o exterior e as relações diplomáticas com algumas outras nações que também buscavam a opção atlântica.

Apesar de sua tenra idade, com 21 anos apenas, D. Henrique é um dos filhos de D. João I que demonstra maior interesse no ataque que se planeia pela Corte a Ceuta. Tal era o entusiasmo, que lhe foi concedido o comando de uma esquadra que iria se juntar à restante força naval, em Lisboa. Em 21 de agosto de 1415 deu-se a conquista de Ceuta, que se torna o marco que deu início às Grandes Navegações e, consequentemente, à consolidação das rotas marítimas de comércio do Atlântico.

Na regência de D. Pedro, irmão mais velho do Infante, as navegações atlânticas passaram a conhecer um estímulo sem precedentes, fato que se deu principalmente com a adoção de um novo meio naval: a caravela, a partir do ano de 1441. Assim, o Infante D. Henrique passou a enviar diversas expedições ao longo da costa ocidental africana, algumas delas financiadas por recursos

¹ João, Maria Isabel - “Sagres, lugar mítico da memória”. In “Des(a)fiando discursos: Homenagem a Maria Emília Ricardo Marques”. Lisboa: Universidade Aberta, 2005, p. 409.



privados, com o objetivo de obter escravos e produtos oferecidos pelo mercado africano, como marfim e ouro.

O Navegador era um grande entusiasta de uma expansão territorial de Portugal no norte do continente africano. Para isso, dispunha de diversos navios ao seu serviço, que tiveram grande importância a partir da década de vinte do século 15, quando passaram a navegar constantemente nas proximidades da África Ocidental, o que evoluiu o conceito que se tinha das explorações marítimas, pois proporcionou a exploração de novos recursos, além da colonização das ilhas descobertas. Com isso, o território português sofreu constantes mudanças, com a inclusão das novas regiões ultramarinas.

A partir daí a expansão portuguesa era inevitável, tendo como principais responsáveis os descobrimentos marítimos no Atlântico. Assim, Sagres torna-se a origem de um sonho que permitiu abrir novos territórios ao mundo.

Escola de Sagres: versões e revisionismos

Muito já foi debatido a respeito da real existência ou não da Escola de Sagres no cenário historiográfico português. No entanto, a ideia de uma instituição criada pelo Infante D. Henrique, em que se discutia sobre áreas científicas como astronomia ou cartografia e para onde iriam grupos de estudiosos dos mais diversos locais, tem sido descartada com o tempo. Tal ideia é, acima de tudo, uma lenda cujas evidências ainda não foram apresentadas, motivada principalmente por escritores que objetivavam enaltecer a figura do Navegador.

Sabe-se, contudo, que no ano de 1443 foi concedido ao Infante D. Henrique, pelo seu irmão D. Pedro I (regente do trono na altura), uma vila inóspita na região de Sagres, localizada em Terçanabal. Em seu testamento, o Infante menciona que a vila deveria ser um



local de apoio aos navegadores que passassem por ali.

Não foi encontrada na historiografia analisada qualquer referência à Escola de Sagres. Os documentos (feitos por Gomes Eanes de Zurara, Duarte Pacheco Pereira ou João de Barros) relatam apenas a criação de uma vila em Sagres. A difusão da lenda se deu por crônicas de Damião de Góis, o qual retratou D. Henrique como um homem dedicado ao estudo da navegação, e em face disto teria fundado uma vila em Sagres. Damião também afirmou que, após retornar de Ceuta, o Infante teria selecionado como local de moradia uma parte da região do Algarve, no cabo de São Vicente, conhecido anteriormente à lenda como *Sacrum Promontorium*, que significa Cabo Sagrado, e de onde deriva a mítica localização de Sagres².

De acordo com Duarte Leite, a primeira referência à Escola de Sagres ocorreu em 1625, no *Hakluytus Posthumus*, de Samuel Purchas. Dentre os argumentos utilizados por Purchas, estavam: a gama de conhecimentos atribuída a D. Henrique, a vinda de um cartógrafo para Sagres e o alto grau de instrução técnica dos marinheiros portugueses. Dessa forma, a articulação dos elementos citados acima deu força à ideia de que havia uma instituição de ensino na vila de Sagres.

Durante os anos que se seguiram, a ideia de que este centro de partilha de conhecimento havia, de fato, existido, foi ganhando cada vez mais força, através de várias suposições, nem sempre baseadas em evidências – como se costuma dizer, “quem conta um conto, acrescenta um ponto”.

Só em 1877 é que começou a desconfiança sobre esta questão, quando D. Francisco de Sousa e Holstein profere uma conferência sobre *A Escola de Sagres e as Tradições do Infante D. Henrique*, onde coloca em dúvida a sua existência. Ao contrário da maioria dos autores, o Marquês de Sousa e Holstein tinha se dedicado a ler os cronistas e os documentos existentes, o que o levou a afirmar que não existiu uma escola em Sagres, no sentido lato da palavra, porém mais um ‘centro de ação’. Salienta, ainda, o fato de o Infante não mencionar a escola no seu testamento, onde todas as suas restantes fundações são descritas em pormenor.

Houve divergências acerca da existência da Escola por parte dos autores, que acabaram por se dividir em três grupos: um minoritário que negava abertamente a existência da instituição, o segundo grupo, que a via como um centro de estudos, e o terceiro, que demonstrava ceticismo, por não afirmar que havia uma instituição de ensino, mas também que seria impossível realizar as Grandes Navegações sem que houvesse um sistema centralizado de ensino aos navegantes.

No contexto atual, a Escola de Sagres tornou-se um símbolo do Infante D. Henrique e das atividades relacionadas às Grandes Navegações. A lenda ultrapassa os fatos, mas isso não diminui o valor de Sagres como símbolo de uma proeza coletiva que levou os portugueses a aventurarem-se nos caminhos do mar.

O Infante D. Henrique foi escolhido para ser o Patrono da Escola Naval portuguesa. Essa escolha deveu-se a tudo aquilo que o Infante representa e simboliza para a história da Marinha portuguesa e, em particular, para o ensino naval e para a Escola Naval, que adotou a sua divisa, ‘*Talant de Bien Faire*’ – A Arte de Bem Fazer.

Reforça-se o caráter mítico da existência da Escola

² João, Maria Isabel - “Sagres, lugar mítico da memória”. In “Des(a)fiando discursos: Homenagem a Maria Emília Ricardo Marques”. Lisboa: Universidade Aberta, 2005, p. 411.

de Sagres, elucidado pelo professor Tomaz Ribeiro Colaço, da Universidade de Coimbra:

“Procuremos na Escola de Sagres o parentesco espiritual da expressão ‘escola’ filosófica ou literária; escola de ambição, de entusiasmo, de extralimitação, de sacrifício científico a um ideal.”

De fato, os formidáveis avanços tecnológicos nos instrumentos de auxílio à navegação, na cartografia e na construção naval fizeram de Portugal uma verdadeira Escola de Sagres e o paradigma do Poder Naval do século 15.

Portugal: o berço da ciência náutica contemporânea - instrumentos de auxílio à navegação

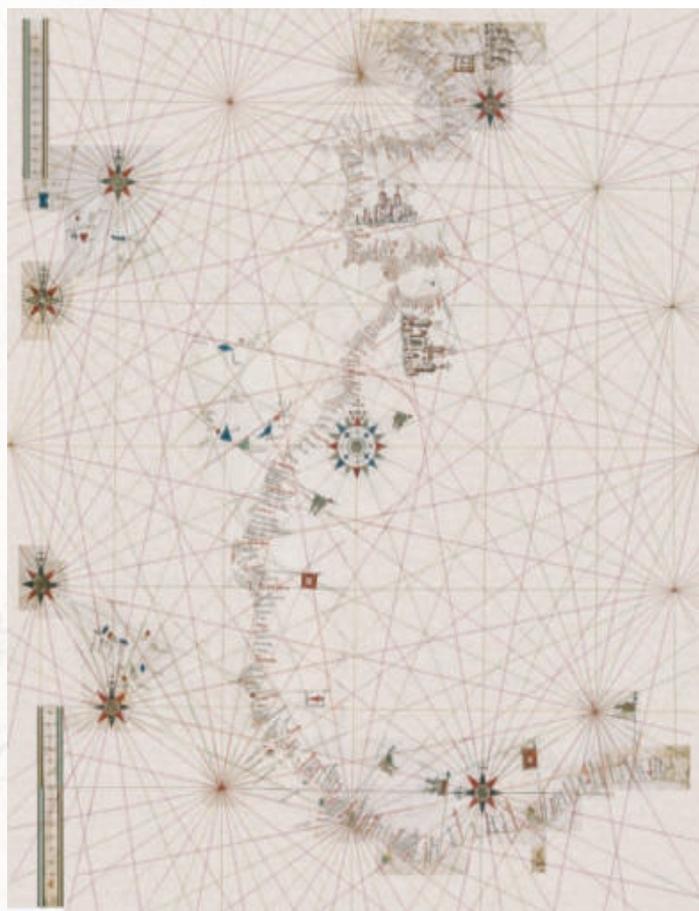
Em relação aos instrumentos de navegação, a bússola era o principal dispositivo. Através de um artefato imantado apontado para o Norte, estimava-se a localização em relação aos pontos cardeais, com a vantagem de não depender da luz do sol, da altura das estrelas e não era suscetível às intempéries. Ainda que houvesse o erro da agulha, era um dos diversos instrumentos que auxiliavam as decisões de manobra dos navegadores portugueses.

Já o astrolábio moderno foi criado na segunda metade do século 15 pelo salamanquense Abraão Zacuto, em serviço à Coroa portuguesa. Era utilizado para a determinação da altura dos astros, principalmente do Sol. Através das tábuas astronômicas de Zacuto, a navegação ganhou mais um subsídio no que concerne à orientação e posicionamento no mar. Quando se está no Hemisfério Norte, a estrela *Polaris* é a usada como base em relação aos cálculos sobre latitude, contudo, quando se aproxima da Linha do Equador, essa estrela fica abaixo da linha do horizonte, não podendo ser vista por quem está em posições austrais. Por este e outros motivos, o astrolábio foi um importante instrumento na navegação ao Hemisfério Sul, pois independia da estrela polar para estimar a posição.

A barquinha foi um dos primeiros meios de se obter a velocidade das embarcações. Seu princípio de funcionamento consistia em jogar no mar um pedaço de madeira amarrado por um cabo a um carretel. O cabo que se desenrolava com o seguimento do navio possuía seções iguais marcadas por nós. Tendo uma ampulheta em mãos, contava-se durante 30 segundos a quantidade de nós que saía do carretel, sendo esse valor a velocidade em milhas náuticas por hora. Surgiu então a unidade de velocidade denominada *nó*.

Cartografia

As cartas náuticas até os dias de hoje dão o alicerce ao navegante em relação aos rumos e perigos à navegação, bem como informações sobre massas de terra, como ilhas, estreitos, parcéis, entre outros. Uma das cartas náuticas mais antigas de Portugal, a de 1471, atualiza os locais explorados pelos portugueses na África e detalha feições do litoral que se estendem de Castela até a Normandia. Destaca-se a riqueza de detalhes desta carta náutica, bem como uma quantidade modesta de erros cartográficos e deformidades.



“Uma carta náutica portuguesa, anônima, de ‘circa’, 1471”

Segundo MARTINS (2005), Pedro Nunes corrigiu os erros das cartas náuticas da época e lançou as bases para a chamada *carta de marear*, uma carta náutica bastante próxima da que é conhecida hoje. A referida carta tinha como fundamentos:

“a) representar as linhas de rumo por retas; **unir dois pontos A e B por um segmento de reta**; ler o ângulo, que é constante, de reta; ler o ângulo, que é constante, que a linha de rumo faz com os meridianos;

b) conservar os ângulos que as linhas de rumo fazem com os meridianos. Resultava assim que **os paralelos e meridianos – que são linhas de rumo – eram representados por dois sistemas de retas paralelas, sendo as dos meridianos perpendiculares às dos paralelos**; e

c) Nunes recomendava a **substituição da carta geral da Terra por uma série de cartas parcelares**, por zonas, cuja altura seria maior ou menor segundo o grau de aproximação desejado (escala), tomando em cada zona o seu paralelo médio; tudo isto para evitar a deformação excessiva da superfície terrestre. As cartas parcelares eram reunidas num livro.” (MARTINS, 2005, *grifo do autor*).

Afirma Martins que as pontuações acima feitas por Nunes indicam semelhança com o modelo posteriormente lançado (1569) pelo flamengo Gerardo Mercator, onde os meridianos são planificados de forma que sejam ortogonais aos paralelos. Portanto, o pioneirismo do caráter ortodrômico da Carta Náutica pode ser atribuído a Nunes, e não a Mercator.

Construção naval – naus e caravelas

As caravelas eram embarcações ligeiras, de modesto deslocamento e fáceis de manobrar, podendo apresentar velas redondas ou latinas. As velas latinas representavam uma ampliação tecnológica no que tange à manobrabilidade, pois o barco conseguia navegar contra o vento, navegando à bolina. Isso dava à caravela a versatilidade de viajar por lugares os quais não se possuía dados acerca do vento, além da vantagem de mobilidade entre as frota marítimas durante uma batalha naval. Caso as brisas cessassem, as caravelas poderiam utilizar os remos, instrumento herdado da Antiguidade e que ainda vigorava na maior parte das embarcações utilizadas na época.

Já as naus eram embarcações mais robustas que as caravelas, possuíam maior deslocamento e levavam em sua mastreação velas redondas. Durante a “Era dos Des-

cobrimentos”, a nau se desenvolveu e passou a possuir diversas bocas-de-fogo em seu costado, adquirindo assim uma função militar, mas também comercial, pois seu tamanho proporcionava o transporte de muitos produtos.

Conclusão

A Escola de Sagres tornou-se símbolo da doutrina marítima, da progressão técnica e da excelência dos navegadores que por lá passaram durante o século 15. Sua existência, contudo, é incerta, devido à falta de documentação e de vestígios da estrutura física da instituição.

Não obstante, Portugal viveu nesta mesma época uma revolução nos aspectos navais, com o surgimento de auxílios à navegação que são utilizados até hoje.

Portanto, devemos considerar Portugal como a verdadeira Escola de Sagres, exemplo de nação que centralizou esforços para quebrar o monopólio comercial entre o Ocidente e o Oriente e se consolidou como a principal potência do início da Era Moderna. ■

Referências bibliográficas

ACADEMIA REAL DAS SCIENCIAS DE LISBOA. **D. Francisco de Sousa e Holstein, A Escola de Sagres e as Tradições do Infante D. Henrique**. Conferência acerca dos descobrimentos e colonizações dos portugueses na África - Primeira Conferência; Lisboa, 1877, p. 54.

CESAR, William Carmo. **Uma história das guerras navais**. Rio de Janeiro : FEMAR, 2013. 1 ed, 432 p.

CRATO, **Nuno.Astrolábios** . Disponível em: <<http://cvc.instituto-camoes.pt/ciencia/e7.html>>

GAMA, Luísa. **Escola de Sagres**. Disponível em:<<http://cvc.instituto-camoes.pt/navegapor/g19.html>>

JOÃO, Maria Isabel - **“Sagres, lugar mítico da memória”**. In “Des(a)fiando discursos: Homenagem a Maria Emília Ricardo Marques”. Lisboa: Universidade Aberta, 2005, p. 409-422.

MARTINS, Antônio Vieira. **Náutica e cartografia náutica na origem da ciência moderna**. Disponível em: <http://revistanavigator.com.br/navig2/art/N2_art4.pdf>.

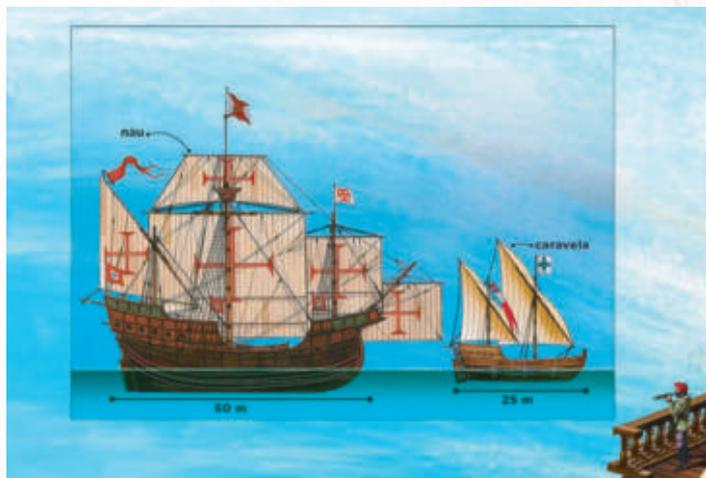
REVISTA GALILEU. **Tecnologia vitoriosa**. Disponível em: <http://galileu.globo.com/edic/117/r_ep_portugal4.htm>

RIBEIRO, António Manuel Fernandes da Silva. **OS NAVIOS E AS TÉCNICAS NÁUTICAS ATLÂNTICAS NOS SÉCULOS XV E XVI: OS PILARES DA ESTRATÉGIA 3C**. Disponível em: <<https://www.revistamilitar.pt/artigo/667-->>

UMA CARTA náutica portuguesa, anônima, de “circa” 1471: **Texto em português, francês e inglês, acompanhado de oito cartas e de uma reprodução facsimilada, a cores, em extra-texto**. Portugal: [s. n.], 1471. 1 atlas, 62 p. : maps (1 fold. col.) ; 33 cm.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. **Barco a vela: Um pouco de história**. Disponível em: <<http://www.observatorio.ufmg.br/pas2401.htm>>

VALENTIM, Carlos Manuel Batista. **Patronos dos Cursos Tradicionais da Escola Naval 1936-2007**, Almada, Escola Naval, 2007 pp. 29-35. Versão do texto revista e atualizada. Disponível em: https://www.academia.edu/38525788/Infante_D_Henrique_texto_revisto_e_atualizado_





O Infante Dom Henrique e o pensamento estratégico naval português

GM Vítor Gomes de Freitas

A história naval portuguesa muito deve à emblemática figura do Infante Dom Henrique, fundamental para a construção de um pensamento naval português, sendo o principal impulsor do marco histórico conhecido como “Os descobrimentos”, época de grande expansão portuguesa.

O Infante Dom Henrique de Avis, também conhecido como “Infante de Sagres” ou “O Navegador”, nasceu em 4 de março de 1394, na cidade do Porto, em Portugal e faleceu em 13 de novembro de 1460, em Sagres, município de Vila do Bispo, local conhecido pela suposta maior empreitada de Dom Henrique, a “Escola de Sagres”.

Pouco se sabe sobre a vida do Infante ou da “Escola de Sagres”, sendo a maioria dos escritos sobre suas existências fruto de poemas, poesias e cantigas passadas de geração em geração. O que se sabe, no entanto, é a transformação da atividade marítima da Ordem de Cristo, ora puramente militar, em uma atividade científica, explorando novos lugares para, a partir daí, moldar uma nova imagem do mundo.

Sua história com as explorações começa em 1414 quando, aos vinte anos, teria convencido seu pai, João I, então Rei de Portugal, a preparar uma campanha com o objetivo de conquistar Ceuta, cidade islâmica no norte da África, que aconteceria em 21 de agosto do ano seguinte, quando cerca de dezenove a vinte mil cavaleiros e soldados de origem portuguesa, inglesa, galega e biscaína atacam Ceuta, de modo que, além de ser a primeira investida exploratória de Dom Henrique e onde ele efetivamente se torna Cavaleiro em combate, foi a





Infante D. Henrique



primeira possessão portuguesa na África (BRAAMCAMP FREIRE, 1930) e o primeiro passo para o início da era dos descobrimentos portugueses.

A partir de tal conquista, a costa ocidental da África foi ponto importante para as incursões portuguesas em busca de novas rotas e alternativas para contornar o Mediterrâneo. Uma das descobertas dos navegadores naquele momento, na costa africana, foi o local onde o Atlântico “terminava”, o Cabo Bojador, eternizado no poema de Fernando Pessoa, “Mar Português”. Sua ultrapassagem foi um dos marcos mais importantes das navegações portuguesas.

O Cabo do Bojador seria, no entanto, contornado. Em 1434, o navegador Gil Eanes, com ajuda de Dom Henrique, consegue vencer o “mar tenebroso” e inaugura um novo momento para a expansão marítima portuguesa, que logo levaria diversos navegadores a descobrirem ilhas no Atlântico e Pedro Álvares Cabral a atingir a até então desconhecida Ilha de Santa Cruz.

Após a conquista de Ceuta, o Infante Dom Henrique retira-se para Lagos, ao sul de Portugal, onde fixa residência e passa a coordenar as investidas marítimas para o Atlântico, incluindo a citada acima, que iria transpor o Cabo Bojador, por Gil Eanes, e as expedições que povoaram e exploraram locais importantes daquele país como as Ilhas da Madeira e dos Açores (SOUZA, AMARAL, 2015).

Em 1420, D. Henrique foi nomeado administrador da Ordem de Cristo pelo Papa Martinho V, cargo ocupado até 1460, quando faleceu. A Ordem era uma instituição economicamente muito poderosa, herdeira da Ordem do Templo, antiga Ordem das Cruzadas, extinta no século 14. Com os proventos da Ordem, Dom Henrique pôde dar continuidade às expedições para além do Cabo Bojador, mas agora carregando a Cruz de Cristo como símbolo nas velas das embarcações.

Não apenas as velas sofreram mudanças, as embarcações também foram atualizadas: Portugal passou a usar caravelas e suas expedições foram impulsionadas, já que eram embarcações menores, mas rápidas e de mais fácil manobra. Com as caravelas em cena, Cabo Branco e a Baía de Arguim, ambos na Mauritânia, foram descobertos e explorados, sendo Cabo Branco, inclusive, o primeiro entreposto comercial de escravos.

Com a chegada no Rio Senegal, a eventual dobra de Cabo Verde e a visita à Guiné, os limites do deserto do Saara foram todos ultrapassados e Dom Henrique pôde finalmente desviar as rotas do comércio do Saara, avançando com o comércio de maneira mais rápida e eficiente para a costa de Portugal, de tal modo que a entrada de metais preciosos, como ouro, estava tão acelerada que os primeiros cruzados já estavam sendo produzidos (DOMINGUES, 1957).

É notável que aventureiros e navegadores existiam aos montes, especialmente conforme se descobriam riquezas para além das terras portuguesas, mas o grande diferencial da narrativa de Dom Henrique foi a decisão para que o processo de expansão português se desse como uma iniciativa nacional, coordenada pelo príncipe da família real, diferentemente de outros países, em que as “descobertas” eram financiadas por empresas privadas. A imagem do Infante Dom Henrique permitiu, portanto, que “O marco do descobrimento” fosse uma instituição do Estado, duradoura e com método permanente, que tão logo chegaria ao Brasil.

Com o financiamento da Ordem de Cristo, o apoio da família real e o incentivo da alta burguesia portuguesa, o Infante Dom Henrique teria organizado o centro de estudos náuticos, conhecido como a “Escola Naval de Sagres”, até hoje fruto de equívoco, já que o centro não existiu em um espaço físico *per se*, mas sim como uma espécie de filosofia e espírito náutico.

Por não existir enquanto instituição, é difícil precisar quando houve sua fundação. Conta-se, no entanto, que em 1443 Dom Henrique pediu para seu irmão Dom Pedro a posse da região de Sagres, com o objetivo de fundar uma vila para prestar assistência aos navegantes que por ali passassem. Acontecia, no entanto, que na realidade a região de Lagos era o entreposto para os navios que iam para a costa da África e aqueles que avançavam para dentro do Atlântico, de tal modo que os navegantes mais experientes sempre voltavam para ali como “meio de caminho” e local de descanso e assim os ensinamentos adquiridos nas viagens eram repassados em conversas informais com outros navegantes (DE SOUZA, 1953).

Tendo existido ou não, é importante salientar, no entanto, que a ideia e a lógica construída por trás da “Escola de Sagres” era tão boa que, apesar da falta



de comprovação documental, criou-se uma memória afetiva e social. A lenda de tal Escola prosseguiu com os anos e chegou em 1844 com a biografia do Infante Dom Henrique sendo publicada por importante revista nacional, a *Universo Pittoresco Pública*. Na biografia, a “Escola de Sagres” é retratada com louvor e erudição, indicando que nesse local cartas hidrográficas, fabricação de instrumentos náuticos e estudos para aperfeiçoamento da construção naval se passavam (JOÃO, 2005).

Sagres, existindo fisicamente ou não, foi responsável por implementar em Portugal uma forte política de expansão marítima. Esse ímpeto impregnado nos portugueses ávidos pela exploração resultou na chegada de Vasco da Gama em Calicute, nas Índias, em 1498 (PARREIRA et al, 2011).

A participação do Infante Dom Henrique na promoção das viagens expedicionárias é extensa e poderia se estender por todas as páginas deste artigo. Desde o planejamento das investidas, as remodelações estratégicas de curso até o financiamento de tais ações fazem parte da história portuguesa e, além, da história mundial.

Foram os estímulos da “Escola Naval de Sagres” que levaram pesquisadores a aprofundar a pesquisa e o entendimento da importância das tecnologias náuticas, o que permitiu o destacamento dos portugueses nas conquistas além-mar, buscando aperfeiçoar instrumentos ou-



dos homens do mar e daqueles que viriam a fazer dos oceanos a sua casa. O Navegador pouco navegou, mas muito proporcionou para aqueles que navegaram, mesmo após a sua morte. Sua história foi mantida por seu sobrinho-neto, o Rei Dom João II, que manteve vivos os estudos marítimos (SILVA, 2016).

Conclusão

A evolução do pensamento estratégico português passa por diferentes questões e leva, em grande medida, a história nacional como legado, inspiração ou exemplo. A chegada dos portugueses ao Brasil, em 1500, deixa clara nossa vocação marítima e a herança que os homens do mar brasileiros herdariam. Nomes como o do Infante Dom Henrique permitiram que a história mundial se construísse e as expansões se tornassem um marco histórico discutido e debatido até os dias atuais, mais de quinhentos anos depois.

É evidente que parte relevante dessa história se perdeu com o tempo, mas para o imaginário social português a figura da “Escola Naval de Sagres” e de seu idealizador, Dom Henrique, tiveram parte relevante para o avanço daquela sociedade e sua projeção mundial com as grandes navegações e as descobertas que estariam por vir. ■



1498: Vasco da Gama chega à Índia

trora básicos para a navegação, como bússolas, quadrantes, astrolábios e cartas; e permitiu que o pensamento de evolução atingisse todas as camadas do sistema naval, impulsionando a busca por melhores embarcações.

Seu legado não ficou cravado na história como uma instituição fixada em terra, mas no imaginário social e, principalmente, na formação acadêmica e profissional

Referências bibliográficas

BRAACAMP FREIRE, Anselmo. Brasões da Sala de Sintra. Livro Primeiro (2ª edição). Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra. P. 84, 1930.

DE SOUZA, Thomas Oscar Marcondes. Ainda a suposta Escola Naval de Sagres e a náutica portuguesa dos Descobrimentos. **Revista de História**, v. 6, n. 13, p. 181-192, 1953.

DOMINGUES, Mário. **O Infante D. Henrique**. Lisboa: Romano Torres, 1957.

JOÃO, Maria Isabel. “Sagres, lugar mítico da memória”. In **Des(a)fiando discursos: Homenagem a Maria Emília Ricardo Marques**. Lisboa: Universidade Aberta, 2005, p. 409-422.

PARREIRA, et al. Pensamento no Brasil do século XXI: no mar um cenário de oportunidades. **Revista de Villegagnon**, v. 6, n. 6, 2011.

SILVA, Milton da Aparecida et al. **D. Henrique, o navegador (1394-1460): entre a memória e a história**. Dissertação (Mestrado em História Ibérica) – Instituto de Ciências Humanas e Letras, Universidade Federal de Alfenas. Alfenas, p. 160. 2016.

SOUSA, João Silva de; AMARAL, Manuel. O Infante D. Henrique, 1394-1460: Assinalando os 550 anos de sua morte. **O Portal da História**, 2015. Disponível em: https://www.argnet.pt/portal/artigos/jss_infante.html. Acesso em 24 out 2021.



O Poder Naval na formação e defesa do território que constituiu o Brasil

Alte Esq (Refº-FN) Prof. Dr. Alvaro Augusto Dias Monteiro¹
CT (AFN) Paulo José Chaves Fonseca²

Em 2022, completaremos 200 anos da Independência do Brasil, efeméride que devemos celebrar com muito orgulho pelo País que conseguimos criar e consolidar, ainda que o estejamos desenvolvendo. Nessas celebrações, o mar há que ter papel de destaque, embora a sociedade brasileira ainda não tenha plena consciência de sua importância na nossa História. A Marinha do Brasil, perfeitamente cônica da relevância do mar para os brasileiros, desde seu passado mais distante até os dias atuais, não poderia deixar de se fazer presente nas comemorações desse bicentenário, particularmente a fim de assegurar a exaltação do relevante papel do poder naval na formação do Brasil e na sua Independência.

Dentro desse escopo, o Centro de Estudos Político-Estratégicos da Marinha, em parceria com a Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha e a Escola de Guerra Naval, promoveu, em 1 e 2 de setembro passado, o Seminário “Aspectos Geopolíticos da Expansão Marítima Portuguesa e o Poder Naval na Formação e Defesa do Território que Constituiu a Nação”¹, iniciando, efetivamente, as atividades de cunho próprio previstas pela Marinha para co-



Seminário “Aspectos Geopolíticos da Expansão Marítima Portuguesa e o Poder Naval na Formação e Defesa do Território que Constituiu a Nação”, promovido pelo CEPE-MB em parceria com a DPHDM e a EGN

¹ Presidente do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Marinha (CEPE-MB).

