

# QUANDO A LIDERANÇA É CONTESTADA

Rubens Perlingeiro Filho\*

O Artigo 142 da Constituição Federal brasileira <sup>(1)</sup> estabelece que as Forças Armadas “são organizadas com base na hierarquia e na disciplina”. Essa expressão deixa implícito o entendimento de que, pelo princípio da obediência, ordens dadas por um superior devem ser cumpridas sem contestação. Em corroboração a esse argumento, um antigo ditado estabelece que “manda quem pode e obedece quem tem juízo”. Assim, um militar na condição de comandante é responsável pelas decisões que tomar, mas seus subordinados devem aceitá-las e cumpri-las, mesmo que delas discordem.

O Código Penal Militar <sup>(2)</sup>, no Título II, que aborda “crimes contra a autoridade ou disciplina militar”, em seu Capítulo I, que trata do motim e da revolta, deixa claro no Artigo 149, item I, que o motim se configura pela reunião de militares ou assemelhados “agindo contra ordem de superior ou negando-se a cumpri-la”. O item II complementa: “recusando obediência a superior, quando estejam agindo sem ordem ou praticando violência”. O item IV apresenta outras condições que caracterizam o crime de motim e as enfatiza ao mencionar que ocorrem “em desobediência a ordem superior ou em detrimento da ordem ou da disciplina militar”.

Este artigo pretende apresentar e analisar três situações – uma fictícia e duas reais – nas quais a necessidade de o segundo em comando tornar-se o primeiro fez-se necessária. Em uma delas, o fato de a hierarquia ter sido rigorosamente cumprida deu origem a uma tragédia humana e material.

## 1. MOTIM A BORDO DE UM SUBMARINO NUCLEAR

O filme norte-americano *Crimson Tide* <sup>(3)</sup> (Maré Vermelha, em português) retrata um conflito de hierarquia ocorrido a bordo de um submarino nuclear, no qual uma decisão precipitada do comandante levou-o a ordenar o disparo de mísseis com ogivas nucleares contra uma nação amiga. Como o imediato se mostrasse contrário ao cumprimento dessa ordem – por julgar que alguns fatores fundamentais para a perigosa decisão não haviam sido devidamente avaliados – colocou-se contra a decisão do comandante e solicitou o auxílio de oficiais e praças que concordavam com seu posicionamento. Caracterizou-se, então, claramente, o crime de motim.

A situação a bordo tornou-se disciplinarmente inadmissível e agravou-se quando o comandante rejeitou a ordem de prisão determinada pelo imediato e, apoiado por oficiais e praças que se lhe mantinham solidários, desencadeou um contramotim, no qual militares armados passaram a ameaçar-se mutuamente. O imediato conseguiu obter o controle do navio, prender os que eram contrários a sua assunção



Cena do filme "Maré Vermelha"





de comando e, após receber mensagens de esclarecimento oriundas de escalões superiores, provar que a decisão do comandante estava errada e que o cumprimento de suas ordens teria desencadeado uma guerra nuclear de consequências catastróficas. Torna-se pertinente comentar que se o imediato estivesse errado em sua avaliação o submarino ficaria vulnerável a ataques de navios inimigos.

Levados a julgamento em corte militar, o comandante foi transferido para a reserva *ex-officio* e o imediato, absolvido da acusação do crime de motim, recebeu recomendação para o comando de um submarino nuclear.

## 2. TRAGÉDIA AÉREA PROVOCADA PELA OBEDIÊNCIA

No dia 3 de setembro de 1989, um avião Boeing 737 modelo 200, da companhia aérea VARIG (Viação Aérea Rio-Grandense), perdeu-se e caiu na floresta amazônica quando realizava o voo RG 254, de Marabá para Belém, ambas as cidades situadas no estado do Pará. O rumo correto da origem ao destino seria 027, mas um erro na leitura do plano de voo provocou a escolha da proa 270. Essa falha ocorreu em razão de a companhia aérea haver adotado, poucos meses antes, a informação do rumo com quatro dígitos, de forma que o último fosse separado por um ponto e representasse fração decimal de grau. Assim, a leitura correta do rumo deveria ter sido 027.0 (zero dois sete ponto zero), mas na cópia do plano de voo recebida pelos pilotos o ponto não estava visível. Em consequência, o comandante do avião, habituado a navegar rumos com três dígitos, desprezou o zero inicial e inseriu 270 no sistema de navegação da aeronave. Por uma desastrosa coincidência, o copiloto também não percebeu o erro. Assim, em lugar de ir para o norte, o avião partiu rumo a oeste. O voo que deveria durar cerca de 45 minutos

terminou em tragédia, pois o avião caiu por falta de combustível após três horas e dez minutos de tentativas inúteis de encontrar o destino<sup>(4)</sup>. O resultado trágico do pouso forçado à noite na selva amazônica foi de doze mortos e 42 sobreviventes, alguns deles com ferimentos graves.

