

A Marinha no Governo Médici

Conferência proferida pelo Ministro da Marinha Almirante-de-Esquadro (RRm) ADALBERTO DE BARROS NUNES, na Escola de Guerra Naval, em 26 de outubro de 1973.

INTRODUÇÃO

A convite da direção desta Escola, aqui compareço pela segunda vez no corrente ano, agora para participar do ciclo de conferências proferidas pelos Ministros de Estado.

O tema que selecionei para esta palestra — “A Marinha no Governo Médici” — traz-me à lembrança algumas palavras que dirigi ao Excelentíssimo Senhor Presidente por ocasião da aula inaugural de 1970, no início do atual período governamental.

“Vossa Excelência pode estar certo, Senhor Presidente, de que a Marinha não poupará esforços para, dentro do programa integrado de Governo, desenvolver o Poder Naval que a nação está a merecer.

Temos sido encorajados nesse propósito pela atenção que Vossa Excelência tem procurado dispensar aos assuntos ligados ao mar.”

Hoje, decorridos quatro anos de Governo, podemos constatar, se fizermos uma análise criteriosa, que durante todo este período esteve a política governamental realmente voltada para o mar, procurando incrementar e desen-

volver quase todas as componentes do Poder Marítimo.

Grandes investimentos foram feitos na frota mercante que atualmente, já com razoável tonelagem, participa de cerca de 45% dos fretes demandados.

A Indústria de Construção Naval, graças aos incentivos proporcionados, se aprimorou e nossos estaleiros já produzem modernas e sofisticadas unidades cujo preço e qualidade permitem concorrer no mercado mundial.

A infra-estrutura portuária e a integração dos sistemas de transportes marítimo, fluvial, ferroviário e aéreo foram otimizadas, com a construção de inúmeros terminais especializados para a carga em granel e com a adaptação dos principais portos brasileiros, para a operação de mercadorias em cofres de carga, o que em breve possibilitará o surgimento do transporte porta a porta. Dentro deste contexto, cito o projeto conhecido como “Corredores de Exportação” que propiciará a harmonização dos meios viários brasileiros.

A pesca, antes realizada em caráter quase artesanal, com baixa produtividade e inexpressiva participação na economia nacional, recebeu inúmeras

facilidades e isenções sobre a forma de incentivos fiscais. Isto está possibilitando o surgimento de frotas pesqueiras, organizadas em termos industriais, que começam a explorar racionalmente esta imensurável fonte de riqueza.

O mar territorial teve sua extensão ampliada para 200 milhas, num ato corajoso e patriótico do Governo, que já começa a ser internacionalmente aceito, através dos tratados de pesca celebrados com os Estados Unidos, Trinidad-Tobago, Suriname e Barbados, prosseguindo as negociações com outros países, interessados na pesca ao largo do nosso litoral.

A ampliação do mar territorial reservou-nos, também, os recursos minerais da plataforma continental, e, recentemente, foi noticiada a descoberta de manancial, que se crê considerável, de petróleo de base parafínica a cerca de 60 milhas do litoral de Campos.

O incremento dado a estas componentes do Poder Marítimo fez crescer nossas tarefas, no sentido de desenvolver um Poder Naval adequado ao cumprimento das inúmeras responsabilidades decorrentes.

Procurarei, observada a limitação de tempo, dar-lhes uma visão, tão completa quanto possível, do que durante este Governo foi executado na pasta da Marinha, para acompanhar e mesmo se antecipar ao desenvolvimento do País.

OBEDECEREI AO SUMÁRIO

I — *Reequipamento da Marinha*

- a) Meios flutuantes
- b) Meios aéreos
- c) Corpo de Fuzileiros Navais

II — *Apoio*

- a) Bases
- b) Segurança à navegação
- c) Pesquisas

III — *Pessoal*

IV — *Grau de Prontidão*

V — *Processos Administrativos*

VI — *Encerramento.*

REEQUIPAMENTO DA MARINHA — MEIOS FLUTUANTES

Ao proferir a aula inaugural do corrente ano, fiz referência ao Plano de Renovação e Ampliação dos Meios Flutuantes, mostrando-lhes o desenvolvimento da Marinha ao longo do tempo.

Hoje, focalizarei especificamente o que já foi concretizado deste planejamento no período de 1969 até os dias atuais, e projetarei o que será realidade em futuro próximo.

Início, pois, com o Programa de Construção Naval que, como já afirmei aos senhores, precisa ter continuidade ao longo do tempo.

Nascido do Programa Decenal — renovação de meios flutuantes — datado de 1967, logo incorporado ao Plano Diretor, o programa de construção proporcionou a contratação de quatro varredores, seis fragatas, dois submarinos e dois patrulhas fluviais.

Em 1971, para confirmação do caráter contínuo e permanente do programa, determinei a construção do terceiro submarino, de mais dois navios varredores, do faroleiro e de três patrulhas fluviais de 45 metros.

Ainda dentro do mesmo espírito, com perspectivas amplas e dentro das limitações orçamentárias do Ministério da Marinha, determinei, em junho deste ano que fossem tomadas medidas para, oportunamente, se efetivar a construção dos navios e embarcações constantes do quadro seguinte, bem como para que fossem procedidos os estudos de viabilidade de obtenção de um submarino nuclear.

I — PROGRAMA — CONTRATAÇÃO DE NAVIOS
(1973-1974)

TIPO DE NAVIO	QUANTIDADE	CONSTRUÇÃO	OBSERVAÇÕES
Fragata AA tipo Niterói	2/3	Inglaterra Brasil	Já adiantadas as negociações para obtenção dos recursos financeiros
Navio-tanque de esquadra	1	No Brasil, AMRJ ou est. particular	Em estudo no EMA
Rebocadores de 8.000 H.P.	3	No Brasil, AMRJ ou est. particular	Em estudo no EMA
NaPaFlu (45 metros)	4	No Brasil, AMRJ ou est. particular	Construção após os testes a que serão submetidas as unidades desta classe em fase de prontificação
Embarcações de pequeno porte	LCU	No Brasil, AMRJ ou estaleiro particular	Iniciada construção em setembro
	LCM		Aguardando planos de construção que já foram adquiridos
	LCVP		Concorrência em outubro de 1973
	Aviso de Porto		

II — DEMARCHES PARA CONTRATAÇÃO APÓS 1974

TIPO DE NAVIO	QUANTIDADE	OBSERVAÇÕES
Porta-Helicóptero	1	Em estudo
Submarino Nuclear	1	

O projeto do submarino nuclear foi lançado como intenção para que se consolidem idéias, sejam levantados dados técnicos e sejam obtidas posições políticas que o tornem exequível. Até lá, deverão ser buscados recursos financeiros capazes de suportá-lo.

No que concerne ao porta-helicópteros, de que também já falei na pales-

tra anterior, as gestões junto à Marinha Americana no sentido de possibilitar a sua compra estão indicando não ser possível tal aquisição a curto prazo, por não existirem navios deste tipo disponíveis.