² Mestre. Coordenador-Assistente CEPE-MB.

³ Este Seminário, com abertura pelo Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Almirante Santos, contou com duas conferências, proferidas pelo Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas Portuguesas, Almirante António Manuel Fernandes Silva Ribeiro e pelo Prof. Dr. Luiz Felipe de Alencastro, Professor de História, autor do clássico livro “O Trato dos Videntes”, e com duas mesas de debates: a primeira composta pelo Capitão de Mar e Guerra (Armada Portuguesa) José António Rodrigues Pereira, Académico Emérito da Academia de Marinha de Portugal e pelo Prof. Dr. Marcelo Mello Valença, Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da EGN; e, a segunda, pelo Capitão de Corveta (IM), Prof. Dr., Marcello José Gomes Loureiro, da Escola Naval, e pela Profª. Dra. Heloisa Meireles Gesteira, Professora do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do estado do Rio de Janeiro.

memorar o bicentenário de nossa Independência.

Este artigo pretende, com base nos principais aspectos abordados nesse Seminário, apresentar uma ligeira síntese das circunstâncias políticas e estratégicas que condicionaram a atuação do poder naval na formação e defesa do território que constituiu o Brasil.

O Poder Naval na América Portuguesa

A expansão marítima portuguesa, iniciada em 1415 com a conquista de Ceuta, levou Portugal, em pouco mais de um século, a navegar ao longo da costa africana, chegar à Índia, ao Brasil, à China e ao Japão.

O controle português sobre os espaços marítimos do Atlântico, mediante a ocupação do Brasil e de Angola, e do Índico, particularmente após a conquista de Goa, fizeram de Portugal uma potência marítima mundial, o que requereu, além do domínio das novas rotas marítimas, projeção militar nas zonas distantes que descobrira, a fim de preservar as relações comerciais com os mercados lá existentes. Esforço que demandava do Estado português uma capacidade de atuação no mar de tal magnitude que, em poucas décadas, mostrou-se empreitada superior ao potencial luso de então, particularmente após a incorporação da coroa portuguesa pela Espanha, em uma monarquia dualista que duraria de 1580 a 1640.

Após a descoberta do caminho marítimo para a Índia (1497-1499) e das Terras de Vera Cruz (1500), a estratégia naval portuguesa passou a priorizar a manutenção da rota das especiarias. Dom Manuel I, no que concernia às Terras de Vera Cruz, preocupou-se, inicialmente, com seu reconhecimento geográfico e econômico, até porque, à primeira vista, não apresentavam potencial econômico atraente, empregando, para tanto, expedições navais de pequena envergadura, que logo descobriram a abundância do pau-brasil, muito cobiçado pela indústria têxtil europeia, o que impulsionou as viagens de exploração e de guarda-costas tendo em vista a presença estrangeira no litoral do Brasil.

A crescente presença estrangeira nas costas brasileiras, principalmente de franceses, levou Portugal a alterar a estratégia de ocupação e povoamento do território, mediante a criação das Capitânicas Hereditárias (1534) e do Governo-Geral (1548). Paralelamente, em face das dificuldades inerentes à preservação da rota do Cabo, iniciou a transferência do esforço militar do Índico para o Atlântico Sul (Brasil e Angola).

A presença francesa nas costas brasileiras intensificou-se com a tentativa de criação da França Antártica, em 1555, sob comando do Almirante Nicolau Durand de Villegagnon, na ilha que até hoje guarda seu nome, iniciativa que contou com o apoio dos índios tamoios. Em 1560, a primeira força naval de defesa do território brasileiro, que, por sua vez, contou com a participação dos índios temiminós com suas embarcações a remo, expulsou os franceses e levou à criação da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro.

Nessa altura, o Brasil já contava com vários núcleos populacionais isolados ao longo de sua extensa costa. A

comunicação entre eles era feita, exclusivamente, por via marítima, o que demonstrava a importância do domínio do mar para sua defesa, embora os ataques estrangeiros feitos até então tivessem sido relativamente de fraca intensidade. Situação que mudaria significativamente a partir de 1580, com a união das coroas ibéricas, pois Portugal passou a ter seu vasto império atacado por franceses, ingleses e holandeses, todos inimigos da Espanha e não necessariamente de Portugal. Ademais, a manutenção das linhas de comunicação marítimas, essenciais para a sustentação das trocas comerciais entre Portugal, Brasil, África e as Índias, dependia de um poder naval que houvera perdido. Nessas circunstâncias, em 1610, os franceses estabeleceram-se no Maranhão, onde criaram o forte de São Luiz, dando origem à capital do que seria a França Equinocial. Sua expulsão, em 1615, foi precedida por uma operação naval visando assegurar o controle do mar pelos portugueses. Parcela dos meios navais empregados nessa operação foi comandada por Jerônimo de Albuquerque, brasileiro, mestiço - filho de português com uma índia - tornando-se assim o primeiro Comandante naval brasileiro a combater em defesa do nosso território.

Porém, o risco maior de fracionamento do território do então Brasil colonial ainda estaria por vir, em consequência das ações da Companhia das Índias Ocidentais, organização dos Países Baixos que, desde 1568, encontrava-se em luta contra o domínio espanhol, na denominada Guerra dos Oitenta Anos (1568-1648).

O Brasil “holandês”

Se uma primeira invasão neerlandesa, em 1624, mediante a conquista de Salvador, então capital do Brasil, fracassou no ano seguinte, em decorrência da Jornada dos Vassalos, uma expedição naval luso-espanhola sob comando de Dom Fradique de Toledo Osório, a conquista de Olinda e Recife, em 1630, cidades da Capitania de Pernambuco, a mais próspera de então devido à pujante economia açucareira, teve consequências mais severas.

As tentativas efetuadas para a expulsão dos holandeses malograram. As ações navais de 1631, em que uma frota luso-espanhola, sob comando de D. Antonio de Oquendo, travou a batalha naval dos Abrolhos, devolvendo, mesmo que de forma temporária, o controle da costa brasileira aos portugueses, assim como as ações da frota de D. Luiz de Rojas y Borja, em 1635, que fracassou em sua tentativa de derrotar os holandeses no mar, bem demonstram a debilitação do poder naval da península ibérica, que não mais conseguira reunir uma esquadra do porte da empregada na reconquista de Salvador. Por sua vez, a força naval do Conde da Torre, que chegara ao Brasil em 1639, permanecendo em Salvador por alguns meses a fim de aguardar a chegada de reforços, foi derrotada, em janeiro de 1640, após ter travado quatro batalhas navais com as forças neerlandesas.

Nesse mesmo ano, 1640, ocorreu a Restauração portuguesa com a posse de Dom João IV como Rei de Portugal. Mas, as dificuldades que enfrentaria, tais como os questionamentos quanto à própria Restauração, o reconhecimento

internacional do Rei que não era reconhecido sequer pelo Papa, a guerra contra Castela, que duraria até 1668, e a grave crise monetária que Portugal passara a enfrentar, tudo em meio à ocupação holandesa no Brasil, levantaram dúvidas quanto à capacidade portuguesa de preservar a integridade territorial brasileira.

Dom João IV tinha perfeita noção que a continuidade da guerra contra os holandeses era manifestadamente impossível. Portanto, era a favor da paz, ainda que com a perda territorial de Pernambuco, como assim se pronunciara o Conselho de Estado. Por outro lado, o Desembargo do Paço, Tribunal Supremo de relevância na monarquia portuguesa, defendia a manutenção de Pernambuco mediante sua compra, indenizando os holandeses. Indenização que seria custeada pelas diversas praças ultramarinas (Pernambuco, Bahia e Angola) por meio do tráfico de escravos, de cana-de-açúcar e vários outros produtos que seriam sobretaxados.

Aproveitando-se das dificuldades portuguesas vividas após a Restauração, os holandeses, além de expandirem seus domínios no Brasil até o Maranhão, conquistaram Luanda, em 1641, impedindo o acesso à mão de obra escrava necessária ao funcionamento dos engenhos de açúcar, base da economia brasileira, demonstrando que a ação holandesa não se restringia ao Brasil, mas ao Atlântico Sul. Maurício de Nassau, explanando em Amsterdã sobre Pernambuco, expressou que ali o lucro não se resumia apenas à venda do açúcar, mas, também, a vender o produtor de açúcar, os escravizados africanos. Por isso, teriam que ocupar Angola, mesmo diante da hesitação dos acionistas da Companhia das Índias Ocidentais.

Enquanto isso, os reforços às ações militares da contraofensiva luso-brasileira em Angola e Pernambuco eram poucos e feitos com muita reserva, para fazer crer aos holandeses que a guerra era travada pelos luso-brasileiros sem o apoio de Lisboa, que buscava um acordo de paz. Em 1648, foi organizada no Brasil, para iludir a trégua que em Lisboa se negociava com os holandeses, a frota de Salvador de Sá que expulsou os holandeses de Angola nesse mesmo ano. Todavia, a publicação do Ato de Navegação de Oliver Cromwell, em 1561, abriu um conflito da Holanda com a Inglaterra, fato que possibilitou Portugal atacar os holandeses no Brasil, de onde foram expulsos definitivamente em 1654.

O rumo para a Independência

As orientações estratégicas para a recuperação do poder naval português, a partir do final do século 17 e no 18, voltaram-se para o afastamento das contendidas europeias, o prosseguimento da aliança com a Inglaterra, a fim de garantir os interesses portugueses no Atlântico e no Índico, e a defesa e o desenvolvimento do Brasil.

A partir de 1777, quando Dona Maria I ascendeu ao trono, Martinho de Melo e Castro, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios e Domínios Ultramarinos, procedeu a uma profunda reestruturação do poder naval português, in-

cluindo a criação da Real Academia dos Guardas-Marinha, em 1796, do Arsenal de Recife, em 1798, além de um programa de renovação da Esquadra que permitiu construir dezoito navios em sete anos, capacitando a Marinha portuguesa a afirmar sua soberania e a proteger seu comércio marítimo com o Brasil.

A segurança do comércio marítimo português desenvolvia-se satisfatoriamente desde a criação da Companhia de Comércio do Brasil, em 1649, a qual instituiu a obrigatoriedade de comboio de navios, devidamente escoltados, sistema que se mostrou eficiente, pois reduziu drasticamente a investida de corsários. Após sua extinção, em 1740, os serviços de proteção ficaram a cargo da Marinha real. Como exemplo do sucesso dessa medida, pode-se mencionar o comboio naval composto por 122 navios mercantes sob a escolta de duas naus e três fragatas da **Armada Real** portuguesa que, vindo do Brasil, entrou no Tejo em 1798.

A invasão de Portugal pelas tropas do General Junot, em 1807, levou à transferência da corte real portuguesa para o Brasil, que se estabeleceu no Rio de Janeiro, a partir de 8 de março de 1808, circunstância que contribuiu sobremaneira para a Independência do Brasil, quinze anos após, e para definição de seu território, em decorrência das ações então tomadas. Dentre elas, a abertura dos portos brasileiros às nações amigas, autorizada pelo Príncipe Regente, D. João, proporcionou trocas comerciais muito favoráveis, considerando que os preços do açúcar, algodão, cacau, do linho e da nascente exportação do café estavam em acentuada alta.

No mesmo ano de 1808, em decorrência da declaração de guerra de Portugal à França, foi organizada uma expedição destinada a conquistar Caiena, capital da Guiana Francesa, com a participação de cerca de quinhentos fuzileiros navais, integrantes da Brigada Real da Marinha, que guarnecera os navios que trouxeram a corte para o Brasil, comandados pelo Tenente Luís da Cunha Moreira, futuro Visconde de Cabo Frio, que viria a ser o primeiro Ministro da Marinha do Brasil independente. Após a desocupação da Guiana, em 1817, o rio Oiapoque foi definido como o limite do Brasil com a Guiana Francesa, conforme estabelecido no Tratado de Utrecht (1713). Outra boa consequência da ocupação de Caiena foi o tesouro agrícola trazido para o Brasil, principalmente para o Horto do Pará, constituído pelas mudas de especiarias da fazenda *La Gabrielle*.

Em janeiro de 1816, uma esquadra contando com quatorze navios desenvolveu operações navais que muito contribuíram para a incorporação ao Brasil da Província Cisplatina, realizando o desejo português de expandir o território brasileiro até o Rio da Prata.

Em março de 1817, a Rebelião Pernambucana, último movimento separatista do período colonial, tenta obter apoio do exterior, sendo imediatamente impedida pelo bloqueio do porto de Recife por uma força de dois navios, comandada pelo Capitão-Tenente Rufino Peres Baptista, a qual é reforçada pela chegada da frota naval do Chefe de Divisão Rodrigo José Ferreira Lobo, que suspendera do Rio de Janeiro em 2 de abril e, logo depois, pela Divisão Naval

de Barreto Pimentel, que suspendera do Rio de Janeiro em 4 de maio. As forças revoltosas abandonaram o Recife em 20 de maio, pondo fim à rebelião.

Após o “Grito do Ipiranga”, as forças militares no território brasileiro dividiram-se entre os que passaram a apoiar D. Pedro I e a Independência do Brasil e os que se mantiveram fiéis a D. João VI e à submissão colonial a Portugal. No caso da Armada, cerca de cem oficiais juraram lealdade a D. Pedro I.

José Bonifácio, que tivera oportunidade de observar a atuação da Royal Navy na Guerra Peninsular, pois, sob as ordens do Marechal Beresford, integrando o Corpo Militar Acadêmico, combatera as tropas francesas, compreendia perfeitamente que só uma Marinha seria capaz de assegurar a integridade territorial do recém-criado Império do Brasil. Assim, com os navios tomados aos portugueses, organizou o núcleo da Esquadra brasileira e tomou as medidas, então possíveis, para criar a Marinha Imperial, que não teve tempo para grandes preparativos antes de ser empregada.

Já em 14 de novembro de 1822, sob comando de Davis Jewet, a primeira força naval brasileira a ostentar o pavilhão imperial rumou para o Sul, a fim de debelar a rebelião surgida na Província Cisplatina. Em 1 de abril de 1823, Lord Cochrane demandou Salvador com ordens de bloquear aquele porto, combatendo todas as forças navais portuguesas que encontrasse. As forças leais a D. João VI, que se localizavam, em grande parte, na Bahia, passaram a se deparar com uma situação insustentável em face do bloqueio naval e das ameaças de cerco por terra. Em meio às ações em Salvador, Cochrane rumou para o Maranhão, a fim de pacificar aquela província, e enviou Grenfell a Belém onde, mais uma vez, a independência restou assegurada. Em março de 1824, as forças portuguesas renderam-se e rumaram para Portugal. Perseguiu-as a Fragata *Nichteroy*, sob comando de John Taylor, até próximo a foz do Tejo. Em sua tripulação, figurava o jovem grumete de 16 anos, Joaquim Marques Lisboa, o futuro Marquês de Tamandaré, Patrono da Marinha do Brasil!

Malgrado o imprevisto, a Marinha Imperial cumprira a missão. Estava consumada, definitivamente, a independência do Brasil bem como sua integridade territorial. A dispersão imposta a seus parcos meios bem mostra a envergadura da tarefa que lhe fora atribuída. Muito mais significativa, porém, foi a herança que aqueles marinheiros deixaram às gerações futuras: Brasil, um país continental.

A lição que fica...

A expansão marítima portuguesa levou a presença daquele Estado à Índia, ao Brasil, à China e ao Japão. Expansão onde o poder naval se transformou em instrumento indispensável de afirmação, pois as atividades marítimas que, de modo geral, passaram a mover a economia da época, demandavam a segurança dessas atividades. Quando as circunstâncias políticas restringiram sua capacidade, como ocorreu durante o período da união ibérica,

Portugal passou a depender do poder marítimo de seus aliados, principalmente da Inglaterra, pois tornara-se dependente do mar e do tráfego marítimo para sustentar a integridade de suas colônias e de maneira recíproca seus interesses comerciais.

Também para o Brasil, em seu processo de independência, a criação de um poder naval próprio, a partir do legado português, mostrou ser instrumento decisivo para manter a integridade de seu vasto território, o que ressalta a importância do mar na nossa História. Pelo mar chegaram os portugueses; por ele iniciamos nosso desenvolvimento, ainda como colônia. Pelo mar consolidamos nossa independência e asseguramos nossa integridade territorial. Nele, conforme vem demonstrando o atual conhecimento da humanidade sobre suas riquezas, residem imensas oportunidades para o desenvolvimento sustentável do nosso País. ■

Referências bibliográficas

SANTOS, Almir Garnier. Abertura do Seminário. *In: Seminário Aspectos Geopolíticos da Expansão Marítima Portuguesa e o Poder Naval na Formação e Defesa do Território que Constituiu a Nação*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 01 set. 2021.

RIBEIRO, Antônio Manuel Fernandes Silva. Aspectos do Poder Naval na América Portuguesa. *In: Seminário Aspectos Geopolíticos da Expansão Marítima Portuguesa e o Poder Naval na Formação e Defesa do Território que Constituiu a Nação*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 01 set. 2021.

PEREIRA, José Antônio Rodrigues. Aspectos Geopolíticos e Estratégicos da Formação do Poder Naval Português no Atlântico Sul. *In: Seminário Aspectos Geopolíticos da Expansão Marítima Portuguesa e o Poder Naval na Formação e Defesa do Território que Constituiu a Nação*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 01 set. 2021.

VALENÇA, Marcelo Mello. Aspectos Geopolíticos e Estratégicos da Formação do Poder Naval Português no Atlântico Sul. *In: Seminário Aspectos Geopolíticos da Expansão Marítima Portuguesa e o Poder Naval na Formação e Defesa do Território que Constituiu a Nação*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 01 set. 2021.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O Imaginário do Atlântico no processo da Independência do Brasil. *In: Seminário Aspectos Geopolíticos da Expansão Marítima Portuguesa e o Poder Naval na Formação e Defesa do Território que Constituiu a Nação*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 02 set. 2021.

LOUREIRO, Marcello José Gomes. Dos mares: Comércio, Guerra e Circulação de Saberes. *In: Seminário Aspectos Geopolíticos da Expansão Marítima Portuguesa e o Poder Naval na Formação e Defesa do Território que Constituiu a Nação*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 02 set. 2021.

GESTEIRA, Heloisa Meireles. Dos mares: Comércio, Guerra e Circulação de Saberes. *In: Seminário Aspectos Geopolíticos da Expansão Marítima Portuguesa e o Poder Naval na Formação e Defesa do Território que Constituiu a Nação*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 02 set. 2021.

400ª edição da Rev

Esta é a 400ª edição da Revista do Clube Naval, concebida para “publicar fatos que interessem à Marinha em geral e que possam contribuir para o desenvolvimento cultural da comunidade dos sócios do Clube”, com artigos sobre História Naval, ciência e tecnologia, estratégia e política de interesse do poder naval ou do poder marítimo, operações navais e táticas navais e assuntos de interesse do mar e das vias fluviais, sua utilização e exploração, especialmente nas áreas de interesse nacional, conforme publicado na Mensagem do Departamento Cultural da edição referente ao terceiro trimestre de 1991.

Com o nome de Boletim do Clube Naval, foi publicado pela primeira vez em outubro de 1888. Teve períodos de interrupção, mudou o nome para Mar – Boletim do Clube Naval e passou por modificações de formatação e periodicidade, até chegar na versão atual. Em 1976 foi pela primeira vez publicada com o nome de Revista do Clube Naval.

Almejando o equilíbrio entre artigos técnicos e de leitura amena, de modo que alcance o interesse de todo o Quadro de Sócios, é desejável que a Revista do Clube Naval seja pautada pelo que foi proposto no Editorial do Boletim nº1, de 1888:

“Tendo por fim ocupar-se de todos os factos que se referem à marinha em geral e especialmente dos que possam contribuir para o desenvolvimento e prosperidade da marinha brasileira, procurará este Boletim promover a publicação de trabalhos originaes, que incitem e estimulem os nossos officiaes a dedicarem-se ao estudo das mais importantes questões e dos grandes problemas da marinha moderna.

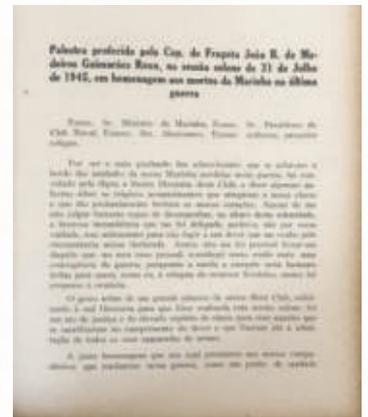
Na defeza dos interesses da classe, da qual será incansável advogado, collocar-se-ha este Boletim no terreno neutro quanto à política, discutindo as questões com a imparcialidade própria dos que se estribam no direito e na razão”.
Vida longa à Revista do Clube Naval!



Capa da 1ª edição da Revista, inicialmente designada “Boletim do Clube Naval”



A última edição de 1889 trazia uma mensagem do Clube Naval ao 1º Presidente do Brasil logo após a Proclamação da República



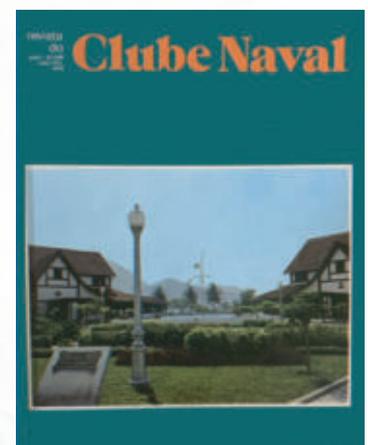
Palavras proferidas em homenagem aos mortos da Marinha na 2ª Guerra Mundial, publicadas na edição 103 de 1945



O Movimento Democrático de 1964 foi tema de um dos artigos publicados na edição 177 daquele ano



Exemplar 188 de 1966, quando a revista começou a circular como “Mar”

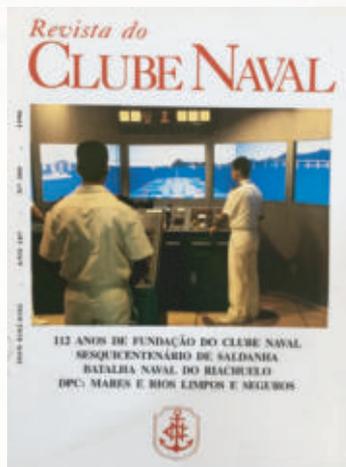


1ª edição de 1976, já com a denominação atual de Revista do Clube Naval

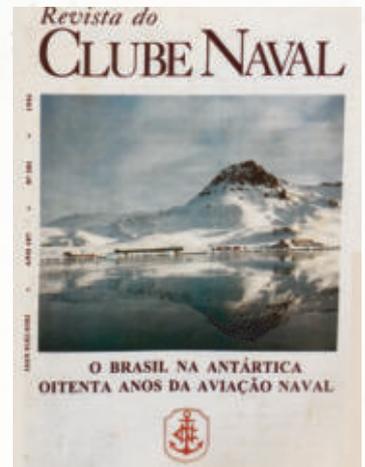
Revista do Clube Naval



Em 1983, às vésperas do bicentenário do Clube Naval, é publicada capa divulgando o salão de artes especial alusivo ao evento



A 300ª edição homenageia o Presidente Fundador do Clube Naval - Almirante Saldanha da Gama - em seu sesquicentenário



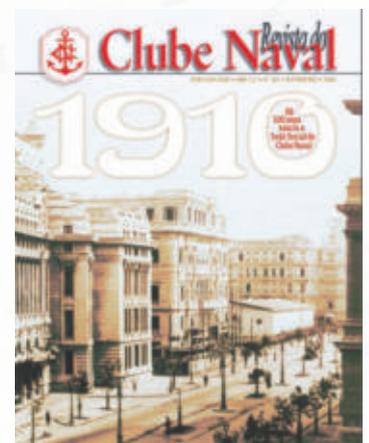
A edição 301 de 1996 trouxe uma esclarecedora síntese da história das relações entre o Brasil e a Antártica



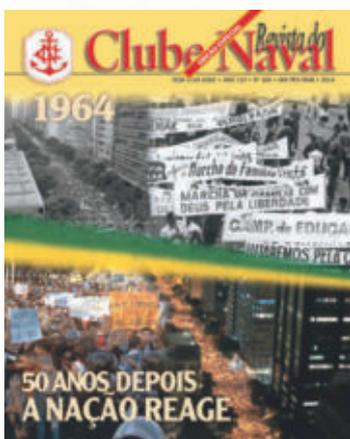
Homenagem aos 500 Anos do Descobrimento do Brasil



A Edição de 2006 trazia editorial sobre o Programa Nuclear da Marinha



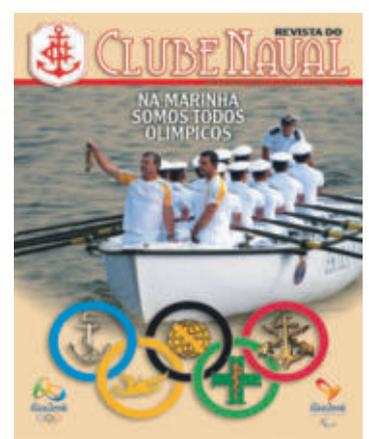
Capa celebrando o centenário da Sede Social em 2010



Edição histórica comemorativa dos 50 anos do Movimento Democrático de 1964



Capa sobre a Amazônia Azul, publicada no último trimestre de 2014



Capa celebrando a realização das Olimpíadas no Rio com a chegada da tocha olímpica na Baía de Guanabara, conduzida pelos velejadores Lars Grael e Torben Grael



CEPE-MB

***Think Tank* em Estudos Marítimos**

Nesta edição tivemos o privilégio de conversar com o Almirante de Esquadra (Ref^o-FN) Professor Doutor, Alvaro Augusto Dias Monteiro, antigo Comandante-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais, atualmente Presidente do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Marinha (CEPE-MB).

Almirante Monteiro, após sua destacada carreira, o senhor continua servindo à Marinha nesse segmento de Altos Estudos. O que o levou a esse caminho, onde alcançou o título de Professor Doutor e o cargo de Presidente do CEPE-MB?

Antes de mais nada, não posso deixar de agradecer, e muito, ao Clube Naval, ao nosso Presidente, Almirante Palmer, e ao Almirante Elkfury, Diretor Cultural do Clube, amigos de longa data, por me concederem esta oportunidade de estar aqui trocando ideias com vocês, o que me traz enorme satisfação.

Depois de 46 anos de efetivo serviço tive que ir para a reserva. Na altura, em minhas meditações me perguntava: “o que vou fazer agora?”. Ainda estava me achando suficientemente jovem para outras empreitadas. Decidi, então, iniciar, não uma carreira acadêmica, mas o que eu chamo de uma “aventura acadêmica”, porque, por mais que eu lesse 24 horas por dia, não conseguiria reunir o cabedal de conhecimento necessário para uma verdadeira carreira acadêmica. Inicialmente, fiz MBA de Relações Internacionais na Fundação Getúlio Vargas. Depois, tive a chance de prestar concurso para o Doutorado em Ciência Política na Universidade Federal Fluminense (UFF). Tive sucesso nesse concurso e concluí o doutorado, defendendo minha tese justamente no ano em que completei setenta anos.

O CEPE já existia na Escola de Guerra Naval (EGN). O então Presidente do CEPE, Almirante Mac Dowell, ao tomar conhecimento de que eu estava cursando o Doutorado falou comigo: “você é o cara certo para assumir isto aqui, você topa?”. Eu demonstrei a maior satisfação e gratidão. Posteriormente, o Diretor da EGN, Almirante Garnier, consultou-me, formalmente, se eu aceitaria o cargo, caso meu nome fosse aprovado. O Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), Almirante Monteiro Lopes, aprovou meu



nome e indicou-me ao Comandante da Marinha (CM), Almirante Moura Neto, para presidir o CEPE, que ratificou essa indicação. Sou, portanto, muito agradecido a todos.

Vamos falar um pouco sobre o CEPE-MB, *think tank* em Estudos Marítimos que tem por propósito assessorar o Chefe do Estado-Maior da Armada em Estudos Políticos e Estratégicos de interesse da Marinha, percorrendo o caminho: conhecer, refletir e divulgar. Neste contexto, qual a organização do CEPE-MB e sua estrutura de apoio?

Muito bem, acho que esta é a razão de ser da nossa entrevista. O CEPE foi criado em 1976, na EGN, como Centro de Estudos Avançados. Em 1984, tornou-se Centro de Estudos e, em 1990, Centro de Estudos Político-Estratégicos. Em 2014, quando assumi, o CEPE-EGN já começara a ganhar outras conotações, porque a EGN teve sua proposta de criação de um Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM) – então um Mestrado profissional, hoje já ampliado para Mestrado e Doutorado – aprovado e certificado pelo MEC, o qual foi colocado no CEPE-EGN, juntamente com o Laboratório de Simulação de Cenários, o Núcleo de Estudos de Políticas Marítimas (NEPOLM) e o Núcleo de Avaliação da Conjuntura (NAC).

Em 2015, o CM, Almirante Leal Ferreira, disse-me que

queria fazer do CEPE um *think tank* em Estudos Marítimos da Marinha do Brasil. Ele comentou que esteve nos Estados Unidos e que lá “quando Stanford fala, todo mundo ouve”. Portanto, julgava muito importante que a MB tivesse um *think tank* em Estudos Marítimos e contava comigo para implantar o CEPE-MB. O que foi, e continua sendo, muito interessante e desafiador, pois uma das principais tarefas dos *think tanks* institucionais é pensar de forma independente, visando avaliar a validade de seus paradigmas, “as certezas” institucionais, porque uma instituição que não questiona seus paradigmas cognitivos não é capaz de adotar soluções inovadoras; tende a manter seus pensamentos estratificados. É interessante ressaltar que os *think tanks* institucionais vivem uma performance complexa, porque é preciso distância do pensamento institucional para poder avaliar sua validade, sem perder, porém, a afinidade com a razão de ser da instituição. Essas “distância” e “afinidade” conferem uma conotação muito curiosa ao CEPE-MB, pois se a posição, pareceres e estudos do CEPE-MB caracterizam-se pela “distância”, não representando a posição formal da Marinha, seus trabalhos são desenvolvidos, contudo, dentro de um contexto de “afinidade” com a MB.