É importante assinalar que o comandante era muito experiente, com mais de seis mil horas de voo, e trabalhava para a empresa VARIG havia mais de dez anos. O copiloto tinha muito menos horas de voo do que o comandante e apenas um ano de trabalho naquela companhia. Havia, portanto, uma subordinação hierárquica significativa entre os dois pilotos, tanto funcional quanto por tempo de serviço.

Embora não seja propósito deste artigo abordar detalhes técnicos sobre o acidente descrito, cabe lembrar que os controladores de voo de Belém não observaram que o avião estava no rumo errado quando foram chamados para autorizar os procedimentos de descida. Por três vezes o copiloto informou que o avião estava no rumo 270 sem que os controladores tenham detectado o erro e sugerido correção. A situação foi agravada pelo fato de não haver, à época, radar disponível em Belém que permitisse a localização de aeronaves em aproximação. Em



seu livro “Voo sem volta”<sup>(5)</sup> o copiloto relata que por três vezes sugeriu ao comandante o retorno a Marabá quando ainda havia combustível mais do que suficiente para essa decisão, mas não foi atendido. Em resumo, como afirma o copiloto, “o comandante não voltou porque não quis”.

Independentemente das conclusões apresentadas pelo CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos), nas quais o comportamento do copiloto foi elogiado, e do inquérito policial, que imputou responsabilidade a ambos os pilotos, uma avaliação conduzida pela VARIG condenou o “comportamento passivo” do copiloto. Em consequência, ele foi despedido da empresa juntamente com o comandante.

Como poderia o copiloto assumir o lugar do comandante de forma pacífica se, segundo seu relato, a arrogância e a prepotência do mais antigo persistiram mesmo após ter ciência do erro cometido? Deveria o copiloto ter-lhe tomado o comando usando violência? Uma luta corporal na cabine poderia causar um acidente de consequências imprevisíveis. Adiantaria o copiloto ter solicitado o apoio das quatro comissárias de bordo para retirar o comandante de sua posição?

Ambos, comandante e copiloto, sobreviveram ao acidente. Há muitos depoimentos deles disponíveis na Internet. Os relatos mostram claramente que o copiloto poderia ter evitado o acidente se lhe fosse permitido assumir o controle do voo em tempo hábil de corrigir o erro de navegação. A obediência fiel à hierarquia impediu que o resultado fosse diferente.

### **3. PRESO EM SEU PRÓPRIO NAVIO**

O caso descrito a seguir é real. Os nomes verdadeiros serão omitidos para evitar problemas jurídicos e/ou diplomáticos por envolver personagens ainda vivos que, na ocasião, estavam em serviço ativo na Marinha de um país amigo. O autor deste artigo possui documentação suficiente para comprovar os acontecimentos relatados.

Uma corveta estava realizando uma patrulha de rotina. Já tarde da noite, o comandante, um capitão de fragata, chama o imediato, um capitão de corveta, a seu camarote. Após um início de conversa sem tema específico, o comandante declara ao imediato estar insatisfeito com a situação política em seu país e que, conforme combinara com oficiais mais antigos, entregaria o navio – a corveta sob seu comando – a uma nação amiga, à qual pediria asilo político. Com essa atitude ele pretendia dar início ao movi-

mento que derrubaria o governo de seu país. Concluiu sua fala afirmando que sua intenção seria “salvar a Pátria”.

Após analisar brevemente a gravidade da situação, o imediato convocou uma reunião de oficiais na Praça d’Armas e os colocou a par dos acontecimentos. Expôs claramente sua posição afirmando que “não entregaria o navio a um país estrangeiro, não pediria asilo político, não apoiaria qualquer golpe de estado e não adotaria qualquer medida que criasse obstáculos ao governo atual”. Em seguida, consultou a posição dos oficiais sobre o quadro que lhes fora apresentado e recebeu apoio incondicional dos oito oficiais presentes à reunião (dois estavam de serviço). Determinou a um tenente que se dirigisse ao camarote do comandante para saber se ele confirmaria o que dissera anteriormente ou se mudaria sua decisão. Como o comandante não voltou atrás em seu propósito e declarou que havia “comprometido sua participação”, o imediato determinou sua prisão no camarote até que o navio regressasse à base. Simultaneamente, ordenou o retorno do navio à base naval e informou essa movimentação ao comando superior por mensagem que dizia “regresso à base devido a graves incidentes no plano principal”.