Não sendo possível tal aquisição, foram abertos entendimentos com aquela Marinha, visando ao levantamento de custos para a construção de uma unidade nova, no Brasil ou no estran-

CONSTRUÇÃO NAVAL

PROJETOS	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
FRAGATAS (9)															
PORTA-HELICÓPTEROS															
SUBMARINOS (3)															
VARREDORES (6)															
NAVIO PAT. FLUVIAL 52 metros (2)															
NAVIO PAT. FLUVIAL 42 metros (7)															
NAVIO FANDEIÃO (1)															
REBOCADOR ALTO MAR (3)															
NAVIO PESQUISA (1)															
NAVIO YACQUE (2)															
AVISOS HIDROGRÁFICOS (6)															
NAVIO PATRULHA COSTEIRA (3)															
TOTAL DE NAVIOS (46)	INVESTIMENTO - TOTAL NO PROGRAMA US\$ 596.550.157,00														

geiro, para o que determinei a realização de estudos e trabalhos para a definição de características básicas.

O quadro acima dá uma visão conjunta do Programa de Construção Naval.

Podemos através deste quadro, constatar que, graças a este Programa, quarenta e seis novas unidades serão incorporadas.

Desejo ressaltar alguns comentários inseridos na introdução da última edição do *Jane's Fighting Ship*, (73-74), todos eles coincidentes com a política de construção e renovação de meios, adotada pela M.B.

É ali citado que as fragatas e os modernos submarinos constituem a espinha dorsal das Marinhas modernas.

Referindo-se especificamente às fragatas classe *Niterói*, da Marinha Brasileira, é dito que "estas fragatas representam a mais moderna e possivelmente a mais poderosa classe de navios nas águas da América do Sul. São na-

vios excepcionalmente econômicos em pessoal, com cerca de 50% de redução nos gastos de manutenção, em relação aos navios de guerra de mesmo tamanho e complexidade. Este dado assume maior importância, quando vemos que as despesas com pessoal representam a metade do preço da construção de um navio, mais os custos correntes ao longo de sua vida".

Diz ainda que todas as Marinhas, quer pequenas quer grandes, somam as fragatas aos submarinos na composição de uma Marinha equilibrada, acrescentando que os modernos submarinos, devem ser necessariamente movidos a propulsão nuclear.

É taxativo na sua declaração acerca da obsolescência dos cruzadores, considerando-os como um tipo de navio totalmente ultrapassado.

O programa de construção demanda tempo relativamente grande, para a incorporação de novas unidades e nesse período é necessário substituir os navios velhos e obsoletos por outros

mais atualizados, embora não novos, mas que estejam em condições materiais capazes de recomendar a modernização de seus sistemas de armas, a curto prazo, inclusive com a instalação de mísseis. Esta alternativa apresenta ainda a vantagem decorrente da padronização de meios, que simplifica e barateia o apoio logístico e o adestramento das tripulações.

Desejo ressaltar alguns aspectos, procurando mostrar-lhes o que já foi concretizado e atualizá-los no que diz respeito à política que estamos adotando no recebimento de unidades da Marinha Americana.

Inicialmente, a maioria dos reparos necessários estava sendo realizada em estaleiros americanos, onerando consideravelmente as operações de recebimento, em virtude do alto percentual relativo à mão-de-obra, lá extremamente cara.

A adoção deste procedimento deixava a desejar no aspecto de transferência de conhecimentos, uma vez que sendo as obras realizadas nos Estados Unidos, faltava ao nosso pessoal o incentivo ao aprendizado de técnicas destinadas a resolver os problemas, quando apresentados no Brasil.

Tal procedimento foi alterado e, atualmente, estamos realizando na América somente os reparos imprescindíveis à viagem de regresso com segurança, deixando os restantes para serem feitos no País, após a chegada do navio.

Para execução deste processo, sentiu-se a necessidade de enviar uma pequena equipe do AMRJ, para juntamente com técnicos americanos, realizar o delineamento, o levantamento dos sobressalentes ou equipamentos necessários aos futuros reparos, bem como para permitir o planejamento de sua execução após a chegada. Estes equipamentos e sobressalentes são transportados, sempre que possível, pelo próprio navio ao qual se destinam.

Para a execução dos reparos no Brasil, reservamos para cada contratorpedeiro uma verba de seis milhões de cruzeiros, verba esta mais do que suficiente, especialmente se atentarmos para o fato de que atualmente estamos investindo no PNR de cada CT, realizado no AMRJ, cerca de oitocentos mil cruzeiros.

Este volume de recursos permitirá, ao AMRJ, contratar serviços em estaleiros e firmas particulares, estimulando-as a se adequarem às necessidades militares.

Complementarmente, estamos programando a vinda de equipes americanas de especialistas, que permitirão a transferência de conhecimentos e técnica ao nosso pessoal, melhorando a qualidade dos reparos aqui executados.

O quadro que se segue mostra as aquisições de unidades americanas feitas no período de 1969 a 1973 e a previsão do que será incorporado em 1974.

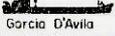
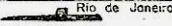
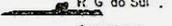
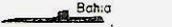
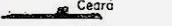
Foram adquiridos seis submarinos, o que possibilitou a baixa das antigas unidades, já obsoletas. Com a incorporação dos três classe *Oberon* e com a compra de mais um americano no próximo ano ficaremos com um total de dez. Foi também adquirido, em virtude do número de navios desta classe, um navio de socorro especializado, o *Gastão Moutinho*.

No que concerne a contratorpedeiros, já foram incorporadas seis unidades, estando prevista a aquisição de mais dois no corrente ano e quatro ou mais no próximo ano.

Os CT que agora serão adquiridos pertencerão à classe *Gearing*, dotados do sistema ASROC, o que possibilita sua adaptação para lançamento combinado de mísseis superfície-superfície e superfície-ar. Até início de 1974, estaremos atingindo a meta de dezoito contratorpedeiros.

Para operações de desembarque anfíbio foram incorporados os navios-

UNIDADES ADQUIRIDAS NA MARINHA AMERICANA

ANO	Submarinos	Contratorpedeiros	Navios de desembarque	Navio de socorro submarino
1971			 Garcia D'Avila	
1972	 Rio de Janeiro  R. G. do Sul  Guachabara	 Maranhão		
1973	 Bahia  Ceará  Goiás	 Mato Grosso  Alagoas  Sergipe  Espírito Santo  R. G. do Norte  Mariz e Barros  Marçílio Dias	 Duque de Caxias	 Gastão Moutinho
Início de 1974 (Previsão)		   Mais de 4		

-de-desembarque *Garcia d'Avila* e *Duque de Caxias*.

Os investimentos feitos para adquirir as vinte e uma unidades constantes deste quadro não atingem a 1/30 do total despendido no Programa de Construção Naval.

Esta renovação e ampliação dos meios flutuantes trará, à Marinha, um desenvolvimento compatível com as exigências da conjuntura marítima brasileira e dentro das disponibilidades financeiras da Nação.

MEIOS AÉREOS

Uma Força Naval bem equilibrada precisa dispor de meios aéreos adequados.

No moderno conceito de guerra naval, tornou-se o helicóptero uma arma versátil e eficaz, não só para a ação anti-submarino como também para a ação de superfície, envolvimento vertical nas operações anfíbias, reconhecimento e emprego geral.

Para atender a este propósito, tem a Marinha procurado dotar seus Esquadrões de Helicópteros de meios para operar a bordo das diferentes classes de navios existentes e em construção. Assim, foram adquiridos helicópteros anti-submarino SH-34, considerados como os mais atualizados para este tipo de guerra e no biênio 74/75 deverão ser adquiridas mais três aeronaves deste tipo. Está em estudo o problema dos WG-13 para as fragatas, e no próximo ano deverá ser adquirido o "Link Trainer", para instrução de vôo a ser instalado no CIAAN.