Quando recebi a tarefa de implantar o CEPE-MB, cheguei a pensar em organizar uma OM com semiautonomia administrativa, mas, ao aprofundar os estudos, verifiquei que as atividades que estavam, naquele momento, a cargo do CEPE eram em sua grande maioria institucionais, ligadas à EGN. Propus, então, que a EGN recebesse tudo o que estava com o CEPE, mediante a criação de uma Superintendência de Pesquisa e Pós-Graduação, o que proporcionou grande harmonização e equilíbrio em sua organização. Atualmente, quando se observa o organograma da EGN, temos, a “boreste”, o Diretor, o Superintendente de Ensino e os cursos de carreira, inteiramente vinculados ao Sistema de Ensino Naval, regulado pela MB. Já a “bombordo”, temos o Reitor, que é o Diretor, o Pró-Reitor, que é o Superintendente de Pesquisa e Pós-Graduação, e o PPGEM, que se submete, é inspecionado e atende aos requisitos estabelecidos pelo MEC. Encontra-se, assim, perfeitamente definida a área de atuação de cada setor da EGN, o que tem apresentado ótimos resultados, tanto é que, na primeira avaliação do MEC, o PPGEM passou da nota três para a nota máxima cinco, o que não é comum, sendo aceito o Doutorado, demonstrando que a atividade está sendo muito bem conduzida.

E aí vem a pergunta: e o CEPE-MB? Desenvolvemos um conceito relativamente novo na Marinha – espero que ele se espalhe – que foi transformar o CEPE-MB em uma organização epistêmica, baseada no conhecimento e não na presença, em seu efetivo, do pessoal que detém o conhecimento. Temos o costume de, em regra geral, concentrar o pessoal que conhece determinado assunto na OM encarregada de desenvolvê-lo. O CEPE-MB, dife-

rentemente, trabalha com provedores de conhecimento, contactando e solicitando a contribuição de quem detém o conhecimento necessário para determinado trabalho onde quer que esteja. Assim, de acordo com seu estatuto, o CEPE-MB conta fisicamente em seu efetivo apenas com seu Presidente, um Almirante da reserva, um Coordenador-Geral, um Coordenador Assistente e duas Praças. O Presidente do CEPE-MB é diretamente subordinado ao CEMA. No momento, o Presidente do CEPE-MB tem Doutorado; o Coordenador-Geral e o Coordenador-Assistente, Mestrado.

Há ainda um Conselho Consultivo, formado por oito Almirantes da reserva, designados pelo CM, tendo o Presidente do CEPE-MB e o Diretor da EGN como membros natos. Quando, por exemplo, o CEMA ou o CM julgam conveniente, trocam ideias com esse Conselho. Existe, ainda, um Corpo de Colaboradores, integrado por cerca de oitenta colaboradores, dentre os quais há almirantes, embaixadores, professores e especialistas em assuntos de interesse, todos voluntários. Há, também, instituições parceiras, tanto no Brasil, como a UFF, por exemplo, e no exterior, como o King’s College e a Universidade de Lisboa. Essas parcerias possibilitam que se conheça pensamentos não necessariamente afinados com o nosso, o que é essencial para que se possa atuar como um *think tank*. Contudo, o mais importante de uma organização epistêmica são os provedores de conhecimento. Como o CEPE-MB é um *think tank* em Estudos Marítimos, a EGN é o principal, seguindo-se a Diretoria Geral de Navegação, no que concerne à segurança marítima e aos estudos do mar, e a Diretoria Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha (DGDNTM), nas áreas de política naval e política nuclear.

Em síntese, esse é o CEPE-MB, o *think tank* institucional da MB dedicado aos Estudos Marítimos, embora ainda não se encontre plenamente desenvolvido nem tenha sua relevância perfeitamente compreendida por todo o pessoal da MB. Um *think tank* existe para refletir sobre paradigmas existentes, a fim de bem avaliar se continuam válidos. Daí nosso mote: “**Conhecer, Refletir, Divulgar**”. Primeiramente, **conhecer**, porque não se pode refletir sobre algo que não se conheça bem; então, depois de bem conhecer o objeto em estudo, **refletir** sobre ele; por fim, **divulgar** todos os aspectos decorrentes dessa reflexão. É importante ressaltar que não cabe ao CEPE-MB, como um *think tank*, propor decisões ou linhas de ação a serem adotadas, mas, sim, apresentar os aspectos, vantagens, desvantagens, consequências e considerações, enfim, todos os subsídios concernentes a determinado tema em apreço.

Quais são as atividades conduzidas pelo CEPE e como ocorre a interação com as Escolas de Altos Estudos Militares, do Ministério da Defesa e das três Forças, inclusive a recém-criada Escola Superior de Defesa?



Escola de Guerra Naval, onde encontra-se instalado o CEPE-MB

Embora, eventualmente, possa haver algum contato do CEPE-MB com algumas delas, o relacionamento com as Escolas de Altos Estudos Militares é essencialmente desenvolvido pela EGN, uma vez que todas, de modo geral, tratam de abordagens formais das respectivas Forças.

Da mesma forma, como ocorre o relacionamento com a Academia e com destacados pensadores das diferentes áreas de interesse para os assuntos marítimos?

Essa é uma das razões principais para a existência do CEPE-MB: o contato com o meio acadêmico, até mesmo porque a Academia também busca esse contato. Há algum tempo, as Forças Armadas brasileiras, de modo geral, julgavam que assuntos de Defesa e Segurança eram temas de interesse quase exclusivo dos militares, o que não é verdade. Esse é um dos paradigmas que vem sendo questionado. Há outros setores que também se interessam pela Defesa e Segurança e a Academia é um deles. Daí uma das relevâncias do CEPE-MB. Nós como um *think tank*, temos maior liberdade para nos relacionar com a Academia, para debatermos, livremente, com os acadêmicos temas ligados à Defesa e à Segurança, porque nós não expressamos a posição oficial da MB. Se um acadêmico, fruto de sua pesquisa, desejar debater aspectos que julga inerentes à Marinha, quem responde com maior liberdade a suas questões é o CEPE-MB. Obviamente, como essa é uma área em que a “afinidade” está muito presente, o CEPE-MB, em suas respostas, vai procurar guardar coerência com o pensamento formal da Marinha. Mas, efetivamente, se surgirem discordâncias, mal-entendidos ou abordagens equivocadas, a responsabilidade é do CEPE-MB e não da MB, pois o CEPE-MB não expressa o pensamento formal da Marinha.

Quais as contribuições recíprocas entre o PPGEM e o CEPE?

O PPGEM, que inicialmente estava no CEPE, com a reorganização realizada foi para a Superintendência de Pesquisa e Pós-Graduação (SPP) da EGN. É interessante ressaltar que o PPGEM, contando agora com Mestrado e Doutorado, tem sido muito procurado devido ao prestígio da EGN no ambiente acadêmico. Portanto, nessa Superintendência há extraordinários provedores de conhecimento que muito contribuem para os trabalhos e estudos do CEPE-MB. Inclusive, alguns de seus trabalhos, por não refletirem necessariamente o pensamento formal da MB, são divulgados pelo CEPE-MB. Por outro lado, o CEPE-MB, ligado diretamente ao CEMA, tem mais facilidade em atender algumas de suas demandas acadêmicas. De modo que essa relação com o PPGEM e com a SPP da EGN é imprescindível para a consolidação do CEPE-MB.

Quais são os temas mais relevantes estudados recentemente e como são divulgados?

Os assuntos são estudados por iniciativa nossa ou atendendo determinação do EMA ou do CM. No último ano, um dos mais importantes foi “Cenários para o Poder Marítimo em 2040”, submetido ao CEMA e ao CM. São quatro cenários: o mais favorável, o menos favorável, o menos desfavorável e o muito desfavorável. São estudos prospectivos em que são definidos indicadores de cada cenário, cuja ocorrência vai apontar qual cenário tem maior probabilidade de acontecer, e o que fazer para evitar sua ocorrência, caso seja cenário desfavorável. É importante ressaltar que a razão maior para o desenvolvimento de trabalhos prospectivos é tentar evitar situações desfavoráveis, procurando interferir proativa-

mente a tempo de evitar sua ocorrência.

Outro trabalho muito interessante é o Programa de Cooperação Acadêmica em Defesa Nacional (PROCAD), do MEC. Concorremos com outros 83 projetos, para doze vagas. Nosso projeto é “O Programa do Submarino Convencional de Propulsão Nuclear brasileiro ante as salvaguardas adicionais da Agência Internacional de Energia Atômica”. Para tanto, tivemos que cadastrar o EMA na CAPES como um instituto de estudos e pesquisa. Tínhamos a intuição que, à medida que o programa fosse tendo êxito, as pressões internacionais para possíveis salvaguardas adicionais iriam aumentar sobremaneira, particularmente porque tal programa está sendo desenvolvido por um Estado não nuclearmente armado. Assim, o propósito maior desse projeto de pesquisa é levantar subsídios que possam ajudar decisores em possíveis futuras negociações. Logo deduzimos, fruto das pesquisas iniciais, que possíveis salvaguardas devem referir-se apenas ao combustível a ser utilizado e não, propriamente, ao submarino para o qual não há nenhuma salvaguarda a considerar. Relevante mencionar que na preparação das simulações a realizar, visando ao levantamento de possíveis soluções a adotar, havia duas variáveis bem valorizadas: o ineditismo e a credibilidade internacional brasileira. Quando surgiu o AUKUS, houve uma série de publicações sobre o assunto. De imediato, percebemos que havíamos perdido o ineditismo, inclusive a maioria dos artigos sequer mencionava o programa brasileiro, e, em alguns artigos, a credibilidade do Brasil também era questionada quando comparado à Austrália. Participam desse Projeto de Pesquisa o EMA (CEPE-MB), a EGN, a UFF e a COPPEAD/UFRJ.

Fizemos, ainda, alguns estudos para o CM; dentre eles destaque: “As Relações Brasil, Estados Unidos e China”; e “O Golfo da Guiné”. Este último foi muito interessante, contando com a participação de representantes do EMA e do ComOpNav. Em uma simulação que fizemos, concluiu-se que a MB podia participar de exercícios liderados por potências extra regionais, mas deveria ter, anualmente, seu próprio exercício, o que já foi realizado este ano, com o Guinex I.

Outro evento muito interessante foi o “Rio Seminar”, sobre armas letais autônomas, que fizemos, na EGN, em parceria com o Ministério das Relações Exteriores (MRE). Contou com 250 participantes oficiais, entre os quais representantes do: Ministério da Defesa; Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações; Gabinete de Segurança Institucional; Secretaria de Assuntos Estratégicos; EMA; Universidade Federal do Rio Grande do Sul; Universidade Federal de Minas Gerais; Universidade de Brasília; além de representantes da Alemanha, Áustria, Chile, China, Estados Unidos, Japão, Rússia, Suécia, Harvard, Cruz Vermelha e ONU. Cada evento desenvolvido pelo CEPE-MB tem seu planejamento explicitado em um projeto conceitual.

Depois de sua realização é elaborado o respectivo relatório técnico o qual, caso não haja restrições, é publicado no site do CEPE-MB.

Qual tem sido a contribuição dos estudos, projetos de pesquisa, seminários e colóquios para as decisões de caráter político e estratégico no âmbito da Marinha?

Quando começamos a implantar o CEPE-MB como *think tank*, logo verificamos que nosso enfoque deveria ser a Marinha do Futuro, a fim de levantarmos subsídios para futuras decisões da Marinha. Não nos cabia a iniciativa de abordar a Marinha de Hoje, nem a Marinha do Amanhã, a não ser que tal nos fosse especificamente solicitado. Recentemente, por exemplo, por solicitação do EMA, fizemos uma pesquisa entre determinados colaboradores com vivência no assunto sobre qual seria a melhor alternativa para a agência da Marinha a ser prevista na proposta da nova Política Marítima Nacional: deve ser uma agência coordenadora independente ou devemos expandir as atividades da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar?

Que orientação o senhor deixaria para as novas gerações de oficiais com relação à continuação de estudos, nos níveis de pós-graduação, sem descuidar da vivência, a bordo ou nas unidades de tropa, essencial para adquirir as competências necessárias ao perfil profissional de oficial combatente?

Essa pergunta é muito interessante e oportuna, pois minha orientação, se é que posso oferecê-la do alto dos meus 74 anos de idade, sendo 46 de serviço na ativa, e em vias de completar mais oito de serviço na reserva, seria para a própria instituição, a Marinha do Brasil, que ainda não vê esses cursos como relevantes para a completa formação de seu pessoal. Determinado dia, um oficial me procurou e disse: “meu sonho é fazer um mestrado no PPGEM. O senhor acha que se eu fizer o concurso eu vou ser perseguido na Marinha?” Olha a peculiaridade da pergunta. Eu lhe disse: “não acredito que seja. Faz o Mestrado, mas não emenda logo no Doutorado; volta para a atividade-fim e depois de algum tempo, se tiver vontade, tenta o Doutorado”. Julgo tais cursos muito úteis para a completa formação de nosso pessoal, e penso que nós na Marinha deveríamos incentivar nosso pessoal a cursá-los, inclusive porque temos, de modo geral, o hábito de só estudarmos, efetivamente, quando estamos cursando nossos cursos de carreira, o que não proporciona continuidade na consolidação do conhecimento adquirido. Ter contato com outras instituições, ter ideia de como nos veem e ter oportunidade de apresentar-lhes nossos pensamentos, em debates francos, a meu ver, só nos traz benefícios. ■



Os vencedores dos concursos de História do Brasil e Liderança 2021, GM Elias Luiz Pedron Moschen e Aspirante (FN) Gustavo Melo de Oliveira

Concursos de Liderança e História do Brasil do Clube Naval - 2021

No dia 14 de outubro aconteceu o Encerramento do Ano Cultural da Escola Naval, ocasião em que também foi realizada a premiação dos Concursos de Liderança e História do Brasil-2021.

Organizados pelo Clube Naval, estes concursos foram criados em 2002 (Liderança) e em 2004 (História do Brasil), e têm por objetivo incentivar os aspirantes a dissertarem sobre temas referentes à Cultura Naval.

Os vencedores foram contemplados com certificados e prêmios ofertados pelo Clube Naval e os extratos dos trabalhos encontram-se publicados a seguir.

A Marinha do Brasil em situações de crise: liderança servidora

Aspirante (FN) Gustavo Melo de Oliveira

Diferentes lideranças

A liderança sempre foi alvo de estudos ao longo dos séculos, como forma de entender as ligações entre líder e liderado, as motivações e os efeitos da liderança em guerras e crises. A psicologia se entrelaça com esses estudos por abordar o funcionamento da mente humana e relações interpessoais, assim como fenômenos sociais que envolvem o relacionamento líder x liderado.

Maquiavel foi um dos primeiros cientistas políticos a abordar o estudo do líder e do seu relacionamento com a sociedade. Na sua obra, *O Príncipe*, inicia os primeiros estudos e conceitos sobre o tema que, posteriormente, viria a ser foco principal de estudos de certas academias¹.

Inicialmente, entendia-se que a liderança era nata ao indivíduo, ou seja, nascia líder ou não nascia líder. A teoria dos traços, como é chamada essa corrente, determina que a liderança está contida dentro do indivíduo e é passada de pai para filho. Assim, tentou-se explicar que os filhos de grandes líderes deveriam ser, também, grandes nomes na História.

Thomas Carlyle (1795-1881), em sua teoria do Grande Homem, trata de explicar e aprofundar os primeiros estudos sobre a teoria dos traços. Entretanto, raramente acontecia, levando os cientistas políticos a buscarem novas evidências e estudos, surgindo assim a teoria comportamental.

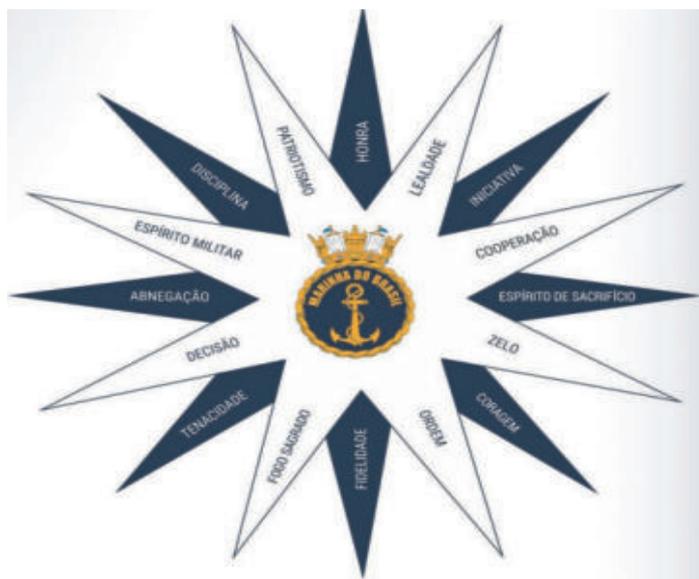
Essa linha defendia que a liderança estava contida, não somente nos traços, mas no comportamento que os indivi-

duos tinham. O comportamento como algo relacionado às características que o indivíduo possui e se relaciona com a forma como ele responde aos estímulos ao seu redor.

Ainda assim, continuavam os questionamentos acerca de líderes terem menor atuação quando expostos à situações diferentes daquelas a que estavam habituados. Como exemplo, tem-se Shackleton, um explorador inglês que foi dado como herói ao conduzir uma expedição ao Polo Sul e conseguir trazer todos os membros de sua tripulação com vida, mesmo passando por diversos obstáculos e intempéries. Esse homem é reconhecido como um grande líder, mas fora do círculo de exploradores e navegadores, torna-se um indivíduo comum, sem grandes feitos.

Daí, surge uma corrente moderna de pensamento: a teoria situacional, em que é necessário analisar o contexto e a situação em que o indivíduo está inserido, a fim de entender como se deu o processo de liderança dele com os outros ao seu redor. Não somente dependia de seu comportamento, mas como reagia a determinadas cenas de uma forma e reagia de forma completamente diferente em outras situações.

Recentemente, novos estudos indicaram a liderança carismática, ou autoridade carismática², que vem da devoção dos indivíduos ao líder, como ele sendo portador de carisma e valores que o tornam próximo de uma “entidade” em suas relações interpessoais. Este é um modelo de liderança muito forte, como pode-se ver na História. Grandes líderes podem ser retratados como lideranças carismáticas³.



Rosa das Virtudes da Marinha do Brasil

¹ Universidade de Ohio, EUA.

² Max Weber definiu três conceitos de autoridade: tradicional, legal e carismática.

³ Tem-se o exemplo de Jesus Cristo.

Para a Marinha do Brasil (MB), a liderança é “o processo que consiste em influenciar pessoas no sentido de que ajam, voluntariamente, em prol do cumprimento da missão”⁴. Para isso, os militares têm diversas características intrínsecas à liderança e, nos momentos de crise, agem como peças-chave no cumprimento de missões e gerenciamento das cenas.

Assim, a Marinha também define uma sequência de atributos que seus militares devem possuir ou buscar ter, e que se relacionam com os atributos dos líderes. A Rosa das Virtudes contempla traços que não são necessários somente à boa conduta do militar, mas inerentes aos líderes e ao trabalho em grupo.

A Globalização e a Marinha do Brasil

A diferença entre as gerações é algo que interfere nas variadas situações em que os líderes agem. Novas mentalidades, novas atitudes e novos pensamentos são exemplos de diferenças de gerações.

A Marinha da época de Tamandaré mudou drasticamente até chegar na Marinha em que estamos inseridos. No início, as relações entre líder e liderado eram mais ríspidas, as punições eram mais comuns, não se tratava tanto a vida pessoal dos subordinados. A sociedade caminhava de uma forma diferente.

Atualmente, tem-se uma busca maior por novas formas de atingir os objetivos por meio da liderança que não sejam somente coercitivos ou legitimado⁵. A liderança passou a ser mais abordada e o foco de estudo das relações interpessoais também. Problemas pessoais, nos dias de hoje, tornaram-se um fator que não pode ser desconsiderado. O líder deve atentar-se a essas circunstâncias, principalmente em situações de estresse, como esse artigo tratará.

A Marinha do Brasil tem uma atuação, não somente militar, mas de caráter humanitário e de suporte/apoio em situações de emergência. Nas últimas décadas, acentuou-se essas características por ela ter participado da Missão das Nações Unidas para a Estabilização no Haiti (MINUSTAH), Força Interina das Nações Unidas no Líbano (UNIFIL), como missões de paz de maior vulto, pelo suporte humanitário na questão ambiental de Brumadinho e, nos últimos meses, pela grande participação no combate à COVID-19 em todo o Brasil.

Como os militares são treinados para operar em situações sob estresse e tomar decisões nesses cenários,



Militares brasileiros no Haiti

houve grande representatividade nessas emergências e situações. Principalmente, houve destaque quanto ao desempenho dos brasileiros na MINUSTAH.

Haiti: crise humanitária

Devido à sua herança histórica, o Haiti sempre foi excluído economicamente e politicamente pelos demais países da América. Na década de 90, esse cenário começou a mudar com a criação da UNMIH (1993-1996), a primeira missão da ONU no Haiti. Após essa iniciativa, outras vieram com objetivos semelhantes, mas sem obter resultados expressivos.

Em 2006, a ONU deu início à MINUSTAH com a missão de estabilizar a situação que o Haiti passava. Dessa vez, foi solicitado ao governo brasileiro o envio de um contingente de infantaria para uma abordagem mais agressiva e operacional. Além disso, o Brasil foi escolhido para liderar a missão e os demais contingentes que se juntariam à MINUSTAH.

⁴ EMA-137: Doutrina de Liderança da Marinha

⁵ As bases de poder segundo French e Raven são coercitivos, recompensatórios, legitimado, competência e referência.



O início da missão foi marcado por diversas trocas de tiro e momentos de tensão devido à grande hostilidade enfrentada pelos capacetes azuis. Apesar disso, o comando brasileiro apresentou uma nova abordagem para as tropas, sendo, posteriormente, chamada de *Brazilian way of peacekeeping*. Consistia em um centro de treinamento (CCOPAB⁶), onde havia uma troca de experiências para aperfeiçoar as técnicas utilizadas: os soldados recebiam uma instrução de abordagem para certas situações, iam para as ruas e depois era feito um relatório sobre a eficiência da abordagem para que, se necessário, fossem realizadas alterações. Esse método de correção levou os soldados brasileiros a ganharem prestígio e respaldo no contexto internacional e em meio aos haitianos.

A liderança brasileira na MINUSTAH foi refletida no cenário internacional, onde o Brasil ganhou prestígio para sua disputa por uma cadeira permanente no Conselho de Segurança da ONU. Pode-se observar a atuação brasileira no Haiti como um exemplo da presença

da Marinha em situações de crise. Além desse panorama, durante a missão as Forças de Paz presenciaram dois eventos que marcaram a MINUSTAH e agravaram em muito o cenário: um furacão e um terremoto.

Em 2010, um terremoto assolou o Haiti, deixando mais de 250 mil mortos além de outros milhares de desabrigados e grandes perdas materiais. Os militares estacionados no país tiveram de lidar com toda a confusão que se instaurou e toda a instabilidade política e social que se agravou. A Marinha, em pronta resposta, aumentou os efetivos naquele país a fim de garantir a condução da operação.

Em 2016, um novo evento agravou a situação: um furacão que, principalmente, destruiu diversos prédios e estruturas, deixando uma confusão na nação e mais uma vez, tornando necessário os esforços da Marinha em prestar suporte àquele país.

A Marinha do Brasil, assim, mostra em seus oficiais a liderança situacional, conseguindo manter o Haiti com suporte alimentar, assistência médica e abrigo para os necessitados, em situações em que o próprio governo havia perdido grande parte do poder. Os métodos brasileiros para prestar a operação, que garantiu um bom cumprimento da missão, em muito se deve ao apreço dos militares pelo bem-estar individual, e a preocupação com o próximo, traços que trazem das formações no Brasil⁷.

Protegendo nossas riquezas e cuidando da nossa gente

A atuação em território nacional, além do combate à pandemia, faz parte das ações da Marinha e sua liderança. Com o envio de militares para prestar apoio à comunidade local no desastre em Brumadinho, os fuzileiros, junto ao Corpo de Saúde, representaram a Marinha numa situação delicada, como amparar os familiares e resgatar as vítimas.

Com as manchas de óleo no Nordeste não foi diferente, a rapidez com que o poder naval se fez presente no litoral para conter os danos ecológicos, mostra a presteza dos meios e sua capacidade de resposta.

A presença em território ribeirinho também é um traço da liderança naval em apoiar as comunidades que lá vivem. Desde hospitais flutuantes até a proteção na fronteira, os militares cumprem um papel-chave para o país, agindo muitas vezes sob condições extremas.

⁶ Centro Conjunto de Operações de Paz do Brasil, criado para conduzir o treinamento dos soldados selecionados para missões de paz pela ONU.

⁷ FONSECA, Carenina et al. *Brazilian way of peacekeeping* como um Instrumento de projeção no sistema internacional. XIII CADN



O Navio de Assistência Hospitalar Doutor Montenegro tem por missão realizar atendimentos médicos e odontológicos às populações ribeirinhas

O combate à COVID-19

Recentemente, a pandemia do coronavírus pôs em cheque a capacidade nacional em atuar frente a um inimigo invisível, estabelecendo medidas preventivas e o combate direto ao vírus.

O cenário em que o Brasil estava revelou carência por parte do sistema de saúde, tanto logístico quanto material, agravando a crise no País, assim como em tantas outras nações que não estavam preparadas para uma crise sanitária.

Assim que a ONU declarou a pandemia da COVID-19, a Marinha iniciou seus preparativos para atuar contra o vírus. Desde a distribuição de máscaras, encomenda de medicamentos, medidas de profilaxia e preparo de leitos nos hospitais navais, a Marinha continuou operando em suas missões de patrulha e proteção dos mares e no combate ao coronavírus.

O envio de militares da companhia de defesa



Marinha em apoio ao plano de vacinação do Governo Federal - 2021

NBQR⁸ para a descontaminação de instalações e isolamento de setores também foi um ponto-chave da participação naval no contexto. Em todo o Brasil, a presença desses militares foi requisitada por se tratar de uma ação de pouco conhecimento fora do meio militar, sendo de importância o adestramento dos militares nessa prática a fim de garantir ambientes limpos e diminuir o contágio pelo vírus.

Com a chegada das vacinas, um novo problema surgiu frente ao sistema de saúde: a falta de pessoas da área médica tanto para aplicação quanto distribuição das vacinas pela extensão do Brasil. Os Quadros da Marinha foram responsáveis pela distribuição e aplicação das doses e postos foram construídos rapidamente para essa missão, além de levarem as vacinas para as regiões mais afastadas dos centros, principalmente as comunidades ribeirinhas que não tinham meios de combate ao vírus senão os distribuídos pela Marinha.

A importância da Marinha durante a pandemia é representada pela resposta rápida e eficiente ao coronavírus, mostrando que, mesmo em tempos de paz, as Forças Armadas têm papel ímpar para a sociedade brasileira.

A atuação da Marinha e sua liderança no exterior

A Marinha do Brasil, representando o País nas missões de paz pelo mundo, cumpre um importantíssimo papel de líder, como na UNIFIL e anteriormente na MINUSTAH, de preparação para as próximas gerações de *peacekeepers*, ao realizarem adestramentos para os novos contingentes enviados às missões e de exemplo como mantenedor da paz, ao mostrarem que as armas nem sempre se apresentam como solução, com o *Brazilian Way of Peacekeeping*.

O CCOPAB representa, também, um grande avanço para as missões de paz, ao instruírem os soldados nas diversas abordagens necessárias nos cenários que enfrentam no dia a dia em território estrangeiro: desde socorro e assistência médica a patrulhas e pacificações de comunidades hostis. Melhora também na eficiência dos *peacekeepers* que, a cada missão, adquirem mais experiências e habilidades que são passadas e instruídas aos novos capacetes azuis antes de irem para a próxima missão.

A Marinha representa um elo entre as comunidades internacionais e nossos marinheiros, aumentando e fortalecendo laços de amizade e companheirismo e tornando a nossa bandeira um símbolo de esperança e paz, como os fuzileiros navais no Haiti. A presença das Forças brasileiras no exterior fortalece não só a posição brasileira na ONU, mas também na América do Sul, representando um

líder regional para as demais nações. Vale ressaltar que o Brasil participa das missões desde o início, sendo um dos países mais bem vistos no quesito de manutenção da paz e resolução de conflitos de forma pacífica.

Os serviços prestados ao povo brasileiro exemplificam como a MB serve ao Brasil. Na vida dos ribeirinhos, nas riquezas da Amazônia Azul, na saúde pública e em qualquer situação de crise está sempre pronta para atuar e responder às ameaças, prestar apoio social e humanitário e fornecer meios para o bem-estar dos brasileiros.

A liderança na Marinha do Brasil se estende além das fronteiras nacionais, atuando não só para a população brasileira mas para os povos estrangeiros que, como na situação do Haiti, têm grandes demandas por suporte da comunidade internacional.

Assim, mostra o poder da nação brasileira frente às crises. O poder de dissuasão representado pela Marinha e sua projeção de poder naval sobre terra, como visto nas missões de paz, são situações em que o Brasil respondeu com sua presença, o que eleva o País entre as demais nações.