Em consequência desses acontecimentos, o imediato foi preso por autoridades superiores assim que se apresentou em terra, por haver, em tese, cometido crime de motim, embora inicialmente nenhuma acusação formal lhe tenha sido feita nesse sentido.

Após haver cumprido 109 dias de privação de liberdade em uma unidade de ensino, o imediato foi dispensado por decisão da junta militar que conduziu o inquérito, sem que lhe fosse imputada a acusação de responsabilidade por motim. Ao capitão de fragata coube a exoneração do comando do navio, mas foi isento da acusação de “traição à Pátria”.

O aspecto paradoxal desse episódio é que o capitão de corveta protagonista do evento descrito passou a ser claramente perseguido e prejudicado por oficiais mais antigos sob a acusação de ser um “oficial antigolpista”, como se fosse um erro prejudicar um movimento contrário ao estado democrático de direito.

Posteriormente, o oficial em questão teve seus méritos reconhecidos, exerceu cargos relevantes e fez uma brilhante carreira até o posto de capitão de mar e guerra, não tendo sido promovido a almirante porque sua defesa intransigente da correção de atitudes e sua notória liderança desagradavam alguns membros da cúpula naval.

## CONCLUSÃO

O caso do submarino nuclear, embora fictício, mostrou que a atitude do imediato foi fundamental para evitar o disparo precipitado de mísseis nucleares contra uma nação amiga. A decisão de provocar o motim a bordo violou claramente as regras de hierarquia e de disciplina, mas obteve resultado compensatório. A junta militar que analisou o caso não poderia enaltecer a atitude do imediato para não incentivar a prática do referido crime, nem torná-lo rotineiro, mas soube reconhecer que, no caso em questão, a insubordinação evitou um mal de consequências catastróficas.

A tragédia do voo 254 provavelmente poderia ter sido evitada se o copiloto tivesse tanta ousadia quanto a demonstrada pelo imediato do submarino. Porém, o reduzido espaço de uma cabine de avião comercial dificultaria muito e tornaria extremamente arriscado qualquer movimento brusco que visasse retirar à força o comandante de sua posição. Ao considerar “passivo” o comportamento do copiloto, a direção da empresa aérea foi injusta ao não levar em consideração circunstâncias como o risco ao voo provocado por uma luta corporal na cabine do avião e a diferença de nível hierárquico entre o comandante e o copiloto que, por atendimento aos princípios da disciplina, repudiava qualquer contestação a decisões do superior.

O motim a bordo da corveta, embora oficialmente não tenha sido assim qualificado, demonstrou grande liderança e admirável coragem moral do imediato, que não hesitou em tomar as medidas necessárias para evitar um incidente político e diplomático significativo. Tal como ocorreu no caso do submarino, a junta militar que conduziu o inquérito destinado a apurar os acontecimentos também não condenou o imediato pelo crime de motim, embora ele tenha cumprido 109 dias de detenção sem acusação formal. Dessa maneira, a correta e oportuna atitude do imediato custou-lhe uma

longa e desgastante punição, injustamente muito superior à do comandante causador do problema, que apenas foi exonerado do comando e transferido para a reserva.

Da mesma forma que não se pode incentivar a contestação de ordens dadas por superior hierárquico, não se pode desconsiderar que, em casos muito particulares, em que consequências graves possam advir de decisões absurdas, a configuração do crime de motim seja justificada.

É muito importante que quem conteste deliberadamente decisão de superior tenha plena consciência de que estará sujeito a julgamento com resultado imprevisível, que poderá ser muito prejudicial à sua carreira ou até mesmo encerrá-la. ■

### NOTAS

- (1) Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/2014/mes02/artigo142a\\_cf.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/2014/mes02/artigo142a_cf.pdf)
- (2) Decreto-Lei 1.001 de 21 de outubro de 1969. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del1001.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del1001.htm)
- (3) Filme dirigido por Tony Scott, lançado em 1995.
- (4) Para conhecimento de detalhes sobre esse acidente sugere-se assistir aos três vídeos de entrevistas com o copiloto disponíveis em <https://www.youtube.com/watch?v=dSBvh6By76Y>
- (5) ZILLE, Nilson. *Voo sem volta*. Rio de Janeiro. Esteio Editora, 2015.

### REFERÊNCIAS

- BRASIL. Presidência da República. Decreto-Lei 1001 de 21 de outubro de 1969. *Código Penal Militar*. 1969. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del1001.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del1001.htm)
- BRASIL. Presidência da República. *Constituição Federal*. 1988. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)
- SCOTT, Tony (Diretor). *Maré Vermelha*. Filme produzido em 1995.
- ZILLE, Nilson. *Voo sem volta*. Rio de Janeiro. Esteio Editora, 2015.

---

\* Capitão de Mar e Guerra (Refº-FN)