O aumento dos meios aéreos exigirá a formação de maiores contingentes de especialistas em aviação, para o que está sendo negociada a compra de deztoito helicópteros médios "Bell Jet Ranger" para instrução básica, como parte do programa de trinta e seis unidades. Paralelamente, sentiu-se necessidade de ampliar e reaparelhar a Base Aeronaval de São Pedro da Aldeia, para adequá-la às necessidades de apoio dessas novas unidades.

A fim de melhor preparar e adestrar o pessoal dos meios aéreos da Marinha, o Comando da Força Aeronaval foi transferido para São Pedro da Aldeia em 1971. Neste mesmo ano foram ampliadas as instalações desta Base com a construção de um novo hangar, para abrigar o Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral; aumentou-se a área de estacionamento de aeronaves; construíram-se novos prédios para o Centro de Adestramento Aeronaval com ampliação do número de salas de aula e de laboratórios; aumentou-se a capacidade de estocar combustível de aviação com a construção de um novo depósito pela PETROBRAS; construiu-se um número de residências e de alojamentos necessários a alojar todo o pessoal ali utilizado, e foram asfaltadas todas as vias de acesso e ruas interiores da área da base.

CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS

O Corpo de Fuzileiros Navais teve aprovado o seu novo regulamento, em janeiro de 1972, e foi reorganizado de forma a atualizar sua estrutura orgânica, de acordo com os meios materiais e humanos disponíveis na Marinha. Obteve-se com isso a manutenção de adequada parcela do Corpo em condições de pronto emprego, para o cumprimento de sua missão principal.

Foram ativados o Batalhão de Operações Especiais e a Companhia de Viaturas Anfíbias para a qual adquirimos caminhões anfíbios *Dukw*, na Alemanha, e as viaturas anfíbias *Urutu* de fabricação nacional, prosseguindo o programa para aquisição futura de novas viaturas deste tipo.

Visando ao reaparelhamento desta Força, já foi autorizada, em 1972, a compra de material de engenharia, comunicações e armamento, de procedência americana.

Estão também sendo processados estudos para aquisição de *CLANFs* e *LARKs*, o que virá a possibilitar que o CFN venha a dispor de um GDB equipado. Este material, os Navios-de-Desembarque *Duque de Caxias* e *Garcia d'Ávila* e as embarcações de desembarque LCU, LCM e LCVP, que estão sendo construídas, permitirão um adestramento mais efetivo e o aprimoramento da técnica de desembarque anfíbio do Corpo de Fuzileiros Navais.

Tem sido buscada solução para o problema de aquartelamento de várias de suas unidades: foi construído o Quartel do Grupamento de Fuzileiros Navais de Brasília; instalado o Batalhão de Operações Especiais em Guanandu do Sapé; a Tropa de Reforço, na Ilha das Flores; o Batalhão Paissandu, na Ilha do Governador; o Centro de Recrutamento, na Ilha da Marambaia e transferido o Grupamento de Fuzileiros Navais de Natal para as antigas instalações do Centro de Instrução Almirante Tamandaré.

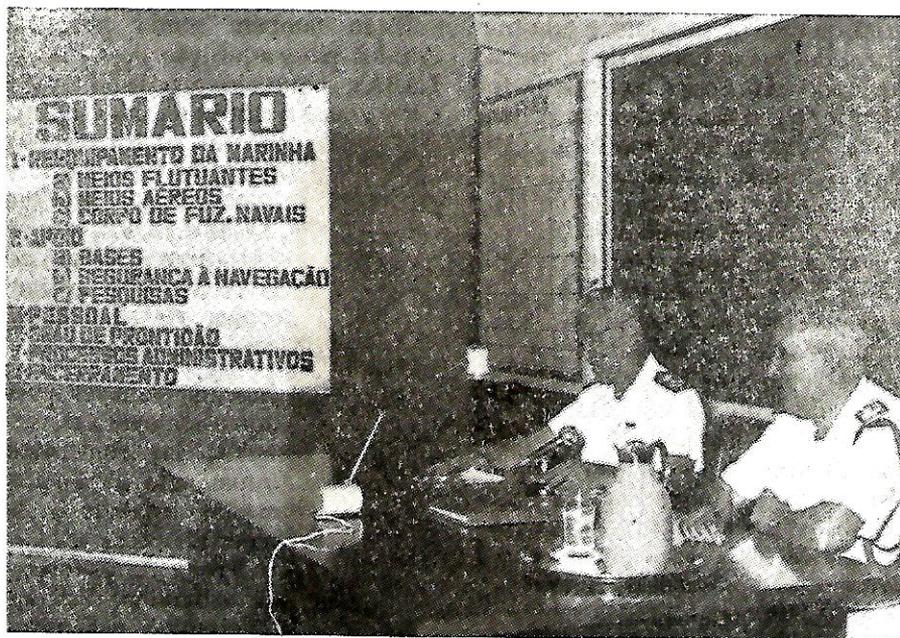
No corrente ano, recebemos gleba de terra no Município de São Vicente, no Estado de São Paulo, destinado à instalação do Quartel do Grupamento de Fuzileiros Navais de Santos.

APOIO

— BASES

O reequipamento da Marinha, com a incorporação de novos meios, nos leva à necessidade de atender a outro ponto, de primordial importância, qual seja o de possuímos uma estrutura adequada de apoio, com uma distribuição de bases que proporcione o indispensável suporte logístico, ao longo de nossas costas.

Através da seletividade de projetos, tornada possível pelo Plano Diretor, tiveram as bases sensível desenvolvimento, com mudança inclusive da filo-



O Ministro da Marinha responde a perguntas durante a fase de debates

sofia de bases integrais e de múltiplos propósitos, para a idéia do apoio seletivo, tornada necessária pela distribuição de Forças pelo nosso litoral.

Inicialmente, lhes mostrarei, dentro desta concepção, as unidades já atualmente apoiadas por nossas bases bem como as que, em futuro próximo, deverão ser para elas deslocadas.

Através do quadro que se segue, vemos que já cresceu, e no futuro aumentará substancialmente, o número de unidades a serem apoiadas pelas bases de Aratu, Val-de-Cães e Castro e Silva. A ativação do Comando Naval de Manaus visa interiorizar o apoio e coordenar as atividades fluviais na Amazônia Ocidental. Dentro em breve serão para lá deslocados os cinco NaPaFlu em fase final de construção. No que concerne às demais bases, podemos constatar que o planejamento não prevê acréscimo no número de unidades por elas apoiadas, exceto quanto à Base Alte.

Moraes Rego que prevê o segundo escalão aos navios da Hidrografia, aumento este que será suportado pelas instalações atuais.

O AMRJ deverá no futuro apoiar basicamente as fragatas, submarinos, navio-aeródromo e porta-helicópteros.

Já diminuiu e deverá decrescer no futuro o número de unidades apoiadas, o que está possibilitando o descongestionamento do reparo e a liberação de meios para a construção naval.

Para a desejada descentralização das Forças Navais, torna-se necessário um planejamento cuidadoso e investimentos de grandes verbas, para prover as bases de infra-estrutura adequada, para que possam se desincumbir a contento de suas tarefas. Torna-se necessário que este planejamento seja escalonado no tempo para que, à medida que novas unidades sejam incorporadas, a estrutura de apoio esteja disponível.