Esta resposta rápida, capacitada e proativa mostra traços do povo brasileiro que são carregados sob a égide verde e amarela, trazendo um legado, desde o início da Organização das Nações Unidas, que carrega a liderança do Brasil no sistema internacional. ■

Referências

- BERGAMINI, Cecília W. O Líder Eficaz. São Paulo: Editora Atlas S.A., 2002.
- BRASIL. Missões de paz. Disponível em: <https://www.defesa.gov.br>
- BRASIL. MINUSTAH: Os últimos militares do 26º contingente retornam ao Brasil. Disponível em: <https://www.defesa.gov.br>
- BRASIL. O Brasil na Unifil (Libano). Disponível: <https://www.defesa.gov.br>
- BRASIL. Marinha: Força Interina das Nações Unidas no Líbano (UNIFIL) completa 40 anos de criação. Disponível em <https://www.marinha.mil.br/noticias/forca-interina-das-nacoesunidas-no-libano-unifil-completa-40-anos-de-criacao>
- FONSECA, Carenina Piton et al. Brazilian way of peacekeeping como um Instrumento de projeção no sistema internacional.XIII CADN
- GLERIANO, Josué Souza et al. Reflexões sobre a gestão do Sistema Único de Saúde para a coordenação no enfrentamento da COVID-19. Escola Anna Nery (Online). 2020, v.24, n. spe. Disponível em : <https://doi.org/10.1590/2177-9465-EAN-2020-0188>.
- LANSING, Alfred. A Incrível Viagem de Shackleton. Rio de Janeiro: Sextante, 2011.
- O Brasil e as operações de manutenção da paz da ONU. Disponível em: www.itamaraty.gov.br

⁸ Companhia dos fuzileiros navais capacitados em defesa contra agentes nucleares, biológicos, químicos e radiológicos.

O Conde de Dundonald e o Brasil

GM Elias Luiz Pedron Moschen

*"I'm more afraid of our own blunders
than of the enemy's devices"*

Tucídides, História da Guerra do Peloponeso Livro I, Capítulo V

A apreciação histórica do processo de Independência brasileiro passa, necessariamente, pela análise do que poderiam ser considerados seus precedentes imediatos. As intimações, dadas a D. João VI a fim de requisitar sua presença em terras portuguesas pelos signatários da Revolução Liberal do Porto, visavam à recuperação da dignidade dos territórios portugueses dentro de uma política orgânica característica das monarquias Ibéricas, dita sinodal.

A eventual saída do monarca para Portugal e o estabelecimento das discussões constituintes, no entanto, vieram acompanhadas de um recrudescimento das relações de submissão política anteriormente estabelecidas entre Portugal e as terras brasileiras, pois que a liberalidade constituinte almejada pelos revolucionários não se estenderia para as paragens tupiniquins. Na realidade, é possível afirmar-se que um pilar importante no processo de reestabelecimento de Portugal enquanto centro do Império português, Império aqui usado *lato sensu*, passava pelo rebaixamento da condição alcançada pelo Brasil durante a presença da família real.

Obviamente, as mesmas reações que levaram ao surgir de inquietações políticas pelo rebaixamento da dignidade régia de Portugal tendiam a se repetir aqui, ainda mais acentuadas pela gravidade das propostas advindas da centralidade portuguesa, que visavam à diminuição da autoridade do Príncipe Regente D. Pedro através da oferta de um caminho de submissão direta das autoridades provinciais às cortes em Portugal, restringindo a efetividade das decisões tomadas pelo Príncipe.



*Thomas Cochrane, 10º Conde de Dundonald.
Retrato por James Ramsay*



Quando da chegada da convocação das cortes pela presença de D. Pedro, este, reticente a princípio, mas confiante no apoio de seus partidários, declarou sua oposição inicial aos propósitos das cortes em janeiro, dia nove, no chamado “Dia do Fico”, e, posteriormente, declarou a Independência do Brasil à sete de setembro, na culminância do processo de cisão política começado durante as medidas da Revolução do Porto.

Este trabalho discorre sobre as visões estabelecidas pelo Almirante Cochrane sobre seu serviço nesses processos de Independência do Império do Brasil, isto é, qual a valoração que este fazia de suas ações, assim como alguns comentários pertinentes a esta discussão.

A situação do Brasil

O Brasil fora, tanto por motivos econômicos quanto por motivos geográficos e pelos consequentes motivos políticos, dividido em dois centros de poder diversos, culminando em duas zonas de influência, marcadas pelo seu posicionamento geográfico no continente.

No âmbito econômico, as províncias do Norte, mais antigas em seu ciclo de produção de capital, caracterizado pela manufatura açucareira e relacionamento entre as províncias ultramarinas e Portugal, eram marcadas por uma maior duração da associação com a organicidade política portuguesa, e, portanto, maior influência desta.

As províncias do Sul, associadas ao escoamento de ouro das Minas Gerais e demais associações econômicas marcadas pela logística de tal produto, assim como pelo surgimento posterior do ciclo cafeeiro e seu estabelecimento, eram marcadas pela centralidade administrativa trazida pela presença régia, dadas a uma regulação de certa forma independente, e alinhadas com necessidades propriamente burocráticas.¹

Nesse mesmo sentido, pode-se afirmar a divisão trazida, na era da vela, pela presença do Cabo de São Roque, um acidente costeiro que dificultava a ligação comercial entre os polos das regionalidades provincianas, ponto que se pode apontar como responsável pela maior ligação das províncias nortistas, comercialmente falando, com os territórios ultramarinos e com Portugal em si. Este cabo, posteriormente vencido pela inserção das máquinas a vapor, se mostrava como uma dificuldade devido às características das naus da época, que eram incapazes de cruzar o cabo devido ao incômodo encontro entre o fluxo de correntes e os ventos.

Dessas duas divisões, não resulta difícil concluir que os alinhamentos políticos dos dois polos divergissem grandemente entre si. As lealdades das províncias do Norte eram com seus parceiros comerciais, laços de sangue e

¹ LIMA, Oliveira. O Movimento da Independência. São Paulo: Itatiaia, 1989.

laços políticos conquistados ao custo de sangue, derramado nos processos de reconquista da França Equinocial e das ocupações holandesas.²

As províncias do Sul, e o Rio de Janeiro em particular, eram mais acostumadas à autogestão, não sendo raras as ocasiões em que o auxílio para a expulsão de inimigos e invasores, estando eles no continente americano ou africano, partissem de decisões individualizadas de indivíduos como Correia de Sá, em seu processo para a reconquista da Angola.³

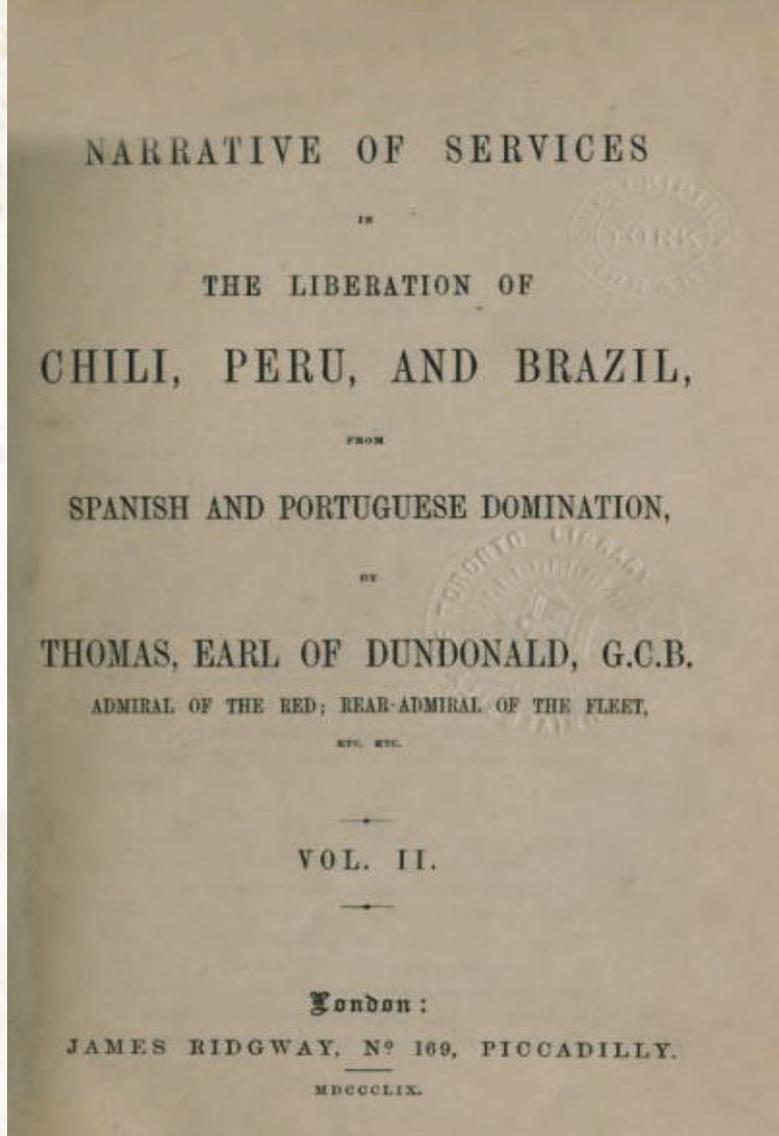
Assim, não seria equivocado afirmar que no Norte prevaleciam facções com foco na associação com Portugal, enquanto que, no Sul, seria mais vantajoso considerar a possibilidade de uma autogestão, como propriamente indicado pelo apoio dado à decisão de permanecer no Brasil e desafiar a decisão das cortes, tomada por D. Pedro (ou então, em fato associado, pelo número vultoso de oito mil assinaturas que acabaram por convencer o monarca a permanecer no Rio de Janeiro).

O Conde de Dundonald

Quando da declaração da Independência do Brasil, as resistências das províncias mais afastadas resultaram em conflitos armados. Aqui os laços portugueses do Brasil se mostram como problema, pois que os navios disponíveis para a formação de uma Armada eram, em sua maioria, associados ao comércio ou ao Estado português, assim como as suas tripulações, como será apontado mais à frente. De mesma forma, os exércitos eram comandados por oficialidade portuguesa, assim como os vasos de guerra, cuja lealdade duvidosa não carece de explicação.⁴

Nesse sentido, e dada a premência dos conflitos para garantir tanto a unidade Imperial quanto a menor resistência possível, tornou-se necessário estabelecer a atuação de oficiais de nações estrangeiras. Assim, dezesseis oficiais foram convidados a prestarem seus serviços à causa brasileira, e, dentre desses, figurava o 10º Conde de Dundonald, Thomas Cochrane.

Devido a alguns infortúnios que lhe sucederam, o Conde aceitou o convite do Chile para tomar parte na sua guerra de independência, em 1817. É na posição de Almirante no Chile que encontra o convite estendido por D. Pedro I para que este viesse auxiliar no estabelecimento da Independência do Império do Brasil.⁵



A visão de Cochrane: a Armada brasileira, sua própria atuação, a situação do Brasil

A obra em que se escrevem as memórias de tal serviço, nomeada *Narrative of Services in the Liberation of Chili, Peru and Brazil*, foi escrita pelo Conde de seu próprio punho. O teor, no entanto, não é autobiográfico, antes, escusatório.

Sendo advindo de uma visão unilateral, não se pretende nessas páginas proclamar algum juízo de valor sobre a veracidade das explicações e narrativa, mas antes, obter deste autor sua visão sobre a importância da Armada Imperial no processo de Independência do Brasil.

Nas páginas iniciais, julga o autor necessário explicar as condições de seu convite ao serviço do Brasil, o processo da viagem e sua impressão inicial dos vasos brasi-

² MELLO, Evaldo Cabral de. Uma outra independência: o federalismo pernambucano (1817-1824). São Paulo: Editora 34, 2014.

³ BOXER, Charles. Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1973.

⁴ BITTENCOURT, Armando de Senna (org.). Introdução à História Marítima. Rio de Janeiro: SDM, 2006.

⁵ MARTINS, Hélio Leôncio. Almirante Lord Cochrane: uma figura polêmica. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1997.

leiros, onde criticou o salário fornecido aos marinheiros, dez mil réis mais barato que o serviço nos barcos mercantes. Para a nau, tomaria por capitânia a *Pedro I*, elogiou suas provisões e navegabilidade.

Com relação à tripulação, afirmou que “[os homens] *were of a very questionable description - consisting of the worst class of Portuguese, with whom the Brazilian portion of the men had an evident disinclination to mingle*” (Ibidem, Não paginado), ainda citando a relutância do Imperador em apontar que estes homens combateriam seus compatriotas, através do uso de frases como “ataque às forças parlamentares portuguesas”, com o que buscava indicar que a guerra seria feita contra as cortes, não contra Portugal ou seu rei.

No decorrer da narrativa, começa a se configurar uma afirmação que vai permear o eixo lógico da obra, que apontava para a existência de partidos diversos nos jogos políticos do Império, nomeados pelo autor como “facção portuguesa” e “facção brasileira” ou “patriótica”. Essa bilateralidade, assim como no plano físico, marcaria um esforço cisalhante no tecido social do Império, pois que seria do interesse da “facção portuguesa” o retorno ao *status quo* anterior ao da proclamação da Independência, contribuindo, para isso, com a promulgação de caos social, ódio contra a figura do Almirante e divisão entre os centros políticos do Império.

No dia 4 de Abril, a Armada brasileira encontrou a força do Almirante português, no que Cochrane, com um menor número de navios e desconfiado de sua

tripulação, optou por não combater de forma direta, mas antes, tendo visto na linha inimiga uma abertura, optou por quebrar a linha de batalha e separar quatro navios inimigos.

Tendo prosseguido com seu plano e sinalizado com as bandeiras, e afirmando em suas memórias que tal manobra seria capaz de prover vantagem no combate, o Almirante se surpreendeu quando nenhum dos navios de sua Armada seguiu seu exemplo.

Nas palavras do Almirante, “*extremely annoyed at this failure*” (Ibidem, Não paginado), Cochrane estabeleceu inquérito quanto à desobediência de suas ordens e demais acontecimentos, tendo concluído que a Armada, tendo sido apressada para se lançar ao mar, estava extremamente deficitária.

Com relação aos marinheiros, ele afirma que seria proveitoso a escolha de jovens de 14 a 20 anos para o treinamento, de forma que estes viessem a se tornar eficientes, já que “(os marinheiros brasileiros) *are not only totally unpractised in naval profession, but are too old to learn*” (Ibidem, Não paginado).

Tendo tomado ciência desta situação, Cochrane opta por dissolver o estado da Armada como antes estabelecido, tendo para isso ordenado que esta se concentrasse em Morro de São Paulo, na Bahia. Lá, ele retira todos os oficiais e marinheiros aptos dos outros navios da Armada e, com eles, equipa primariamente o capitânia *Pedro I*, e, secundariamente, o *Maria da Glória*.

Essa primeira escaramuça e contato do Almirante com sua Armada foram aqui relatados como forma de estabelecer uma consideração quanto à natureza de nossas forças no processo de Independência.

Acusações

Ao longo da obra, encontram-se espalhadas diversas afirmações, acompanhadas de trechos de cartas, recibos, documentos e relatos que visam evidenciar o que o Conde de Dundonald apresenta como maquinações, incorreções e injustiças cometidas contra a sua pessoa e à coletânea de seus serviços.

Essas afirmações, de uma forma geral, giram em torno de quatro polos: a deturpação do poder provincial, o injustiçar de suas ações, a apreensão de coisas que o autor considerava suas por direito e as tentativas de rebaixamento político.

Essas atitudes eram consideradas pelo Almirante como maquinações da citada “facção portuguesa” a fim de promover a fraqueza do Império para a recuperação da condição anterior de colônia. A essas acusações, respondia com um memorando de suas visões do serviço que prestara à nação.



Combate de 4 de maio de 1823, pintura do Almirante Trajano Augusto de Carvalho, que representa a saída da Esquadra brasileira rumo à Bahia, sob o comando do Almirante Cochrane

Conclusão

As palavras do Almirante, citadas em suas memórias, demonstram a importância que este associava às suas ações para o estabelecimento do Império e, portanto, da Independência. Cabem aqui, no entanto, algumas considerações.

Primeiramente, o caráter unilateral deste trabalho impede-o de ser capaz de formar imagem precisa da veracidade das afirmações apresentadas pelo Almirante Cochrane. Esse percalço, no entanto, não invalida a análise apreciativa de uma narrativa que parece se constituir de forma argumentativa, ainda que seja um momento inicial no processo de pesquisa deste tema.

Em sequência, as afirmações do Almirante devem ser tomadas com o devido peso. Não é novidade a necessidade de autopromoção, seja por razões de ego ou razões de serviço, e a narrativa histórica pode ser distorcida para servir ao narrador.

Da mesma forma, a narrativa não pode ser descartada, pois que os assuntos tratados pelo Almirante não são novidades na historiografia, e muito já se tem escrito nas constatações de assuntos como os “Brazis”, como o mesmo escreve em seu relato.

Qual é, no entanto, o papel da Armada Imperial no processo de Independência? Podemos retirar das memórias do Almirante Cochrane as ações realizadas pela força naval considerada. De um olhar técnico, temos um conjunto de manobras que podemos classificar em um agrupamento de atividades específicas. Inicialmente, o desembarque de tropas nas províncias do Norte e a posterior organização destas de forma a garantir a estabilidade do governo recém-instituído.

Posteriormente, o bombardeio de praças terrestres que, mesmo não realizado em grande escala nos primeiros embates do processo de Independência, se mostrou como manobra essencial para a demonstração de força e convencimento, principalmente de tropas reticentes, da necessidade de capitulação quando enfrentando a presença da Armada estabelecida em suas águas e baías.

Podemos, por fim, relatar a própria ação naval da Armada, elemento-chave na manutenção e estabelecimento da Independência nas províncias do Norte. As ações da Armada brasileira foram responsáveis pela expulsão da esquadra de bloqueio de Portugal da Bahia, sua posterior perseguição e captura de navios do comboio, pelo estabelecimento de defesas e, principalmente, pela rápida resposta oferecida quando da chegada de notícias de insurreições e conflitos. Na era considerada, foi a presença da Armada que permitiu a resolução eficiente do conflito, que, graças à

sua maior velocidade de ação, permitiu a derrubada dos sistemas opostos antes que estes pudessem se estabelecer de forma mais completa.

A Independência não foi o resultado de um relacionamento natural ou uma irmandade nascida de igual passado histórico, mas antes, uma situação forçada por circunstâncias externas, tal qual o desejo do regresso do monarca à sua terra natal, e posta em execução pela mão de um estrangeiro desafortunado que comandava força naval crucial para o estabelecimento de nossa unidade; homem que, movido por interesse pecuniário ou busca da restauração de sua honra, acabou por unificar dois territórios gêmeos através de manobras peculiares e escrever, ao longo de sua vida, seu nome nos anais da Independência de quatro países diferentes. ■

Referências

- Mundo Educação. As Guerras de Independência. Disponível em <<https://mundoeducacao.uol.com.br/historiadobrasil/as-guerras-independencia-brasil.html>> Acesso em 6 ago. 2021.

- Naval. Da Armada Real para a Marinha Imperial. Disponível em <<https://www.naval.com.br/blog/2020/06/20/da-armada-real-para-a-marinha-imperial/>> Acesso em 6 ago. 2021

- PAULA, Eurípedes Simões de. “Pequena nota sobre o papel da Marinha Imperial no processo da Independência”, 3ª Seção de Estudos, 1972. C:\Users\fabiana.silva\Marcello\Downloads\132001-Texto do artigo-252089-1-10-20170509.pdf

Encyclopaedia Britannica. Thomas Cochrane, 10th Earl of Dundonald. Disponível em <<https://www.britannica.com/biography/Thomas-Cochrane-10th-earl-of-Dundonald>>. Acesso em 6. ago. 2021

- XAVIER, Ângela Barreto & HESPANHA, António Manuel. “A representação da sociedade e do poder”. In: MATTOSO, José (Dir.). *História de Portugal: o Antigo Regime (1620-1807)*. Volume coordenado por António Manuel Hespanha. Lisboa: Estampa. 1993. v.4.

- BOXER, Charles Ralph. *A Idade de Ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*. Tradução de Nair de Lacerda; prefácio à terceira edição de Arno Wehling; prefácio à primeira edição de Carlos Rizzini. 3ª. ed., Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 2000 [1962].

- LIMA, Oliveira. *O Movimento da Independência*. São Paulo: Itatiaia, 1989

- MELLO, Evaldo Cabral de. *Uma outra independência: o federalismo pernambucano (1817-1824)*. São Paulo: Editora 34, 2014.

- BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1973.

- BITTENCOURT, Armando de Senna (org.). *Introdução à História Marítima*. Rio de Janeiro: SDM, 2006.

- MARTINS, Hélio Leôncio. *Almirante Lord Cochrane: uma figura polêmica*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1997.

- COCHRANE, Thomas. *Narrative of Services in the Liberation of Chili, Peru and Brazil, Volume 2*. USA, 2004, Não Paginado.



79º Aniversário da Força Naval do Nordeste

C Alte (RM1) Guilherme Mattos de Abreu

Alocução realizada durante cerimônia alusiva ao 79º Aniversário de Criação da Força Naval do Nordeste (FNNE), na Base Naval do Rio de Janeiro, em 07OUT2021.

Há alguns dias, imagino o que seria importante destacar nesta data, após ter comparecido a várias destas cerimônias, em que formava junto aos senhores que estão de branco, bem como tinha a oportunidade de rever estimados oficiais que haviam deixado a ativa – almirantes e comandantes –, que, em algum momento, fizeram parte de minha história.

Olhando pelo retrovisor, vejo que a minha vida na Marinha começou sob o comando de um daqueles jovens tenentes formados durante a guerra – o então Capitão de Mar e Guerra José Calvente Aranda, Diretor do Colégio Naval; seguiram-se os Almirantes Rubem Mattos, Diócles

e Bonoso, Diretores da Escola Naval. E, nos meus primeiros anos como oficial, veria os veteranos daquele conflito conduzindo os destinos da Marinha, sendo que um deles está aqui presente – o estimado Almirante Karam.

A minha geração seria aquinhoada com uma Marinha reorganizada administrativamente e logisticamente, com novos meios e seria alçada a níveis operativos invejáveis, graças a eles. Como exemplo, cito que nós testemunhamos todo este Complexo Naval de Mocanguê tornar-se realidade.

A Força Naval do Nordeste, desde que foi criada em 1942, percorreu uma trajetória nobre e desafiadora, considerando que nascera de uma Esquadra desatualizada, composta, basicamente, pelos navios chegados em 1910, a qual, no dizer do Ministro da Marinha, Almirante Protógenes, em relatório de 1932, agonizava pela idade e estava completamente desaparelhada e desadestrada, por não se fazer ao mar. O Ministro clamava pelo renascimento do Poder Naval, o que de fato seria tentado, com a ativação de programa estabelecido em 1932, e modificado em 1936, em decorrência do qual seriam adqui-

ridos três submarinos na Itália, o Navio-Escola *Almirante Saldanha*, na Inglaterra, seriam construídos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) os três contratorpedeiros classe *M* (que ficariam prontos durante a guerra), entre outros.

Era uma retomada difícil, considerando a limitada capacitação industrial e científico-tecnológica do Brasil e as restrições econômicas pelas quais passava o País, ainda como consequência da crise de 1929.

Foi neste cenário – com uma Marinha desatualizada e desprovida de meios – que a 2ª Guerra Mundial chegou ao Brasil.

A principal ameaça no contexto da Batalha do Atlântico era representada pelos submarinos alemães e italianos. No entanto, a Esquadra não possuía equipamentos de detecção e armamento para localizar e destruir submarinos, bem como não conhecia os novos procedimentos de combate antissubmarino, baseados no emprego do sonar.

Contudo, cabe ressaltar que o sonar era uma inovação tecnológica na época. Nem mesmo a Marinha dos Estados Unidos, em dezembro de 1941, estava preparada para combater submarinos. Foram instrutores da Royal Navy que deram instrução de tática antissubmarino aos norte-americanos, na principal base de treinamento da US Navy, em Key West, Flórida. Onde também seriam preparadas as tripulações brasileiras, mais tarde.

É fato conhecido que o afundamento de vários de nossos navios mercantes nos levou à guerra. Essas perdas causaram forte comoção nacional, reverberada pelas manchetes dos jornais e por manifestações de rua nas maiores capitais, todas clamando pela guerra. Nas diversas narrativas a respeito, não se costuma abordar que os nossos marinheiros, circulando fardados pela capital federal, eram assediados pela população, sob a alegação de que deveriam estar no mar, protegendo os seus compatriotas, como conta João Palma Neto, ao compartilhar em livro a sua experiência como marinheiro do Caça-Submarino *Gurupá*.

Trata-se de evidente ignorância das circunstâncias em que se processa a guerra naval, mas que nos faz lembrar que os militares são cobrados nas horas críticas em que a nação se vê ameaçada, independentemente das circunstâncias que levaram ao despreparo e à baixa prontidão.

Com o afundamento de vários navios mercantes, a primeira ação foi a organização dos comboios nos portos nacionais, prática já comum no Atlântico Norte. Os comboios que partiam e chegavam aos portos brasileiros eram escoltados por navios da Marinha do Brasil e da Marinha norte-americana.

O emprego do sistema de comboios e a patrulha antissubmarino, empreendida pelas forças aeronavais aliadas,



Cerimônia alusiva ao 79º Aniversário de Criação da Força Naval

levariam a uma drástica diminuição nas perdas de navios mercantes brasileiros em 1943, sendo que a maioria daqueles vitimados por submarinos navegava isolado, fora dos comboios.

Foi a instituição da Lei de Empréstimos e Arrendamentos, em março de 1941, que viabilizaria a modernização dos meios navais, com fornecimento de material pelos Estados Unidos, sem a necessidade de pagamentos imediatos. Tal dispositivo possibilitou o recebimento de equipamentos atualizados pelas Forças Armadas brasileiras.

Os desafios foram grandes. Os novos meios demandavam intenso adestramento e estrutura de manutenção. Além disso, alguns dos navios antigos receberam sonares, calhas para o lançamento de bombas de profundidade e armas secundárias, como os lançadores de bombas-foguete. Para além das modificações específicas para a guerra antissubmarino, os canhões e metralhadoras dos navios foram incrementados, não somente para se contrapor à pouco provável ameaça aérea ou de superfície, mas, principalmente, para fustigar submarinos quando encontrados navegando na superfície.

Além disso, uma quantidade expressiva de militares foi enviada para os programas emergenciais de instrução criados na *US Navy*, para serem adestrados nas táticas antissubmarino e no uso e manutenção dos novos navios, equipamentos e armas. Esses homens, ainda durante a guerra, implementaram na Marinha os cursos que realizaram, dando continuidade ao adestramento de Controle de Avarias e de Guerra Antissubmarino.

Uma dessas realizações encontra-se próxima: o Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML),



do Nordeste (FNNE)

que tem as suas raízes no Centro de Instrução de Guerra Antissubmarino (CIGAS, depois CITAS), criado em 1943.

A criação da Força Naval do Nordeste, em 5 de outubro de 1942, foi parte de um rápido e intenso processo de reorganização das forças navais para adequar-se à situação de conflito. Sob o comando de um veterano da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), o então Capitão de Mar e Guerra Alfredo Carlos Soares Dutra, a recém-criada Força foi inicialmente composta pelos: Cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, quatro navios mineiros (posteriormente reclassificados como corvetas) e dois caça-submarinos. Mais adiante, seria acrescida do Tênder *Belmonte*, caça-submarinos, contratorpedeiros de escolta, contratorpedeiros classe *M* e submarinos classe *T*, constituindo a Força-Tarefa 46 do Comando do Atlântico Sul, subordinada ao Comando da 4ª Esquadra da Marinha norte-americana. Não se descurou do esforço de manutenção e apoio logístico em relação ao qual se destacaria outro veterano da DNOG, o Contra-Almirante Ary Parreiras.

Além de patrulhar o Atlântico Sul e proteger os comboios, uma das missões mais importantes da Força Naval do Nordeste foi a de escoltar os navios que transportaram para os campos europeus a Força Expedicionária Brasileira (FEB), até Gibraltar, onde foram rendidos por outros navios que atuavam no Mar Mediterrâneo.

Destaca-se, contudo, que o ganho operacional e material proveniente da participação na 2ª Guerra Mundial parece apequenar-se, quando lembramos que aqueles anos de conflito custaram muitas vidas. Foram perdidos 31 navios mercantes brasileiros; pereceram 982 pessoas, entre passageiros e tripulantes. Além disso, três navios

de guerra foram a pique, com mais 471 vítimas fatais. A estas contas, acrescenta-se 22 óbitos decorrentes de ataques ou de acidentes.

A Força Naval do Nordeste concluiu a sua missão em 7 de novembro de 1945, quando regressou ao Rio de Janeiro em seu último cruzeiro. A sua árdua e intensa vida operativa contribuiu para a livre circulação nas linhas de navegação do Atlântico Sul e, certamente, contribuiu para o esforço de guerra aliado. Alguns dados balizam o seu esforço para manter as linhas de navegação abertas.

Os registros chamam a atenção ao serem confrontados com o número limitado de navios de escolta: 3.164 navios comboiados, sendo 1.577 nacionais, em 575 comboios. 99% dos navios protegidos alcançaram os seus destinos. Um feito que impressiona. Mesmo assim, principalmente pelos afundamentos anteriores à declaração de guerra, 21% da Marinha Mercante brasileira foi perdida por torpedeamentos.

A Marinha adquiriu maior capacidade para controlar áreas marítimas, ganhou experiência de combate, assimilou novas técnicas, incorporou meios modernos e conscientizou-se da importância da logística para a manutenção de uma força combatente. Mas o maior ganho penso ser intangível: ocorreu uma mudança de mentalidade. Entretanto, seria exagero generalizar tais ganhos para toda a Força, no curto prazo.

Boa parte da Marinha continuou na rotina, apegada aos mesmos hábitos e procederes – era a “Marinha do Mingau”, como denominavam na Força Naval do Nordeste, visto que este item tradicional não constava do cardápio dos pequenos caça-submarinos. O Almirante Hélio Leôncio Martins costumava chamar nossa atenção de que os oficiais que efetivamente atuaram na guerra eram majoritariamente jovens – poucos eram oficiais superiores. Assim, os efeitos desta mudança de mentalidade foram granjeando eficácia, na medida em que essa “jovem guarda” ganhava antiguidade e autoridade.

Como citei, a minha geração foi aquinhoada com uma Marinha reorganizada e em níveis operativos invejáveis. Os Almirantes que conduziram essas importantes transformações, a partir dos anos sessenta, eram aqueles jovens oficiais que, como tenentes, capitães-tenentes e capitães de corveta, tiveram um duro aprendizado na guerra.

Mares tempestuosos fazem bons marinheiros! Tempos difíceis forjam grandes líderes!

A nossa reverência e reconhecimento aos integrantes da Força Naval do Nordeste pelos esforços e sacrifícios realizados e, principalmente, pelo legado que deixaram para a nossa Marinha. ■



O Adeus à Corveta Jace

CMG (Refº) José Alberto Cunha Couto

Os homens e as mulheres do mar acreditam que os navios têm alma e essa só se desprega de seus cascos quando esses são desmontados ou afundados.

Fui o segundo Comandante da Corveta *Jaceguai*, de nossa Marinha do Brasil (MB), e me sinto na obrigação de expressar o sentimento de todos os que

passaram por bordo e dos orgulhosos integrantes da dinastia de ex-Comandantes da “Gato Preto”, como era carinhosamente conhecida pelas suas tripulações e pelos demais navios da nossa Esquadra.

Nesse comando, ao suceder ao Comandante Afonso Barbosa, que nos deixou, ele já havia feito as difíceis provas de recebimento do navio, no setor de material. A mim



Jaceguai

coube a passagem da corveta para a área operacional.

A *Jaceguai* é o segundo navio de sua classe, projetada pela Marinha e construída em seu Arsenal, no Rio de Janeiro. Seu nome é uma homenagem ao Almirante Artur Silveira da Motta, Barão de Jaceguai, herói da Guerra da Tríplice Aliança. O brasão da V-31 (seu indicativo de costado) alude à participação do Barão de Jaceguai na difícil passagem de Humaitá.

Nossa corveta nasceu, portanto, sob o signo do heroísmo, e foi incorporada à MB em 1991. Dois anos depois,

ao se apresentar à Esquadra, a V-31 teve que ser avaliada, passando por listas de verificação operacional (as mesmas de suas irmãs fragatas) até chegar à fase III de adestramento de sua tripulação.

Estava, então, pronta para desempenhar todos os requisitos que a MB havia imaginado para sua construção, quando sua quilha foi batida, em 1984: proteção das linhas de comunicação marítimas; e capacidade para as guerras de superfície, antissubmarino e antiaérea de ponto.

Sua primeira operação, integrada a uma força-tarefa, foi em viagem a Porto Rico, para exercícios conjuntos com a Marinha dos Estados Unidos. Era uma estreia que nos enchia de brios, pois íamos demonstrar internacionalmente o valor da construção militar e dos marinheiros brasileiros – raça de bravos.

A primeira passagem pelo Equador nos ficou gravada no coração. Netuno embalou o batismo de sal e os ventos quentes nos trouxeram bons presságios de sucesso em nossas missões no mar. Havia o sentimento de que a *Jaceguai* chegava para continuar a vigilância pela paz, que para nós se vestia de branco e azul, as cores de nossos uniformes.

Nessa viagem, sucederam-se inúmeras operações e a *Jaceguai* foi sempre a primeira a dar o alarme e a combater ataques aéreos e de submarinos, expressando a vocação oceânica da MB.

Não éramos gigantes, mas era como, todos os 134 tripulantes, nos sentíamos no mar. Sucederam-se muitas e intensas emoções e experiências vividas, ricas em relacionamentos e em ensinamentos.

E como tudo tem seu fim, chegou o dia da baixa da V-31 do serviço ativo da Marinha, com a assinatura de seu termo de desarmamento, em 16 de outubro de 2019.

Dois anos se passaram, e agora a *Jaceguai* servirá de alvo na “Missilex/Torpedex”, operação em que nosso navio será afundado, e, até o seu fim, gerando ensinamentos à Marinha.

O costado da ex-*Jaceguai* já tem setores pintados de vermelho e de amarelo, sobre o cinza que sempre ostentou, e ela será rebocada até o horizonte, onde o mar encontra o céu...

Imagino como será a emoção de seu afundamento. Netuno virá à superfície e comandará: “em continência, um!”.

As águas do mar entrarão nas entranhas da nossa *Jaceguai* e o ar será expulso como o ruído de um apito, um suspiro que será homenageado pelo apito dos demais navios na área de sua despedida, em profundo respeito.

A *Jaceguai* iniciará a sua derradeira viagem, findando 28 anos de excepcional carreira. Seu Comandante Afonso Barbosa a aguardará e lhe dirá: “Corveta *Jaceguai*, sua alma não é pequena!”.

Netuno: “em continência, dois!” ■



De Guardas-Marinha a Velhos Marinheiros

C Alte (Ref^o) Antônio Alberto Marinho Nigro

A Turma de Guardas-Marinha de 1971, Turma Visconde de Ouro Preto, recebeu as espadas em 17 de dezembro daquele ano. Em 11 de Dezembro de 2021, por ocasião da cerimônia de formatura dos novos Guardas-Marinha, a Turma Visconde de Ouro Preto foi homenageada pela Marinha pelo seu Jubileu de Ouro.

Este intervalo de cinquenta anos embutiu mudanças, surpresas e inquietações. Inicialmente, fomos formados na Escola Naval e nos navios da Esquadra no ambiente da Guerra Fria. A principal ameaça tática eram os submarinos do Pacto de Varsóvia, notadamente os da Marinha da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (ex-URSS). Conhecíamos as características dos submarinos convencionais classe F, W e Z e dos de propulsão nuclear classe H, E, K, P, Y e D.

Nos exercícios UNITAS, de frequência anual, operávamos com navios das marinhas amigas do Atlântico Sul e com unidades da Marinha dos Estados Unidos da América (USN). A ênfase era nas táticas antissubmarino onde submarinos de propulsão nuclear da USN simulavam submarinos da ex-URSS. Em paralelo, havia o exercício SPRINGBOARD de Apoio de Fogo Naval (AFN) contra litoral simuladamente hostil.

Este exercício foi substituído por exercícios de AFN na raia de tiro de Alcatrazes, da própria Marinha. O Apoio de Fogo Naval contra litoral hostil era uma possibilidade da

Guerra Fria, caso houvesse necessidade de Assalto Anfíbio em território ocupado por tropas do Pacto de Varsóvia. E assim nossas mentes foram moduladas contra um inimigo ideológico externo.

Após a Guerra Fria, os integrantes da Turma Visconde de Ouro Preto passaram a conviver com incertezas políticas e estratégias navais. De repente, ameaça tática sumiu. Novas ameaças passaram a se delinear. As Operações de Paz tomaram vulto e Almirantes da Turma Visconde de Ouro Preto planejaram e comandaram a primeira missão ao Haiti.

Hoje, Velhos Marinheiros permanecem atentos, espectadores engajados como diria Raymond Aron, e com a mente voltada para a concepção de um poder naval que permita uma proveitosa inserção do Brasil no Concerto das Nações. Poder naval que simultaneamente fortaleça a Defesa Nacional e assegure a Paz Internacional. ■





Ever Given

A Docagem

CMG (Ref^o) Eden Gonzalez Ibrahim

Na edição nº 397 da Revista do Clube Naval, primeiro trimestre de 2021, publiquei um texto sobre o encalhe do navio *Ever Given* no Canal de Suez, quando obstruiu o trânsito naquele canal por quase uma semana. A ocorrência e os fatos ligados ao desenrolar das ações foram exibidos nos noticiários das TVs, nas manchetes dos jornais, nas postagens das mídias sociais etc. Com o passar do tempo o assunto foi se restringindo às publicações ligadas ao transporte marítimo, principalmente as virtuais. Nessas fontes surgiram informações interessantes, que passo ao leitor em seguida.

A primeira veio de um *youtuber* que teve acesso aos registros do VDR (*Voyage Data Recorder*), o registrador de dados de viagem. Através do VDR ele observou que os dois práticos egípcios não estavam se entendendo e o Comandante do navio, um oriental, tentava apaziguar a relação dos práticos, tudo em língua inglesa....

Observe-se que em alguns canais embarcam dois práticos, porém eles se revezam e não ficam simultaneamente no passadiço. As regras da Autoridade do Canal de Suez (busque “SCA” na Internet) exigem que o Comandante esteja sempre presente no passadiço e estabeleça que ele é o responsável. Mas não encontrei qualquer menção à quantidade de práticos na ponte durante a navegação no canal.

Embora não tenha encontrado nenhuma regra sobre a quantidade de práticos, ao navegar em um canal estreito um navio com quase sessenta metros de boca é sensato usar dois práticos, um em cada bordo, avaliando a aproximação e o afastamento das margens. Algo similar é feito no canal do porto de Santos, na entrada e saída de grandes navios. No caso de o navio embarcar um segundo práctico, o trabalho dos profissionais no passadiço tem que ser em equipe, mais do que nunca! Ainda através do VDR do navio foi visto que, na ocasião do



Avaliando os danos no bulbo antes da docagem

encalhe, o navio guinou para boreste quando deveria ter ido para bombordo para “safar” do efeito banco na popa, fato que ninguém conseguiu explicar até agora. Também por meio do VDR foi observado que a velocidade do navio estava um pouco mais alta do que o estabelecido para o trecho navegado. Entendo que todos os navios do comboio deviam estar com velocidades similares, a pedido da praticagem local. Outro vídeo do YouTube mostra o *Ever Given* docado. Algumas imagens da docagem estão mostradas neste artigo, do bulbo na proa em especial.

A sociedade classificadora ABS autorizou reiniciar a viagem com velocidade reduzida e o navio foi descarregando até alcançar um porto próximo do estaleiro selecionado pela empresa proprietária, no Oriente.

Nas inspeções antes da docagem foi constatado que estavam alagados o tanque de colisão (*peak tank*) avante e o compartimento do propulsor lateral (*bow thruster*) mais avante. A estrutura do bulbo na proa foi encontrada bastante avariada apesar do encalhe ter ocorrido em terreno arenoso e sem rochas, indicativo da velocidade relativamente alta. Na área da popa encontraram danos apenas nas pinturas do casco e da saia do leme, provavelmente causados por areia impulsionada pelo hélice. Foi decidido substituir uma parte do casco que compreende o bulbo, o duto do *bow thruster* mais avante e seções de chapeamento próximas. A avaria do bulbo criou um problema. Foi preciso alterar o plano de docagem do navio removendo alguns dos berços (picadeiros) que seriam usados sob o bulbo e recalculando a



Proa encalhada no Oriente Médio e popa na África

distribuição de esforços para evitar sobrecargas na estrutura durante o reparo. O que foi feito com sucesso.

Pelo que vivenciei e também li a respeito de sinistros passados, as responsabilidades e as despesas pertinentes ainda serão muito discutidas em juízo até que as partes entrem em algum acordo. O navio estava dentro dos limites exigidos pela Administração do Canal de Suez (SCA), mas não havia muita “lazeira”. Por exemplo, o comprimento do navio é apenas alguns poucos centímetros menor do que o máximo admitido pela SCA. Isso, mais as condições meteorológicas, pediam que a travessia fosse adiada. Porém, navio parado é uma heresia na indústria do transporte marítimo. Já desatracuei de Hamburgo com claros avisos de mau tempo, mas paguei para ver, até que as forças do mar e vento, que estavam em sete na saída, foram subindo até alcançar onze, penúltimo valor na escala Beaufort, onde doze é furacão. Os portos e as praticagens foram fechando logo após a minha passagem. Acabei fundeando (ancorando) ao abrigo de uma reentrância da costa inglesa próximo a Dover, no Reino Unido, posição indicada pelo práctico do Mar do Norte e com permissão

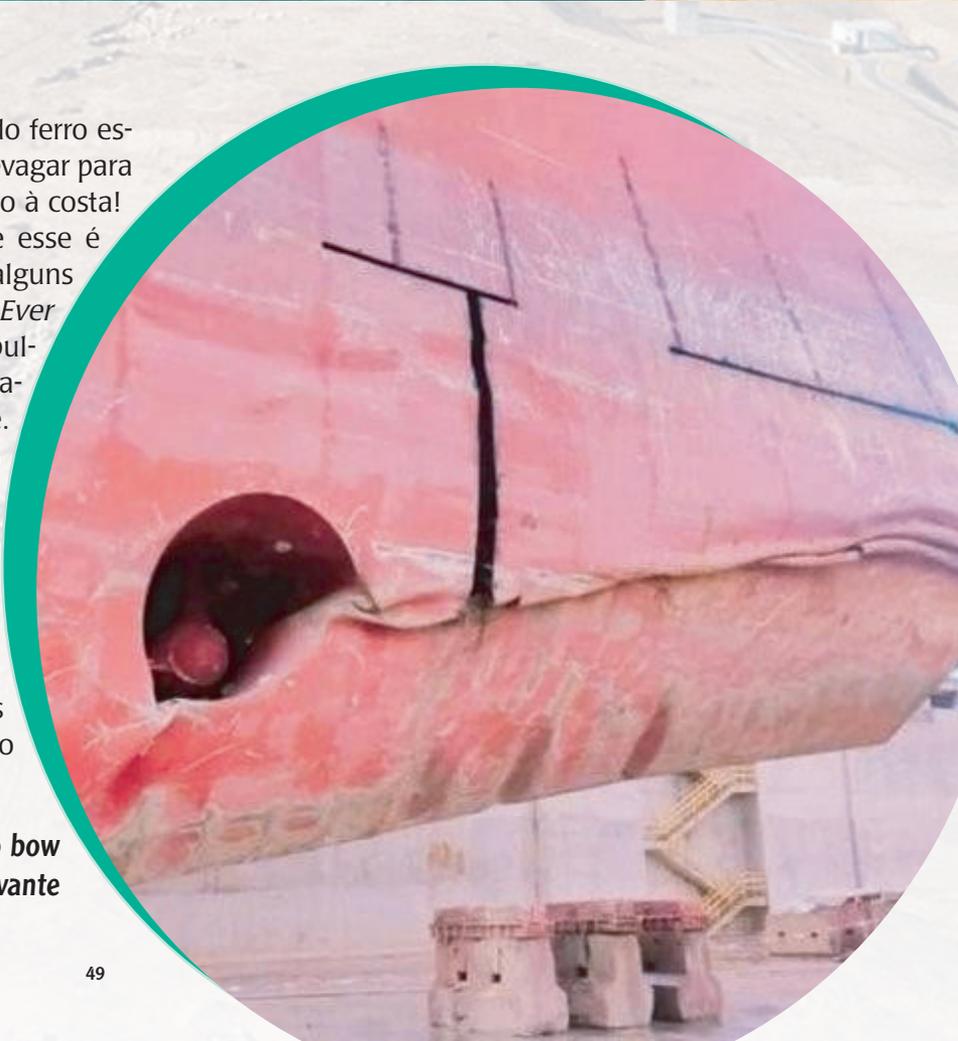


da Guarda Costeira local. Todos os quartos do ferro estavam na água e a máquina adiante muito devagar para não deixar o navio correr “a garra” em direção à costa!

A respeito do bulbo da proa eu sei que esse é assunto para inflamadas discussões entre alguns engenheiros navais. Mas a experiência do *Ever Given* demonstra uma outra utilidade do bulbo. É um bom amortecedor no caso de encaixes, quase um “air bag” da estrutura avante. Tenho lido vários textos discorrendo que a estrutura do *Ever Given* seria muito comprometida não fosse o bulbo amassado no impacto contra a borda do Canal.

O comandante é quase sempre o responsável maior. Poucas vezes, talvez três ou quatro, assumi a manobra em lugar do prático. Decisão difícil e situação tensa, mas é nessas horas que o comandante mostra o seu valor, ou não! ■

Avarias no duto do bow thruster mais avante





Panamá, um destino repleto

CF (T) Rosa Nair Medeiros

Banhado pelo Oceano Pacífico e o Mar do Caribe, o país apresenta lindas e distintas praias, arquipélagos paradisíacos, exuberante vegetação, patrimônio histórico bem preservado e edifícios de design arrojado. Também abriga uma das grandes obras da engenharia moderna – o famoso Canal do Panamá. Esses são alguns dos motivos que tornam o país uma desejável destinação.

Principal ponto de chegada dos viajantes, a Cidade do Panamá é acolhedora e vibrante, merecendo alguns dias para desvelar as suas atrações. Um ótimo local para iniciar o roteiro na capital é o sítio arqueológico da primeira cidade, conhecida como Panamá la Vieja (1519 e 1671). Considerado Patrimônio da Humanidade pela Unesco, o lugar guarda diversas construções, como as ruínas de igrejas e conventos. No complexo, destacam-se a Torre da Catedral e a Puente del Matadero, que proporcionam belos ângulos da paisagem. Situado junto ao sítio arqueológico,

o Museu Panamá Viejo retrata a história da antiga cidade, que foi saqueada, em 1671, pelo pirata inglês Henry Morgan. Após o ataque dos piratas, sofreu ainda um grande incêndio, que a devastou.

Um novo assentamento foi, então, erguido a poucos quilômetros de distância, constituindo-se no Centro Histórico (também chamado de Casco Viejo ou Antíguo) da cidade atual. O bairro exibe lindos edifícios coloniais com varandas, igrejas, conventos, monumentos e elegantes praças. Entre as edificações, distinguem-se: a Catedral Metropolitana; a Igreja de San José, ornada com um altar de ouro em estilo barroco; o Palácio de las Garzas (sede da Presidência da República); o prédio do Ministério das Relações Exteriores; o Teatro Nacional; e Las Bóvedas, um conjunto de obras (século 18) que compõem as muralhas junto à Plaza de Francia. Ao lado da praça, uma escadaria conduz ao Paseo Esteban Huertas (ou Paseo de Las Bóvedas), um calçadão com excelentes vistas da cidade moderna.



de atrações

Vista parcial da área moderna da Cidade do Panamá

No Paseo de Las Bóvedas encontram-se bancas de artesanato, incluindo trabalhos de indígenas, cujas peças chamam a atenção pelos desenhos geométricos e as cores vibrantes. Prosseguindo o roteiro no Centro Histórico, vale adicionar a visita ao Museu do Canal Interoceânico, dedicado à história da grandiosa obra. Feito o reconhecimento do Casco Antigo, destinamos um tempo para flunar pelas ruas de paralelepípedos e desvelar charmosos recantos. Reunindo inúmeras lojas (especialmente de produtos típicos), restaurantes e bares, o animado bairro é ponto de encontro de locais e visitantes.

Canal do Panamá

Com cerca de oitenta quilômetros de extensão, o Canal do Panamá liga o Oceano Pacífico ao Atlântico, constituindo-se em uma das principais rotas de comércio mundial. A sua história remonta a 1880, quando a companhia fundada pelo francês Ferdinand de Lesseps começou as obras. Mas as dificuldades decorrentes do

Embarcação no setor da Eclusa de Miraflores





A imponente Ponte das Américas conecta os dois lados do Canal

relevo e as doenças tropicais levaram à interrupção do projeto. Em 1904, os Estados Unidos da América assumiram a construção do Canal, edificando três eclusas para compensar as diferenças de altitude ao longo do trajeto. No lado do Pacífico, foram erguidas as eclusas de Miraflores e de Porto Miguel; e, no do Caribe, a de Gatún. Inaugurado em 1914, o Canal e a zona no entorno ficaram sob a administração estadunidense por várias décadas. Em 1977, o Tratado Torrijos-Carter dispôs sobre a transferência gradual do controle ao Panamá, o que ocorreu no final de 1999. Para possibilitar a travessia de navios maiores, o país iniciou, em 2007, as obras de ampliação do Canal, concluídas em 2016.

Um dos setores mais visitados é o da Eclusa de Miraflores, onde funciona um Centro de Visitantes. No local, há mirantes para acompanhar a passagem dos navios e um museu, cujo circuito expositivo apresenta a história da construção e o funcionamento do Canal. Para uma experiência mais imersiva, é possível fazer passeio de um dia, começando a navegação na capital e terminando na cidade de Colón, no lado caribenho.

Após contemplar a travessia das embarcações na Eclusa de Miraflores, seguimos para o mirante da Ponte das Américas, que proporciona uma panorâmica da imponente construção de estrutura metálica, erguida para conectar os dois lados do Canal. Nas imediações

do mirante, situa-se o monumento em homenagem à imigração chinesa, reunindo várias obras características daquela cultura.

Cinta Costera e os arranha-céus

Uma das atrações do setor moderno é a Cinta Costera, um complexo composto por avenida, parques e um calçadão, que se estende ao longo da orla marítima. Percorrendo a Cinta Costera, encontramos o Mercado de Mariscos, com excelentes opções gastronômicas. Dali se obtém um icônico cartão-postal da capital: os barcos de pescadores, contrastando com os arranha-céus, ao fundo.

Outro local concorrido é a Calzada de Amador (ou Causeway Amador), uma via que liga o continente a quatro ilhas

Prédios de design arrojado recortam o skyline da capital



(Naos, Perico, Culebra e Flamenco) na Baía do Panamá. Essa área tornou-se um centro de entretenimento, com vários restaurantes, bares e lojas. A Isla Flamenco dispõe de uma movimentada marina e um *free shop*. A Calzada de Amador também é o endereço do arrojado prédio do Biomuseu (projetado pelo arquiteto canadense Frank Guerry). O circuito expositivo aborda a origem do istmo do Panamá e como a sua formação mudou a biodiversidade do planeta.

Além das pistas para automóveis, a Calzada de Amador possui uma extensa ciclovia e um agradável caminho para pedestres. Durante o trajeto, pode-se apreciar diferentes ângulos dos arranha-céus, que recortam o *skyline* da capital. Os prédios de design futurista alojam desde residências a centros empresariais, hotéis, cassinos, restaurantes e bares.

Realizada a incursão às principais atrações da cidade, dedicamos um tempo para adquirir alguns dos seus encantadores suvenires, disponíveis nas feiras e lojas do Centro Histórico e no Centro Artesanal de Panamá Viejo. Em se tratando de compras, a capital é famosa também pelos grandes shoppings, que oferecem inú-



O Centro Histórico dispõe de edifícios bem preservados

meros produtos e preços convidativos. Os principais são o Metromall, perto do Aeroporto Internacional de Tocumen, e o Albrook Mall.

Antes de deixar a cidade, uma visita ao Cerro Ancón, um morro com cerca de duzentos metros de altura, assegura uma panorâmica ímpar do Canal do Panamá e do setor moderno.

Desvelando as formidáveis praias

Ao longo dos dois litorais, o Panamá apresenta praias magníficas e ilhas oníricas, muitas com natureza praticamente intocada. A partir da capital, pode-se fazer passeios de um dia a algumas das atrações na costa do Pacífico. Uma excelente destinação é a Playa Santa Clara, que con-



Praia de Santa Clara, no litoral do Pacífico

serva uma atmosfera rústica, mas oferece boa infraestrutura. Também é fácil acessar lindas ilhas, como Taboga, uma reserva natural de reprodução de pelicanos, situada a menos de uma hora de barco. Já o Arquipélago Las Perlas (a uma hora e meia de navegação da Cidade do



Panamá) abrange dezenas de ilhas e ilhotas, com praias de areia branca e águas azul-turquesa. A Isla Contadora possui melhor infraestrutura para o turismo, contando com restaurantes e pousadas.

Continuando a jornada, seguimos em direção à costa caribenha, onde se encontra o espetacular Arquipélago de Guna Yala, conhecido como San Blas. Trata-se de uma região indígena semiautônoma, composta por mais de 360 ilhas, banhadas por águas cristalinas. Da Cidade do Panamá, o viajante pode ir por via terrestre até Porto de Carti e dali prosseguir de barco para as ilhas. Também há voos que partem do Aeroporto Marcos A. Gelabert (chamado, popularmente, de Albrook) com destino à Isla Porvenir, a capital administrativa do arquipélago. Algumas ilhas oferecem hospedagem em cabanas rústicas, propiciando maior interação com a natureza. Uma das mais famosas é a Isla Perro Chico, com linda faixa de areia, mar transparente e diversos corais coloridos. Entre as deslumbrantes ilhas, destacam-se Isla Aguja (Icodub), Chichimè, Tubisenika, Igwana, Guanidup e Cayos Holandeses.

Arquipélago de Bocas del Toro

Localizado quase na fronteira com a Costa Rica, o magnífico Arquipélago de Bocas del Toro é formado por nove ilhas principais e cerca de duzentas ilhotas desabitadas. Concentrando uma das mais ricas biodiversidades do mundo, o arquipélago abriga o formidável Parque Nacional Marinho Isla Bastimentos. Da Cidade do Panamá, há voos que saem do Aeroporto Albrook com destinação à Isla Colón – a principal. Outra opção é ir por via terrestre (de carro ou de ônibus) até o município de Almirante (cerca de dez horas de viagem) e dali prosseguir de barco (vinte minutos) em direção à cidade de Bocas del Toro (conhecida como Bocas Town), na Isla Colón.

Mantendo o estilo de um pequeno vilarejo, Bocas Town oferece ótima infraestrutura, dispondo de hotéis, restaurantes, bares, diversas lojas e vida noturna animada. Explorando a Isla Colón, encontramos duas belas praias

para usufruir a atmosfera caribenha: a pequena Boca del Drago, situada em uma paisagem onírica, e Playa Estrella, que reúne coqueiros, mar cristalino e muitas estrelas do mar. Paki Point e Playa Bluff também são bastante procuradas, especialmente pelos surfistas, devido às ondas.

De Isla Colón, partem táxis aquáticos para diversas ilhas, como a vizinha Carenero, que dispõe de ótimos locais para banho e boa infraestrutura, contando com bares e restaurante. Integrando vegetação tropical e mangue, a ilha presenteia o visitante com cenários idílicos.

Quem escolhe Isla Colón como base, também pode adquirir passeios organizados nas agências de turismo. Um dos mais procurados leva às fascinantes Cayos Zapatillas, duas pequenas ilhas emolduradas pelo mar de tom turquesa. A mais visitada é Zapatilla II, com praias paradisíacas e pontos de mergulho junto a recifes de corais.

O tour a Zapatillas inclui parada na Bahía de los Delfines, para observar golfinhos fazendo peripécias; mergulho em Hollywood, área com inúmeras estrelas do mar; e passagem pela Isla de los Perizosos, onde se avistam bichos-preguiças. O almoço é realizado na deslumbrante Cayo Coral, rodeada de grande quantidade de corais e peixes – um convite para a prática de *snorkeling*.

Também bastante concorrido é o passeio à Isla de los Pájaros, uma ilhota rochosa situada em mar aberto, que se constitui em um santuário para milhares de aves. O tour compreende ainda parada nas praias Boca del Drago



Uma cena encantadora



e Estrellas. Outro destino imperdível é a Isla Bastimentos, ornada com vegetação exuberante, praias espetaculares e dispendo de excelentes pontos para prática de *snorkeling* e mergulho – grande parte da ilha integra o Parque Nacional Marinho.

Em Bastimentos fica uma das praias mais famosas do Panamá, Red Frog Beach, cujo nome se deve aos pequenos sapos vermelhos encontrados no lugar. Circundada por uma esplêndida floresta tropical, a praia apresenta uma longa faixa de areia e natureza bem preservada. Para acessar Red Frog, situada a dez minutos de barco de Bocas Town, é preciso pagar uma taxa de proteção ambiental e, na sequência, percorrer uma trilha que conduz a esse pedacinho do paraíso. O viajante também pode se hospedar em Bastimentos e explorar melhor suas lindas paisagens.

Depois de alguns dias no arquipélago de Bocas del Toro, frequentando praias de natureza praticamente intocada, mergulhando junto a recifes de coral repletos de vida marinha, despedimo-nos do Panamá arrebatados pelos distintos cenários desse encantador país, que ainda reserva outras tantas atrações ao longo do seu território. ■

Mar azul-turquesa e exuberante vegetação, nas ilhas de Bocas del Toro



A Guerra Civil Espanhola (1936-1939)

CMG (Refº) Aguinaldo Aldighieri Soares

Minha inspiração para escrever este artigo foi motivada por três fatores: várias visitas a diversas regiões da Espanha durante as quais aprendi a admirar esse país, suas gentes e sua diversidade cultural; uma conversa com um ex-piloto de aviação de caça da Itália que combateu por dois anos na Espanha; e várias conversas com um amigo espanhol que lutou na guerra civil em apoio à República apesar de não ser comunista ou anarquista.

Antecedentes

Em 1930 o governo da Espanha era uma ditadura militar com a aprovação do Rei Alfonso XIII. Em abril do ano seguinte realizaram-se eleições gerais com a vitória da esquerda republicana nas principais cidades. Foi proclamada a 2ª República e o Rei abandonou o país. Instalou-se o Parlamento com maioria de representantes dos partidos de esquerda; foram nomeados

os novos Chefes de Estado e de Governo e promulgada uma nova constituição.