UNIDADES APOIADAS			
BASE	ATÉ 1969	ATUAL	FUTURO
ARATU		0 8NV 2NB 2CV 3NT _r 1 NE 2NOCC 1 NT 3A	22 19 CT 10NV 1NB 1 NO 3CV 41 3 NT _r 2NE 2 NOCC 1NT
VAL DE CÃES	4CV 1NHi	5 4CV 1NHi 2AvHi 3NaPaCo	10 4 CV 2NHi 3 AvHi 1NB 18 3 NaPaCo 5 NaPaFlu
BACS	2CV	2 2CV 3NaPaCo	5 2 CV 3 NaPaCo 5
ARMJ	1 NRe 2 CL 6P 4A 1M 4NT _r 1 NT 3 Rb 2 CV 5 AvOc 6 NHi 4 J 3 NPa 2 Sb 1 NO	45 1 NRe 1 CL 3 Rb 2 CV 3 AvOc 12 P 6 Sb 1 NO 36 1 NSS NAVIOS DHN	30 1 NRe 1 PHel. 9 F 3 Rb 2 Cv 10Sb 1 NSS 3 NHi
MANAUS	—	EM CONSTRUÇÃO	5 NaPaFlu 5
MORAES REGO	1 NOc 4 NHi 2 NB	7 1 NOc 4 NHi 2 NB	7 1 NOc 3 NHi 2 AvHi 10 2 NB 2 F
LADÁRIO	1 NT 1 NT _r FL 1 MON.	3 1 NT 1 NT _r FL 1 MON. 1 AvHi	4 1 NT 1 NT _r FL 1 MON. 4 1 AvHi
MATAL	2CV	2 2CV 3NaPaCo	5 2CV 3NaPaCo 5

Fiéis a estas idéias, temos canalizado recursos para Aratu, nossa principal base, de modo que, no final desta década, venha a contar com cerca de 2.000 metros de cais, possa abrigar uma população militar de cerca de 10.000 homens e venha a apoiar integralmente contratorpedeiros, navios-varredores, rebocadores de alto-mar e parcialmente a todos os navios que aportarem a Salvador.

Para atingir a esta meta, nos últimos quatro anos temos investido nesta Base o que está possibilitando que, gradualmente, aumente a quantidade de cais disponível, novas oficinas sejam prontificadas, seja urbanizada a área da base, dotando-a de recursos de energia, comunicações, prédios de administração e facilidades. O Plano Habitacional tem permitido a construção de grande número de residências que está atendendo suficientemente às necessidades atuais.

A Base Alte. Castro e Silva vem sendo reaparelhada de modo a poder com eficiência, manter operativos os submarinos.

Neste sentido, estamos ampliando o cais lá existente, construíram-se prédios para apoio aos submarinos, tanque de salvamento para adestramento do pessoal embarcado, subestação de energia, e instalaram-se retificadores e compressores.

Nas demais bases, corretamente dimensionadas para a execução do apoio que se pretende, temos investido na recuperação de instalações e equipamentos, de modo a mantê-las nas melhores condições operativas possíveis. Como exemplo, cito a recuperação do cais de Natal, ora em fase de conclusão.

SEGURANÇA À NAVEGAÇÃO

Para garantir a segurança da navegação em nossas costas, sem a qual os

fretes seriam onerados por pesadas taxas de seguro de carga, é necessário dispor de perfeitas e atualizadas cartas do litoral e dos portos brasileiros, de um sistema de sinalização e de auxílios à navegação de inteira confiabilidade, de informações meteorológicas e de um serviço de socorro e salvamento pronto a ser acionado e eficaz em suas ações.

A Diretoria de Hidrografia e Navegação, nos últimos quatro anos, vem executando um programa de levantamentos hidrográficos, tendo publicado novas cartas da costa norte do Cabo Orange à Baía de São Marcos, e da calha principal do Rio Amazonas.

No momento, atualiza a cartografia das entradas marítimas da Amazônia e dos principais portos brasileiros, em apoio ao programa de corredores de exportação. Este programa, que introduzirá radicais transformações na hidrografia dos portos, exige também a reformulação do sistema de sinalização náutica e do balizamento dos cais de acesso.

Até o final deste ano deverão estar publicadas duas cartas do Rio Paraguai, cujo levantamento está sendo realizado no trecho de Corumbá a Assunção.

Foi ainda executado o balizamento necessário à ampliação do terminal de minério de Tubarão e ao estabelecimento do terminal de Guaíba, a ser inaugurado no fim deste ano.

No setor de meteorologia, iniciou-se este ano a operação de transmissão *fac-símile* de informações meteorológicas aos navios no mar.

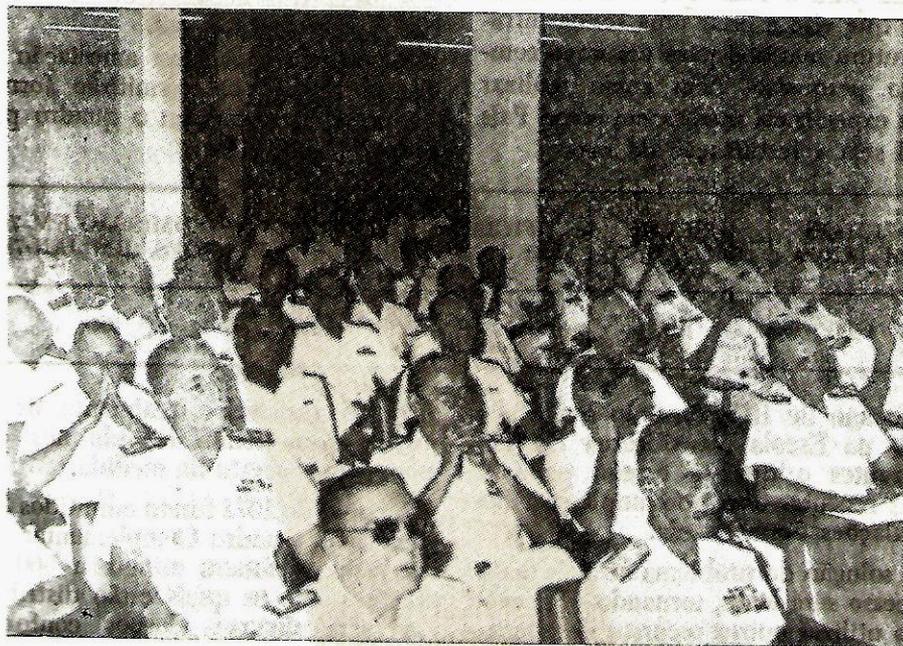
Em convênio com o Instituto de Pesquisas Espaciais, foi também iniciada a operação de um sistema de recepção de fotografias de satélites meteorológicos, com uma estação na DHN e outra a bordo do Navio-Oceanográfico *Almirante Saldanha*.

A DHN formulou e coordenou um programa internacional de Geologia e Geofísica Marítima com a participação de universidades, da PETROBRÁS, do Departamento Nacional de Produção Mineral e outros órgãos interessados no levantamento da margem continental brasileira. Na execução deste programa já foram realizadas cinco operações, conhecidas como *Geomar*, pelo Navio-Oceanográfico *Almirante Saldanha*.

A partir de 1969, vem sendo também elaboradas cartas sonar e de pesca das áreas de maior interesse.

PESQUISAS

Tem também a Marinha procurado desenvolver projetos adequados às nossas necessidades específicas e às condições ambientais, concorrendo assim para a complementação da pesquisa fundamental.