O país estava dividido, o que levou a novas eleições em fevereiro de 1936, nas quais a esquerda conseguiu 47,1% e a direita 45,6%. Foi constituído o governo da "Frente Popular" com todos os ministros filiados à esquerda. O novo governo afastou de cargos em Madri vários generais antirrepublicanos: Franco para as Canárias, Mola para Navarra, Godeu para as Baleares, e deixou outros sem comando. Em consequência, em março, dez generais reuniram-se em Madri e acordaram organizar uma rebelião militar para derrubar o governo da Frente Popular. Assim, desde o final de abril o General Emilio Mola assumiu a liderança do grupo, com Quartel-General (QG) em Pamplona, e passou a emitir instruções para o golpe. Os comandantes e oficiais de muitas guarnições militares comprometeram-se com a sublevação, menos Madri, Catalunha, Andaluzia e Valência. Em suas diretrizes, Mola recomendava que os comandantes sublevados implan-



Início da guerra - julho de 1936

tassem o “Estado de Guerra” nos territórios sob sua jurisdição e assumissem o controle de todos os serviços civis, mesmo com violência, para que os indecisos decidissem a quem apoiavam. Nesse mesmo mês de abril, iniciou-se uma sucessão de greves organizadas pelas entidades anarquistas, o que levou as organizações de direita a formar milícias e a propor um Golpe de Estado militar. Verificava-se anarquia nas ruas e violência política, com choques e mortes entre a direita e as milícias da esquerda. Aumentou o apoio da opinião pública ao golpe militar em preparação.

Voltando no tempo, impõe-se um registro histórico: em 1912 a França e a Espanha haviam criado dois protetorados no Marrocos, que perduraram até 1956: o extremo norte sob domínio espanhol e o restante do território marroquino sob controle francês. Durante o Protetorado, o Exército espanhol criou unidades militares denomina-

EVOLUÇÃO DA GUERRA

- Zona sublevada inicial - julho 1936
- Avanço dos sublevados até setembro de 1936
- Avanço dos sublevados até outubro de 1937
- Avanço dos sublevados até novembro de 1938
- Avanço dos sublevados até fevereiro de 1939
- Última zona sob controle republicano
- Principais centros dos sublevados
- Principais centros republicanos
- Batalhas terrestres
- Batalhas navais
- Cidades bombardeadas
- Campos de concentração
- Massacres
- Campos de refugiados

das “regulares”, com voluntários marroquinos e, a exemplo da França, organizou, em 1920, a *Legión Española* (com mercenários estrangeiros).

No início do período do Protetorado ocorriam frequentes combates com facções nacionalistas marroquinas, por isso as unidades militares ali baseadas constituíam a mais experimentada tropa do Exército; os militares com tempo de serviço no Marrocos fizeram carreiras mais rápidas do que as de seus colegas na Península Ibérica. Assim, como Franco serviu no Protetorado durante mais de dez anos, chegou a General de Brigada, em 1926, com apenas 33 anos e a General de Divisão em 1934.

A Guerra Civil

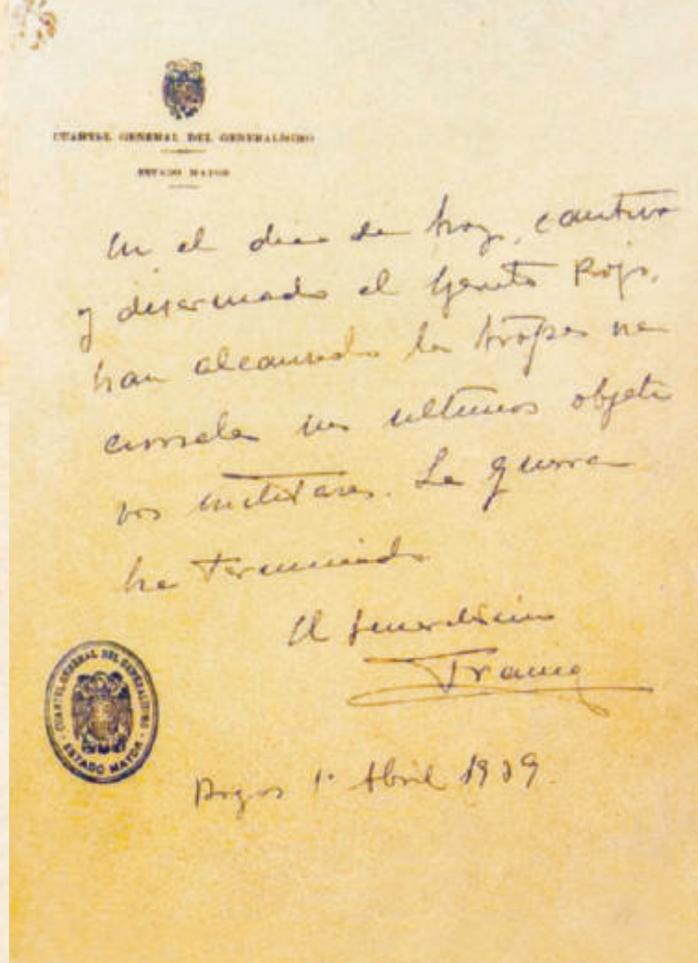
Em 14 de julho de 1936, o General Mola fixou no dia 18 a data do início da sublevação. No dia 17, Franco deslocou-se de Tenerife para Las Palmas. Ali, no dia 18, sua esposa e filha voaram para Paris e ele embarcou num avião que já o esperava, com destino a Tetuán, a capital do Protetorado marroquino, onde chegou no dia 19 e assumiu o comando do “Exército da África”.

Mas em *Melilla*, no Protetorado, no dia 17, uma reunião de oficiais sublevados decidiu prender e fuzilar o General Comandante da cidade, o Delegado do Governo e o Prefeito, que se opunham ao levante. Proclamaram o “Estado de Guerra” e informaram aos demais sublevados.

Nos dias seguintes, o levante ampliou-se para as Canárias, para as Baleares e para a Península Ibérica como programado.

Quando Franco chegou a Tetuán, já havia sido iniciado o transporte de tropas do Protetorado para Cádiz e Algeciras, na Península, em pequenas embarcações e por uma ponte aérea improvisada, o que era insuficiente para o traslado dos mais de trinta mil homens das tropas africanas. Por isso, Franco enviou emissários a Roma; eles entrevistaram-se com Mussolini no dia 22 e, no dia 27, doze aviões bombardeiros italianos chegaram ao Marrocos. Eles neutralizaram os navios da Marinha espanhola obedientes ao governo da República que tentavam bloquear o Estreito de Gibraltar para impedir que navios com tropas cruzassem o Estreito. Outros emissários de Franco encontraram-se com Hitler no dia 25, o que acarretou o pronto envio de vinte aviões de transporte alemães ao Marrocos, aumentando a quantidade de tropas levadas à Península. Desde então, nos três meses seguintes, os sublevados receberam regularmente, da Alemanha e da Itália, armamento, munições, peças de artilharia e quinzentas toneladas de petrechos diversos.

No dia 19, um dia após o início do levante, o Governo da República decidiu entregar armas aos partidos de esquerda e às organizações de trabalhadores; em consequência, constituíram-se milícias armadas e os comitês sindicais substituíram os mecanismos do poder público. Eles eram autônomos e sem limites, e comandaram exe-



Franco declara o fim da guerra

cuções indiscriminadas de “fascistas” por tribunais revolucionários.

As forças republicanas conseguiram sufocar o levante em Madri e nas grandes cidades da metade leste do país – Barcelona, Valência, Málaga, Bilbao – além da franja cantábrica, pela atuação das milícias recém-armadas de socialistas, comunistas e anarquistas, e das forças policiais.

O General Mola, partindo de Pamplona, não encontrou resistências para tomar toda a Navarra, além de *Irún* e *San Sebastián* na *Guipúzcoa*. As guarnições de Oviedo, Burgos, Salamanca, Zamora, Segovia e Ávila sublevaram-se sem oposição. Em Valladolid houve alguma resistência. Cádiz, Sevilha, Córdoba e Granada foram dominadas mas com resistência sangrenta às tropas africanas.

Em 23 de julho o General Mola criou uma “Junta de Defesa Nacional”, com sede em Burgos, constituída por sete generais, a qual assumiu todos os poderes de Estado.

O início da guerra fez aflorar os ódios incubados ao longo dos tempos. No território controlado pela República foram assassinados todos aqueles classificados como inimigos, os quais eram buscados mesmo em suas casas, e os religiosos foram perseguidos. Na zona sublevada, o ódio somou-se à estratégia de difundir o terror através de uma feroz repressão. Uma das suas melhores armas era o terror propagado pela violência atribuída

aos mouros e legionários. Eles praticaram o sistemático extermínio das milícias de esquerda e de todos aqueles suspeitos de simpatia pela Frente Popular. Nos dois lados havia juízos sumários e fuzilamentos; cerca de cinquenta mil pessoas foram executadas pelos oponentes, inclusive vários generais! Uma das diretrizes do General Mola dizia: “deve-se advertir os tímidos e indecisos de que quem não está conosco está contra nós, e como inimigo será tratado”.

No final de julho, os sublevados, também denominados “nacionalistas”, controlavam cerca de metade do território espanhol: o terço norte da Península – menos a franja cantábrica –, várias cidades da Andaluzia, todo o Protetorado marroquino, os arquipélagos das Canárias e das Baleares. Na Península Ibérica, os cerca de 130 mil efetivos do Exército e os trinta mil homens da Guarda Civil dividiram-se em partes quase iguais; mas essa igualdade era desequilibrada em favor dos sublevados pela tropa vinda do Protetorado (quarenta mil homens), equipada e adestrada. Eram combatentes profissionais contra milicianos indisciplinados e sem preparo militar! Setenta por cento dos oficiais e graduados do Exército aderiram à sublevação. No território sob controle da República, havia falta de unidade de comando e deficiência de oficiais.

No início de agosto, uma tropa africana de quinze mil homens avançou pela Estremadura em sentido norte; tomou Mérida e Badajoz e encontrou-se com a tropa sublevada vinda da Navarra em sentido sul. Tiveram sempre superioridade aérea propiciada pelos aviões italianos e alemães. Em 7 de agosto, Franco instalou seu QG em Sevilha (Andaluzia) e, em 26 de agosto, em Cáceres (Estremadura).

Nesse mês de agosto Mussolini enviou uma tropa de doze mil italianos, motorizada, denominada *Corpo Truppe Volontarie* (CTV) e Hitler, 24 aviões com profissionais de apoio.

A pedido do governo republicano, em setembro, Stálin ordenou ao *Komintern* organizar o envio de voluntários à Espanha, os quais formariam as “Brigadas Internacio-

Moeda espanhola da era franquista



nais”. O recrutamento e organização inicial das “Brigadas” ficaram a cargo do Partido Comunista Francês, em Paris. Os voluntários, cerca de 35 mil, sem formação militar, sem armas nem equipamentos, vieram de mais de cinquenta países mas a maioria (dez mil) era francesa. O centro de treinamento na Espanha foi estabelecido em Albacete, onde, a partir de outubro, constituíram-se cinco brigadas.

A Junta de Defesa Nacional reunida em Salamanca, em 21 de setembro, nomeou Franco como *Generalísimo* – Comandante dos Exércitos. Em nova reunião, no dia 28, ela decidiu implantar um comando único, militar e político; Franco foi confirmado como *Generalísimo*, Chefe do Governo e Chefe de Estado. Em 1º de outubro, em Burgos, ele assumiu seu novo cargo: **Chefe de Estado de uma Monarquia!** Burgos passou a ser a capital administrativa e legislativa e Salamanca a capital política e militar, sede do QG de Franco. Ele passou a adotar o título de *Generalísimo Francisco Franco – Caudillo¹ de España por la Gracia de Dios*.

A partir de 15 de outubro começaram a chegar a Cartagena os equipamentos militares enviados por Stálin: centenas de aviões e blindados, mais de mil canhões, toneladas de munição, milhares de fuzis e metralhadoras, além de combustíveis, uniformes e rações. Chegaram também mais de dois mil pilotos, técnicos e assessores militares (agentes da NKVD, a polícia secreta soviética). Em novembro, o governo da República transferiu-se de Madri para Valência, decidiu unificar a direção da guerra e incorporar as milícias às Brigadas Internacionais.

De novembro a fevereiro de 1937 desenvolveu-se uma longa batalha para a conquista de Madri. A defesa da capital passou a contar com as Brigadas Internacionais e com unidades de tanques soviéticos T-26 comandadas por um general russo. Até então a defesa da cidade estava a cargo das milícias anarquistas, socialistas e comunistas; elas tinham espírito combativo mas quase nenhuma preparação militar e sem comandantes com experiência em combate. Os sublevados contavam com blindados

¹ caudillo = ditador



Tanque soviético T-26 usado pelos republicanos

italianos, baterias antitanques e artilharia pesada. Mas a frente de combate estabilizou-se. Com o insucesso do ataque, Franco decidiu postergar a conquista de Madri.

Em fevereiro de 1937, as tropas italianas conquistaram Málaga com o apoio da artilharia de dois cruzadores sublevados. No final de março, o General Mola iniciou a campanha pelo controle total do norte a fim de ter o domínio sobre os recursos minerais e industriais do País Basco. Ele comandava uma tropa de 28 mil homens, inclusive com italianos. Já controlava a *Guipúzcoa* e agora avançava sobre a *Viscaya*, a Cantábria e as Astúrias.

A pequena Guernica foi fortemente bombardeada pela aviação alemã em 26 de abril. Em junho, Mola morreu em acidente aéreo; Franco deixava de ter seu principal concorrente pela liderança dos sublevados.

Apesar da forte resistência republicana, a grande cidade industrial de Bilbao, capital da *Viscaya*, foi conquistada em junho após pesados bombardeios aéreos e de artilharia.

Durante dez dias em agosto travou-se a Batalha por Santander. A capital da Cantábria já estava sem víveres e combustíveis devido ao bloqueio naval da Marinha su-

blevada. O Exército baseado no País Basco rendeu-se às tropas italianas. Em outubro, os sublevados realizaram a ofensiva para a completa conquista das Astúrias pois sua capital, Oviedo, já era controlada pelos nacionalistas desde o início da guerra. Gijón caiu com carência de alimentos e materiais. A cidade abrigava trezentos mil refugiados das zonas controladas pelos sublevados. Enfim, todo o Norte estava sob o controle dos nacionalistas. Para receber a grande quantidade de presos republicanos foi necessário implantar um campo de concentração em Miranda de Ebro com assessoria das SS nazistas!

Os nacionalistas haviam fundado o Partido Único em agosto de 1937; seus estatutos estabeleciam que o *Caudillo* só era responsável perante Deus e a História, a ninguém mais!

Em novembro, o governo republicano transferiu-se de Valência para Barcelona.

Franco formou seu primeiro governo em 30 de janeiro de 1938 e implantou um arremedo de constituição inspirada na *Carta del Lavoro* italiana.

No início de março, os sublevados iniciaram uma ofensiva sobre Aragão; um mês depois as tropas che-

garam ao Mediterrâneo, dividindo em duas partes o território republicano.

De julho a novembro desenrolou-se a sangrenta Batalha do Rio Ebro, vencida pelos sublevados, e Franco decidiu reduzir a participação das tropas italianas. Em um desfile em Barcelona, em novembro, as Brigadas Internacionais encerraram sua participação na guerra e Franco assegurou à Grã-Bretanha e à França que manter-se-ia neutro numa provável guerra na Europa.

Ao final de dezembro de 1938 os nacionalistas iniciaram uma ofensiva contra a Catalunha; ela foi facilitada pela superioridade aérea baseada na aviação italiana e na Legião Condor alemã.

Barcelona foi tomada pelos nacionalistas, sem resistência, no final de janeiro de 1939, completando a conquista da Catalunha. Franco cancelou sua autonomia administrativa e proibiu o uso e o ensino da língua catalã. Autoridades civis e militares republicanas cruzaram a fronteira francesa assim como o resto das tropas da República; estes depunham as armas e eram internados em acampamentos improvisados até mesmo nas praias francesas. Estima-se que quatrocentas mil pessoas pediram refúgio à França no início de 1939, mas muitos preferiram refugiar-se no México. O meu amigo espanhol disse-me que, ao cruzar a fronteira da França, cada refugiado espanhol recebia um pão baguete e um *Laissez-Passer*, documento que lhe permitiria circular no território francês!

No início de março muitos dos governantes republicanos abandonaram a Espanha, inclusive o Presidente da República. No dia 28 as tropas nacionalistas tomaram Madri e, em sua ofensiva final, ocuparam quase sem luta toda a região centro-sul do país.

Enfim, no dia 1º de abril, a Rádio Nacional, controlada pelos nacionalistas, divulgou o último comunicado da guerra, manuscrito e assinado por Franco: “No dia de hoje, cativo e desarmado o exército vermelho, alcançaram as tropas nacionais seus últimos objetivos militares. A guerra terminou. *El Generalísimo* – Franco – Burgos, 1º Abril 1939”.

Acontecimentos em paralelo

Para a URSS, a Alemanha e a Itália, a guerra civil na Espanha foi um terreno de provas de seus novos equipamentos bélicos e táticas de combate, cujos desempenhos seriam valorizados na 2ª Guerra Mundial, ocorrida em sequência.

Na guerra predominaram as ações terrestres. Não houve confrontos navais importantes, apenas alguns combates, em 1936, pelo bloqueio/desbloqueio do Estreito de Gibraltar. A maioria da oficialidade naval era partidária da sublevação mas vários navios não conseguiram operar devido a rebeliões das praças, favoráveis à República. A Base Naval de Cartagena foi controlada por adeptos do



Bombardeiro alemão da Legião Condor

governo da República, mas sem grande participação no conflito. A Marinha sublevada teve importante apoio do principal estaleiro naval, em *El Ferrol*, na Galícia (cidade natal de Franco).

O governo da República financiou a guerra com as reservas de ouro do Banco da Espanha, sendo 510 toneladas enviadas à URSS e 174 toneladas vendidas ao Banco da França. Os nacionalistas obtiveram créditos da Itália e da Alemanha, pagando-os em parte com a exportação de alimentos e minerais; a Texaco e a Shell venderam-lhes derivados de petróleo a crédito durante todo o conflito.

A ajuda soviética foi decisiva na defesa de Madri, em novembro de 1936. O México apoiou a República de forma diplomática e militar, tendo enviado milhares de rifles e munições.

Alemanha e Itália apoiaram os nacionalistas desde o início da guerra. Esse apoio foi vital para permitir o traslado das tropas baseadas no Marrocos para a Península Ibérica nas primeiras semanas do conflito. O regime salazarista de Portugal permitiu que os sublevados usassem suas rodovias, ferrovias e portos, para comunicar a região norte com a Andaluzia.

Eventos do pós-guerra

Em 1969 Franco nomeou como seu futuro sucessor na Chefia do Estado o Príncipe Juan Carlos de Borbón, neto do Rei Alfonso XIII. Poucos dias após a morte de Franco, em 1975, Juan Carlos I foi proclamado Rei da Espanha. ■



Um ensaio crítico sobre ideologias revolucionárias

CF (EN) Ali Kamel Issmael Junior

O mundo hoje vive uma realidade onde as certezas estão sendo relativizadas e as democracias liberais, baseadas em Estados Nacionais, vêm sendo questionadas por aspectos ideológicos globalizantes e revolucionários. Dito isto, as consequências que estes movimentos acarretam nas sociedades podem e devem ser estudadas na História e inferidas, mesmo por um leigo como o autor deste trabalho. O propósito deste artigo é contribuir para que o leitor possa entender e refletir sobre os possíveis rumos em um período tão turbulento com experiências semelhantes do passado.

Antecedentes – fim da Idade Média – início do mercantilismo e surgimento do capitalismo

Tudo começou com a crise do feudalismo na Europa (com a divisão da sociedade em nobreza, clero e plebe)

e o surgimento do capitalismo, na passagem da Idade Média para a Idade Moderna, no fim do século 14. Este movimento originou o surgimento de uma nova classe social chamada de burguesia, dedicada a atividades comerciais, que procurava obter lucro em seus negócios para gerar riqueza e status para si, cujos ganhos estavam relacionados à circulação de dinheiro, de forma a financiar o desenvolvimento do comércio, e que partilhavam, como ideais comuns, o lucro, o acúmulo de riquezas, o controle dos sistemas de produção e a expansão de negócios.

Este período de mudanças durou do século 15 ao 18, iniciando-se com as grandes navegações e expansões marítimas empreendidas pelos reinos europeus, por influência de uma burguesia mercante, que percebe e vende aos poderes dominantes da época que, para viabilizar seus ideais de expansão e grandeza, era necessário buscar riquezas fora da Europa. Esta burguesia e a nobreza

tradicional buscavam as commodities, ou seja, produtos que funcionam como matéria-prima, produzidos em escala e que podem ser estocados sem perda de qualidade, como ouro, prata, especiarias e outras matérias-primas que existiam em pequena quantidade ou não eram encontradas na Europa.

Financiados por reis e nobres, estes comerciantes, ao chegarem às Américas, iniciaram um ciclo de exploração, visando fornecer estes produtos na Europa, alimentando as indústrias nascentes que substituiriam a mão de obra artesanal pela produção em escala de bens com mão de obra assalariada, objetivando ampliar os nichos de mercado, gerando mais enriquecimento e acúmulo de capital.

Com o fortalecimento da burguesia, novos valores associados a ela surgiram e os paradigmas do feudalismo foram sendo questionados, com este processo se caracterizando por uma ruptura com as estruturas medievais tradicionais, com efeito nas artes, na filosofia e nas ciências. As melhores expressões disso foram o Renascimento e a Reforma Protestante que, guardadas as devidas proporções, podem ser considerados como movimentos revolucionários, tendo como exemplos de pensadores e artistas Leonardo Da Vinci, Nicolau Maquiavel, Galileu Galilei, René Descartes, Martinho Lutero, entre outros.

O surgimento dos movimentos revolucionários liberais e socialistas

No âmbito político, os reinos então começaram a depender destes burgueses para sustentar seu poder, de forma que isto acabou por gerar uma tentativa de controle da burguesia por parte do clero e da nobreza, tendo na Contrarreforma e no Absolutismo a expressão dessa reação. Isto iniciou o fim do casamento entre os burgueses e os poderes tradicionais oriundos do feudalismo. A burguesia acabou por derrubar o Antigo Regime com as revoluções liberais e concretizou o modo de produção capitalista a partir da Revolução Industrial no final do século 18 (Aquino et al, 1999).

Todo processo histórico engloba em si contradições que, se forem relegadas a segundo plano pelos seus condutores, podem levar à instabilidade das relações sociais e gerar as ditas “revoluções”. O capitalismo e o comunismo surgiram desse conceito. Essas contradições se traduzem em desigualdades sociais, reveladas na percepção coletiva da maioria da sociedade de privilégios injustos de uma determinada parcela dela (a dominante), em detrimento da exploração de outra (a dominada ou explorada), em que esta última não detém os meios de preponderar sobre a outra. No caso do capitalismo libe-



Martinho Lutero, pai da Reforma Protestante

ral, o seu desenvolvimento não se refletiu inicialmente sobre a classe menos favorecida e, aparentemente, menos influente nos rumos das sociedades: a plebe, o cidadão comum que depende somente de seu trabalho para sobreviver, nem nos escravos, que ainda foram utilizados até o século 19.

Com a expansão burguesa e os primórdios da Revolução Industrial, a plebe mudou de perfil. Passou a sair dos campos para as cidades e ocupar um papel motor da produção industrial, passando a ser chamada de classe proletária. Uma maioria que os pensadores iluministas, de origem burguesa, perceberam que poderia ser alçada a um grau de consciência de sua existência como classe (de forma mais explícita, somente no século 19, com Marx), mas que deveria ser controlada para se conseguir a vitória contra os nobres (principalmente) e o clero do Antigo Regime.

Com o esgotamento do feudalismo e a desídia no trato das condições de vida da plebe por parte da nobreza e do clero, além da crescente crise moral e de liderança, tem-se o estopim para as revoluções liberais na Europa, bem como nas colônias, a partir do final do século 18. O exemplo mais claro e importante deste fato foi a Revolução Francesa em 1789, em que a burguesia explorou as desigualdades e contradições existentes, criando a instabilidade necessária para a ruptura social (violência e guerra civil), que, segundo seus defensores, conduziria a uma mudança nas injustiças do regime vigente.

O que a burguesia revolucionária francesa não contava é que sua criatura acabaria por engolir seus criadores.



A Tomada da Bastilha, pintura de Jean-Pierre Houël (1789)

No caso francês, este período conturbado mostrou como esse espírito revolucionário só leva ao fratricídio e ao quase desmantelamento do país. Quando os outros regimes absolutistas europeus passaram a atacar a França Revolucionária, a burguesia daquele país entendeu que somente um regime forte e que unisse o país contra as ameaças externas seria capaz de manter a ordem, a paz, o poder e os lucros. Assim surge o período napoleônico.

Nos quinze anos em que permaneceu no poder, Napoleão governou de forma ditatorial e arrastou grande parte da Europa à guerra, controlando em 1810, quase toda a porção ocidental do continente, exceto o Reino Unido. Em 1790, o filósofo britânico Edmund Burke, em seu livro *Reflections on the Revolution in France*, previu acertadamente que a Revolução Francesa acabaria na perdição, terror, morte e ditadura. As evidências das nefastas consequências da Revolução Francesa podem ser vistas no Cemitério de Picpus em Paris, onde se encontram as valas comuns onde integrantes de todos os espectros políticos da época, e muitos inocentes, hoje repousam. Esta revolução liberal vitimou, pela guilhotina, cerca de dezoito mil pessoas (BBC BRASIL, 2021).

Com a difusão das ideias liberais iluministas e a situação do proletariado em todos os países que passavam

pela Revolução Industrial, começou-se a questionar as condições subumanas dos trabalhadores, com jornadas de trabalho de dezesseis a dezoito horas, baixos salários, ausência de seguridade na velhice, nas doenças, na invalidez, no desemprego e a situação de miséria (AQUINO et al, 1999).

O capital e o trabalho iniciavam o seu processo de oposição mútua, incentivada por pensadores como Karl Marx e Friedrich Engels, de origem burguesa, diga-se de passagem, que instigavam os proletários à busca por uma sociedade “mais justa”, o que levou ao surgimento dos movimentos socialistas/comunistas, como também dos abolicionistas.

Marx e Engels: o comunismo como “solução” às contradições do capitalismo

Service (2015) explica que Marx e Engels reconheciam três fontes de seu pensamento: no campo político, Maximilien Robespierre (1758-1794), advogado e político francês, participante da Revolução Francesa (como já vimos, de cunho iluminista), que implementou na França um regime de terror pela guilhotina, acabando por

ser guilhotinado; no campo econômico, David Ricardo (1772-1823), economista e político britânico, teórico do capitalismo britânico (o que não deixa de ser irônico) que, em sua obra capital, *“Principles of Political Economy and Taxation”* (1817), expôs suas principais ideias econômicas, que favoreceriam a burguesia industrial contra a classe ruralista; e no campo filosófico, Georg Wilhelm Friedrich Hegel (1770-1831), que considerava os acontecimentos históricos uma sequência progressiva em direção a “melhores condições existenciais para as pessoas e as coisas”.

Mesmo assim, Service (2015), explica sobre Marx e Engels que:

“Fundamental para o marxismo era o sonho do Apocalipse seguido pelo advento do Paraíso. Era o mesmo tipo de pensamento do judaísmo, cristianismo e islamismo. Marx havia sido criado no seio de uma família judia que se convertera ao cristianismo; a família de Engels era protestante. Marx e Engels, como ateístas na fase posterior de suas vidas, negavam o conceito de que os verdadeiros crentes seriam recompensados com a eternidade no Paraíso; contrário a isso, afirmavam que eles e seus sectários criariam uma sociedade perfeita aqui mesmo na Terra. A doutrina cristã prescrevia que os ímpios teriam um fim desgraçado na volta do Messias. Na mesma linha de pensamento, de acordo com os fundamentos do marxismo, os que obstruíssem o avanço do comunismo em busca da supremacia seriam esmagados. As classes dominantes da atualidade se arrependeriam amargamente do domínio que exerciam sobre a humanidade”

Ou seja, a partir de princípios religiosos, iluministas e liberais, Marx e Engels distorceram essas influências sem serem, efetivamente, religiosos, políticos e muito menos economistas. Infelizmente, como ídolos *pop-star* vazios, conseguiram, a partir de seus escritos confusos, encantar uma massa desprovida de senso crítico. Acabaram por atingir a popularidade necessária para serem alçados ao



Marx e Engels

posto de filósofos influentes dessas massas que, na sua maior parte, nem leram seus escritos, mas que são influenciadas por discípulos retóricos dessas ideias. O risco disso é o pragmatismo da ação, ou seja, que não se deve compreender o mundo de fato, mas sim transformá-lo irresponsavelmente ao seu bel prazer, sem a medida crítica das consequências, como Carvalho (2015) nos explica:

“Não se trata de compreender o mundo, mas de transformá-lo. [...] O desejo, o ímpeto, a ambição – da alma individual ou das massas revolucionárias – torna-se o fundamento único de uma cosmovisão onde a teoria já não serve senão para estimular retoricamente a ação prática ou para uma vez realizada a ação, legitimar como satisfatório o que quer que tenha dela resultado na prática. Mesmo que a ação produza efeitos totalmente diversos dos esperados, já não haverá distanciamento crítico suficiente para julgá-los, e eles serão não somente aceitos, mas celebrados pela teoria

como normais e desejáveis: a teoria não tem aí nenhum valor autônomo, está reduzida ao papel de uma racionalização a posteriori, de uma apologia do fato consumado.”