Aspecto do auditório durante a Conferência

Procuramos incentivar, através de contratos firmados com empresas nacionais e estrangeiras, o desenvolvimento industrial, no País, de tecnologia de circuitos digitais, para uso em computadores eletrônicos, tendo em vista a grande importância para a Marinha, do processamento de dados.

Após demorados entendimentos com o Ministério do Planejamento, decidiu-se implantar uma indústria para a fabricação de computadores nacionais através de empresas em que entram:

Uma componente estrangeira com comprovada capacidade tecnológica, uma componente nacional privada com perspectiva de engajamento e uma componente Governo. Procura-se assim garantir a máxima transferência e fixação de tecnologia.

Temos adotado a política de motivar a indústria particular para a fabricação de equipamentos e instrumentos de interesse naval, evitando as importações e garantindo melhor apoio. É o caso do radar de navegação e busca

de superfície em fase de montagem na INBELSA, dos radiogoniômetros e ecobatímetros de navegação, e dos transmissores e receptores de UHF.

A própria Marinha está desenvolvendo um receptor simplificado para navegação por satélite que permitirá a produção de equipamentos a preços bem acessíveis. Desejo fazer referência a outro projeto, de grande importância para o País, que é o de Cabo Frio que visa a criar uma sólida infraestrutura material para um novo complexo pesqueiro, bem como realizar uma experiência inédita em nosso País qual seja a fertilização do mar.

PESSOAL MILITAR E CIVIL

A ampliação e renovação dos meios flutuantes gerou, como não podia deixar de acontecer, demanda de pessoal familiarizado com as modernas e cada vez mais complexas técnicas inerentes ao material que começamos a operar.

Estão sendo sentidas as decorrências da persistente falta de oficiais nos primeiros postos da carreira. A solução deste problema a curto prazo, unicamente com pessoal oriundo da Escola Naval, é bastante difícil.

As providências para ampliação da Escola Naval nos permitirão formar oficiais de acordo com o quadro projetado.

OFICIAIS EM JAN/74	OFICIAIS EM JAN/75	OFICIAIS EM JAN/76	OFICIAIS EM JAN/77	ADMISSÃO EM 74 OFS. EM JAN/78
140	167	140	160	280

No ano de 1974 deverão ser admitidos na Escola Naval cerca de 280 aspirantes o que se tornou possível pelas recentes obras de ampliação das instalações dessa Escola.

A solução do problema através deste processo será lenta, tornando-se necessário utilizar outros recursos de admissão capazes de, a curto prazo, atenuar a falta.

Procuramos revitalizar os Quadros Complementares admitindo candidatos diplomados em nível superior por institutos, faculdades ou escolas oficialmente reconhecidas pelo Governo Federal, em profissões consideradas de interesse para o Serviço Naval. Esta solução foi adotada após o empreendimento de uma campanha de divulgação no meio universitário, ocasião em que foram feitas palestras e entrevistas com mais de mil e quinhentos universitários, sentindo-se que a receptividade do programa entre os jovens foi

a melhor possível e, realmente, os resultados que temos colhido nos demonstram o acerto da medida.

A partir de 1971 foram admitidos 345 oficiais do Quadro Complementar devendo este número atingir a 560 no próximo ano, os quais estão distribuídos pelos diversos Corpos conforme mostra no quadro seguinte. É interessante ressaltar que no ano de 1973 inscreveram-se em todo o Brasil cerca de 800 candidatos para o preenchimento de 125 vagas e para admissão em 1974 já estão inscritos 1 029 candidatos para 215 vagas.

Através destes instrumentos: Quadro Complementar, ampliação da capacidade da atual Escola Naval e construção de nova Escola acredito que, em futuro próximo, viremos a ter, se não resolvida, pelo menos bastante reduzida a falta, em relação às necessidades atuais, de cerca de quinhentos e trinta oficiais nos Corpos da Armada, Inten-

QC	1971	1972	1973	1974 PREVISÃO	TOTAL
CA	16	41	64	155	276
CETN	2	36	0	10	48
CFN	15	58	31	10	114
CIM	7	46	29	40	122
TOTAL	40	181	124	215	560

dentos, Fuzileiros e Engenheiros e de cento e sessenta oficiais em relação aos efetivos autorizados por Lei.

No que concerne a oficiais, aprovei no corrente mês o Plano de Carreira que visa a um melhor emprego dos oficiais, de acordo com as qualificações necessárias para bem exercer os diversos cargos, bem como permitirá o planejamento de cursos, de acordo com a regularização do fluxo de carreira e para o estabelecimento do equilíbrio entre os diversos Corpos e Quadros.

Quanto à obtenção de pessoal subalterno, tem-se objetivado o maior aproveitamento do pessoal convocado pela Lei do Serviço Militar, procurando-se elevar o nível do recrutamento para tornar mais econômica a formação do marinho não especializado.

Necessário se torna, também, dar ao pessoal um nível de aperfeiçoamento adequado, que permita a correta condução dos novos meios, bem como prover as estruturas de apoio com pessoal dotado de uma técnica apurada de reparo, ainda não existente no País.

Isto acarretou a reformulação do Regulamento para o Pessoal Subalterno, dos currículos dos Cursos de Aperfeiçoamento e Adestramento dados no Brasil, bem como o envio de oficiais, praças e civis à Europa e aos Estados Unidos, para adquirirem os conhecimentos necessários junto às fontes de produção, portadoras da tecnologia de manutenção e de emprego dos novos meios.

Este quadro nos mostra a utilização nos últimos anos dos cursos do MAP e dos realizados na área européia.

	1970		1971		1972		1973	
	MAP	EUROPA	MAP	EUROPA	MAP	EUROPA	MAP	EUROPA
Oficiais	28	4	36	20	44	21	37	16
Praças	23	—	38	15	10	18	22	17
Civis	24	—	0	—	4	45	7	16
TOTAL	75	4	74	35	58	84	66	49
		79		109		142		115
					TOTAL			445

Os conhecimentos adquiridos pelo pessoal enviado ao estrangeiro e que após o seu regresso fica ligado à área em que se especializou, estão permitindo que sejam reformulados os currículos dos cursos de especialização e aperfeiçoamento para neles incluir os novos sistemas de armas, de propulsão e de detecção dos navios que serão em breve recebidos. Atra-

vés deste programa, conseguimos a partir de 1970 habilitar 445 homens o que atende parcialmente às necessidades imediatas.

Por outro lado, para possibilitar uma maior difusão de conhecimentos com menor dispêndio de recursos, estamos utilizando o Programa PEP "*Personel Exchange Program*" e o MTT "*Mobil Training Team*".

COMISSÕES NO ESTRANGEIRO

COMISSÕES	1970	1971	1972	1973	TOTAL
Permanente	39	22	35	27	123
Transitória	104	101	119	81	405
Recebimento de navios	54	214	1 053	1 106	2 427
C. de Melo	262	278	288	263	1 091
TOTAL	459	615	1 495	1 477	4 046

Através deste quadro podemos constatar que 4.046 homens foram enviados ao estrangeiro no período de 70 a 73, possibilitando a aquisição de conhecimentos que serão de utilidade em todos os setores da administração naval. Neste quadro não foram incluídos os 13.000 homens que participaram, neste período, das operações "*Veritas*" e "*Springboard*".

A par destes cursos estamos procurando dotar os centros de adiestramento com simuladores capazes de reduzir os custos de formação de pessoal de aviação, de submarinos e fragatas.

É o caso específico de "*Link Trainer*" do Centro de Instrução e Adiestramento Aeronaval, de que já lhes falei, e do "*Tactical Trainer*" para as fragatas que, em futuro próximo, será incorporado às instalações do Centro de Adiestramento Alte. Marques Leão.

Estes programas implicam investimentos iniciais elevados que entretan-

to serão compensados, no futuro, pela decorrente economia de meios necessários para que o pessoal embarcado opere com eficiência os novos meios.

A formação de praças vem passando por um processo de atualização. Especial atenção foi dada aos currículos das Escolas de Aprendizizes Marinheiros e à seleção de pessoal para os cursos de especialização, buscando-se obter o nível mínimo de 1.º grau indispensável para a formação do especialista, sem sobrecarregar os currículos da Escola de Assuntos Básicos.

Os cursos de especialização estão sendo dimensionados em grau crescente de dificuldades, iniciados, com base em conhecimentos de 1.º grau completo, e visam a capacitar o homem para operar e manter, em nível compatível com sua graduação, o material a ele confiado.

A par de todas as providências para obtenção e formação de pessoal, algo

teria de ser feito, de imediato, para equacionar o problema da distribuição, até alcançarmos o equilíbrio desejado entre a necessidade e a disponibilidade de pessoal. As tentativas anteriores de rever lotações para adaptá-las às disponibilidades terminaram sempre na inequação: necessidade maior que disponibilidade.

Logicamente, em se tratando de distribuição de pessoal, devemos tomar como ponto de partida o existente atual, que é inelástico a curto prazo, ou, do contrário, estaremos incorrendo no erro de distribuir faltas. Este foi o espírito que norteou a elaboração das tabelas de distribuição de efetivos (TDE) que, sem pretender substituir as tabelas de lotação aprovadas, buscam racionalizar a distribuição do pessoal existente, além de descentralizar pelos grandes comandos a função logística de pessoal.

Grande parte da estrutura de apoio da Marinha é constituída de servidores civis, mestres, operários e burocratas do Arsenal bases e repartições da Marinha. A administração deste pessoal sofreu profundas modificações, consoante a política do Governo Federal de dignificar a função pública, obtendo maior profissionalização do servidor, para prover a administração de pessoal realmente capacitado para o desempenho de tarefas específicas. As diretrizes básicas para uma nova classificação de cargos, o plano para execução da política salarial e outras medidas complementares desencadearam este processo na Marinha, alicerçado no sistema do mérito funcional que associado ao permanente treinamento, aperfeiçoamento e atualização de conhecimentos, trará novas perspectivas à administração.

READAPTAÇÕES	PROMOÇÕES NO PERÍODO 69/73	COMISSÕES DE ACESSO
577	9.797	Provas feitas: 9 Provas a fazer: 20. Já beneficiados: 576 funcionários

Procurou a Marinha se preparar convenientemente para dar integral cumprimento à nova sistemática, atualizando e promovendo trabalhos de capital importância que trouxeram expressivas melhoras aos funcionários integrantes do quadro do pessoal civil. Todos os processos de readaptação, ainda pendentes de solução foram examinados, promovendo-se a readaptação de 577 funcionários nas diversas classes e série de classes. Concluída esta tarefa procurou-se, de imediato, restabelecer a proporcionalidade de cargos na forma prevista na Lei de Classificação de Cargos, o que possibi-

litou a promoção de cerca de três mil funcionários que há longos anos não eram contemplados com estes benefícios. Dado este primeiro passo, acelerou-se o processo, o que permitiu a promoção de 9.797 funcionários dos 14.700 existentes. Foram ao mesmo tempo ativadas as comissões de acesso que já realizaram nove provas, beneficiando 576 funcionários, esperando-se a conclusão de todo o trabalho até o final do corrente ano uma vez que vinte provas estão em fase de elaboração.

Promoveu-se ainda a pesquisa, *in-loco*, em todas as Organizações de

Marinha, para levantamento de força de trabalho em seus aspectos qualitativos e quantitativos, o que veio possibilitar a elaboração das lotações ideais do pessoal civil, que servirão de base para a estruturação definitiva das categorias funcionais que integrarão o novo plano de classificação de cargos e a integração das lotações de civis e militares.

No setor de pessoal chamo também atenção para o que tem sido executado no sentido de formar e adestrar o homem para as lides do trabalho marítimo, colaborando para que a Marinha Mercante disponha de pessoal qualificado para a condução de suas unidades. Neste sentido, procurando substituir o empirismo por dados estatísticos confiáveis, foi realizado em 1970 um censo para avaliar a disponibilidade de mão-de-obra e comparar esta disponibilidade com o programa de expansão da Marinha Mercante. Levantadas as necessidades a curto e a longo prazo, foram elaboradas programações de ensino, utilizando-se para a sua execução os órgãos subordinados à Diretoria de Portos e Costas.

Para atender às necessidades de um ensino altamente especializado, foi construído no Rio de Janeiro o CIAGA — Centro de Instrução Almirante Graça Aranha — para marítimos de todas as categorias e hierarquias. Atende ainda a bolsistas estrangeiros e conta com a assistência técnica do PNUD e da IMCO.

É uma obra pioneira, não somente no Brasil mas também no âmbito mundial e dispõe dos melhores recursos atualmente existentes, para o treinamento do pessoal da Marinha Mercante. Sua construção foi iniciada em 1969 e possui atualmente capacidade para, em funcionamento normal, atender a cerca de mil alunos.

Estamos construindo em Belém o CIABA — Centro de Instrução Almi-

rante Brás de Aguiar — com os mesmos padrões técnico-pedagógicos do CIAGA. Estes Centros juntamente com o Centro de Instrução de Fluviários do Rio São Francisco, em Pirapora, e a rede de Capitancias dos Portos, Delegacias e Agências, localizadas em todos os portos do Brasil, estão permitindo que a Marinha execute a tarefa de formar guarnições eficientes para os navios mercantes nacionais e, ao mesmo tempo, colaborar no preparo de marítimos de nações amigas.

No que concerne ao homem, não podemos prender apenas aos aspectos de sua formação. Sua utilização no serviço naval exige especial atenção à assistência médica, educacional e social que deve ser prestada a ele e a sua família. Exige que nos preocupemos com seu problema habitacional, procurando, através destes campos, dar-lhe a tranqüilidade necessária, para que seu trabalho tenha o rendimento desejado. Em palestra anterior já lhes falei sobre o plano residencial que nos permitiu, em quatro anos, praticamente, dobrar o número de residências existentes.

Hoje abordarei os aspectos referentes à assistência médica e destaco como de significação principal a centralização do Serviço de Saúde na área do Primeiro Distrito Naval, pela construção do Centro Médico Naval Marcílio Dias e a criação do Fundo de Saúde da Marinha — FUSMA.

Da centralização, prevista em três etapas, já foi concluída a primeira, de integração de militares e dependentes, com o remanejamento das clínicas, concentrando-as especificamente nos hospitais existentes, o que veio permitir um melhor aproveitamento das equipes médicas e um aumento de eficiência no atendimento pela concentração de recursos materiais especializados. As outras duas etapas, em evolução, dependem de obras de ampliação do Centro Médico Naval Marcílio

Dias que, depois de totalmente concluídas, permitirão dispensar, em parte ou no todo, as demais instalações hospitalares e para-hospitalares.