Carvalho (2015) então explica esse viés pelo comportamento de seus seguidores:

“A capacidade das esquerdas mundiais para justificar, em nome de uma utopia humanitária, as piores atrocidades do regime comunista

Retirada de Napoleão de Moscou, pintura de Adolph Northen, 1851



– e, exterminado o comunismo na URSS, para continuar a pregar com a maior inocência os ideais socialistas como se não houvesse relação intrínseca entre eles e o que aconteceu no inferno soviético –, é uma herança mórbida que, através de Marx, veio do epicurismo. Não é de se estranhar que a evolução de um século do pensamento marxista tenha desembocado em Antônio Gramsci, o teórico do “historicismo absoluto”, que assume declaradamente aquilo que Marx estava apenas insinuando: a abolição do conceito de verdade objetiva e a submissão de toda atividade cognitiva às metas e critérios da práxis revolucionária: a absorção da lógica na retórica, da ciência na propaganda ideológica.”

Após as diversas experiências práticas do comunismo no século 20 (como na Rússia em 1917), o resultado foi a pior faceta dos movimentos revolucionários:



As fábricas químicas da BASF em Ludwigs

prisão, tortura e assassinio. A evidência destes motes do comunismo foram apresentados por Curtois *et al* (1997), demonstrando que o Movimento Comunista Internacional acabou por exportar essa ideologia para outros países, ao custo da morte de milhões de vidas humanas como: vinte milhões na ex-União Soviética, 65 milhões na República Popular da China, um milhão no Vietnã, dois milhões na Coreia do Norte, dois milhões no Camboja, um milhão nos Estados Comunistas do Leste Europeu, 150 mil na América Latina, 1,7 milhões na África, 1,5 milhões no Afeganistão, e dez mil mortes “resultantes das ações do movimento internacional comunista e de partidos comunistas fora do poder”.

O que se observa é que o comunismo nada mais é do que um subproduto maléfico das falhas do capitalismo. Uma utopia que, em seu começo, tentou conquistar adeptos por meio dessa suposta defesa dos proletários. Mas, de fato, era e é apenas mais uma corrente criada por pensadores de origem burguesa para privilegiar uma minoria, também burguesa que, se não é a dominante, almeja este status sob a propaganda da igualdade, e na identidade de um partido único, o comunista, ou entre outros que supostamente fariam oposição, após a tomada do poder (Estratégia das Tesouras¹). O que impulsiona esse movimento é a vontade persistente em destruir os pilares vigentes de uma sociedade, motivadas pelo sentimento de que seus integrantes podem transformar o mundo com suas ideias, explorando as frustrações de uma parcela supostamente menos favorecida



Valas comuns no Cemitério de Picpus em Paris, usadas para o sepultamento das vítimas da guilhotina durante a Revolução Francesa.



¹ “Estratégia das Tesouras” na dialética de Hegel e Marx (para não se falar da astúcia de Lênin e das sutilezas de Gramsci) intenta jogar com as contradições não somente no plano teórico, mas no de ação prática para se atingir um objetivo que, no caso, seria a conquista e permanência no poder. Lênin sempre falou e praticou esta política da “Estratégia das Tesouras”, que consistia em ter dois partidos comunistas sempre dominando o cenário político, midiático, econômico e social do país. Um com viés autoritário/estatal, por exemplo, e o outro ou com viés mais ameno ou democrático/apaziguador. (AMIGOS DA DIREITA, 2017).



hafen, Alemanha (1881)

dessa mesma sociedade (como no caso anterior das revoluções liberais).

Conclusão

Este artigo apresentou, de forma não exaustiva, evidências do fracasso de ideologias revolucionárias como solução dos problemas sociais e econômicos, por meio da apresentação de aspectos históricos, culturais e psicológicos de suas implantações, por exemplo, na Revolução Francesa, de cunho liberal, e com o comunismo de Marx e Engels. O que se conclui é que o princípio e o fim destas aventuras político-sociais estão no homem, nas suas aspirações e frustrações, e que, por isso, as sociedades precisam se equilibrar para evitar os “encantos” fratricidas desse tipo de movimento. A manutenção dos Estados Democráticos de Direito, especialmente os de cultura ocidental, depende desta visão preventiva, visto que os movimentos revolucionários estão sempre à espreita, se infiltrando na sociedade, mudando seus rótulos e propaganda, mas mantendo seus meios de ação e objetivos de forma dissimulada.

Longe de ser um paradigma terminado no século 20, as ideologias revolucionárias se apresentam como uma constante ameaça à estabilidade e evolução das nações, especialmente as democráticas e liberais. O estudo e a análise deste fenômeno social e político não se esgotam com este trabalho. Pelo contrário, suas conclusões indicam que é fundamental o aprofundamento de estudos neste tema, devido às falhas oriundas nos próprios regimes liberais que, mesmo assim, na opinião deste autor, ainda são a melhor opção para evolução econômica e social das nações. ■



Guerra do Afeganistão de 1979

Referências bibliográficas

AMIGOS DA DIREITA. Conheça a estratégia da tesoura? Disponível em: <<https://amigosdadireita.blogspot.com.br/2015/06/conhece-estrategia-da-tesoura.html>>. Consultado em 26.jan.2018.

APROVADO NO VESTIBULAR Resumo do Renascimento – O que foi? Obras e Autores. Disponível em: <<http://aprovadonovestibular.com/renascimento-resumo-o-que-foi-obras.html>>. Consultado em 26.jan.2018.

AQUINO, Rubim Santos Leão de; ALVARENGA, Francisco Jacques Moreira de; FRANCO, Denize de Azevedo; LOPES, Oscar Guilherme Pahl Campos. História das Sociedades: das Sociedades Modernas às Sociedades Atuais. 37ª ed. Editora Record, 1999.

BASF. O Nascimento da Indústria Química e a Era dos Corantes. Site BASF. Disponível em: <<https://www.basf.com/pt/company/about-us/history/1865-1901.html>>. Consultado em 26.jan.2018.

BBC BRASIL. Site traz lista de guilhotinados na Revolução Francesa. BBC Brasil. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/reporterbbc/story/2008/03/080325_guilhotinalista_ac>. Consultado em 26.jun.2021.

BIO LOUNGE. Pensando bem... Site Bio Lounge. Disponível em: <<http://biolounge.blogspot.com.br/2016/10/pensando-bem.html>>. Consultado em 26.jan.2018.

CARVALHO, Olavo de. O Jardim das Aflições – De Epicuro à ressurreição de César: ensaio sobre o Materialismo e a Religião Civil. 3ª ed. Campinas. São Paulo. Editora Vide Editorial, 2015.

CITAÇÕES DO SAMPAIO. Martinho Lutero. Disponível em: <<https://citacoesdosampaio.wordpress.com/2016/11/10/martinho-lutero-monge-teologo-e-professor/>>. Consultado em 26.jan.2018.

COLA DA WEB. Feudalismo. Disponível em: <<http://www.coladaweb.com/historia/feudalismo>>. Consultado em 26.jan.2018.

COURTOIS, Stéphane; WERTH, Nicolas; PANNÉ, Jean-Louis; PACZKOWSKI, Andrzej; BARTOSEK, Karel; MARGOLIN, Jean-Louis. O Livro Negro do Comunismo: Crimes, Terror e Repressão. Bertrand Brasil, 1999.

LEPANTO. Há 520 anos as naus de Colombo aportaram na América... Disponível em: <<http://www.lepanto.com.br/historia/ha-520-anos-as-naus-de-colombo-aptaram-na-america/>>. Consultado em 26.jan.2018.

MUSEU DE IMAGENS. Napoleão Bonaparte. Disponível em: <<http://www.museudeimagens.com.br/napoleao-bonaparte/>>. Consultado em 26.jan.2018a.

MUSEU DE IMAGENS. A Queda da Bastilha, por Jean-Pierre Houël, de 1789. Disponível em: <<http://www.museudeimagens.com.br/queda-da-bastilha>>. Consultado em 26.jan.2018b.

SERVICE, Robert. Camaradas - Uma História do Comunismo Mundial. 2ª ed. Rio de Janeiro. Editora DIFEL, 2015.

OPERA MUNDI. Hoje na História: 1848 - Marx e Engels publicam o Manifesto Comunista. Disponível em: <<http://operamundi.uol.com.br/conteudo/noticias/2984/conteudo+opera.shtml>>. Consultado em 26.jan.2018.

WAHOO ART. A colheita, óleo sobre painel por Pieter Bruegel The Younger (1564-1636, Belgium). Disponível em: <<http://pt.wahooart.com/@/8LT57J-Pieter-Bruegel-The-Younger-A-colheita>>. Consultado em 26.jan.2018.



Doutrina de segurança para navios nucleares no Brasil

(CONCEITUAÇÃO)



CMG (RM1-EN) Leonam dos Santos Guimarães*

É de conhecimento público que a Marinha do Brasil (MB) vem implementando, desde a década de 80, um Programa de Desenvolvimento de Capacitação Tecnológica em Propulsão Nuclear voltado basicamente para aplicação em submarinos de ataque.

Para que este Programa seja coroado de êxito, torna-se necessário que a Marinha demonstre e garanta o atendimento dos atributos de eficiência militar e de segu-

rança nuclear do Submarino Nuclear de Ataque (SNA) nacional ao longo de seu processo de obtenção, antes de submetê-lo aos riscos externos específicos ao ambiente marítimo e aos riscos operativos associados ao caráter militar de seu emprego. Esta necessidade decorre de um imperativo associado à capacitação na obtenção e utilização da energia nuclear e visa minimizar os eventuais riscos tecnológicos, políticos, sociais e financeiros que poderiam acarretar um even-



tual insucesso futuro na operação desses navios.

O reconhecimento do navio nuclear como um sistema único, incorporando os problemas de segurança e as técnicas tanto da indústria naval como da indústria nuclear, constitui-se então uma necessidade premente, de modo a viabilizar a energia nuclear como um meio de propulsão naval. Reconhecer o navio nuclear como resultado da combinação de “culturas” de dois grandes ramos da engenharia, implica a necessidade de uma doutrina

de segurança que aborde o navio e a instalação nuclear como um sistema, combinando e sintetizando todos os aspectos relevantes tanto para navios militares como para usinas nucleoeletricas estacionárias.

O não reconhecimento do navio nuclear como um sistema específico conduz à aplicação de regras e regulamentações de segurança definidas para navios convencionais, sobrepostas (e eventualmente em conflito) a regras e regulamentações desenvolvidas para centrais nucleoeletricas de potência. Uma tal abordagem, evidentemente, não conduz a uma otimização do projeto e da operação do navio, nem do ponto de vista da segurança, nem do ponto de vista funcional.

Segurança naval

A abordagem tradicional da Segurança Marítima tem sido prevenir morte, injúria pessoal, e perdas e danos à propriedade. São reconhecidos três princípios básicos para o cumprimento desta doutrina:

- a) minimizar as possibilidades de ocorrência de acidentes;
- b) minimizar as consequências de um acidente e as possibilidades de perda do navio; e
- c) maximizar as possibilidades de sobrevivência, socorro e resgate da tripulação em caso de perda ou abandono do navio.

Historicamente, a ênfase tem sido colocada sobre o próprio navio como meio de atingir o objetivo de segurança da vida humana no mar. Mais recentemente, a mesma abordagem tem sido aplicada para a proteção do meio ambiente, ou seja, proteger o navio de falhas catastróficas sob condições acidentais implica proteger também o meio ambiente.

Esta doutrina é implementada pela combinação de diversas ações exercidas ao longo de toda a vida útil do navio, desde a concepção até o descomissionamento. Estas ações incluem o desenvolvimento de normas e regulamentos legais, revisão e aprovação do projeto, inspeção e reinspeção para certificação, requisitos mínimos de tripulação e licenciamento de operadores.

Observa-se que, apesar de ao longo dos últimos 150 anos a necessidade de normas regulamentadoras da Segurança Marítima ter sido crescentemente reconhecida, a segurança propriamente dita tem sido derivada de uma abordagem “após os fatos”, ou seja, através de um procedimento de “reação ao desastre” do tipo ACIDENTE – INVESTIGAÇÃO – CORREÇÃO. Neste processo, as atividades de correção, na maioria das vezes, têm reforçado a sobrevivência do navio como meio primordial de proteção da vida humana no mar.

Felizmente tem sido observada uma notável mudança de ênfase na regulamentação da Segurança Marítima,

que cada vez mais vem adotando uma abordagem racional, baseada na disciplina de Segurança de Funcionamento de Sistemas (*Reliability, Availability, Maintainability and Safety – RAMS*), utilizando-se dos seus métodos mais avançados para acompanhar os avanços da inovação tecnológica no setor naval. Apesar destes métodos não serem ainda universalmente adotados nas aplicações navais, nota-se a influência da abordagem de segurança no desenvolvimento relativamente recente dos códigos da *International Maritime Organization* (IMO) aplicáveis a navios para transporte de gás, navios para transporte de produtos químicos, navios petroleiros e navios baseados em efeitos de suportação dinâmica. A análise de segurança de sistemas foi também utilizada para a revisão da Convenção Internacional para a Segurança da Vida Humana no Mar (*Safety Of Life At Seas – SOLAS*), particularmente naqueles capítulos relacionados com a proteção contra incêndios e aplicações de salvatagem de pessoal embarcado.

Considerando os aspectos operacionais da segurança dos navios, a mesma tradição histórica de “navio em primeiro lugar” geralmente permanece verdadeira. Devido ao alto valor de um grande navio e de sua carga útil, é normal que o comandante tome todas as decisões necessárias para assegurar sua sobrevivência, incluindo forçar a operação de sua instalação de máquinas até os limites de sua resistência, e até mesmo encalhar voluntariamente o navio antes que ele afunde, de modo a facilitar o socorro à tripulação e o salvamento do navio e de sua carga.

Em resumo, pode-se concluir que tanto tradicionalmente como em termos dos novos métodos de Segurança de Funcionamento de Sistemas aplicados à melhoria da segurança dos navios, a própria sobrevivência do navio é a principal preocupação, o que resulta na segurança da tripulação, do público e do meio ambiente.

Segurança nuclear

A segurança de instalações nucleares pode ser vista como similar: seu objetivo fundamental é proteger o público e os trabalhadores das consequências de liberações de produtos radioativos decorrentes de sua operação normal e de acidentes.

Este objetivo é atingido mantendo-se intactas as barreiras físicas entre o público e o combustível nuclear por:

- a) planejamento e execução sistemática de atividades de projeto, construção e operação que minimizem a possibilidade de ocorrência de acidentes, incluindo requisitos operacionais que garantam a operação da instalação dentro dos limites de projeto especificados; e
- b) planejamento e execução sistemática de ativida-



Quebra-gelo russo de propulsão nuclear Arktika

des de projeto, construção e operação que minimizem as consequências dos acidentes, caso eles ocorram.

Esta abordagem enfatiza a segurança do reator como principal meio de manter-se as barreiras intactas. Como na Segurança Marítima, encontraremos mais uma vez normas e padrões regulamentares, aprovação de especificações, inspeção e requisitos sobre os operadores. O procedimento de segurança do tipo IDENTIFICAÇÃO – ANÁLISE – CONTROLE aplicado aos sistemas componentes leva à redundância, segregação, garantia de qualidade e restrições operacionais, que visam evitar os acidentes e manter a integridade das barreiras, e são universalmente aplicados às instalações nucleares modernas.



Neste aspecto, entretanto, o procedimento de segurança tende a centrar-se fortemente sobre o reator: por exemplo, uma ênfase relativamente menor é dada à área de proteção contra incêndios como sendo uma parte global do sistema. Isto é demonstrado pela ocorrência do incêndio na Central Nuclear de Brown Ferry, nos EUA, e os esforços posteriores para desenvolver as necessárias normas regulamentadoras. Acredita-se, entretanto, que, devido à implementação e aceitação geral da abordagem de Segurança de Funcionamento de Sistemas na engenharia nuclear desde o seu nascimento, existem poucas áreas que possam ter sido subavaliadas nesta extensão.

As restrições operacionais desempenham um importante papel na segurança dos reatores nucleares. Através

do procedimento de segurança IDENTIFICAÇÃO – ANÁLISE – CONTROLE, as especificações técnicas da instalação nuclear são determinadas e não deverão ser ultrapassadas durante a operação. Os procedimentos operacionais irão então requerer que o reator seja desligado no caso de uma variável de processo exceder um valor limite de segurança previsto nas especificações técnicas. Estas estabelecem, ainda, as condições mínimas para operação da instalação (por exemplo: disponibilidade de sistemas e condições ambientais). Caso não sejam atendidas, isto implicará o desligamento automático do reator ou ações corretivas compulsórias, tais como redução de potência ou limitação do tempo de operação. Essencialmente, considera-se que o desligamento do reator numa instalação



nuclear de potência estacionária resulta numa condição mais segura, ou seja, em um incidente ou acidente menos severo. A doutrina adotada enfatiza a estabilidade do reator como a principal preocupação de segurança.

Segurança dos navios nucleares

Comparando os conceitos de Segurança Marítima e Nuclear apresentados, pode-se identificar as seguintes similaridades:

- a) grande semelhança entre objetivos: prevenir danos ou perda de vidas humanas;
- b) presença de uma abordagem analítica de segurança em ambos os setores; e
- c) necessidade de desenvolver normas regulamentares em resposta a eventos inesperados e anteriormente não considerados nas análises.

Entretanto, são também identificadas algumas diferenças de abordagem:

- a) a Segurança Marítima enfatiza a segurança do navio e sua sobrevivência, resultando na proteção da tripulação, máquinas, carga etc.; e
- b) a Segurança Nuclear, por outro lado, tem sua ênfase principal colocada sobre o reator e, adicionalmente,

sobre as barreiras físicas que contêm os produtos radioativos em caso de ocorrência de acidentes.

Estas diferenças de abordagem devem ser reconciliadas em uma abordagem de segurança única para o sistema navio nuclear, consistente com a segurança da tripulação, do público e do meio ambiente, e com objetivo de sua maximização.

Um navio é um veículo que manobra de maneira autônoma em um ambiente que apresenta riscos que devem ser controlados. Esta realidade torna-se ainda mais crítica no caso de submarinos, onde o ambiente possui três dimensões. Estes riscos podem ser classificados em três categorias:

- a) acidentes internos, que podem rapidamente assumir proporções graves devido ao ambiente;
- b) riscos externos específicos ao ambiente; e
- c) riscos operativos associados ao caráter militar, no caso de navios de guerra e submarinos.

Os navios poderão então situar-se em três domínios de operação distintos:

- a) normal;
- b) anormal, no qual o navio somente operará involuntariamente (avaria, agressão externa, erro humano), sendo o objetivo retornar a uma condição segura; e



c) acidental, para o qual não se preconiza uma operação propriamente do navio, sendo o objetivo nesta situação a execução de procedimentos de salvaguarda ou de emergência para limitar as consequências do acidente.

Colocada de uma maneira extremamente simples, a doutrina de segurança dos navios nucleares pode então ser definida como: o navio deve ser projetado, construído e operado de forma a ser dotado de características intrínsecas e de meios complementares suficientes para garantir que, na presença das três categorias de riscos:

a) a possibilidade de a operação normal do navio evoluir para o domínio anormal seja extremamente reduzida;

b) a partir de uma condição de operação anormal, o navio possa retornar o mais rápido possível a uma condição segura; e

c) na ocorrência de acidentes, a máxima prioridade deve ser dada à proteção da vida humana; isto requer que as consequências dos acidentes para o próprio navio sejam minimizadas, de modo a proteger sua tripulação, o público e o meio ambiente, de danos decorrentes da liberação incontrolada de materiais radioativos.

Esta doutrina estabelece que o navio, não somente o reator, deve ser projetado, construído e operado de forma a não ocorrerem liberações incontroladas de materiais ra-

dioativos. Isto implica que o navio é de importância primária e que a sobrevivência do navio é, em si mesmo, o fator mais importante para a segurança do reator e para contenção e confinamento de materiais radioativos. Consequentemente, em determinadas situações específicas, pode ser necessário continuar operando a instalação propulsora, mesmo que isto possa implicar algum dano ao reator, evitando-se assim um perigo maior e, portanto, garantindo-se a segurança global do navio.

Esta necessidade deriva do fato incontestável de ser um navio governável, ainda que com um reator tendo sofrido alguns danos, ser intrinsecamente mais seguro do que um reator desligado sem dano em uma situação descontrolada, tais como um navio à deriva em mar grosso, sem propulsão (por ter sido o reator desligado para evitar danos), encalhado ou afundado. Isto não quer dizer, sob nenhuma hipótese, que a segurança do reator deva deixar de ser considerada importante nem que não deva ser analisada detalhadamente, ou que não existam situações nas quais a segurança do reator preceda a segurança do navio. Obviamente, um navio em situações extremas, encalhado ou mesmo afundado, com um reator desligado em estado seguro, é uma situação mais favorável em termos de exposições e liberação de produtos radioativos do que um navio nas mesmas condições com o circuito primário rompido ou algo pior. Se o funcionamento do reator além das condições normais previstas em suas especificações técnicas não garantir o salvamento do navio e portanto também do próprio reator, então o reator deve ser desligado.

Para a maioria dos engenheiros navais e operadores de navios, esta doutrina é óbvia. Deve-se, entretanto, reconhecer que nem todos os profissionais que lidam com projeto, construção, operação e regulamentação de navios nucleares percebem as diferenças desta doutrina com respeito à doutrina aplicável às instalações nucleares estacionárias.

Considerações finais

O artigo em tela discorre sobre aspectos gerais, comparando a segurança de um navio de propulsão convencional com a de um navio de propulsão nuclear.

No próximo artigo, a ser publicado em edição futura desta Revista, será mostrada a metodologia que deve ser empregada na segurança, nas fases de projeto, construção e operação de navios movidos a propulsão nuclear. ■

** Integrante do Grupo de Interesse em Ciência, Tecnologia, Engenharia, Matemática e Inovação – CTEMI, do Clube Naval*



Implantação 5G no

Carlos Alberto Camardella*

5 G é a quinta geração de redes móveis celulares que está sendo implementada em praticamente todos os países do mundo. As agências reguladoras responsáveis pela autorização do uso de frequências (chamado de “outorga de espectro de radiofrequência”), como o FCC (EUA), OFCOM (Reino Unido), KBC (Coreia do Sul) e outras com as mesmas funções da nossa ANATEL (Agência Nacional de Telecomunicações), vêm realizando leilões de frequências para o 5G desde o ano de 2019, e sua chegada ao mercado brasileiro tem causado muitas dúvidas e discussões interessantes. A intenção deste artigo é dar uma visão geral sobre essa nova geração, seus principais recursos, uma contextualização do atual momento tecnológico e econômico que envolve a adoção do 5G no Brasil e no mundo, e o que o torna tão revolucionário.

A Quarta Revolução Industrial

Historicamente, para toda Revolução Industrial sempre surgiu um país que a liderou. A Primeira Revolução

Industrial foi capitaneada pelo Reino Unido, já a Segunda e Terceira Revoluções Industriais foram comandadas pelos Estados Unidos. Para meados de 2025 temos a expectativa de oficialmente ser reconhecido que entramos na Quarta Revolução Industrial e, devido à hiperconectividade proporcionada pelo 5G, ele será um dos seus habilitadores e potencializadores em conjunto com outras tecnologias tais quais Inteligência Artificial, Sistemas Autônomos, Robótica, Computação em Nuvem e muitas outras. E quem será o novo país-líder? Ou teremos vários líderes? Nesse cenário, o 5G torna-se também um fator de geopolítica.

Tempos modernos

Nessa época de adoção do 5G, o ambiente de negócios em que se encontram os provedores de serviços de telecomunicação, principalmente as operadoras celulares, é bastante desafiador. Ao mesmo tempo em que é necessário investir pesadamente na infraestrutura das diversas redes de telecomunicação envolvidas e em TI

do

Brasil



(Informática), para suportar o crescimento exponencial do tráfego de dados, vemos decrescer o consumo de serviços tradicionais (por exemplo, voz e SMS) e os serviços de conectividade pura de dados se tornarem “*commodities*”, não fidelizando o cliente. Enquanto isso, parte significativa da receita associada a esse crescimento do consumo de dados é capturada por novos “*players*” e seus inovadores modelos de negócio. Entramos definitivamente na era das empresas chamadas OTT (*Over The Top*), que são os provedores de serviços em nuvem, os quais não possuem suas próprias redes de telecomunicação para chegar até os clientes, apenas “estão na Internet”. São os novos “serviços digitais” como os de “*streaming*” de áudio e vídeo tipo Spotify, Netflix, Amazon Prime, também o Google, as redes sociais e mais um grande leque de diversos serviços em nuvem que se tornam cada dia mais inovadores e atraentes para os consumidores, sendo que a contratação e ativação desses serviços é quase imediata, muitos já vem prontos para serem ativados, pré-instalados no seu aparelho de TV “*smart*” ou no seu smartphone, o que é uma experiência bem diferente da que temos ao contratarmos um serviço de banda larga fixa ou uma linha celular. Por outro lado, com a evolução cada vez mais rápida da eletrônica e da demanda pelas novas aplicações e “serviços digitais”, progressivamente mais exigentes,

os custos de implantação e modernização das redes móveis tornam-se maiores a cada ciclo tecnológico, os ciclos duram menos tempo e as gerações se sucedem mais rapidamente, porém, a demanda dos assinantes continua crescendo quase exponencialmente, sem nunca se estabilizar, exigindo de forma contínua mais investimentos em expansões de capacidade e em atualização tecnológica, praticamente não havendo tempo hábil para as operadoras amortizarem os investimentos. Uma prova disso é que o lançamento das primeiras especificações técnicas do 5G foi adiantado em 3 anos em relação ao cronograma original, chegando no mercado em um momento onde o 4G LTE ainda estava em franca evolução, já na fase do “4.5G” (*LTE Advanced Pro*) e com muitas novidades sendo incorporadas.



“Decifra-me ou te devoro”

Para enfrentar esses desafios, tornou-se necessária uma transformação interna radical nas tradicionais operadoras de serviços de telecomunicação, com vistas a garantir uma participação ampla na cadeia de valor dos novos “serviços digitais”. Foi preciso dar um salto importante na atualização do ambiente em que se desenvolvem e se operam os serviços de telecomunicação, pois as arquiteturas típicas dos sistemas usados até então possuíam muitas limitações, com níveis muito baixos de integração e automação. Já em um ambiente moderno, tudo se pode fazer de forma mais rápida e efetiva, com pouca ou nenhuma intervenção humana, por ser baseado em automação, “*Machine Learning*” (as máquinas “aprendem” com a repetição de tarefas) e Inteligência Artificial, diminuindo o tempo para criação e oferta de um serviço ou produto novo, reduzindo a necessidade de investimentos e configurando tudo de forma muito mais dinâmica, otimizada e até preditiva, evitando-se, ainda, falhas de operação e incorreções no faturamento. Por conseguinte, previne-se ainda os erros de cobrança nas contas. No entanto, nada vem de forma fácil. Essas necessárias grandes mudanças implicam a reorganização dos sistemas, dos processos, das estruturas internas e da cultura, além de treinamento específico das equipes de forma a adequá-las aos novos desafios do ambiente automatizado, típico do 5G.

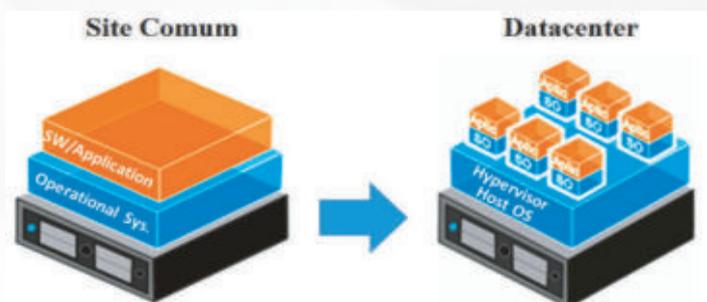
O admirável mundo novo

Deixando de lado as tecnologias mais “antigas”, quais seriam os mais importantes avanços do 5G em relação ao 4G? Em primeiro lugar, embora o 5G possa operar com vantagens nas mesmas frequências hoje usadas no 2G, 3G e 4G, para que se atinja o melhor desempenho é importante utilizarmos as frequências mais altas que estão sendo leiloadas ao redor do mundo e pela ANATEL aqui no Brasil, porque frequências mais altas possuem mais espectro disponível (mais mega-hertz), levando a maiores velocidades de conexão, e permitem latências (tempo de resposta da rede, o famoso “ping”) mais baixas e até ultrabaixas. Adicionalmente, facilitam o uso de tecnologias de rádio que trazem “eficiência espectral” melhor (transmite-se mais megabits por mega-hertz que no 4G), uma vez que se pode apontar a potência da antena diretamente e separadamente para cada grupo de usuários usando uma tecnologia chamada *Beamforming*, um dos principais avanços do 5G, pois permite isolar alguns tipos de interferências que pioram a qualidade do sinal celular e que são geradas pelos próprios terminais dos usuários. Enquanto uma antena 4G comum “ilumina”

todos os pontos para onde está apontada como se fosse um grande holofote, uma antena 5G *Beamforming* se assemelha a termos várias lanternas, com alta potência no fecho de luz, cada uma “iluminando” apenas alguns locais onde se encontram certos grupos de usuários, concentrando a potência naqueles pontos apenas e isolando os grupos uns dos outros. E onde não há usuário, não se gasta energia. Aliás, há muitos anos o *Beamforming* vem sendo utilizado em radares militares para, por exemplo, acompanhamento de alvos e disparo de armas, sendo fundamental nos caças militares da Força Aérea.