A criação do FUSMA, imposta pela Lei de Remuneração dos Militares, veio, juntamente com a integração do Serviço de Saúde, substituir a antiga Assistência Médico Social da Armada — AMSA — cuja estrutura semi-oficial, colocada à margem do Plano Diretor, fugia ao controle geral. Pelo FUSMA, entre outras vantagens, foi estabelecida a gratuidade da maioria dos exames de laboratório, bem como do fornecimento de medicamentos produzidos pelo Laboratório Farmacêutico da Marinha ou distribuídos pela Central de Medicamentos.

O Laboratório Farmacêutico da Marinha, antes localizado em pequeno prédio no AMRJ, graças ao convênio com o INPS, com intervenção da CEME, ocupa, no momento, amplas instalações na Avenida Suburbana, produzindo uma linha de produtos de oitenta e cinco especialidades farmacêuticas, capaz de atender aos atuais padrões científicos, com barateamento progressivo da unidade produzida.

No setor de assistência ao pessoal, desejo fazer ainda referência ao Centro de Educação Física, cuja construção está sendo ultimada em terreno localizado na Avenida Brasil e virá a ser o maior estabelecimento de prática esportiva da América Latina.

Está sendo construído numa área de 236.000 metros quadrados e sua conclusão está prevista para 1975. No ano de 1972 foi concluída a primeira fase de seu complexo esportivo com a entrega de dois campos de futebol, seis quadras de basquete e volei, três de tênis, parque de recreação infantil, além de grande área urbanizada. Em 1973 foi iniciada a segunda fase que abrange o conjunto aquático, com piscina olímpica, piscina para saltos, dependências

do Departamento de Saúde do Centro, alojamentos de atletas e prédios para a Administração.

A possibilidade da construção deste Centro nasceu com a assinatura do convênio, entre a Marinha e o Ministério da Educação e Cultura e contribui também para a formação de juventude sadia pelo atendimento às escolas da rede Federal e Estadual.

Temos também nos preocupado em melhorar as condições dos locais de trabalho das OM instaladas em prédios antigos e inadequados.

No Primeiro Distrito Naval foi adquirido, no corrente ano, o imóvel situado na praça Barão de Ladário que, com uma área de vinte mil metros quadrados, proverá excelentes instalações a praticamente todas as unidades localizadas nesta área.

Nesta compra, feita por convênio com o Ministério dos Transportes, a Marinha investiu um total de dezoito milhões, um terço do valor do imóvel, sendo os restantes dois terços pagos pelo citado Ministério como indenização das demolições que serão necessárias, para possibilitar a construção da perimetral.

Prosseguem as obras no auditório desta Escola, cuja prontificação dará maior flexibilidade ao ensino e mais conforto aos futuros alunos.

GRAU DE PRONTIDÃO

Para o eficiente desempenho das Forças Navais não basta o preparo individual do homem.

Há que prepará-lo para o trabalho de equipe visando ao emprego, quer isolado, quer em conjunto das diversas unidades.

É, pois, necessário que as forças navais possuam o adestramento que lhes confira o grau de prontidão desejado

para o seu correto emprego em situação de paz, realizando as operações de patrulha, ou em situações de guerra, protegendo o tráfego marítimo.

É necessário dispormos de forças distribuídas ao longo de nossas costas, para o pronto atendimento das missões que lhe forem atribuídas.

É necessário dispor de elementos informativos que permitam a localização no mar dos eventuais inimigos, bem como da munição necessária a dar-lhe combate.

Levando em conta a necessidade de adestramento, a Administração Naval tem incrementado operações com Marinhadas de países amigos, ora em águas nacionais, ora levando nossa bandeira a mares e portos estrangeiros, o que nos proporciona a oportunidade de um intercâmbio de experiências e conhecimentos altamente proveitoso.

Dentre as operações de maior vulto e cujas realizações já assumiram caráter anual, permanente e sistemático, destaco a *Unitas a Springboard* e a *Veritas*.

Cabe ressaltar que estas operações vem sendo ultimamente aprimoradas, e tem-se procurado introduzir um grau de complexidade crescente nos exercícios, o que é fruto dos entendimentos processados com o Comandante de Operações Navais da Marinha Americana, durante minha viagem à América. Nesta ocasião foi também ressaltada a necessidade de realização de operações-bilaterais com unidades daquela Marinha.

Desejo também fazer referência à Operação *Ninfa* que vem sendo realizada a partir de 1970, tendo como participantes as Marinhadas Brasileira e Paraguaia e envolvendo atividades antiguerrilha e desembarque de tropas nas margens do Rio Paraguai e finalmente às já citadas operações bilaterais, com os Estados Unidos, que co-

meçam a ser regularmente feitas com os navios que passam indo para o Índico ou dele vindo, bem como às realizadas com a Marinha Francesa, Inglesa, Italiana e outras que possibilitam um maior intercâmbio de informações e técnicas operativas com unidades que operam, segundo as doutrinas da OTAN.

Os resultados que temos obtido nestas operações nos permitem concluir que tal adestramento tem contribuído para o aprimoramento técnico-profissional de nossas tripulações e forças de fuzileiros navais.

Para a determinação de elementos informativos que permitam a localização de unidades no mar, ativamos em junho do corrente ano a quarta ERGAF, localizada em Rio Grande e pretendemos que em 1974 esteja a quinta instalada em Fortaleza e, em futuro próximo, possamos contar com a sexta estação localizada em Fernando Noronha, o que nos permitirá realizar uma cobertura completa da área marítima do Atlântico Sul.

Não basta entretanto dispor de novos meios, convenientemente adestrados e bem distribuídos pelas nossas costas.

É indispensável que ao serem localizados os eventuais inimigos, os navios disponham da munição necessária para dar-lhes combate. Não podemos depender totalmente do exterior para adquiri-la, pois sabemos ser certo que, em caso de emergência, as dificuldades de suprimento aumentarão.

Temos pois de assegurar a produção no País de nossas necessidades; é o que estamos fazendo desde 1967 com um programa a cargo da Diretoria do Armamento.

No período de 67 a 70, buscou-se organizar a infra-estrutura, para o fabrico de munição, utilizando a indústria civil, as instalações da Marinha e das demais Forças Armadas de forma

a possibilitar a produção dos diversos tipos de munição de emprego corrente. Neste setor já estamos com o problema resolvido, no que concerne a 127mm 38 calibres, a 40mm 60 calibres e estamos evoluindo para a produção da munição de 4.5 polegadas e de 40mm 70 calibres para as fragatas.

PROCESSO ADMINISTRATIVO

Atualmente a administração é tida como um dos princípios da guerra.

Isto porque a experiência da guerra naval mostra que a organização administrativa de uma força deve ser bem estruturada, para dar ao comando o máximo de liberdade de ação, quando da execução das operações. Os comandos operativos devem ter um grau de controle, sobre o planejamento administrativo correspondente a seu grau de responsabilidade no plano operativo. Este é o máximo reconhecimento

da importância da administração para as operações militares. Torna as atividades administrativas intrínsecas e inerentes às atividades operativas. Realiza e eleva a logística, sem perguntar os limites entre ambas.

É a sagração do binômio Comandante — Administrador que tem sido ao longo dos tempos o segredo dos grandes chefes militares.

Na paz a logística é administração; na guerra administração é logística.

A otimização deste aspecto não poderia destoar de um contexto, em que todas as forças vivas estão empenhadas. Faço ressaltar apenas alguns pontos para que os senhores percebam a importância da ação administrativa.

A produtividade e a economia são dados que conduziram ao fechamento de algumas unidades e à baixa de navios obsoletos, conforme nos mostra o quadro abaixo:

BAIXAS	FUSÕES	EXTINÇÕES
NP. Piraju NP. Piranha NP. Piraque M. Paraguassu SB. R. G. Sul SB. Bahia AvoC Bracui AVoC Baependi CT Mariz e Barros CT Amazonas CL Barroso	EMMRJ — CIAGA EMMPA — CIABA FTM — CAM LPQM — Lab. Análise	CCNMB CERNAC CIAT ETARe ETASPA EAM-AL EAM-BA Estaleiro Florianópolis BN Salvador Posto Saúde 1.º DN

A partir de 1969 deram baixa onze unidades, cuja obsolescência não recomendava investimentos necessários para mantê-las operativas. Prosseguindo este programa, em futuro próximo, darão baixa o CL Tamandaré e o CTs de Apoio de Fogo. Neste período ocorreram também as fusões das Escolas de Marinha Mercante do Rio de Janeiro e do Pará respectivamente com o

CIAGA e CIABA e da Fábrica de Torpedos e Centro de Armamento e foram extintas dez OMs.

Tem sido enfatizada a utilização de técnicas gerenciais de uso freqüente, nos centros avançados e a máquina administrativa está mais leve.

Tem sido bastante usada a delegação de competência e o processamento

automático de dados. Estes dois instrumentos têm possibilitado o descongestionamento burocrático e o acompanhamento dos atos e fatos administrativos com maior proximidade.

O sistema de planejamento administrativo — Plano Diretor — tem sido fortalecido como meio de otimizar as decisões.

Como documento fundamental para o Plano Diretor tem sido publicadas, anualmente, revisões das Politizas, desde 1970, com o propósito de manter uma orientação atualizada para a Marinha.

Na parte de administração financeira, resultados importantes já são rotina na Marinha como, por exemplo, a integração de receitas, a execução financeira padronizada, o fechamento financeiro a prazo de 30 dias, a seqüência de exercícios financeiros sem solução de continuidade.

O planejamento administrativo tem possibilitado que o Plano de Ação de um ano seja publicado em dezembro do ano anterior: isto já ocorreu com os Planos de Ação de 1971, 1972 e 1973 e ocorrerá com o PA-74. Os recursos, igualmente, tem estado disponíveis aos ordenadores de despesa no primeiro dia do ano.

O EMA-120 — Fixação de Forças e Efetivos — documento publicado em 1972 sob uma concepção bastante nova já foi devidamente revisto e atualizado em 1973.

A prontificação dos PRAI de todos os distritos e comandos, em sua primeira edição, já foi atingida e espera-se que a visão de área corrija algum desnível do enfoque setorial e que assim se obtenha uma otimização global harmônica.

Grandes esforços estão sendo empregados no acompanhamento. O acompanhamento financeiro já é feito, desde 1971, de modo bastante acurado e

atualmente de forma já automatizada por processamento de dados. O acompanhamento físico tem sido otimizado e confio em que, dentro em breve assumirá, como convém, predominância sobre o acompanhamento financeiro.

Na parte orçamentária tem sido exercido adequado controle não só na execução como nas projeções futuras, de modo que todos os projetos na Marinha estejam com a cobertura financeira devidamente provida até sua total liquidação.

Este aspecto é muito importante pois o programa de construção naval tem de ser permanente, não devendo nunca se constituir em mero episódio na História Naval. Para tanto é fundamental que além da cobertura para os projetos já desfechados, estejam previstas folgas suficientes para que novas contratações venham a ser feitas, tornando dinâmica a renovação dos meios flutuantes.

Os projetos que são de maior significação para a Marinha — particularmente os de construção naval — tem sido objeto de trabalho de comissões interministeriais, com a participação do Ministério da Fazenda e do Ministério do Planejamento e Coordenação Geral.

A prática de comissões interministeriais tem revelado excelentes resultados, pois possibilita que a Marinha enquadre seus problemas e necessidades fundamentais dentro da ótica prioritária da ação do Governo Federal.

Os representantes dos demais Ministérios, por sua vez, aprofundam-se no conhecimento de tais problemas e há verdadeira troca de calor, buscando uma condução harmônica e segura dos vários aspectos envolvidos. Ficam desta forma aplainadas as dificuldades, contornados os impases, coordenada a ação.

Se necessária, a apreciação presidencial se faz sobre exposição que já

engloba o ponto de vista técnico-naval e a viabilidade econômico-financeira dos empreendimentos.

Esta condução coordenada dos grandes projetos visa, sobretudo, a dar um caráter de continuidade à ação administrativa, que deve correr como fluxo e não por esforços descontínuos.

Os problemas são analisados na decorrência de sua lógica e prioridade e vão obtendo soluções adquedas a tempo de atenderem às necessidades navais.

Enfim, no campo administrativo, a otimização dos meios e das técnicas tem sido buscada, como resposta da Marinha à reforma administrativa proposta e propugnada pelo Governo Federal.

PALAVRAS FINAIS

Em seu pronunciamento feito na Escola Superior de Guerra, em março de 1970, o Excelentíssimo Senhor Presidente Médici definiu, sinteticamente, os objetivos prioritários de seu Governo.

“Conquistar e manter o desenvolvimento com segurança, liberdade, independência e respeito ao homem”.

E prosseguiu ao definir, no campo militar, os caminhos para atingir a estes objetivos:

“Buscarei atender às necessidades prioritárias de reequipamento das Forças Armadas, visando ao cumprimento dos deveres constitucionais e aos compromissos revolucionários, assim como de colaboração com outros setores, na medida de suas possibilidades e sem prejuízo de suas tarefas profissionais”.

Na pasta da Marinha, temos a consciência tranqüila de termos dado o melhor dos nossos esforços para participar desta política lúcida e objetiva, procurando desenvolver a componente militar do Poder Marítimo, bem como participando ativamente na formação das tripulações dos novos navios da frota mercante e estimulando o desenvolvimento da construção naval no Brasil.

Os resultados já atingidos nos dão a tranqüilidade do dever cumprido e a satisfação de participarmos da Marinha do futuro que estamos certos, será digna deste grande País e motivo de orgulho para todos os brasileiros.

Mas é forçoso terminarmos lembrando que Mahan, ao analisar as principais condições que afetam o Poder Marítimo das nações, enumerou a posição geográfica, a conformação física da plataforma, a extensão territorial, a grande da população, a vocação marítima do povo e o caráter de seu Governo.

Por tudo que nos é dado ver e acompanhar, o Governo Médici através de suas realizações e orientação, indiscutivelmente adotou para o País uma estratégia marítima que propiciou seu desenvolvimento e vem dando ao Brasil a crescente prosperidade que beneficia a todos, humanizando nosso progresso material.

Sobre as condições enumeradas por Mahan, e que já constituíam patrimônio histórico do Brasil, coube ao Presidente Médici o privilégio de ter emprestado ao Governo Brasileiro o caráter marítimo demandado por Mahan, última condição para que o Brasil atinja a grandeza que vem sendo reservada aos Países que souberam se realizar através o Poder Marítimo.