Além das evoluções da parte de rádio, temos outra inovação, que é a utilização de uma arquitetura distribuída, onde os componentes do núcleo das redes 5G (*Core*), que controlam as chamadas de voz e dados, deixam de ser concentrados em poucos sites das operadoras e passam para datacenters nacionalmente distribuídos, cuja localização geográfica será sempre estabelecida visando atender da melhor forma possível as diferentes demandas de tráfego específicas de cada caso de uso. Essa arquitetura distribuída em datacenters é baseada em virtualização, isto é, os outrora equipamentos dedicados passam a ser módulos de software instalados em servidores comuns (computadores de alta performance) e contrasta fortemente com a arquitetura original do 4G, mais centralizada e composta de equipamentos dedicados. Inclusive, pela facilidade de se instalar as plataformas das aplicações nos datacenters que compõem o “*Core 5G*”, permite-se máxima integração e performance, o que é inviável com o 4G.



Portanto, a adoção de todo o novo ecossistema que compõe o 5G cria as condições que proporcionarão às operadoras celulares atenderem a diversos novos serviços, vários deles revolucionários e, muito importante, serviços que não podem ser oferecidos com a máxima qualidade pelas OTTs porque elas não possuem o controle das redes. Com o 5G poderemos oferecer comunicação em tempo real e muito maior velocidade para navegação que o 4G, permitindo casos de uso de realidade virtual, realidade aumentada, distribuição de vídeo Ultra-HD em resoluções 4K e 8K, controles robóticos simples, uso de drones para vídeo-inspeção e até para pulverização de plantações, muitos tipos de vídeo-monitoramento e segurança, operações financeiras críticas, telemedicina interativa, acompanhamento remoto de cirurgias, jogos on-line (*cloud gaming*), usos industriais, “*smart cities*,” entre tantas outras coisas. Um serviço que vem ganhando força é a utilização do 5G no acesso de dados para residências e empresas no lugar das conexões de fibra óptica e outras tecnologias de acesso fixo, ou seja, em casos onde não for viável a abordagem do local com cabos, e mesmo o 5G para redundância do acesso fixo. Para casos de uso críticos, as configurações que permitem resposta quase instantânea da rede podem ser usadas, bons exemplos são os controles cibernéticos industriais, bem como as telecirurgias robóticas. Em breve teremos suporte ao mIoT (Internet das Coisas massivo) numa abordagem muito melhorada em relação ao 4G, permitindo de dez a cem vezes a quantidade de dispositivos IoT conectados por área geográfica que o 4G, segundo premissas do 3GPP, entidade que passou a gerar as especificações técnicas para as redes celulares a partir do 3G. O 5G também chega para habilitar aplicações militares muito interessantes, principalmente de mil-IoT (Internet das Coisas militar), entre elas a comunicação e monitoramento das tropas através de drones/VANTs (Veículos Aéreos Não-Tripulados), biosensores nos uniformes (*wearables*) para telemetria das condições físicas dos militares em campanha, inclusive com disparo de alertas sobre possíveis baixas, além da conectividade entre veículos autônomos em comboio. Entre as tarefas de rotina, podemos citar a automatização de bases navais, arsenais de Marinha e demais plantas industriais juntamente com realidade aumentada e realidade virtual para treinamentos técnicos e de tropas de elite, entre muitas outras. A próxima grande evolução do 5G será sua integração com os satélites visando IoT, o que também habilitará o mil-IoT via satélites de baixa órbita (LEO – *Low Earth Orbit*) com terminais 5G comuns ou especialmente projetados para um determinado tipo de aplicação mais específica.

O 5G finalmente no Brasil

No dia 5 de novembro de 2021, chegamos ao fim do longo processo que viabilizou o leilão de frequências da ANATEL com vistas à implantação do 5G em nosso país. E o leilão foi realizado em boa hora, uma vez que a indústria já avançou bastante no processo de amadurecimento de todo o ecossistema que compõe o 5G e não passaremos, portanto, pelos problemas que ocorreram nos países “*early adopters*” dessa tecnologia, quando tudo ainda era muito caro e não operava adequadamente. Nos dias atuais, o 5G já se encontra estável e os custos dos terminais (smartphones, modems, roteadores) vêm caindo rapidamente, viabilizando uma implementação comercial mais abrangente. Em consequência, as três maiores e tradicionais operadoras móveis celulares brasileiras saíram-se as grandes vencedoras desse certame, o qual inclusive viabilizou a entrada de seis novas prestadoras de serviço celular, basicamente oriundas de consórcios de pequenos provedores regionais de internet fixa aliados a grandes grupos de investimento. As proponentes disputaram lotes nacionais e regionais com blocos de frequências nas novas faixas de 2.3GHz, 3.5GHz e 26GHz e um lote nacional de 700MHz, faixa que no momento é utilizada para 4G. Foi a maior venda de espectro já realizada na América Latina e uma das maiores do mundo, com 3.710MHz disponibilizados no total. Porém, devido aos compromissos exigidos, como contrapartidas à adjudicação das frequências arrematadas, quinze por cento dos lotes restaram desertos, sem haver interesse de nenhum proponente e, provavelmente, serão disponibilizados em um novo leilão, dentro de alguns anos, conjuntamente com outras faixas de frequência a serem liberadas. Valores de ágio (parcela acima do preço mínimo dos lotes) extremamente altos foram pagos pelas novas prestadoras, enquanto os lotes nacionais das três operadoras tradicionais tiveram pouco ou nenhum ágio. O ágio total foi de R\$ 4,79 bilhões (média de 218% sobre o preço mínimo) e o valor econômico acumulado de todos os lotes chegou a R\$ 47,8 bilhões (inferior à previsão original, acima de R\$ 50 bilhões), com compromissos envolvendo a construção de malhas de fibra óptica para conectar mais de seiscentos municípios, levar 4G para 35.000km de rodovias federais e 9.600 localidades no interior do País ainda não atendidas por essa tecnologia, construção de “*infovias*” do Projeto Amazônia Integrada e Sustentável (cabos de fibra óptica nos leitos dos rios da Amazônia), conectar escolas, entre outros. Para viabilizar o leilão da faixa de 3.5GHz, a mais importante de todas, foi decidida pela ANATEL a migração para outra banda de frequências (Banda Ku) do serviço de recepção de TV gratuita por satélite (TVRO Banda C, com antenas para-

bólicas residenciais), a fim de se evitar interferências pelo 5G. A migração, ao invés da adoção de filtros nas antenas parabólicas atuais, gerou atrasos no cronograma mínimo definido pela Agência, a ser exigido para ativação de novas Estações Rádio Base celulares (ERBs) 5G, pois em parte é baseado no tempo que será necessário para a definição do novo satélite e a distribuição e instalação dos chamados “kits Ku” (com receptores e antenas menores) em mais de seis milhões de residências, uma operação com muito maior complexidade do que a simples instalação dos filtros. Dessa forma, o cronograma de ativação do 5G nos blocos nacionais da faixa de 3.5GHz prevê atendimento obrigatório, pelas três operadoras tradicionais, a todas as capitais e Distrito Federal só a partir de 31 de julho de 2022, sendo admitidos atrasos de até sessenta dias e poucas ERBs no início da operação comercial.

Adicionalmente, nenhuma ERB poderá ser ativada na faixa de 3.5GHz antes das datas previstas no cronograma, a não ser mediante autorização especial a partir de um Estudo de Antecipação comprovando a ausência de riscos de interferência aos serviços de recepção satélite na Banda C, seja TVRO ou profissionais, dentro da área especificamente desejada para cobertura do 5G.

As promessas e a realidade da tecnologia 5G

As expectativas exageradas criadas acerca do 5G vêm preocupando muito as áreas técnicas das operadoras de serviços de telecomunicação. Fala-se em velocidades de 10Gbps (gigabits por segundo) de conexão para cada usuário no 5G, enquanto no Brasil, com o 4.5G, consegue-se atualmente por volta de 20 a 30Mbps (megabits por segundo) de velocidade média, com picos ao redor de 150Mbps ou pouco mais. No mundo, nosso país está em 74º lugar em velocidade do 4.5G, de acordo com os dados de abril de 2021 do *Speedtest Global Index*, sendo

que nos países mais desenvolvidos a experiência média no 4.5G gira em torno de 60 a 90Mbps, o triplo da nossa. Como fator extra de preocupação, hoje temos cerca de 104 mil ERBs 4G/4.5G no País, porém mais de quatro mil estão há anos aguardando licenciamento pelas prefeituras.

Afinal, o que podemos esperar do 5G no Brasil?

Em primeiro lugar, trata-se de uma rede celular quase totalmente nova, pois muito pouco se aproveitará da infraestrutura já existente do 4.5G, basicamente só as torres, a parte de energia e as malhas de transmissão de dados que conectam as ERBs aos sites maiores e datacenters das operadoras, e mesmo a transmissão precisará de expansão de capacidade. Logo, a implantação do 5G demandará pesados investimentos e demorará alguns anos para que se tenha a mesma cobertura atual do 4.5G, cobertura essa que até hoje é deficiente, muito por problemas de licenciamento municipal para instalação de sites e antenas. E com o 5G precisaremos de mais torres e mais antenas, já que algumas frequências serão mais altas, o que implica uma cobertura um pouco mais restrita em cada Estação Rádio Base. Sem contar que a migração do serviço de recepção de TV gratuita por satélite (TVRO Banda C) para outra faixa de frequências demandará muito tempo, pois milhões de kits de recepção deverão ser distribuídos às residências ao longo de anos, mas antes da distribuição do kit em determinado local não se poderá ativar o 5G naquela área. Em segundo lugar, certamente não teremos experiências de 10Gbps para os usuários. Aliás, nem se consegue imaginar o que um usuário de smartphone ou mesmo de banda larga residencial ou do mercado empresarial faria com tanta velocidade de navegação. Talvez haja tal necessidade dentro de cinco a dez anos, quando provavelmente já existirá o 6G. No entanto, por ora, não é preciso. O fato é que pelos testes que as

Compromissos de ativação do 5G para os Blocos Nacionais - 3.3GHz a 3.6GHz

| Até a data de | Tipo de Município | Pelo menos uma ERB 5G para cada |
|---------------------|--|---------------------------------|
| 31 de julho de 2022 | Capitais e DF | 100 mil habitantes |
| 31 de julho de 2023 | Capitais e DF | 50 mil habitantes |
| 31 de julho de 2024 | Capitais e DF | 30 mil habitantes |
| 31 de julho de 2025 | Municípios com mais de 500 mil habitantes | 10 mil habitantes |
| 31 de julho de 2026 | Municípios com mais de 200 mil habitantes | 15 mil habitantes |
| 31 de julho de 2027 | Municípios com mais de 100 mil habitantes | 15 mil habitantes |
| 31 de julho de 2028 | 50% dos municípios com mais de 30 mil habitantes | 15 mil habitantes |
| 31 de julho de 2029 | Municípios com mais de 30 mil habitantes | 15 mil habitantes |

operadoras vêm realizando, o que podemos esperar é que as células do 5G sejam capazes de prover algo entre 1Gbps a 2Gbps nos primeiros cinco anos de implantação, sendo que essa banda é sempre compartilhada, dividida, entre todos os usuários conectados e trafegando. E esse comportamento é refletido no gráfico abaixo que mostra as melhores performances de cidades com 5G do mundo atualmente, e nos revela que o melhor 5G é o da sul-coreana Jeonju, com uma incrível média de pouco mais de 400Mbps por usuário, mas a maioria das melhores redes gira mesmo em torno de 200Mbps a 280Mbps.

| # | Country | Mbps |
|---|----------------------|--------|
| 1 | United Arab Emirates | 238.06 |
| 2 | South Korea | 202.61 |
| 3 | Norway | 177.72 |
| 4 | Qatar | 172.18 |
| 5 | China | 165.38 |

<https://www.speedtest.net/global-index>

The Cities With The Fastest 5G Speeds

Cities with the fastest 5G download speeds globally in Mbps (Jan 01-Mar 31, 2021)



Source: OpenSignal



statista

Disponível em <https://www.statista.com/chart/24771/cities-with-the-fastest-5g-download-speeds-globally>

Já ao olharmos as velocidades médias do 5G por país no *Speedtest Global Index*, próximo gráfico, a situação não é tão boa e verificamos que o país com a melhor velocidade média nacional são os Emirados Árabes Unidos, e não se chega a 250Mbps, sendo que o quinto colocado, a China, registra pouco mais de 165Mbps. A lista completa pode ser acessada no site <https://www.speedtest.net/global-index>.

Portanto, os clientes das redes 5G brasileiras provavelmente devem experimentar velocidades médias de navegação em torno de 200Mbps, o que representa pelo menos dez vezes o que temos com o 4.5G e, em algumas situações, será viável atingir médias de quase 500Mbps para cada usuário, com picos de mais de 1Gbps. São velocidades comparáveis aos melhores acessos fixos banda larga com fibras ópticas, mas ainda assim bem inferiores a 10Gbps. Em outro giro, quando se precisar de mais banda ou melhores garantias de qualidade de serviço, por exemplo para casos de uso críticos de Indústria 4.0, hospitais e grandes eventos (como jogos e shows em estádios), a cobertura 5G deverá ser reforçada.

Em resumo, embora o Brasil e o ambiente de negócios atual tragam grandes desafios às operadoras de serviços de telecomunicação, a chegada do 5G no País habilitará inúmeras inovações para todos os setores da economia, o meio militar e o cotidiano das pessoas, permitindo, via rede celular, o uso de aplicações e a realização de tarefas outrora inimagináveis até mesmo sobre conexões fixas de dados e, principalmente, as que dependem exclusivamente das redes sem fio. ■

* Engenheiro e Consultor de Telecomunicações, integrante do Grupo de Interesse CTEMI do Clube Naval



O Círculo Literário do do Clube Naval:

CMG (Refº-FN) Wilson Soares Diniz

Histórico

Em 11 de fevereiro de 1997, foi criado o Círculo Literário do Clube Naval pelo então Presidente do Clube, o Contra-Almirante (Refº) Domingos Pacífico Castello Branco Ferreira. A sua finalidade era substituir o Círculo de Escritores do Clube, pela necessidade de ampliar as atividades literárias, na época.

A subordinação foi fixada ao Departamento Cultural do Clube, tornando-se um dos Grupos de Interesse. Os mentores e idealizadores foram os Comandantes Colbert De Maria Boiteux e Nélio Ronchini de Lima, nomeados Coordenador e Vice-Coordenador, respectivamente. A organização do Círculo foi estabelecida com: coordenador, vice-coorde-



Comandante Boiteux



Comandante Ronchini

nador, conselho editorial, secretário, ilustrador e jornalista. O Diretor do Departamento Cultural era o Comandante Tenório Wanderley, que participou do evento de inauguração juntamente com 26 oficiais da Marinha do Brasil e três civis convidados.

Dentre as atividades havia reuniões dos membros da administração com oficiais interessados em literatura, além da criação de um tabloide, que seria anexado à Revista Literária do Clube. O Comandante Agnaldo Xavier Furtado apresentou o nome de *Mare Nostrum* ao tabloide, o que foi aprovado.

Posteriormente, foram estabelecidos os Concursos Literários, um Encontro de Poetas em datas trimestrais e a edição de uma antologia. A partir de 2012,



Departamento Cultural atividades atuais

o tabloide foi substituído por uma revista trimestral, chamada *Revista Literária Mare Nostrum* (RLMN), de poesias, contos e crônicas, distribuída aos membros efetivos do Círculo, bibliotecas civis e militares, além dos Departamentos Esportivo (Piraquê) e Náutico (Charitas) do Clube.

Atividades atuais

A partir de 2015, as atividades do Círculo Literário foram ampliadas pela sua administração, tanto na parte organizacional, quanto na criação de novos eventos. Na organização, passaram a atuar: CF (Refº) Gilberto Rodrigues Machado (Coordenador), CMG (Refº-FN) Wilson Soares Diniz (Diretor Executivo), CMG (Refº) Egberto Raymundo da Silva Filho (Presidente do Conselho Editorial), Professora Marilena Maia (Secretária) e Antônio de Oliveira Pereira (Jornalista). Dentre a ampliação das atividades, podemos ressaltar as medidas:



- Concurso Literário – estabelecimento do prêmio *Hors Concours* aos escritores que mais se destacaram nos últimos cinco anos; maior divulgação dos concursos, o que atraiu mais participantes (aumento de cerca de 50%); e a premiação passou a ter data específica;

- Recital Literário – foi criado englobando o Encontro de Poetas, já existente; as datas dos eventos passaram para quatro vezes ao ano; o evento passou a ter o canto do Hino Nacional, distribuição de livros e de exemplar

da RLMN aos autores, seminários literários, entrega de título de Membro Efetivo, entrega de título de Mérito Literário, recital musical (cujo local de realização passou do Salão Vermelho para o Salão dos Conselheiros) e coquetel. A frequência ao evento aumento de vinte para cerca de cinquenta pessoas;

- Antologia – passou a ser editada anualmente, o que



Recital Literário

não estava ocorrendo; aumento do número de participantes, com recorde em 2019 com mais de cem autores; o lançamento da Antologia passou a ter data específica;

- **Membros Efetivos** – em 2014 havia cerca de quarenta pessoas, sendo atuantes escritores apenas cerca de vinte; em 2021, o **Círculo Literário** já conta com cem membros, sendo cerca de cinquenta escritores atuantes; tem havido renovação, com a participação de militares e civis;

- **Revista Literária Mare Nostrum** – foi ampliado o número de páginas de 24 para 32; a ilustração e os textos foram melhorados e atualizados; a distribuição foi reformulada, com especial atenção à Escola Naval, Colégio Naval, NE *Brasil*, todos os Distritos Navais e grandes Unidades da Marinha do Brasil, como Esquadra, Corpo de Fuzileiros Navais e outras;

- **Seminários Literários** – no período de 2018 a 2019 foram realizadas sete sessões com explanação sobre autores e obras de renome nacional e internacional, por selecionados escritores do **Círculo**. Os seminários foram denominados de “Comandante Boiteux”;

- **Mérito Literário** – em 2018, foi criado o mérito literário concedido a escritores que mais se destacaram nas atividades do **Círculo** nos últimos anos; foram também premiadas academias literárias na cidade do Rio de Janeiro e adjacências;

- **divulgação** – utilização com maior ênfase do site e do Boletim do Clube Naval; comunicação direta com escritores de várias academias, pela atuação destacada do Jornalista Antônio de Oliveira Pereira e da Professora Mara Lúcia Vicente Joaquim Miranda;

- **arquivos** – foram atualizados e organizados, tornando-se mais funcionais. Livros foram selecionados na pequena biblioteca do **Círculo**;

- **regulamentos** – foram elaborados para todas as atividades do **Círculo**; e

- **organização administrativa** – foi reformulada em 2016, para atender às necessidades de ampliação das atividades do **Círculo**.

Atualmente, para a execução das atividades do **Círculo**, há um acúmulo de funções dos atuais oficiais, face à multiplicidade de eventos. Por isso, é necessário que haja ampliação do número de pessoas na administração, com a chegada de novos oficiais apreciadores das artes literárias.

Cabe ressaltar o apoio que o **Círculo** tem recebido dos últimos Diretores do Departamento Cultural, CMG (Ref^o-FN) Gil Cordeiro Dias Ferreira, CF (Ref^o-IM) Osmar Boavista da Cunha Júnior e C Alte (Ref^o) Antônio Alberto Marinho Nigro. Também tem sido fundamental a atuação da Assessoria do Departamento Cultural, tanto do CMG (Ref^o-T) Adão Chagas de Rezende, quanto da atual Assessora CC (RM1-T) Ana Cláudia Corrêa de Araujo. O atual Diretor Cultural do Clube, C Alte (Ref^o-FN) José Henrique Salvi Elkfury, tem apoiado totalmente as necessidades do **Círculo**.

É dever da administração elogiar a participação de forma voluntária da Professora Marilena Carneiro Maia, como secretária do **Círculo**, e lembrar que a ampliação das atividades do **Círculo Literário** só foi possível pela atuação do Coordenador CF (Ref^o) Gilberto Rodrigues Machado.

O **Círculo Literário** funciona às quartas-feiras, das 14h às 17h, na Sede Social do Clube, 5^o andar (Sala Comandante Ronchini). ■



O CHAMADO DO MAR

V Alte (Refº) Sergio Tasso Vásquez de Aquino

Ninguém é indiferente ao fascínio do mar-oceano. Há os que dele têm medo, da sua majestosa imensidão, da profundidade abissal das suas águas, da sua superfície ondeada pela força dos ventos, principalmente na procela de enormes vagalhões. Deixam-se ficar, crendo-se seguros em terra, a pés enxutos, apenas observando, admirados, o continuado e permanente arrebear das ondas nas praias ou nas pedras do litoral.

Outros há que o amam apaixonadamente. Os mergulhadores, que buscam estar em contato, conhecer e fotografar as belezas indescritíveis da fauna e da flora submarinas, ou explorar os tesouros guardados por cascos de navios e embarcações soçobrados ao longo do

tempo. Os praticantes do remo e da vela, que o cruzam em todas as distâncias e rumos, até os confins da Terra, entre os quais se destacam os bravos navegantes solitários, como o nosso heroico Amyr Klink, que atravessou o Atlântico a remo, da África para o Brasil, e explorou os mares antárticos, na companhia de Deus e a bordo do seu amado *Paraty*. Há os pescadores, que tiram diuturnamente do mar o seu sustento e o das famílias, no bom ou no mau tempo, embarcados em grandes ou pequenos navios e em frágeis embarcações, como as jangadas dos corajosos cearenses. Finalmente, há os fazem da vida no mar profissão e razão da existência, na Marinha Mercante e na Marinha de Guerra, e são todos conhecidos, identificados e respeitados como marinheiros!



Óleo sobre tela, Nossa Senhor dos Navegantes, assinado Salema.

A Marinha Mercante demanda todos os portos do mundo, transportando passageiros e 95% de todos os bens produzidos pelas nações, sendo a espinha dorsal do comércio mundial. A Marinha de Guerra, em permanente adestramento e atualização de meios, táticas e estratégias, destina-se a garantir a independência e a soberania nacionais juntamente com as demais Forças Armadas irmãs, a garantir dissuasão contra adversários e eventuais inimigos, controle das áreas marítimas essenciais ao País e negação do seu uso a países hostis.

Os elegantes marinheiros, bem uniformizados, cativantes pelo espírito e pela palestra agradável sobre terras distantes e experiências muito próprias ali vividas, normalmente bons dançarinos, brilham nos salões e sempre ocuparam lugar de destaque no imaginário das mulheres românticas e sonhadoras de todos os quadrantes, latitudes e longitudes. São os mesmos, porém, que cavalgam com coragem, naturalidade e determinação as vagas ciclópicas e assustadoras do mar em fúria e combatem, como leões, em defesa da Pátria sempre que ameaçada!

Há marinheiros guerreiros de todo tipo: os que, apoiados pelos canhões, aeronaves e mísseis dos navios, desembarcam em sucessivas vagas, a ferro e fogo, em praia hostil, dominada pelo inimigo, e ali estabelecem a cabeça de praia que permitirá o avanço das forças amigas para o interior. São os Fuzileiros Navais.

Outros, realizam golpes de mão, sabotagem, ações de comando, de resgate de pessoal, de reconhecimento e observação, e depois de realizada a missão, retornam ao navio de onde saíram, normalmente submarino, no ponto previamente aprazado. São os Mergulhadores de Combate e as Tropas de Reconhecimento Anfíbio.

Outros, da Marinha de Superfície, combatem a bordo de navios lança-minas, navios varredores (de minas), caça-submarinos, corvetas, fragatas, contratorpedeiros, cruzadores, encouraçados... Os Aviadores Navais projetam poder sobre terra e realizam ações antissuperfície, antiaéreas, antissubmarinas em aeronaves de asa fixa e helicópteros lançados de navios-aeródromos e porta-helicópteros e de todo tipo de navio que disponha de instalações para transportá-los. Finalmente, há os que combatem sob as águas, “os marinheiros até debaixo d’água” da Força de Submarinos!

Os marinheiros têm muito em comum em todas as Marinhas do mundo, tradições, usos e costumes, visto que enfrentam os mesmos perigos, vicissitudes e fainas no dia a dia no mar. Há um elo especial que os caracteriza e une, como bem definiu Horatio, Lorde Nelson, quando se referiu ao “*band of brothers*”. No caso brasileiro, temos ainda o privilégio de sermos herdeiros e descendentes dos “Heróis do Mar”, como reza o belo Hino Nacional português, os corajosos navegantes lusitanos inspirados pelo Infante Dom Henrique e cantados imortalmente por Luiz Vaz de Camões, que chegaram ineditamente a todos os pontos do mundo, desbravaram todos os mares e oceanos, “para dilatar a Fé e o Império” na mais notável epopeia da humanidade!

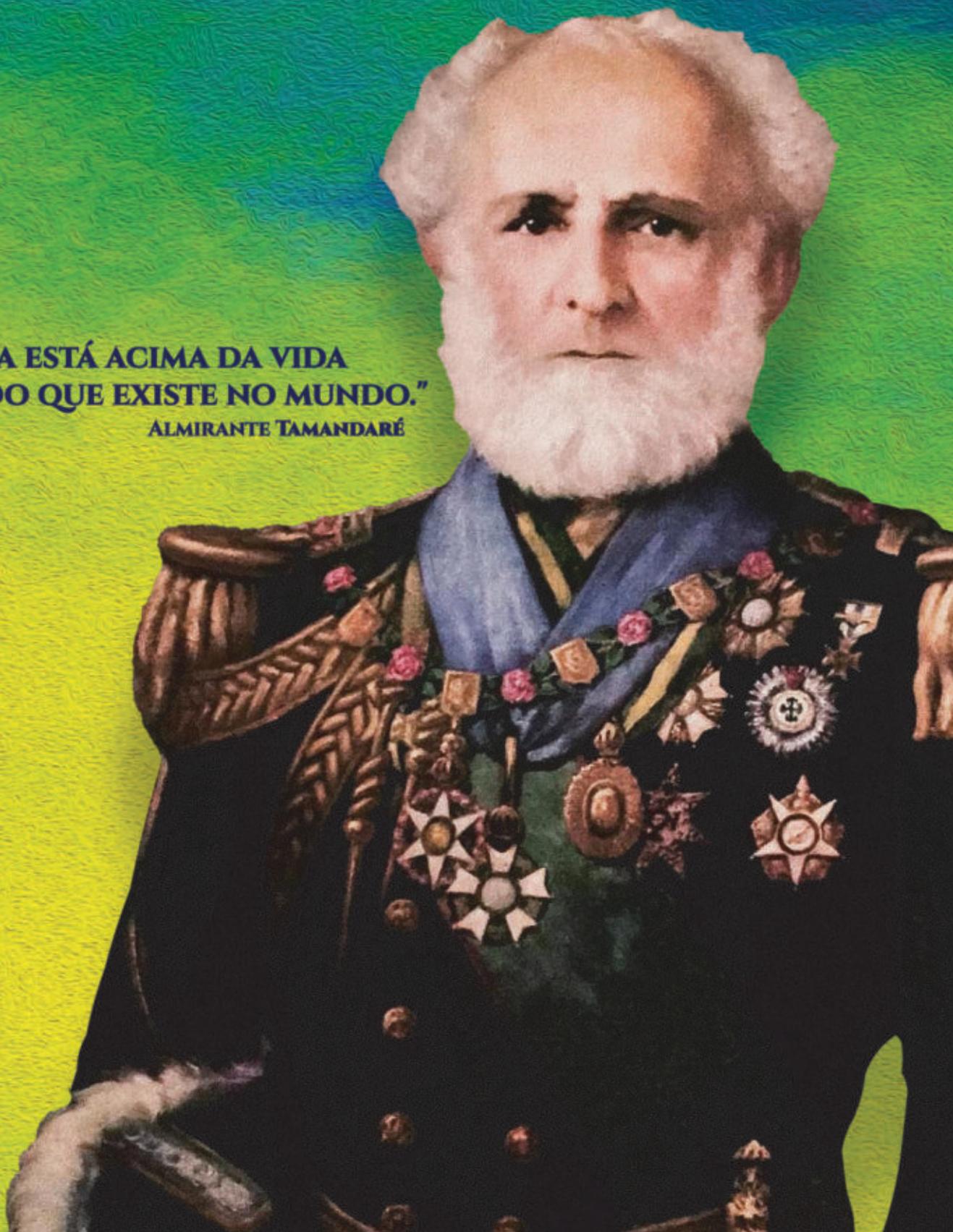
Falei do mar e dos marinheiros. Há que falar, ainda, do navio, “nosso barco, nossa alma”, amor e paixão de todo aquele que nele embarca, que aprende a idolatrá-lo em sua forma física, mas também em sua alma, constituída dos sentimentos e dos afetos mais profundos de todos os que nele tenham servido. O marinheiro leva sempre bem gravadas, no coração, as imagens de todos os navios nos quais embarcou. Não é por acaso que, em inglês, o navio e o barco são tratados carinhosamente como “*she*”...

Acima de tudo, o marinheiro crê em Deus e conta com Sua proteção em face dos perigos e desafios a enfrentar, na paz e na guerra. Quanto a mim, tenho no Senhor dos Navegantes o Sublime Timoneiro do meu barco nos rumos da vida! ■

13 DEZ DIA DO MARINHEIRO

**"A HONRA ESTÁ ACIMA DA VIDA
E DE TUDO QUE EXISTE NO MUNDO."**

ALMIRANTE TAMANDARÉ



**MARINHA
DO BRASIL**



ESQUADRA

200 ANOS

A SOBERANIA DO NOSSO MAR



Homenagem à
Invicta Esquadra de Tamandaré
que, em 10 de novembro de 2022,
completará 200 anos